

Emanuele Grimaldi. L'armatore, che conta 16mila dipendenti, annuncia l'acquisto di 17 nuove navi. Oltre a puntare sulla crescita organica, il gruppo prepara altre acquisizioni per il rafforzamento in Europa

«Grimaldi è oltre la crisi, investiamo 1,2 miliardi per rinnovare la flotta»

Raoul de Forcade



Navi verdi. La Eco Livorno è una delle dodici unità ro-ro ibride della serie Grimaldi green 5th generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling

Diciassette navi in costruzione per 1,4 miliardi di dollari (quasi 1,2 miliardi di euro), tutte all'insegna dell'eco-sostenibilità, e attenzione concentrata su ulteriori investimenti rivolti anche a nuove acquisizioni societarie, una delle quali dovrebbe concludersi a breve. Il gruppo Grimaldi, specializzato nel trasporto di merci e passeggeri sulle Autostrade del mare, con navi ro-ro (per i rotabili) e cruise ferry, chiude il 2020 con risultati positivi, nonostante il Covid abbia causato una contrazione del fatturato. La compagnia oggi conta 16mila dipendenti nel mondo, con circa 130 navi di cui 120 di proprietà, gestisce 22 terminal portuali in 12 Paesi e controlla sei compagnie marittime, quattro delle quali straniere: Atlantic container line, Malta motorways of the seas, la greca Minoan lines e la finlandese Finnlines. «Grazie alle nostre eco-ship e per effetto anche della riduzione del costo del carburante – spiega Emanuele Grimaldi, al vertice del gruppo insieme al fratello Gianluca - nell'anno difficilissimo del Covid abbiamo dimostrato di essere resilienti. Abbiamo perso passeggeri e traffico di auto e subito una contrazione del fatturato di 400 milioni, passando da 3,15 miliardi a 2,76. Ma abbiamo totalizzato 270 milioni di profitti. Inoltre stiamo proseguendo il rinnovo della flotta, in ottica *green*».

Ha in progetto anche investimenti d'altra natura, ad esempio acquisizioni di altre compagnie?

Oltre alla crescita organica ci stiamo guardando intorno per fare investimenti anche rivolti ad acquisizioni (l'armatore non dice di più, ma è lecito pensare che l'attenzione sia rivolta a una realtà europea, come è successo nel 2006 per Finnliness e nel 2008 per Minoan, *ndr*).

Intanto state impegnando risorse su nuove commesse.

Con una flotta di 120 navi di proprietà è fisiologico avere una almeno una decina di navi sempre in costruzione. In questo periodo ne abbiamo qualcuna di più perché stiamo crescendo in molte attività. Abbiamo un impegno complessivo di 1,4 miliardi di dollari per le unità in costruzione. In arrivo ci sono l'ultima car carrier di un ordine di 10; sei navi della classe G5 che opereranno in Africa (la consegna è prevista tra il 2023 e il 2024, *ndr*); due navi di lusso superstar Finnsirius e Finnscanopus (attese nel 2023, *ndr*), che faranno la linea da Naantali (Turku) per Kappellskar (Stoccolma); infine ci sono le otto eco-ship della classe G5GG che devono ancora arrivare e fanno parte di un ordine di 12 (del valore complessivo di 800 milioni di dollari, *ndr*) avviato nel 2018 coi cantieri cinesi Jinling. Di questa serie arriverà presto la quarta nave: la Eco Savona, che è ancora in navigazione perché ha trovato, nei giorni scorsi, il canale di Suez chiuso. Delle altre otto in costruzione, sei andranno alla Grimaldi e tre a Finnliness.

Che particolarità hanno queste navi sotto il profilo ambientale?

Si tratta di hybrid ro-ro con particolarità uniche, tra cui la lubrificazione sotto la carena (per ridurre la resistenza sull'acqua, *ndr*); riutilizzo del gas di scarico per fare acqua calda a bordo, motore elettronico; detector dell'aria e *cold ironing* (per dare, da terra, energia elettrica alla nave all'ormeggio, *ndr*). Le navi sono anche dotate di batterie elettriche da 5 megawatt che si ricaricano col *peak shiver*, ossia i picchi di potenza del motore. Insomma, si tratta di unità con emissioni pari a un quarto di quelle di molte navi in navigazione.

Ma la sostenibilità paga?

Non solo paga sotto il profilo economico ma anche sotto quello finanziario (in termini di tassi d'interesse, *ndr*) ed è un dovere sociale di tutti. Da parte nostra, stiamo già pensando a due nuovi progetti di navi, sempre all'insegna della sostenibilità.

Si sta profilando, tra Roma e Bruxelles, un bonus per il rinnovo delle flotte in chiave ecologica.

Potrebbe essere un interessante acceleratore del processo di decarbonizzazione ma occorre sia erogato a chi si impegna veramente in questo campo.

Per il 2021, su che rotte vi state concentrando in Italia ?

Puntiamo moltissimo sulla Sardegna, dove già più del 70% dei camion in arrivo e partenza è trasportato da navi del nostro gruppo. Crediamo poi che, per effetto del Covid, la domanda turistica si incentrerà molto sul mercato domestico. Per questo, sulle rotte da Livorno e Civitavecchia per Olbia, abbiamo messo le ammiraglie Cruise Europa e Cruise Sardegna. Noi garantiamo la continuità territoriale tra l'Italia e l'isola anche senza contributi pubblici (il riferimento è alle sovvenzioni percepite da Tirrenia-

Moby, per il rinnovo delle quali si è aperta la gara, alla quale partecipa anche Grimaldi, *ndr*). Ai nostri concorrenti lo Stato dava, per la continuità territoriale, 70 milioni l'anno. Le nuove gare sono per circa 30 milioni complessivi l'anno. In ogni caso, noi operiamo già sulle stesse tratte, anche quelle meno trafficate, senza sovvenzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA