

Diario del Puerto
28 ottobre 2013



La XVII edición de Euro-Med reunió a alrededor de 350 participantes del 24 al 27 de octubre en Ischia. Foto J.P.

“No debe penalizarse al transporte marítimo ya que es el más respetuoso con el medioambiente”

MARÍTIMO • Emanuele Grimaldi, managing director de Grimaldi Group, en la XVII Euro-Med Convention en Ischia

La XVII Euro-Med Convention celebrada por Grimaldi Group el pasado viernes en la isla italiana de Ischia, debatió el presente y el futuro del transporte marítimo de corta distancia en Europa, con especial atención a los aspectos medioambientales, dada la preocupación existente por la próxima entrada de la nueva normativa IMO sobre emisiones con-

taminantes. El director gerente de Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, lamentó el insuficiente margen de tiempo con el que los armadores cuentan para adaptar sus barcos y pidió a la Unión Europea que facilite las herramientas necesarias para ello en lugar de gastar dinero en ayudas como el programa Marco Polo. /10 y 11

MARÍTIMO • Emanuele Grimaldi, managing director de Grimaldi Group, en la XVII Euro-Med Convention en Ischia

“No debe penalizarse al transporte marítimo ya que es el más respetuoso con el medioambiente”

La XVII Euro-Med Convention celebrada por Grimaldi Group el pasado viernes en la isla italiana de Ischia, debatió el presente y el futuro del transporte marítimo de corta distancia en Europa, con especial atención a los aspectos medioambientales, dada la preocupación existente por la próxima entrada de la nueva normativa IMO sobre emisiones contaminantes. El director gerente de Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, lamentó el insuficiente margen de tiempo con el que los armadores cuentan para adaptar sus barcos y pidió a la Unión Europea que facilite las herramientas necesarias para ello en lugar de gastar dinero en ayudas como el programa Marco Polo.



Participantes del panel de apertura. Desde la izquierda: Galliano Di Marco, presidente de la Autoridad Portuaria de Ravenna; Emanuele Grimaldi, managing director de Grimaldi Group; José Alberto Carbonell, director general del Puerto de Barcelona; Francesco Pettanati, asesor del vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones; y Enrico Maria Pujia, director general de la Dirección General de Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Italia.

corto plazo, como se explicó en la Euro-Med Convention.

Por ello, los factores medioambientales y sus implicaciones económicas, ya que esta adaptación de los buques exige de unas fuertes inversiones a los armadores, se convirtieron en el principal tema de debate en la cita anual de Grimaldi Group, celebrada esta vez en la isla de Ischia. Bajo el lema “From Land to Sea”, Grimaldi Group reunió del 24 al 27 de octubre alrededor de 350 profesionales, entre personal de la propia compañía y agentes, clientes, terminalistas, representantes institucionales de Italia y de la Comisión Europea, de autoridades portuarias europe-

as, entre otros expertos, para repasar los retos y soluciones que debe adoptar una modalidad de transporte que a pesar de su proyección se enfrenta a importantes retos y puntos de mejora. Y los económicos y medioambientales están en el centro de las mejoras.

Preguntas sin respuesta

Enfrentado al reto de la normativa IMO y de la utilización del GNL como alternativa a los combustibles tradicionales, el director gerente de Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, aseguró que el problema radica en que “tenemos muchas preguntas sobre el GNL pero ninguna respuesta”. En este sentido,

Grimaldi aseguró desconocer aún con exactitud el porcentaje de ahorro que puede suponer su utilización y advirtió que muy pocos puertos en Europa pueden ofrecer actualmente su suministro.

En el aspecto operativo, también se plantean serias dudas sobre si un barco puede cargar GNL mientras realiza operaciones de carga y descarga de la mercancía o en lo relativo a la gestión de los residuos. “Nadie lo sabe, son aspectos sobre los que aún no hay regulación y el año 2015 está muy próximo”, dijo Grimaldi, quien dijo que su compañía trabaja con tres proveedores en la búsqueda de posibles soluciones.

Sobre la utilización del GNL como alternativa a los combustibles tradicionales, el director gerente de Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, dijo tener “muchas preguntas sobre el GNL pero ninguna respuesta”

A su escepticismo sobre la idoneidad del GNL como combustible marino, el director gerente de Grimaldi Group añadió sus críticas a la Unión Europea por no haber concedido a la industria marítima margen de maniobra suficiente para hacer una adaptación efectiva. “En vez de gastar dinero en el programa Marco Polo, Europa debería invertir en facilitar a al sector las herramientas necesarias para su adaptación a la nueva normativa IMO”, dijo Grimaldi, quien pidió que no se penalice al transporte marítimo ya que es el modo más respetuoso con el medioambiente.

