

DISCORSO DR.EMANUELE GRIMALDI

Signore e Signori, gentili ospiti, buongiorno e benvenuti alla 23esima Euromed Convention From Land to Sea.

ooo

Il Gruppo Grimaldi porta avanti una lunga tradizione per la Convention Euromed. Ci siamo incontrati per la prima volta 22 anni fa, oggi siamo qui a testimoniare e presentare tutto ciò che il Gruppo ha fatto dopo la precedente Convention Euromed di Atene.

Per il nostro Gruppo, è stato un anno incentrato sul tema ambientale. Le preoccupazioni ambientali in tutto il mondo impongono ora un obiettivo green al trasporto marittimo. Gli armatori devono fare il loro dovere e rispondere a tale richiesta. Tutti gli operatori del settore marittimo dovranno far fronte ai nuovi limiti di emissione di zolfo dello 0,5% imposti dall'IMO a partire dal gennaio 2020 e dovranno prepararsi a ridurre le emissioni di carbonio in maniera significativa anche nei prossimi anni. L'IMO, l'ICS e altri organismi internazionali ufficiali ed informali, in cui si riuniscono armatori e parti interessate del settore marittimo, stanno studiando e decidendo come contribuire concretamente, singolarmente e collettivamente a questo ambizioso obiettivo.

Dunque, gli armatori responsabili e lungimiranti devono dare il loro contributo, riducendo i consumi e passando a carburanti più ecologici. Grimaldi partecipa attivamente e contribuisce a tali discussioni all'avanguardia a livello internazionale.

Abbiamo acquisito un notevole know-how nel settore, sviluppato presso il nostro dipartimento Energy Saving. Abbiamo inoltre aderito a Clean Alliance 2020, al programma volontario SAILS, a diversi gruppi di studio europei e universitari, contribuendo al contempo a progetti pilota sull'idrogeno e sui motori elettrici. Per quanto riguarda le nostre prestazioni ambientali, fissiamo obiettivi a breve e a lungo termine.

A lungo termine, abbiamo un sogno. Il sogno è la navigazione a zero emissioni, trasportando merci senza impatto ambientale sul pianeta. Questo è ciò che la gente ci chiede. L'emissione zero è qualcosa che deve, e può essere raggiunto. Tuttavia, richiede ancora alcuni studi concreti.

Ciò nonostante, a breve e medio termine abbiamo mirato a cambiamenti significativi verso carburanti più green. A partire da gennaio 2020 tutte le navi del mondo che hanno bunker come carburante,

compreso il nostro, avranno diesel marino più pulito come bunker di default. Solo così si ridurranno di almeno 7 volte le emissioni di zolfo.

Oltre a ciò, stiamo realizzando significative riduzioni dei consumi e delle emissioni, ovunque sia possibile. A questo scopo, ci occupiamo sistematicamente di ottimizzazione velocità e assetto, sagomatura dello scafo e del bulbo, rebladings, Promas Lite, sistema di lubrificazione dell'aria, pitture siliciche e altre misure idrodinamiche, e li abbiamo implementati su quasi tutte le nostre navi per raggiungere l'obiettivo. Inoltre, 8 navi sono state allungate nel tentativo di ridurre il consumo di carburante per tonnellata trasportata e di conseguenza l'efficienza ambientale.

Più concretamente:

- Il Gruppo Grimaldi ha studiato, elaborato e brevettato misure per ottenere zero emissioni (*Zero Emission in Port*), applicate per la prima volta sulle 2 Cruise ammiraglie impiegate nel Mediterraneo. Su queste navi è stato installato un mega parco batterie, con una potenza di 5,5 MW/h, che le ha rese le più grandi navi ibride del mondo. Sono state poi arricchite con pannelli solari e illuminazione a LED.
- I risultati più rilevanti nel ridurre le emissioni inquinanti delle navi della nostra flotta sono stati ottenuti attraverso il programma di investimenti *Clean Air*. L'obiettivo di tale programma è l'abbattimento quasi totale delle emissioni di SOx. Per perseguire questo programma abbiamo ordinato 29 nuovissime navi che hanno già installato a bordo sistema per la pulizia dei fumi; 10 di queste navi sono già consegnate, mentre 19 saranno consegnate dai cantieri nei prossimi 3 anni.
- Il piano d'investimento *Clean Air* si applica alla maggior parte della flotta. Circa 75 navi in servizio, per un totale di 162 motori, sono state oggetto di lavori in cantiere per l'installazione di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo (scrubber). La metà di tali navi ha già completato tali lavoro, mentre l'altra metà li effettuerà entro un paio d'anni.
- Il programma d'investimento *Clean Air* può essere anche un ulteriore punto di svolta per quanto riguarda il tema *Clean Sea*. Concretamente, il nostro Gruppo ha proposto per la prima volta nella storia della navigazione di usare gli scrubber come filtro dell'acqua di mare, filtrando non solo le emissioni atmosferiche, ma anche microplastica e/o metalli pesanti in mare, fornendo un servizio valido per l'ambiente marino e alle comunità costiere e internazionali.

