

«Macigno Covid sugli armatori: noi restiamo i primi ma fattureremo 500 milioni in meno»

Parla il timoniere della più grande compagnia di navigazione italiana

Emanuele Grimaldi, primo armatore italiano e primo al mondo per il trasporto marittimo di carichi rotabili, come vanno i conti economici del gruppo dopo la pandemia?

«Il valore generale del gruppo, che era pari nel 2019 a 3 miliardi e 174 milioni e macinava utili per 287 milioni, nel 2020 calerà di circa mezzo miliardo. Restiamo la prima azienda per fatturato al Sud, controlliamo 6 compagnie di navigazione e diamo lavoro a circa 16mila persone nel mondo. Operiamo in oltre 140 porti in più di 50 paesi nel Mediterraneo, Nord Europa, Africa Occidentale, Nord e Sud America. 15 nuove navi sempre più efficienti entreranno a far parte della flotta entro il 2023».

State subendo pesanti contraccolpi dal coronavirus?

«Durante il lockdown in primavera la crisi dell'automotive ha inciso non poco, perché Grimaldi group è tra i primi trasportatori in Europa. Dopo la prima fase siamo in attesa di un significativo recupero. Comunque, il 90% dei nostri traffici riguarda le merci e solo il 10% il settore passeggeri. In cifre ciò ha significato 20, anche 30 navi ferme su una flotta di 130 navi».

Che quota di mercato avete finora perduto?

«Una media del 10% nelle merci e del 50% nei passeggeri, comparto quest'ultimo nel quale la Grimaldi group opera soprattutto con Sicilia, Sardegna e le isole greche. Ma il problema non è certo solo nostro, è internazionale. E le posso dire che quando ci riuniamo nel consesso mondiale degli armatori, dove sono vicepresidente, ci chiediamo spesso se e quando riusciremo a tornare alla normalità».

Perché, pur avendo la sede di Palazzo Grimaldi a Napoli, non lavorate nel porto cittadino?

«A Napoli lavorano 500 dipendenti ma nel porto partenopeo non abbiamo nessuna nave né un metro quadro di spazio. E' molto triste».

In queste settimane Grimaldi Euromed sta partecipando a una gara per il controllo del 67% del porto greco di Igoumenitsa?

«Siamo un grande operatore portuale, controlliamo l'unico scalo privato in Svezia, terminal in mezzo mondo, tra cui Anversa dove ormeggiano tra le 7 e le 8 nostre navi. Oggi siamo tra i maggiori clienti di Igoumenitsa, nella periferia dell'Epiro, snodo strategico dove già operiamo con navi da Trieste, Ancona, Brindisi. Diversamente dagli altri in gara, per noi si tratta del core business dell'azienda, di un anello indispensabile per far funzionare l'intera catena logistica».

Che ruolo svolgete nei diversi scali da voi controllati?

«In alcuni produciamo energia, come ad Anversa. A Barcellona e Valencia la vendiamo anche. Abbiamo porti in Nigeria. Per un gruppo di caratura mondiale come il nostro, l'attività logistica è decisiva. Ecco perché Sicilia, Gioia Tauro, Salerno, sono snodi essenziali per la Grimaldi. Nello scalo campano costruiremo un silos per automobili, per reperire più spazio».

Da sempre puntate con convinzione sulle Autostrade del Mare?

«L'estesa rete di Autostrade del Mare conta oltre 120 collegamenti nel Mediterraneo, nel Mar Baltico e in Nord Europa. Siamo i primi al mondo nel Baltico. Anche nel Mediterraneo c'è una crescita esponenziale. All'inaugurazione del terminal di Barcellona la ministra De Micheli ha sottolineato che gestiamo oltre la metà del traffico tra Italia e Spagna, tratta alla quale abbiamo destinato 10 navi».

Che fate per la sostenibilità?

«Il 16 ottobre abbiamo preso in consegna in Cina la Eco Valencia, prima delle 12 navi ibride commissionate al cantiere Jinling di Nanjing. Ha tutte le innovazioni tecnologiche per decarbonizzare le emissioni. E' la prima ibrida ed ecologica al mondo».

Dottor Grimaldi, i soldi del Recovery Fund serviranno alle aziende armatoriali?

«Siamo competitivi anche senza Recovery Fund e in questo modo abbiamo reso competitivo tutto il Mezzogiorno, perché i trasporti via mare riducono di molto i costi per l'economia meridionale. I fondi che più interessano sono quelli per le innovazioni ambientali».

Che ne pensa delle Zes?

«Le Zone Economiche speciali possono certamente aiutare, senza illudersi che bastino a risolvere tutti i problemi del Mezzogiorno».