
www.panorama.it
10 novembre 2017

Grimaldi: navi sempre più "ecologiche" a basso costo energetico

Sul palco di Panorama d'Italia, parla l'armatore e Ad del gruppo di famiglia, un colosso da 13mila dipendenti e un fatturato di 3 miliardi

Uno dice nave elettrica, e pensa ai motoscafi giocattolo che tutti da bambini abbiamo fatto girare nella vasca da bagno. Ma pensare che colossi lunghi 300 metri e larghi 35 possano essere spinti da motori elettrici è un miracolo che solo incontrando Manuel Grimaldi può apparire per quello che è, cioè un fatto vero, un'innovazione tecnologica in arrivo, che cambierà la qualità dell'aria e quindi della vita in tutte le città portuali e che contribuirà in modo marcato alla decarbonizzazione di cui il pianeta ha disperato bisogno.

“Sissignore, abbattere le emissioni è un imperativo categorico che ci impegna tutti, sul piano morale, per il bene dell'umanità”, dice il capo del più grande gruppo armatoriale nazionale, leader mondiale nel settore dello shipping mercantile rotabile, quello che imbarca carichi in orizzontale, che entrano nelle stive sulle proprie ruote: “Stiamo assistendo a fenomeni climatici di fronte ai quali non si possono chiudere gli occhi”, prosegue l'armatore. “E per questo ci siamo impegnati a ridurre del 50% le emissioni, ma in 10 anni siamo pronti anche a rivedere e incrementare questo obiettivo”.

Sarà: ma le navi elettriche! “Sono ibride, in realtà. Hanno batterie potentissime, da 100 Tesla, per indicarne la potenza con l'unità di misura appropriata. Che però funzionano solo nelle aree portuali, per far girare i servizi di bordo senza bruciare gasolio che si riverserebbe sulle città. Attenzione, però: le batterie si ricaricano in 4 ore durante la navigazione in mare aperto, sia sfruttando il movimento del motore a combustione sia il modo ondoso, e quindi il risparmio è replicabile in tutti gli scali portuali”.

E sono navi che consumano complessivamente pochissimo, rispetto agli standard tradizionali: infatti, dietro questi investimenti sull'ecologia, non c'è solo la responsabilità sociale: “Guardando all'altra faccia della medaglia, investendo sulla riduzione delle emissioni abbiamo ottenuto una forte riduzione dei costi energetici. Stiamo consumando circa 1,5 milioni di tonnellate di petrolio, mezzo milione meno di quando navigavamo in modalità tradizionale. Ci hanno premiato ovunque per questo. Abbiamo aperto un ufficio dedicato al risparmio di energia. Verniciamo le navi con prodotti energy saving, riduciamo al minimo il consumo di elettricità a bordo, abbiamo studiato con la Rolls-Royce nuove eliche straordinarie ad alto rendimento, abbiamo speso 200 milioni solo per applicare ai fumaioli delle speciali marmitte catalitiche che riducono di 40 volte le emissioni di zolfo e quello che emettiamo lo combiniamo con il sodio dell'acqua di mare, producendo gesso, materiale inerte già presente in natura nel mare, per cui possiamo sia lasciarvelo sia portarlo a terra e venderlo”.

Grimaldi è convinto che sia questo il megatrend da seguire, e che chi non si adegnerà rapidamente sarà espulso dal mercato: “Il mare è una risorsa enorme, è la risorsa per il futuro del pianeta”, osserva: “Dobbiamo tenerlo pulito: per esempio, liberarlo da tutte le microplastiche che stanno in mare e che entrano nella catena alimentare, facendo sì che noi ci nutriamo di plastiche...”.

Già oggi, l'enorme flotta di Grimaldi – 120 navi e altre 10 in arrivo – consuma il 50% meno della media e con i nuovi investimenti consumerà il 25% meno di oggi. Perché è composta di navi nuove, dall'età media di 11,9 anni, contro un'età media della concorrenza ben più alta. Lo si deve al sistematico reinvestimento di utili importanti, prodotti senza crisi neanche durante gli anni della recessione grazie ad un sapiente posizionamento di mercato che permette al gruppo di fattura l'85% all'estero, fino a oltre 3 miliardi di euro, con un utile di circa 290, dare lavoro

a 13 mila dipendenti di cui 4500 italiani e altri 5500 europei, con una posizione finanziaria netta in perfetto equilibrio nonostante l'azienda non sia quotata in Borsa e sia totalmente italiana, pagando quindi le tasse in Italia – diversamente da alcuni concorrenti spesso pronti a fare le anime belle dell'italianità, ma con le holding in Lussemburgo o in Svizzera. Inoltre, Grimaldi mantiene il proprio quartier generale a Napoli: “È la nostra città, ci siamo nati e cresciuti, ma vogliamo fare ancora di più, soprattutto per i giovani: non voglio ancora dare dettagli ma stiamo per investire 10 milioni per rilanciare una grande scuola di Napoli che dia un'occasione a tanti ragazzi”.

E a proposito di Italia e di italianità, Grimaldi ha anche risposto sui rapporti con la Fincantieri, il colosso pubblico della cantieristica che ha appena acquisito il controllo dei cantieri francesi di Saint Lazaire: “Siamo in trattative con la Fincantieri per l'importante commessa della ristrutturazione straordinaria di due navi da carico che dovranno essere allungate di 30 metri e dotate della nostra nuova tecnologia di propulsione ibrida. Ma abbiamo sempre lavorato molto con Fincantieri nei prodotti su cui sono competitivi, per esempio realizzando le tre Cruise Barcellona, Roma e Olimpia, navi strepitose, pensate e realizzate in Italia, da 130 milioni di euro ciascuna, da 3000 passeggeri, con rifiniture e servizi degni di navi da crociera, con palestre, spa, casinò, sale da ballo e ristoranti”.

E infine, un chiarimento su un tema scottante e polemico, quello della riforma del registro navale che cambia le regole d'impiego del personale di bordo: “È un autogol per l'Italia”, sostiene Grimaldi: “Lo shipping è uno dei pochi settori in cui l'Unione europea è leader mondiale grazie alle sue normative. La legge in vigore in Italia, che l'ultima riforma oggi al vaglio europeo vuole modificare, ha permesso una straordinaria espansione dell'industria armatoriale italiana e dell'occupazione. Prima, avevamo una flotta da 3 milioni di tonnellate di capacità, oggi da 15 milioni; prima c'erano 20 mila marittimi italiani, oggi 40 mila”.

Dunque le nuove norme che obbligherebbero ad assumere solo marittimi italiani per tutti i traffici su navi italiane sarebbero, secondo Grimaldi, insostenibili e indurrebbero gli armatori a cambiare bandiera: “Sulla carta è una legge che dovrebbe favorire l'occupazione, ma lo vuol fare togliendo flessibilità e spingendo gli armatori a riprendersela dove è lecito farlo, adottando altre bandiere di altri stati dell'Unione europea. Sarebbe una forma di protezionismo antistorica. Sulle rotte che collegano solo porti italiani, tutti d'accordo: solo personale italiano. Ma sulle rotte tra porti stranieri nel mondo è impossibile. Il paradosso è che chi ha fortemente voluto questa riforma fa solo cabotaggio italiano”.