



L'economia del mare



▲ **Appello all'Europa** Gli armatori chiedono più flessibilità nella transizione

Mattioli, Confitarma: 'Navi green la transizione ha tempi lunghi'

di Massimo Minella ● a pagina 5

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





L'intervista

Mattioli "L'Europa sia più attenta al mare, noi al centro della transizione"

di Massimo Minella

Sbaglia chi immagina che la transizione possa essere rapida. Perché in realtà si tratta di un percorso lungo, per alcuni aspetti ancora da iniziare, avverte Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ieri a Genova per un convegno. «Non per questo dobbiamo deviare da una rotta che è già presa e decisa» prosegue il leader degli armatori di Confitarma che invita a guardare con pragmatismo al futuro, mettendo in campo le politiche più opportune per far fronte al problema. Mattioli, però, chiede con altrettanta chiarezza maggiore attenzione da parte dell'Unione Europea, sensibile al problema, ma con chiavi di lettura che non devono penalizzare il trasporto marittimo.

Presidente, ma da dove si comincia quando si parla di transizione?

«Bisogna iniziare da tanti punti, perché a volte si guarda solo a quello ambientale, che certo è il più importante ma non il solo. Parlo ad esempio della formazione. L'impiego di nuovi carburanti chiama gli equipaggi a nuove conoscenze. E poi c'è l'aspetto normativo, che deve necessariamente cambiare, attraverso una politica di semplificazione delle regole».

I tempi non sono sembrano molto rapidi, è così?

«Assolutamente sì, i tempi di questo processo sono lunghi. Intanto dobbiamo sgombrare il campo dalle tante confusioni che ancora si notano. Sono in molti a ragionare di pancia, chi non ha competenze chiede che la transizione sia già conclusa. Davvero impensabile. Se ci fermiamo a riflettere, capiamo che la

strada da fare è ancora lunga e soprattutto costosa, perché un percorso di questo tipo richiede parecchi investimenti».

Sembra quasi un progetto irrealizzabile...

«No, guai a pensarlo, la rotta è segnata, nessuno può pensare che si possa tornare indietro. Facciamolo però nel modo giusto, guardando a tutte le criticità e poi intervenendo di conseguenza».

A partire da...?

«Dal fatto che siamo in mare, non a terra, e questo già di per sé rende le cose più complicate. Poi ragioniamo pure di carburanti. Oggi il gas naturale liquefatto è la soluzione, ma sappiamo che stiamo sempre parlando di un carburante fossile che riduce le emissioni, ma non le azzerava».

E quindi qual è il passo successivo?

«Sicuramente i biocarburanti, anche se qui il problema è nelle quantità. Il trasporto marittimo consuma oggi 300 milioni di tonnellate di carburante a livello mondiale. Chiaramente non possiamo pensare di coprire questi numeri con i biocarburanti che pure rappresentano una soluzione eccellente».

In che senso?

«Nel senso che provengono dalla distillazione di oli esausti, grassi animali e vegetali che hanno già dato in passato la loro quota di Co2 e quindi ora non la rilasciano più bruciando. Direi che la formula migliore per utilizzarli è quella del mix. Mischiati con il 50% di fuel tradizionale, consentono di tagliare le emissioni. Già un risultato eccellente».

Ma non sia ancora al punto d'arrivo. Si parla di idrogeno in fondo al percorso?

«Ammoniaca e idrogeno possono rappresentare la fine del percorso se si parla di Net Zero. Con un adeguato supporto tecnologico, ci si può pensare, ma non dimentichiamo che oggi ammoniaca e idrogeno non hanno ancora quelle che si chiama tecnicamente scalabilità di tipo industriale, non sono ancora fruibili alle condizioni di oggi. Attenzione poi al fatto che l'ammoniaca è tossica e l'idrogeno instabile, quindi ci sono problemi di gestione da affrontare nel modo giusto e con le tecnologie adeguate. Entrambi questi due prodotti hanno bisogno di sintesi elettrolitica per essere prodotti. Insomma, io credo che sia corretto tenere conto di tutti questi elementi e poi procedere di conseguenza. Altrimenti il rischio è che per arrivare a impiegare certi prodotti si rischia di inquinare di più rispetto al fuel tradizionale».

Ora che cosa serve?

«Una politica europea che tenga conto del problema nella sua complessità. Il trasporto marittimo inquina per il 3% in quanto a emissioni di Co2, quello terrestre 6 volte tanto. Noi saremo tassati per le emissioni dal 2025 sui consumi del 2024, il terrestre dal 2029. Noi non ci tiriamo indietro, ma l'Europa deve essere al nostro fianco. L'Ics ha proposto di impiegare i proventi di queste tassazioni per un fondo che finanzia la ricerca e sostenga il settore. Ecco noi siamo d'accordo. Proseguiamo su questa rotta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— “ —
*Si tratta di un
processo lungo. Oggi
ci sono il gas naturale
liquefatto e i biofuel
ma arriveremo ad
ammoniaca e
idrogeno*
— ” —



📍 Mario Mattioli
Il presidente di Confitarma lancia un appello all'Unione Europea affinché sostenga le politiche del mare

— “ —
*Non dimentichiamo
che il trasporto
marittimo produce il
3% di Co2, quello
terrestre il 18. Giusta
la proposta di Ics di
finanziare un fondo*
— ” —



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.