

«Sì alla svolta green per la navigazione No a tasse punitive»



Antonino Pane

«Decarbonizzazione, autostrade del mare, protezionismo, il ruolo del pubblico e del privato nella valorizzazione delle attività portuali nella regione euromediterranea». Emanuele Grimaldi, presidente dell'associazione mondiale degli armatori (Ics, International Chamber of Shipping), guarda all'edizione 2024 dell'Euromed, in programma ad Atene venerdì prossimo, per affrontare le grandi questioni che rischiano di frenare lo shipping a livello mondiale. Grimaldi mette sul tavolo l'esperienza maturata al timone del più grande gruppo Ro.Ro. al mondo, il Gruppo Grimaldi, appunto, e anche le valutazioni sulle politiche messe in campo per sostenere il trasporto marittimo in Europa.

Presidente partiamo dalla decarbonizzazione.

«In nessun settore industriale al mondo sono in atto sforzi come quelli che sostengono gli armatori per accompagnare la transizione ecologica. Il traguardo fissato dall'Imo, (International Maritime Organization), zero emissioni nel 2050, sta impegnando investimenti notevoli sulla strada della ricerca. Navi nuove già predisposte per navigare con più carburanti, per allacciarsi alle rete elettriche di terra. Oggi la grande sfida è arrivare a carburanti puliti disponibili in larga scala. E, nonostante questo, si introducono tasse a carico degli armatori che dovrebbero accompagnare il settore in questa ricerca e, invece, vengono dirottati in altri settori».

Eppure il 90% delle merci viaggia via mare, lungo le autostrade del mare.

«Sì, per un valore complessivo di oltre 14 trilioni di dollari. Sono queste cifre che raccontano il nostro lavoro. Ed è per questo che pretendiamo di essere accompagnati nel nostro sforzo e non puniti. Si parla di incentivare, ad esempio, il trasporto su gomma. Il risultato? È che noi paghiamo per ridurre le nostre emissioni, o, almeno, le bilanciamo. E questi incassi finiscono in settori che inquinano ancora più. Mi chiedo: ma perché non si introduce l'Ets in tutti i segmenti del trasporto? Perché noi dobbiamo finanziare anche la nostra concorrenza? Gli armatori non vogliono essere favoriti in niente, riusciranno a raggiungere zero emissioni nel 2050; ma non vogliamo neanche essere eccessivamente penalizzati».

E tutto questo mentre aumentano le tensioni internazionali che pesano molto sullo shipping.

«Prima di tutto consentitemi di sottolineare il lavoro dei nostri marittimi, ovvero il cuore pulsante della nostra industria. I marittimi oggi devo affrontare un difficile ambiente operativo perché l'attuale instabilità geopolitica nel mondo rappresenta una minaccia per la loro vita. Come tutti sappiamo, il Mar Rosso è stato e continua ad essere un punto focale di turbolenza. Gli attacchi contro le navi non sono solo violazioni del diritto internazionale; sono anche atti di aggressione inaccettabili contro marittimi innocenti che svolgono un ruolo vitale nel commercio globale. L'Ics condanna questa azioni con la massima fermezza. È fondamentale ricordare che i bersagli sono marittimi innocenti la cui sicurezza e il cui benessere devono restare la nostra priorità assoluta».

I dati dicono, comunque, che i traffici vanno avanti a ritmo sostenuto.

«Una valutazione approfondita delle minacce e dei rischi è essenziale da parte di tutte le navi che attraversano queste acque. Nonostante i pericoli, lo shipping continua a dimostrare una notevole resilienza. Circa il 50% dei viaggi che solitamente passerebbero attraverso il Mar Rosso sono stati deviati intorno al Capo di Buona Speranza. Tuttavia, molte navi continuano a transitare nel Mar Rosso, attenendosi alle linee guide sulle "best practice", evidenziando così l'impegno costante dell'industria nel mantenere i flussi commerciali globali. Un'altra area critica di preoccupazioni è lo Stretto di Malacca. Storicamente, questo stretto è stato afflitto dal problema della pirateria, che ha rappresentato notevoli rischi per i marittimi ed il commercio marittimo. Voglio anche dire, comunque, che gli sforzi prodotti dai governi hanno portato ad una significativa riduzione delle aggressioni. E consentitemi anche di chiedere a tutti la massima attenzione anche sulla vicenda del mercantile Galaxy Leader a bordo del quale i marittimi sono tenuti in ostaggio da oltre dieci mesi senza nessun segnale di rilascio all'orizzonte».

C'è poi la questione dazi che rischia di pesare molto sul commercio internazionale.

«Stiamo anche affrontando questa minaccia senza precedenti al libero commercio. Il protezionismo crescente sta aumentando esponenzialmente. Qui la questione è soprattutto politica. Sebbene riconosco che le imposizioni di tali barriere possono essere spinte da buone intenzioni, se le differenti parti in causa cercano di ottenere un maggiore vantaggio economico o raggiungere obiettivi politici, il risultato che si ottiene è che gli scambi commerciali risultano sempre più minacciati. Insomma si rischia di vanificare gli sforzi fatti del Wto e della stessa Onu per favorire liberi scambi nel mondo».

I dazi frenano il commercio.

«Questa ondata crescente di protezionismo crea una maggiore complessità per la nostra industria e costi maggiori per i nostri clienti. Ecco perché dico che dobbiamo essere uniti e lavorare tutti insieme per affrontare con il giusto peso queste sfide».

La ventiseiesima edizione di Euromed capita proprio a proposito per mettere sul tappeto questi temi?

«E lo faremo con forza e determinazione. Credo che le sfide che ci attendono le dobbiamo affrontare uniti più che mai lavorando con la catena dell'approvvigionamento e con i governi. All'Ics riuniremo gli esponenti dell'industria ed è decisori politici a novembre ad Hong Kong. L'edizione di quest'anno della Hong Kong Maritime Week affronterà proprio queste questioni. Storicamente abbiamo dimostrato che solo unendo la comunità possiamo trovare soluzioni reali. A Euromed guardiamo al futuro avvalendoci delle competenze della comunità dello Shipping. Dobbiamo guardare ad alcune priorità assolute a cominciare dal benessere dei marittimi. Dobbiamo proporre mercati aperti e pratiche sostenibili. Tutti insieme possiamo garantire il successo globale dell'industria marittima».

© RIPRODUZIONE RISERVATA