“Existen soluciones y aunque las regulaciones no están siendo las correctas Grimaldi Group hará todo lo que sea necesario para reducir al máximo las emisiones contaminantes de nuestros buques y utilizar los combustibles más ecológicos posibles”, apuntó.

Positiva evolución

Emanuele Grimaldi realizó estas consideraciones en el transcurso de la mesa redonda que cerraba el programa aunque antes también tomó la palabra en el primer panel de ponencias, junto a otros expertos. Concretamente, en este primer panel tomaron parte José Alberto Carbonell, director general del Puerto de Barcelona; Enrico Maria Pujia, director general de la Dirección General de Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Italia; Francesco Pettanati, asesor del vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones; Galliano Di Marco, presidente de la Autoridad Portuaria de Ravenna, y el propio Emanuele Grimaldi.

Así, durante su primera intervención, Grimaldi recordó que si la Euro-Med Convention del año pasado en Palermo estuvo centrada en la crisis y las posibles salidas de la misma, en

JAIME PINEDO ISCHIA

La sombra del 2015 se proyecta alargada sobre el sector del transporte marítimo europeo, que apenas tiene margen de maniobra para adaptar sus buques a los requerimientos de la nueva normativa IMO, que fija en un 0,1% el nivel de emisión de sulfuro de los combustibles que utilizarán los buques. La alternativa del Gas Natural Licuado (GNL) como combustible se presenta actualmente como la más viable aunque también es objeto de fuerte controversia y solo se considera como una solución a

El Puerto de Barcelona podrá suministrar GNL en 2014

El Puerto de Barcelona estuvo presente en la XVII Euro-Med Convention, representado por José Alberto Carbonell, su director general, quien abrió el panel de intervenciones con una primera referencia a la nueva terminal de Grimaldi en el puerto catalán al tiempo que expresó su confianza en mantener y reforzar el fructífero clima de colaboración que mantienen el puerto y la compañía italiana. Tras repasar algunas de las cifras que ponen de relieve la importancia que el transporte marítimo de corta distancia tiene para el Puerto de Barcelona, gracias en buena parte a Grimaldi, según



José Alberto Carbonell, director general del Puerto de Barcelona, y Hassan Abkan, director de Pasajeros y Rfo del Puerto de Tánger Med. Precisamente, el próximo 30 de octubre ambos puertos han organizado una presentación comercial en el puerto marroquí que incidirá en las ventajas de las conexiones directas entre ambos enclaves. Foto J.P.

destacó Carbonell, el director general del Puerto de Barcelona centró a continuación su intervención en los elementos que ofrece el GNL para

convertirse en una alternativa eficaz a los combustibles tradicionales, lo que dependerá entre otros factores, de las regulaciones del IMO y de la

evolución del coste del combustible.

Según explicó José Alberto Carbonell haciendo referencia a diversos estudios, las previsiones de los expertos hablan de un incremento de la demanda del GNL en los próximos años, con sustanciales diferencias de precio respecto al combustible tradicional. En este sentido, “los puertos deben estar por delante de la demanda y deben contar con instalaciones capaces de suministrar GNL a los buques”, señaló Carbonell, quien confirmó que el Puerto de Barcelona estará listo en 2014 para suministrar GNL a los buques que lo demanden.

Estabilidad financiera, menos burocracia y liberalización de servicios portuarios

Tras estas intervenciones, se celebró una mesa redonda, moderada por Alfons Guinier, exsecretario general de ECSA, en la que tomaron parte Pasquino Monti, presidente de los Puertos de Roma y el Lacio; Andrea Annunziata, presidente de la Autoridad Portuaria de Salerno; Hercules Haralambides, presidente de la Autoridad Portuaria de Brindisi; Tommaso Affinita, director gerente de Rete Autostrade Mediterranee; Mike Sturgeon, director ejecutivo de ECG (Association European Vehicle Logistics); José Alberto Carbonell, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y Emanuele Grimaldi, director gerente de Grimaldi Group. Monti centró su intervención en los aspectos medioambientales, defendió el Ecobono y abogó por una mayor liberalización de los servicios portuarios, así



