

Il Mattino
3 giugno 2017

«Navi a batterie, zero emissioni Il nostro brevetto sarà una svolta»

L'armatore **Grimaldi**: gli impianti sulle nostre unità entro l'anno

Nando Santonastaso

Il futuro del commercio marittimo? Grandi navi alimentate sempre più da sistemi ibridi per ridurre al massimo le emissioni nocive e dunque l'inquinamento. E concentrazioni altrettanto grandi di compagnie di trasporto, con prezzi convenienti anche sulle rotte transoceaniche. Fin qui, forse, tutto o quasi già noto. Ma pochi sanno che arriverà dall'Italia e da una delle maggiori società dello shipping internazionale, il gruppo **Grimaldi** che ha sede a Napoli (un colosso da 120 navi), una delle soluzioni più credibili per ridurre i costi, risparmiare sul carburante e rispettare i nuovi parametri anti-inquinamento: la nave a batteria. «Abbiamo affidato ai nostri ingegneri la realizzazione di uno studio, ormai in fase avanzatissima che prevede l'utilizzo di un sistema di alimentazione dei motori con batterie al litio che si

Gli studi

«Il team di tecnici è ormai al traguardo dopo mesi di lavoro e di ricerca»

internazionale su come procedere per ridurre le emissioni durante i viaggi e all'arrivo nei porti. La Norvegia ad esempio è stata tra le prime a investire sui motori ibridi preferendo il gas e

ricaricano durante il viaggio», conferma Manuel **Grimaldi**, presidente del gruppo e da poche settimane vicepresidente mondiale della più grande associazione di armatori.

Ha detto batterie al litio, presidente?

«Proprio così. Ci siamo interrogati molto anche a livello

spingendo l'Unione europea a seguire questa strada. Ma è una soluzione che a nostro avviso presenta limiti oggettivi».

Sul piano della sicurezza, per esempio?

«Non solo. Intanto il gas non è facilmente distribuibile: pensi solo ai rischi di un porto come quello di Napoli, al centro della città, dove un eventuale impianto di rifornimento sarebbe praticamente a contatto con auto e persone. Ma c'è anche un problema di costi: soluzioni del genere hanno un impatto economico enorme anche per effetto della volatilità del prezzo del combustibile».

Dunque le batterie, ovvero impianti di grosse dimensioni immagino.

«Naturalmente. Pensiamo di installarli su dieci delle nostre navi già entro al fine dell'anno. Il team di tecnici che è al lavoro da tempo (a guidarlo un danese, ndr), ci dà ampie garanzie: motori ibridi come quello che abbiamo deciso di realizzare taglieranno di un altro 50% il livello di emissioni delle navi più efficienti e moderne. Saremo i primi al mondo e sono sicuro che altri ben presto ci seguiranno chiedendo questo specifico prodotto».

Avete brevettato l'invenzione?

«Naturalmente. E con orgoglio posso dire che anche stavolta le spese sono sostenute interamente dal nostro gruppo che, come forse non tutti sanno, non riceve finanziamenti pubblici per la propria attività. Per noi il risparmio energetico del resto è una strategia fondamentale: abbiamo coinvolto i marchi migliori al mondo per ridurre i consumi energetici a bordo, dalle lampadine analogiche ai ventilatori che si accendono solo quando la cabina o il servizio viene frequentato».

La spending review se non ricordo male

è stata uno dei tratti distintivi anche della sua presidenza di Confitarma.

«È così. Anche qui con soddisfazione e documenti alla mano posso dire di avere realizzato un risparmio di costi pari a un miliardo di euro e nessuno dei soci di Confitarma ha mai pensato di lasciare l'Associazione. Anzi, altri armatori hanno chiesto di iscriversi: evidentemente, certe scelte sono state convincenti».

Torniamo alle spese di alimentazione delle navi: è vero che entro il 2020 tutte le navi in ogni parte del mondo dovranno rispettare forti restrizioni al consumo di zolfo?

«Assolutamente vero. Al massimo potranno utilizzare lo 0,5% di zolfo rispetto al 3-4% di adesso. Non ci sarà alcuna deroga, tutti dovranno adeguarsi e per molti non sarà facile. Ecco perché la soluzione del nostro motore ibrido ha una sua logica convenienza. Tenga presente però che lo shipping emette solo il 2,3% delle emissioni inquinanti mondiali. E che dal 2008 siamo obbligati noi armatori ad un'ulteriore riduzione del 15% per far salire al 30% il livello di efficienza».

Consumi energetici a parte, lo shipping sembra essere destinato a stagioni di grande crescita. Sarà così?

