



▲ Il prototipo Il rendering di una nave da crociera: continua il dibattito su ecocarburanti e energia dalle banchine

## Confitarma: “Navi e porti, svolta green con fondi mirati”

di Massimo Minella ● a pagina 8

*L'intervista*

# Mattioli “Navi e porti giusta la svolta green ma usare bene i fondi”

di Massimo Minella

«Noi armatori abbiamo già iniziato nel concreto a batterci per fermare le emissioni di gas serra, migliorando prestazioni e tecnologie delle nostre navi. Ma per avere dei risultati concreti bisogna agire con attenzione, spendendo al meglio i finanziamenti pubblici». **Mario Mattioli** è il presidente di **Confitarma**. Da uomo di shipping condivide il dibattito su un'economia del mare

chiamata a dare risposte forti sul fronte della tutela dell'ambiente, ma invita a riflettere sui numeri, prima di addentrarsi nelle analisi.

**Perché, presidente?**

«Perché è giusto condividere un tema così importante ed è positivo che l'argomento susciti sempre maggiore attenzione...»

**Ma...**

«Ma è altrettanto vero che dobbiamo conoscere gli elementi chiave della vicenda. Da anni esistono protocolli internazionali che impongono target

di emissioni e date di verifica fissate al 2030 e al 2050. Noi siamo in linea, ma un po' ci preoccupa il fatto che l'Unione Europea sia più restrittiva delle altre macroregioni».

**Verreste avere meno vincoli?**

«Ma no, ci mancherebbe. Il fatto è che nello shipping le norme devono essere uguali per tutti, altrimenti si creano degli svantaggi che vanno a incidere sulla competizione. Per questo siamo critici. Scegliamo pure le norme più severe, come quelle europee, ma facciamo in modo che

valgano per tutti».

**Il dibattito sulla svolta green nello shipping non riguarda solo le navi, ma anche i porti, con l'alimentazione delle unità ferme in banchina attraverso l'energia elettrica. È il cold ironing, che ne pensa?**

«Penso che sia necessario non banalizzare temi così complessi».

**In che senso, scusi? Il Pnr, il piano nazionale di resistenza e resilienza, stanziava una cifra importante sul cold ironing. Non è d'accordo?**

«Non è questione di essere o non essere d'accordo, ma di riflettere. Il Pnr stanziava effettivamente 1,2 miliardi di euro per il cold ironing nei 42 porti italiani. Questo vuol dire tutto e niente e mi spiego subito. Le grandi navi da crociera ferme in banchina assorbono 10-12 megawatt. Quando ce ne sono 4 o 5, su 2 o 3 banchine, saliamo a più di 50. Per fornire energia a queste navi servirebbero infrastrutture mastodontiche. E dividendo quei soldi fra tutti i porti sarebbero disponibili poche decine di milioni di euro che non consentirebbero di costruire tutto questo».

**E allora, come si deve procedere?**

«Primo, affidarsi a chi sta studiando in modo più completo la materia, poi, mettere a punto una ricerca dettagliata che analizzi ogni aspetto. Il Rina, ad esempio, si sta occupando molto di queste tematiche, soprattutto sul fronte dei combustibili alternativi al gasolio marino. Ma si può riflettere anche sulle infrastrutture necessarie ad alimentare le navi. Qualcuno ha ancora in mente il cavo elettrico, ma può andar bene per una barca o una macchina, non certo per una nave da crociera. Perché non indagiamo sulle nuove tecnologie, quelle dei superconduttori, ad esempio, che aziende italiane forniscono anche al Cern di Ginevra?».

**È necessario quindi indirizzare al meglio gli investimenti?**

«Certo, noi siamo a disposizione per fornire al ministero dei Trasporti e al governo tutto quanto può essere utile ad analizzare il tema nel suo insieme. Ma non dobbiamo e vogliamo essere soli, serve un ragionamento esteso a tutti i soggetti coinvolti».

**Ci sono però già esempi virtuosi nel mondo di motori spenti e navi alimentate dall'energia...**

«Benissimo, è proprio a quegli esempi che noi dobbiamo guardare. Non serve creare delle infrastrutture senza prima sapere se le navi sono

attrezzate per usufruirne e soprattutto se l'energia ha un costo nettamente superiore a quello del carburante. Cosa fanno gli altri Paesi? Facciamo un'analisi di mercato per valutare gli investimenti necessari sul fronte armatoriale e infrastrutturale. E se esiste un differenziale fra l'energia e il gasolio diamo degli incentivi per sostenere la prima. A quel punto obblighiamo tutti i soggetti a muoversi in questa direzione, perché si sta facendo un vero intervento a favore dell'ambiente».

**Ma i vincoli sul taglio delle emissioni saranno rispettati, secondo lei?**

«Sì. Nel 2008 tutto lo shipping mondiale produceva un miliardo di tonnellate di gas serra. I vincoli prevedono un taglio del 30% al 2030 e del 50% al 2050. Nel 2018 avevano già ridotto le emissioni del 20% e questo solo con le nuove tecnologie applicate alla costruzione navale. Ora si sta già impiegando fuel a basso contenuto di zolfo e sono convinto che gli obiettivi fissati saranno rispettati, nonostante la previsione di tonnellaggio che passerà da 12 a 19 miliardi. Ma dobbiamo continuare a lavorare in questa direzione, puntando a carburanti davvero carbon free. Ora si sta puntando molto sull'lng, ma in prospettiva dobbiamo arrivare all'ammoniaca e all'idrogeno».



▲ **Ministro** Enrico Giovannini, Mit



▲ **Presidente** Mario Mattioli, Confitarma