Negli ultimi dieci anni i record ambientali del Gruppo sono andati costantemente migliorando. Solo negli ultimi due anni ha trasportato il 17% in più di merci, consumando il 2% in meno di carburante per miglio navigato, ed emettendo meno gas nocivi per carico e miglio, in particolare decine di volte in meno di zolfo e particolato.

COMPLESSIVAMENTE, ABBIAMO AMBIZIONI ECOLOGICHE E ABBIAMO VOGLIA DI PORTARE IL FUTURO A BORDO. QUESTO SI RIFLETTE CHIARAMENTE NEL NOSTRO GRANDE PROGRAMMA DI NAVI IN COSTRUZIONE.

- Grimaldi Group attende impaziente la consegna di 5 mega-carrier da parte dei cantieri Yangfan
- Inoltre, dallo scorso anno abbiamo ordinato 12 navi GG5G dai cantieri Jinling. Queste navi saranno dotate di sistemi di lubrificazione dell'aria, scafo idrodinamico a elica, pannelli solari e illuminazione a LED, batterie, il tutto progettato per una navigazione più efficiente e un concetto di *Zero Emission in Port*. Saranno i Roro più rispettosi dell'ambiente al mondo.
- In aggiunta, ora stiamo ordinando 2 Superstar ice-class, che hanno già installate una serie di misure per il risparmio energetico, sistemi di abbattimento delle emissioni, e il più grande parco batterie mai montato su una nave
- Infine, stiamo progettando una Supercruise per il Mediterraneo, che produrrà zero emissioni in porto, sistemi idrodinamici per ridurre l'attrito, metà consumo di carburante e doppia capacità, plug-in e ricarica interna del parco batterie.

CONFERMIAMO DI AVERE LA FORZA FINANZIARIA PER PROSEGUIRE E COMPLETARE TALE PREPARAZIONE

- Il fatturato nel 2019 è stato stabile, i risultati operativi del Gruppo sono stati positivi e in linea con gli anni precedenti,
- Da quando la crisi è iniziata nel 2008, abbiamo preso atto del fatto che le banche possono prestare meno denaro alle aziende, così abbiamo reinvestito tutti i profitti del Gruppo. Nell'ultimo decennio abbiamo aumentato il nostro capitale di oltre 2 miliardi di euro, riducendo notevolmente il nostro debito. Il Gruppo rimane focalizzato sulla logistica, che è il fulcro delle nostre attività. C'è una buona possibilità che cresceremo in modo significativo in questo settore sia organicamente che attraverso fusioni e acquisizioni.
- Le società di rating apprezzano molto la diversificazione dei rischi delle imprese. Il Gruppo Grimaldi ha sviluppato una significativa diversificazione multidimensionale dei rischi: navighiamo nel Baltico, nel Mare del Nord, nel Mediterraneo, così come nel Sud Atlantico, Nord Atlantico e Africa Occidentale. Serviamo sia passeggeri che merci, e nello specifico diverse tipologie di carico. Trasportiamo auto nuove e auto usate, camion e rimorchi. Trasportiamo prodotti dell'industria forestale dalla carta al cartone e legno. Accettiamo anche pallet, container, carrelli, semirinfuse, carichi alti e pesanti e trasporti speciali. Possiamo contare anche su un'ampia diversificazione delle classi di asset dalle navi agli uffici, dal porto privato agli edifici cittadini. Infine, gestiamo il business in diversi paesi e attraverso diverse società figlie di logistica terrestre, operazioni di terminal e agenzie, così come 5 marchi di spedizione. Questo ci dà una buona resilienza e stabilità nel corso degli anni.

ooo

Passando al business del nostro Gruppo,

Nel settore EUROMED le imprese hanno dovuto far fronte alla prima contrazione del settore automobilistico e ad un ambiente estremamente competitivo nel WestMed ShortSea. Ciononostante, la concorrenza è sempre sana e migliora il modo di lavorare, quindi:

- per la clientela automotive, abbiamo recentemente introdotto la car carrier Grande Torino e introdurremo la Grande Mirafiori tra poche settimane, rafforzando i collegamenti con gli Stati Uniti e Messico;

- per quanto riguarda la Sardegna:

- abbiamo aggiunto tonnello dedicato e aperto due nuove linee.
- La quota di mercato per il settore merci è cresciuta in un anno dal 35% al 57%. Ora siamo i leader.
- I passeggeri che hanno viaggiato sulle navi Grimaldi sono aumentati di 110k in un anno

- Per quanto riguarda la Sicilia, siamo fortemente presenti sul territorio con numerosi clienti e numerosi traffici, e puntiamo a consolidare la nostra leadership sia nella parte orientale e occidentale della regione. Non vediamo l'ora di impiegare alcune delle nostre navi ammiraglie sull'isola siciliana e a Malta.

- Passando al mercato spagnolo: Il grande investimento nel prolungamento della Cruise Roma e Cruise Barcelona testimonia il nostro impegno per questo mercato. Erano già le più grandi RoPax nel Mediterraneo, ora lo sono ancora di più.

