



## 15° Euro-Med Convention: regole ambientali europee ed internazionali realistiche e comuni

**Capri.** Quest'anno Grimaldi Group chiuderà il fatturato 2011 a circa 2 miliardi e mezzo di euro, riportandosi sui valori 2008, grazie ad un incremento del carico che ha calmierato l'abbassamento dei noli causato dall'eccesso dell'offerta di stiva del settore roro. Il mercato, in altre parole, premia l'innovazione, come attesta la crescita delle quote di mercato detenute dal gruppo, che da agosto scorso da solo ha il 50% del mercato roro in Alto adriatico, ripetendo quanto già da tempo ha consolidato in Nord Europa nei traffici tra Germania e Russia, mentre i volumi complessivamente trasportati nel Mediterraneo, dove Grimaldi Group è l'unico player ad avere navi di oltre 3000 m. lineari, attestano un +12% rispetto al 2010. Il merito del risultato è soprattutto tecnologico, grazie agli investimenti in nuove navi progettate su misura (oltre 3 miliardi di euro dal 2007 al 2012) con l'obiettivo di realizzare efficienza economica ed ambientale, combinando massima flessibilità con il minimo consumo di carburante Ton/km, ottenendo così break even più bassi di quelli della concorrenza aumentando contemporaneamente la qualità dei servizi offerti. Una politica della azienda perseverante anche nelle fasi più acute della crisi economica internazionale, tant'è che pur operando già con circa 100 navi, un significativo numero di nuove consegne sostituiranno le navi meno efficienti già entro il 2012 (8 consegne programmate), mentre per aggiungere flessibilità necessaria ad affrontare futuri scenari economici di bassa crescita, alcune navi più vecchie sono pronte per lo scrapping. Infine, per ACL entro dicembre sarà firmato con uno dei cantieri asiatici in short list, l'ordine di 5 postpanamax con-ros gemelle di 18 nodi di velocità e miglior rapporto sui consumi, con consegna 2013-2014.

Sul riecheggio di questi dati si è dato corso alla 15° edizione della Convention EuroMed "From Land to Sea", appuntamento annuale unico nel settore roro organizzato dalla Grimaldi Group e partecipato da oltre 300 rappresentanti di imprese e istituzioni, giornalisti e professionisti provenienti da diversi paesi comunitari e non.

Il focus sul Mediterraneo, che più di altri mari è tutto percorribile seguendo la linea di costa e non conosce le asprezze stagionali dei climi nordici, è stato incentrato sulla estensione della Autostrade del Mare nel Mediterraneo e lo sviluppo dello SSS, su cui, tra l'altro, il porto di Barcellona punta fortemente con una politica di sconti e agevolazioni, come sottolineato dal Direttore commerciale dell'Autorità portuale Rosa Puig Vidal; mentre l'AD di RAM, Tommaso Affinita, ha auspicato una maggiore proiezione delle TEN-t verso i paesi nordafricani ed un'estensione della best practice italiana dell'ecobonus non solo a livello comunitario ma a molti traffici

inframediterranei con paesi extra UE.

Ma un player globale come Grimaldi guarda costantemente anche alle decisioni internazionali che impattano sul proprio business, in particolare quelle nel campo della sostenibilità ambientale, dove, asserisce Emanuele Grimaldi, sono necessarie “regole oggettive e globali per giocare ad armi pari”. Dello stesso avviso il Direttore della logistica e del trasporto marittimo e terrestre della Direzione Generale Mobilità e Trasporto (DG Move) della Commissione Europea, Fotis Karamitsos, che ha criticato l’iter decisionale dell’IMO, che non effettua preventivamente adeguate analisi di impatto, come accaduto nel caso dell’incremento percentuale della riduzione dello zolfo nel fuel delle navi ed in quello delle nuove regole per le acque di zavorra, per le quali non esiste ancora una tecnologia applicativa adeguata. L’UE pur essendo obbligata ad applicare le decisioni IMO, ne fa parte solo attraverso i singoli paesi membri e di conseguenza il pressing per l’approccio verso regole globali che evitino protezionismo e competizione su costi più bassi per scarsa applicazione degli standard ambientali e di sicurezza, e favoriscano mercati aperti, qualità dei servizi e sostenibilità, è affidato ai singoli paesi membri. Anche per questo “Dobbiamo evitare singole misure territoriali - ha precisato Karamitsos - procedendo su un’unica linea europea e su regole comuni”.

L’emendamento di revisione MARPOL Annex VI, che riduce lo zolfo nel fuel da 1,5 a 1,0 ed allo 0,1% nelle zone ECA, ha contrariato persino governi ambientalisti come quelli finlandese e svedese, che concordano con le associazioni armatoriali sugli effetti negativi di tali limiti. La sola riduzione all’1% dello zolfo nel fuel a partire dal 2015, costerà all’economia europea circa 10 miliardi di euro l’anno ed il 30% di ritorno alla gomma dal mare. C’è inoltre forte incertezza sulle reali capacità produttive del nuovo fuel necessarie a soddisfare la domanda, che solo le raffinerie cinesi ed indiane sono in grado di lavorare. Secondo Emanuele Grimaldi, paradossalmente, l’abbassamento della soglia dello zolfo nel bunker potrà causare ciò che non si è fatto finora con un provvedimento, determinando l’uscita dal mercato delle navi vetuste, che, di per sé costituirebbe una condizione sufficiente per favorire la sostenibilità ambientale ed economica, soprattutto in questo lungo periodo di crisi che rende molto onerosi sotto il profilo finanziario gli adeguamenti a regolamenti impegnativi e complessi.

Ancora sulla mobilità sostenibile, Eddy Bruyninckx della Autorità portuale di Anversa ha sottolineato che per essere competitivi occorre rivedere e trovare un nuovo equilibrio tra ambiente e mobilità, attraverso l’applicazione della razionalità di mercato e non di quella di lobbying. La realizzazione delle connessioni con l’hinterland richiede volumi sufficienti e massa critica, condizioni necessarie a creare lavoro sostenibile, fatto di tre elementi: ambiente, lavoro e guadagno.

Giovanna Visco