La XVII edición de Euro-Med reunió a alrededor de 350 participantes en Ischia. Foto J.P.

como por la búsqueda de maneras de medir mejor la calidad de los servicios. Por su parte, Andrea Annunziata destacó la importancia de lograr una verdadera estabilidad financiera como requisito principal para una deseable escenario de liberalización y de competi-

vidad. "Europa debe moverse en una dirección diferente pero toda Europa al mismo tiempo", dijo Annunziata que se mostró partidario de unos auténticos Estados Unidos de Europa. El presidente de la Autoridad Portuaria de Brindisi, Hercules Haralambides, de-

fendió una unión fiscal más estrecha en Europa y señaló a la burocracia como el "principal problema al que se enfrentan los puertos, que tienen tiempos de respuesta "muy lentos". "Italia -dijo- tiene ante sí una gran oportunidad en este aspecto porque se está discutiendo actualmente una nueva ley de puertos en el Parlamento que ofrece novedades interesantes en lo relativo a la autonomía de los puertos en cuanto a su financiación y el establecimiento de precios. "Hace falta menos control estatal en los puertos y abrir el mercado de los servicios portuarios, que durante muchos años han estado monopolizados", dijo. La liberalización de los servicios portuarios fue, precisamente, uno de los elementos más citados entre los participantes como factor competitivo.

Uno de los mensajes dirigidos a los organismos europeos desde la XVII Euro-Med Convention de Grimaldi Group es que la industria del transporte marítimo necesita más tiempo para adaptarse a las nuevas normativa

esta edición el factor medioambiental cobraba una capital importancia, ante la cercanía del año 2015. Tras analizar la evolución experimentada por la compañía en este último año, en el que los resultados económicos

ha vuelto a los niveles anteriores a la crisis, Grimaldi se felicitó por la consecución de importantes objetivos con relación al incremento de la eficiencia de sus buques, en términos de combustible consumido por tonelada transportada.

Asimismo, entre otros logros, destacó la puesta en marcha de su nueva terminal en el Puerto de Barcelona, en la que se han invertido alrededor de 20 millones de euros; el desarrollo de su negocio de Deep Sea, con mayor frecuencias y puertos de escala, entre los que figura Valencia; el crecimiento de su negocio en el Báltico y el norte de

Europa, a través de su compañía Finnlines, o las nuevas líneas en el Adriático.

Ecobono

El resto de intervenciones abordaron distintos aspectos de la actualidad del transporte marítimo de corta distancia, tanto en el ámbito italiano como europeo. Así, Enrico Maria Puglia, di-

rector general de la Dirección General de Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Italia, se refirió al short sea shipping como un instrumento fundamental que es necesario potencia a través de instrumentos como el Ecobono italiano, mientras que Francesco Pettanati, asesor del vicepresidente del

Banco Europeo de Inversiones, incidió en los esfuerzos que realiza el BEI por promocionar el transporte marítimo de corta distancia.

Por su parte, Galiano di Marco, presidente de la Autoridad Portuaria de Ravenna, llamó a las autoridades europeas a facilitar la puesta en marcha de servicios de short sea shipping.



Ana Arévalo, responsable de short sea shipping (SSS) de la Autoridad Portuaria de Barcelona; Guido Grimaldi y José Alberto Carbonell, director general de la AP de Barcelona. Foto J.P.



La estiba también estuvo representada en Ischia. Desde la izquierda: Francisco Esteve, Xavi Tarraga y Jesús Fiórez. Foto J.P.



El Puerto de Valencia no faltó tampoco a la cita anual de Grimaldi Group. Desde la izquierda: Luis Sanmatías, delegado de Grimaldi en España; Domenico Ferraiolo, responsable de Puertos de Grimaldi; Fátima Zayed, gerente de servicios logísticos de VPI Logística; Mario Massaroti, consejero delegado de Grimaldi en España; Juan Antonio Delgado, subdirector de la Autoridad Portuaria de Valencia y Roberto Ricart, director de Valencia Terminal Europa. Foto J.P.

RECONSA LOGISTICA

RECONSA ofrece 5000 m² de almacenamiento en la zona ZAL junto al Puerto de Bilbao

ALMACÉN ADUANERO

Carga/Descarga de Camiones

Llenados/Vaciados de Contenedores

Manipulación de piezas pesadas hasta 45 tons.

Llenados Verticales

RECONSA LOGISTICA S.L. • Tel. 946 366 134 • reconsa@reconsa.es