

Intervista/ Catani: «Transizione ecologica, oggi poco realistica per essere scaricata a terra».

15 Jul, 2022

Matteo Catani, Ceo GNV, interviene a margine dell'Assemblea annuale di Assarmatori: «La transizione ecologica oggi, per come è disegnata, risulta ancora troppo incerta e confusa. Nei fatti poco realistica per essere scaricata realmente a terra».

Lucia Nappi

ROMA - *«La flotta di traghetti italiana, la più grande in Europa, sta garantendo i trasporti nazionali perché sono una parte di infrastruttura, ma ci sono criticità fortissime che andremo ad affrontare nei prossimi mesi e nei prossimi anni».* Così **Matteo Catani CEO di GNV** è intervenuto per Corriere marittimo, a conclusione dell'Annual Meeting di Assarmatori svolto a Roma, facendo il punto su rischi ed opportunità per il settore.

Catani, la flotta nazionale di traghetti è la più grande in Europa, sono state esaurienti le risposte del ministro?

«Credo che siano state correttamente integrate dai colleghi che hanno partecipato al panel successivo» - «La transizione ecologica oggi, per come è disegnata, risulta ancora troppo incerta e confusa. Nei fatti poco realistica per essere scaricata realmente a terra, è molto bene seguire ed ascoltare i suggerimenti che hanno dato oggi alcuni panelist. Fare il punto della situazione e progettare con maggiore gradualità e andando a verificare quelle che sono le effettive possibilità di quelle che sono le nuove tecnologie di idrogeno, Lng, carburanti alternativi e cold ironing. Calendarizzarli secondo una scaletta che sia più consapevole verso una spinta verso una transizione ecologica che se non ben programmata rischia di fare danni e comportare danni e rischia di comportare danni molto forti che alla fine si traduce con un costo molto alto per le comunità e i territori che serviamo».

[VAI alla VIDEO intervista a Matteo Catani - I° parte](#)

Il tema della transizione ecologica, il principale e il più impellente rispetto alla discussione globale, trasversale ad ogni ambito della società, come tale ha dominato il palco dell'Assemblea degli armatori, dall'introduzione del presidente dell'Associazione armatoriale, Stefano Messina, ribadendo la necessità di una tempistica più congrua per accompagnare il processo di

transizione ecologica delle navi e dei porti. Per la messa a terra di investimenti per nuove tecnologie, nuovi carburanti navali, con le relative infrastrutture di produzione, di deposito ed erogazione, ancora da individuare.

Il ministro **Giovannini** indica il refitting delle navi per arrivare in tempo all'appuntamento della "decarbonizzazione" ed evitare quindi la mannaia delle sanzioni europee sulle navi. Decarbonizzazione che gli armatori italiani, ha detto Messina, sono pronti ad affrontare ma con tempistiche più gradualistiche rispetto a quelle previste attualmente.

Leggi anche: [Assarmatori, Messina «Transizione energetica sì, ma graduale» - Giovannini: «Investire sul Refitting»](#)

Catani, cold ironing e depositi di nuovi carburanti navali nei porti italiani, un nodo da sciogliere, oggi é fantascienza?

«Cold ironing è un'esigenza e una nuova opportunità, sicuramente con la nuova normativa in vigore è un obbligo, perché con le normative di matrice IMO, vi saranno categorie di navi che avranno bisogno di ridurre le emissioni in porto in compliance con la normativa. Il problema è che non è disponibile nei porti, è il vero problema e il più impellente che abbiamo. E' quindi necessario un forte investimento. Dopodiché si può discutere che le fonti che alimentano il cold ironing non siano necessariamente rinnovabili, oppure più sostenibili rispetto a quelle tradizionali.

Questo è vero, ma nel tempo questo è uno di quegli interventi che nella rete di distribuzione consentiranno nel futuro di vedere sviluppato anche una alimentazione da fonti alternative. Una volta che si dotano i porti di quella infrastruttura poi, man mano che la rete da fonti rinnovabili cresce, allora aumenterà anche la quota di consumo da queste. E' invece molto più complesso cambiare la fonte energetica delle navi, perché l'Lng che tre anni fa sembrava la soluzione di molte esigenze del mercato, oggi a valutazioni più approfondite risulta sì che è un vantaggio, ma nella fase di combustione misurando quello che esce dal fumaiolo. Ma se si considera l'intero ciclo di vita, allora cambia totalmente».

«Quindi forzare verso questa direzione con una accelerazione forte significherebbe caricare la nave di costi importantissimi, milioni di euro per ogni unità navale, senza avere un vantaggio netto dal punto di vista delle emissioni globali. Ha un solo effetto: di aumentare i costi di gestione e di trasporto - alla fine si tradurrà con un costo maggiore anche per gli utenti, o se verrà incentivato anche per i cittadini che pagano le tasse - senza avere un reale beneficio».

VAI alla VIDEO intervista a Matteo Catani - II° parte

Infine Catani conclude con un'immagine, quando ormai i microfoni sono spenti: *«Vede siamo in una nuova rivoluzione industriale, decarbonizzazione e nuovi carburanti, ma la direzione presa al momento rischia di lasciare sul campo i pionieri di questa rivoluzione, a differenza di quanto successo nelle precedenti»* - L'immagine è chiara, le imprese del trasporto marittimo che dovranno percorrere le nuove vie, così come stanno le cose, rischiano di soccombere e insieme a loro l'indotto economico e i territori.

Sulle risposte date dal ministro agli armatori, se Catani aveva rimandato "all'integrazione dei colleghi", qualcun altro in platea in l'Assemblea ha commentato: «parla come un ministro dell'Ambiente».

<https://www.youtube.com/watch?v=HCxeleDKNbk>