«Le condizioni ci sono. Io credo che il trasporto marittimo sia il vero paradigma della globalizzazione: le vie del mare sono solcate da navi sempre più grandi, parliamo ormai di unità da 21 mila teus (l'unità di misura del contenitore, ndr), capaci di trasportare 300 milioni di merci a costi sicuramente competitivi».

Ma non tutte le compagnie sembrano essere destinate a partecipare alla festa...

«Indubbiamente il futuro del settore è



GRIMALDI GROUP

sempre più nelle grandi concentrazioni. Con le navi sta avvenendo ciò che è già accaduto per le auto: la competizione globale è dei grandi gruppi, come dimostra la decisione di Fca di fondersi con Chrysler. Ormai il mercato delle merci richiede ad un trasportatore marittimo una serie di servizi che solo le grandi compagnie possono assicurare». **Questo vuol dire però anche personale altamente qualificato, sempre più qualificato.**

«Vero, Non a caso la formazione è stato uno dei principali obiettivi della mia presidenza di Confitarma. Ci siamo impegnati molto e l'amico Mattioli con Confindustria è stato all'altezza di questo sforzo. Ma attenzione, non dobbiamo dimenticare che noi italiani abbiamo ormai raggiunto un livello di preparazione tale che dobbiamo sempre più puntare a incarichi di assoluta competenza e qualità professionale in questo settore. Non ha più senso pensare alla formazione di personale per

mansioni più basse: gli italiani devono essere ufficiali e comandanti di unità di altissima tecnologia. È un valore aggiunto che dobbiamo migliorare sempre di più».

E qui veniamo ad una delle polemiche degli ultimi tempi tra armatori: l'impiego di personale straniero su navi italiane. Lei difende questa soluzione, perché?

«È vero, io utilizzo personale straniero sulla rotta Porto Torres-Barcellona e ho stranieri anche sulle cruise per la Grecia o Barcellona. Pensi che la città di Barcellona mi ha chiesto espressamente di utilizzare marittimi in grado di parlare anche il catalano. Io credo che sia un falso problema, insomma, specie per chi ha dimensioni internazionali nella

propria attività».

Di recente però è stato annunciato un bando per l'assunzione di 4.500 marittimi italiani sulle navi che battono la nostra bandiera...

«Come ho già avuto modo di dire, siamo in presenza di una rigidità, unica in Europa e nel mondo, che costringerebbe gli armatori italiani a cambiare bandiera per poter competere con quelle che operano secondo regole più flessibili. È noto che, grazie alla flessibilità del Registro internazionale, dal 1998 la flotta è aumentata da 7,8 a 16,5 milioni di tonnellate di stazza con il conseguente aumento dell'occupazione totale da 30mila a 60mila marittimi di cui oltre il 60 per cento italiani o comunitari».

E dunque?

«Dunque, l'imbarco di marittimi extra-comunitari non comporta oneri a carico dello Stato mentre, con equipaggi solo italiani e comunitari, l'onere a carico dello Stato aumenterebbe di oltre 350 milioni di euro l'anno».

—
Le risorse
«Sono tutte interne al gruppo. Noi non riceviamo contributi pubblici»
—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le concentrazioni



Modello auto
«Nello shipping accade ormai quello che è già successo per le 4 ruote: solo le fusioni sono una garanzia»

La formazione



Valore aggiunto
«I nostri ufficiali e comandanti sono ormai i migliori al mondo: il sistema deve prenderne atto»

La crescita

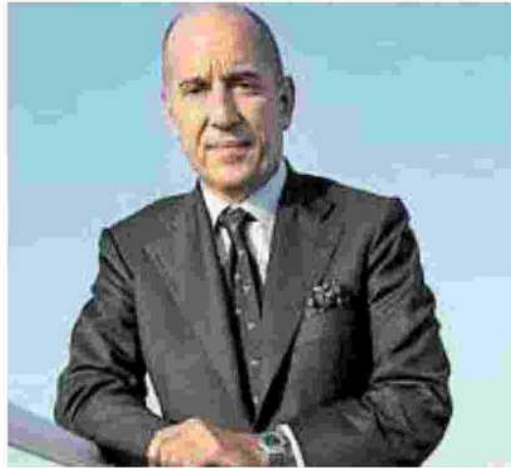


Super tonnellaggi
«Oggi solcano i mari imbarcazioni capaci di trasportare 300 milioni di merci a costi molto competitivi»

I marittimi



La polemica
«È unica nel mondo la rigidità italiana di ricorrere a personale solo nazionale: infatti si aggira l'ostacolo»



Motori ibridi
La Norvegia punta sul gas ma i costi sono più elevati e restano i dubbi sulla sicurezza

Lo zolfo
Dovrà essere fortemente limitato il consumo entro il 2020: un problema per molte società

