

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il cavallo di Grimaldi per il futuro della navigazione a emissioni zero

Nicola Capuzzo · Saturday, May 21st, 2022

La famiglia per i successi del Gruppo Grimaldi è stata particolarmente importante, “forse più di quanto ci rendiamo conto. Mio padre per me è stato la mia più grande scuola; non mi faceva grandi spiegazioni però guardavo il suo modo di agire, si impara moltissimo dai maestri che hai la fortuna di avere e non necessariamente con delle spiegazioni ma con l’esempio pratico”.

Non deve diventare però un meccanismo automatico né una scelta dovuta: “Nelle grandi aziende non necessariamente la famiglia deve avere ruoli apicali, bisogna dimostrare qualità per averli. Mio padre a me e a mio fratello Gianluca ce lo diceva quando eravamo ragazzi: se non ci metteva nelle condizioni di dirigere le aziende è perché riteneva che non avessimo queste qualità. Per fortuna nella mia famiglia ci sono persone qualificate ma saranno gli altri anche a dirlo e a verificarlo. Ci sono doti di leadership anche nelle generazioni successive alla mia ma non bisogna commettere l’errore di pensare che questo (passaggio, ndr) sia a livello dinastico come nelle monarchie. Bisogna meritare il successo”.

Questo è il passaggio conclusivo, per certi versi anche il più originale, dell’intervista che Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell’omonimo gruppo armatoriale partenopeo, ha rilasciato alla tv dell’associazione Alis (presieduta dal figlio Guido) in vista della sua prossima nomina a presidente dell’International Chamber of Shipping in programma a fine giugno.

A proposito dell’attualità e del prossimo futuro dei trasporti marittimi il prossimo vertice degli armatori mondiali ha detto di non essere preoccupato “né dalla pandemia né dalla guerra” ma “dal cambiamento” in atto nei sistemi di propulsione e di abbattimento delle emissioni inquinanti: “Abbiamo di fronte una rivoluzione simile a quella che c’è stata quando si è passati dalla vela al motore” nella navigazione. “Se noi dobbiamo emettere zero e trasportare i carichi dovremo costruire nuove navi che utilizzeranno nuovi motori con nuovi carburanti” ha aggiunto.

Ancora non ci sono, però, energie alternative disponibili a emissioni zero per lo shipping: “Ecco perché si tratta di una grande sfida: quella di trovare la migliore soluzione possibile” è stata la risposta di Grimaldi. Che ha proseguito dicendo: “Nulla esclude che ci possano essere più soluzioni. Ad esempio se una piccola nave impiegata per distanze medio-piccole perché non guardare all’elettrico? Già è stato realizzato qualcosa di simile. Se invece parliamo di grandi navi e grandi distanze tecnicamente le soluzioni oggi sono l’idrogeno e l’ammoniaca ma per produrli

attualmente si emette più di quanto si farebbe con 500 milioni di carburante”. La propulsione nucleare è un’altra possibilità “perché gli scienziati dicono che quello di quarta generazione è molto piccolo, molto sicuro e molte aziende sono impegnatissime a svilupparlo. Noi operiamo da anni in Finlandia con la controllata Finnlines del Gruppo Grimaldi e là le navi rompighiaccio sono a propulsione nucleare. Non è una tecnologia sconosciuta”.

Il presidente designato dell’International Chamber of Shipping arriva poi a quello che definisce come uno dei ‘cavalli favoriti’ “la possibilità di catturare la CO2; cioè il CO2 che emetti puoi catturarlo, riportarlo sulla nave allo stato liquido e altro non è che anidride carbonica. Il mio progetto è molto più serio: abbiamo avviato una collaborazione tra Finnlines e il primo produttore al mondo di motori che è Wartsila per studiare la possibilità di implementare la raccolta della CO2 che emettiamo, può essere trasformato in un liquido e conservato a bordo della nave per essere perfino venduto perché l’anidride carbonica ha un valore”.

Un altro passaggio dell’intervista è stato dedicato al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza verso il quale Grimaldi non ha avuto parole tenere: “Abbiamo bisogno di infrastrutturazione in Italia e al Sud in particolare; fino ad oggi però non abbiamo ancora visto questi grandi investimenti annunciati per il Mezzogiorno. Bisogna anche velocizzarli e chiedere alla macchina amministrativa di mettere meno paletti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, May 21st, 2022 at 6:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.