

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi: “Voglio riunire gli armatori e ripulire i mari”

Nicola Capuzzo · Friday, February 21st, 2020

Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, questa settimana è stato a Bruxelles per l'European Shipping Week e ha accolto con favore i numeri elaborati da Oxford Economics per conto dell'associazione continentale degli armatori (European Community Shipowners Associations) secondo cui l'apporto del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell'Unione Europea ammonta a 54 miliardi di euro. Questo contributo, tenendo conto delle ricadute su altri settori dell'economia comunitaria, sale globalmente a 149 miliardi di euro. Una nota stonata però c'è ed è il fatto che l'armamento italiano sui tavoli romani e a Bruxelles si presenti diviso in due: da una parte Confitarma e dall'altra Assarmatori. Il magazine online [Shipmag](#) ha rivelato che **Grimaldi ha provato a tendere la mano all'altro grande big dello shipping italiano** (anche se di stanza a Ginevra), Gianluigi Aponte, fondatore di Msc e promotore della neonata associazione degli armatori in seno a Confcommercio.

A SHIPPING ITALY l'ex presidente di Confitarma ha spiegato: “A dicembre, in occasione dei consueti auguri natalizi che ogni anno ci mandiamo, ho scritto ad Aponte facendo cenno anche alla necessità e opportunità di avere una sola associazione rappresentativa dell'armamento italiano. Nessun altro paese al mondo ne ha due, nemmeno i greci. Dobbiamo tutti sottostare ormai alle leggi comunitarie. Si crea solo confusione quando si va a parlare con la politica, con le banche e con le istituzioni o le associazioni internazionali. Sarebbe ridicolo continuare ad avere due associazioni degli armatori italiane”. Dal numero uno di Msc è arrivata un'apertura: “In linea di principio si è detto d'accordo. Dovrà parlarne all'interno della sua associazione e in ogni caso la questione richiederà tempo. Dovranno confrontarsi anche Stefano Messina e Mario Mattioli (rispettivamente prwe. Se ci sono state delle incomprensioni in passato proviamo a risolverle.”.

Grimaldi è convinto che l'armamento italiano non possa permettersi la debolezza e la confusione che il fatto di presentarsi disuniti inevitabilmente comporta. “Durante il mio mandato non ero mai stato in disaccordo con i rappresentanti di Msc in Confitarma che erano Roberto Martinoli, Nicola Coccia e altri. Abbiamo combattuto le stesse battaglie per 30 anni con Aponte. I problemi se si affrontano insieme è più facile riuscire a risolverli”. Oggi probabilmente fra le due associazioni potrebbero esserci divergenze di vedute in materia di traghetti verso le isole minori “ma è un qualcosa che si può risolvere creando una commissione ad hoc all'interno dell'associazione”. Così come sarebbe superabile la contrapposizione fra Confindustria e Confcommercio: “Mi risulta che

gli associati ad Assarmatori siano anche iscritti alle varie Confindustrie locali” ha aggiunto a questo proposito Grimaldi.

In attesa di vedere se e quando si arriverà a una riunificazione delle due anime dell’armamento nazionale, l’armatore partenopeo non trattiene l’entusiasmo per **un progetto a lui caro** e per il quale i suoi colleghi armatori europei in passato gli hanno dato del ‘romantico sognatore’. “Anni fa ho pensato che avrei voluto pulire il mare con gli scrubber (depuratori di fumi dalle ciminiere, *ndr*). Questo sogno presto diventerà realtà grazie a una sperimentazione cui sta lavorando anche l’Università di Napoli e che prevede l’utilizzo di un filtro per raccogliere dall’acqua di mare le microplastiche che oggi inquinano i mari e che vengono mangiate dai pesci che finiscono sulle nostre tavole. I primi test effettuati stanno dando risultati incoraggianti” ha affermato Grimaldi. Il funzionamento è simile ai filtri delle piscine che puliscono l’acqua durante il ricircolo. Pensando alle 5mila navi che ogni giorno, per 365 giorni all’anno, navigano nei mari “credo che un sistema antinquinamento come questo potrebbe dare un contributo importante all’ambiente”.

Un ultimo ragionamento Grimaldi lo ha rivolto al **carburante navale a basso tenore di zolfo** il cui prezzo, dopo l’impennata dei primi giorni dell’anno, è andato progressivamente a calare. In questi giorni il bunker al 3,5% di zolfo costa per ogni tonnellata sui 282 dollari, quello allo 0,5% di zolfo circa 470 mentre il gasolio 510 dollari. Lo spread fra i primi due si è ridotto a meno di 200 dollari. Il numero uno di Grimaldi Group a questo proposito ha detto: “Era scritto che dovesse succedere. Nel breve periodo il prezzo del bunker è stato spinto dalla speculazione e da una domanda artificialmente creata dalla nuova normativa internazionale entrata in vigore l’1 gennaio. Nel lungo termine il prezzo del prodotto non può che seguire il costo di produzione. Io ritengo che scenderà ancora”. Ora, però, il pensiero va alla prossima sfida da affrontare che sarà “l’introduzione nel Mediterraneo dell’area Seca (sulphur emission control area) che imporrà alle navi l’utilizzo di carburante con un lite massimo di zolfo dello 0,1%, inferiore all’attuale 0,5% entrato in vigore. Il Mediterraneo fra un paio d’anni lo diventerà” ha concluso.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 21st, 2020 at 12:30 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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