



Napoli: Grimaldi, presidente Confitarma, "gli armatori devono essere messi in condizione di poter applicare le norme per il rispetto dell'ambiente"

Emanuele Grimaldi, al Green Shipping Summit

Napoli, 27 giugno 2014 - Nel corso della sessione di chiusura del Green Shipping Forum, svoltosi il 27 giugno nell'ambito della Naples Shipping Week, Emanuele Grimaldi, Presidente di Confitarma, ha affermato che "Gli armatori guardano con attenzione alle norme dell'IMO, ed anche a quelle dell'Unione europea, che a breve entreranno in vigore comportando obblighi ed oneri non indifferenti".

"Non voglio mettere in discussione la necessità di queste nuove importanti normative ambientali", ha proseguito il Presidente di Confitarma, e "non mi stancherò mai di ripetere che lo shipping è un settore attento alla salvaguardia ambientale, che si è impegnato a dare piena attuazione alle nuove misure ed è pronto ad investire miliardi di dollari per migliorare le sue performance. Ma resta il fatto che le nuove normative, oltre a comportare costi aggiuntivi rilevanti entreranno in vigore più o meno tutte allo stesso tempo, richiedendo interventi anche sulle unità già esistenti".

Le diverse Amministrazioni devono ancora assumere una chiara posizione riguardo all'implementazione dei nuovi limiti del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo o le possibili esenzioni locali alla Convenzione Internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti provenienti dalle navi (Ballast Water Management Convention) - non ancora in vigore e non ancora ratificata dall'Italia.

"L'auspicio - ha affermato il Presidente Grimaldi, rivolgendosi a Koji Sekimizu, Segretario Generale dell'International Maritime Organization - è che gli Stati membri dell'IMO siano in grado di dare una risposta a queste problematiche nel corso del 2014, nell'interesse, non solo dell'industria armatoriale ma di tutta la collettività. Credo sia ragionevole da parte degli armatori aspettarsi che le Amministrazioni sapranno correttamente attuare e far rispettare questi nuovi regimi".

In merito ai combustibili marini con basso tenore di zolfo, il Presidente di Confitarma ha affermato che "gli armatori sanno che la sfida del futuro sta nelle navi tecnologicamente avanzate ed efficienti dal punto di vista energetico, tenendo conto sia dell'esigenza di ridurre i costi sia dei notevoli investimenti per costruire eco-ships che emettono gas con basso tenore di zolfo".

"Purtroppo, a fronte dell'imminente entrata in vigore di limiti ancor più restrittivi del tenore di zolfo nei combustibili marini, sussiste un potenziale rischio di non disponibilità del prodotto sul mercato, una totale mancanza di infrastrutture adeguate

per un utilizzo dell'LNG. Senza contare l'incremento di prezzo del low sulphur e la volatilità del costo del LNG. Ritengo - ha aggiunto Emanuele Grimaldi - che LNG non sia una soluzione immediata, soprattutto in Italia ove manca un'offerta adeguata di questo combustibile".

Il Presidente Grimaldi ha ricordato la lettera aperta con cui l'ECSA ha chiesto un'attuazione «giusta, realistica e armonizzata» della Direttiva europea 2012/33 sul contenuto di zolfo nei combustibili marini. "Oggi lo shipping è messo di fronte ad una serie di incertezze giuridiche e tecniche che la Commissione Europea e gli Stati membri devono affrontare con urgenza, se hanno intenzione di aiutare gli armatori a prepararsi alla scadenza del 1° gennaio 2015, tutelando gli armatori virtuosi e disposti in buona fede ad investire nell'adeguamento alle normative IMO, e incoraggiandoli a farlo con deroghe applicative transitorie e ben mirate", senza metterli di fronte ad ulteriori criticità operative e organizzative, con pesanti conseguenze per il buon funzionamento del commercio via mare.

Il Presidente di Confitarma auspica quindi una moratoria di 6 mesi all'adozione delle regole entranti per quelle navi che dimostrino di avere ordinato entro giugno 2015 un retrofit in bacino volto al pieno adeguamento alla normativa IMO. "Tale moratoria migliorerebbe insomma l'implementazione della normativa entrante, senza costi per nessuno e con benefici per tutti".

"È imperativo stabilire certezze giuridiche sulla corretta osservanza ed esecuzione della normativa, un approccio pragmatico alla sua introduzione e nel contempo una parità di condizioni tra gli operatori dello shipping e tra le varie modalità di trasporto".

Anche per quanto riguarda il Mar Mediterraneo come area di controllo delle emissioni, secondo il Presidente di Confitarma è necessario, "anzi indispensabile un costruttivo confronto tra l'armamento e l'Amministrazione, coniugando le esigenze dei traffici con quelle della salvaguardia dell'ambiente.

"Non intendiamo assolutamente eludere l'applicazione delle nuove regole per la salvaguardia dell'ambiente, - ha ribadito Emanuele Grimaldi - ma dobbiamo essere messi in condizione di poterle applicare. Su questo punto voglio essere molto chiaro: se l'Amministrazione impone l'utilizzo di un tipo di combustibile, bisogna che il prodotto sia reperibile. In caso di comprovata carenza, non possono essere addebitate responsabilità agli armatori. Tutto ciò senza tener conto che la cura potrebbe essere più dannosa del male, perché si corre il rischio di riportare sulla strada le merci che oggi utilizzano le autostrade del mare.

Infine, il Presidente Grimaldi ha ribadito che le tematiche dello shipping, a partire da quelle ambientali, sono tematiche tipicamente globali e che l'IMO è l'unico organismo internazionale veramente globale, in grado di legiferare in materia. "Lo shipping può operare grazie alle norme elaborate in seno all'IMO senza le quali vi sarebbero pericolose distorsioni del mercato e soprattutto livelli di sicurezza e di salvaguardia dell'ambiente molto inferiori. L'introduzione delle Convenzioni IMO ha avuto come conseguenza la progressiva trasformazione delle navi in mezzi di trasporto sempre più sicuri, eco-compatibili ed efficienti".

"Le autorità europee possono contribuire significativamente ai lavori dell'IMO con un'opera di armonizzazione delle posizioni dei vari Paesi europei in seno ad esso. La Presidenza Italiana dell'Unione Europea potrà giocare un ruolo positivo a riguardo". Emanuele Grimaldi, ha poi dichiarato di essere lieto che Napoli per una settimana sia il centro europeo dello shipping "un settore dinamico e vitale che ogni giorno,

nonostante il perdurare della crisi economica, dimostra di essere capace di affrontare con determinazione le sfide poste da un'economia sempre più globalizzata e competitiva".