Nel complesso, nel corso del 2018 abbiamo registrato una crescita del volume passeggeri del 12% e una crescita del volume di carico del 4% sulle Short Sea del Mediterraneo, e nel primo semestre del 2019 un'altra crescita rispettivamente del 7% e dell'8%.

Nel settore DEEPSEA abbiamo passato un buon anno, con l'introduzione di un ulteriore ConRo e una maggiore frequenza sui collegamenti America-Africa Occidentale e Mediterraneo-Africa Occidentale.

- Quest'anno a bordo delle nostre navi ci sono stati incendi ed eventi legati al traffico di droga. Recentemente, gli stessi episodi sono accaduti anche a molti dei nostri colleghi armatori. La comunità armatoriale mondiale deve rafforzare le norme antincendio, introdurre un quadro sanzionatorio penale per le dichiarazioni di carico pericoloso e rendere obbligatorie le dichiarazioni di conformità relative ai containers. Le associazioni marittime e la società civile chiedono inoltre di aumentare i controlli doganali e di polizia per combattere e prevenire il traffico illecito di droga a bordo delle navi.

- Mentre auspichiamo un'azione collettiva e sensibilizzazione a livello globale, il Gruppo Grimaldi, pur non essendo responsabile dei controlli doganali, ha aumentato la sua già forte cooperazione con le autorità doganali e la polizia, ha investito in ulteriori scanner, ha sviluppato procedure di prevenzione antincendio ancora più rigorose, ha creato un ufficio di sicurezza composto da esperti militari internazionali di alto livello e funzionari di polizia con esperienza nel contrasto alla criminalità e al narcotraffico.

Tornando al DEEPSEA, nonostante l'elevata volatilità e incertezza del commercio internazionale legato agli Stati Uniti, la controllata ACL ha ridotto notevolmente le perdite e raggiunto il pareggio. Il management ACL è fiducioso che la congiuntura positiva continuerà e l'azienda tornerà in positivo nel 2020. La società dispone di set completo di nuove mega-navi su cui contare.

FINNLINES: ha confermato risultati positivi dall'introduzione dei limiti di zolfo nel 2015.

- Dopo aver investito in sistemi di depurazione dei gas di scarico (Scrubber), reblading, allungamenti, efficienza logistica, servizi ai passeggeri, nuove costruzioni, la società ha migliorato i propri risultati economici ed ambientali negli ultimi dieci anni, seppur impiegando meno navi, di maggiori dimensioni, e ottenendo un risparmio del 30% nel consumo di carburante.
- Sia le tonnellate di merce trasportata che i passeggeri trasportati sono cresciuti di anno in anno nel 2018.
- Siamo in linea per ottenere un altro buon risultato, nonostante affrontiamo uno scenario macroeconomico debole nell'Europa settentrionale.
- Abbiamo due programmi per nuove costruzioni in esecuzione.

MINOAN: è stata la prima azienda greca a investire nei sistemi di depurazione dei gas di scarico. Ha zero debito, liquidità, immobili e beni materiali per affrontare il futuro con calma, qualsiasi cosa possa

portare, e rimane pronta a cogliere le opportunità che possono sorgere nel dinamico mercato greco dei traghetti. Tuttavia, i risultati non sono ancora soddisfacenti.

Nel complesso, il risultato del gruppo è stato soddisfacente e persino migliore rispetto all'anno precedente.

ooo

Vorrei ringraziare tutte le 16.000 persone che lavorano nel nostro gruppo, nessuno escluso, per aver contribuito alla gestione della nostra attività. Vorrei ringraziare in particolare i marittimi che sono esposti ogni giorno al lavoro faticoso a bordo delle navi. Macchine pesanti, condizioni meteorologiche avverse, tratte più lunghe e la distanza dalle famiglie rendono la loro vita non facile, nonostante lo sforzo del Gruppo nel fornire tutti i presidi di sicurezza e benessere a bordo. Un ringraziamento speciale va anche agli agenti, che combattono il mercato in tempi buoni e in tempi difficili, e naturalmente a tutti i clienti, grandi, piccoli e medi. Premi e riconoscimenti sono ben accetti, ma ciò che apprezziamo di più è la scelta dei nostri servizi ogni giorno.

Infine, vorrei ringraziare le autorità portuali, le strutture governative e le istituzioni pubbliche, le associazioni di categoria e i giornalisti per aver sostenuto da vicino lo sviluppo del nostro gruppo. Il fiorire di un'azienda si riversa sulla società circostante in molti modi, dalla creazione di posti di lavoro agli investimenti nel sociale, dallo sviluppo tecnologico all'aumento del know-how settoriale. I numeri mostrano che il Gruppo Grimaldi sta restituendo una parte significativa del suo reddito proprio ai paesi che ospitano i suoi traffici, dall'Italia alla Finlandia, dalla Grecia al Regno Unito e in altri stati.

C'è una circolarità tra il funzionamento delle aziende logistiche e la ricchezza dei paesi, ma tutto questo è possibile solo quando c'è pubblico riconoscimento e rispetto, che voi sapete fornirci ogni giorno.