

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Emanuele Grimaldi: “Fate spazio ai grandi che portano traffico”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 10th, 2022

Un nuovo ordine per navi ro-ro altamente flessibili da firmare entro l'estate, automotive in sofferenza, container trainanti, passeggeri in crescita, porti da adattare alle grandi navi, consolidamento crescente, più spazio in banchina per chi ha i traffici, il sogno (quasi impossibile di una reunion fra Confitarmaa e Assarmatori, le nuove tecnologie e il prossimo ruolo di presidente dell'International Chamber of Shipping. C'è tutto questo nell'intervista che Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, ha rilasciato a SHIPPING ITALY.

Dott. Grimaldi partiamo innanzitutto da un bilancio sull'anno appena trascorso: quanto e come il 2021 è stato soddisfacente per il vostro gruppo?

“Il 2021 è stato un ottimo anno, chiuso bene e durante il quale abbiamo fatto tante economie. In attesa di conoscere i numeri completi posso dire che i risultati sono stati particolarmente buoni per la parte container, meno bene i passeggeri ma comunque meglio del 2020. Risultati non eccezionali li abbiamo registrati nel settore automotive a causa della carenza di chip e il conseguente rallentamento della produzione automobilistica. Anche per questo abbiamo deciso di noleggiare ad armatori del Far East 3 delle 10 nuove navi car carrier recentemente consegnate al nostro gruppo: sono state fissate fino al 2023 e genereranno un utile di 20 milioni di euro.”

Cosa si aspetta invece dall'anno in corso?

“Dal 2022 mi aspetto che sia un anno molto buono. Da un punto di vista dei passeggeri nel 2019 il bicchiere per Grimaldi Euromed è stato pieno (3 milioni trasportati), nel 2020 vuoto (2 milioni) e nel 2021 mezzo pieno (2,5 milioni); nel 2022 spero che torni a essere pieno. A livello di gruppo trasportiamo ogni anno circa 4 milioni di passeggeri. In questo momento vedo una ripresa, nel solo mese di gennaio le prenotazioni per la prossima stagione estiva sono cresciute del +40% rispetto al primo mese del 2021. Per il business automotive il 2020 era andato male e nel 2021 c'è stata una ripresa. Sul fronte delle autostrade del mare abbiamo in portafoglio ordini ancora 6 navi ro-ro in costruzione in Cina, poi ci sono le 6 unità con-ro multipurpose ordinate in Sud Corea e infine i due traghetti per Finnlines.”

La prossima commessa sarà per navi car carrier: i tempi sono maturi?

“Il prossimo nuovo progetto sarà per 5 unità ro-ro / car carrier altamente flessibili, con una capacità di carico pari a 8/9.000 metri lineari ciascuna. Arriveremo alla firma della nuova commessa entro l'estate, ci siamo presi un po' più di tempo per migliorare il progetto e l'investimento dovrebbe aggirarsi almeno sui 70 milioni di dollari a nave. Abbiamo impiegato qualche mese in più in ricerca e sviluppo perché sulle nuove tecnologie ci giochiamo il futuro. Questa nuova serie di navi potrà trasportare oltre ai consueti carichi rotabili anche treni, project cargo, pezzi pesanti, ecc. La rotta sulla quale verranno impiegate queste navi sarà soprattutto quella fra Nord America, Nord Europa e Mediterraneo ma anche sui trade con il West Africa e il Sud America.”

Le nuove costruzioni saranno effettivamente ammonia-ready come da voi prospettato all'ultima Euromed Convention?

“Qualora l'ammoniaca fosse prodotta in maniera pulita sì, ma al momento questa possibilità ancora non esiste. Le prossime newbuilding consumeranno il 50% in meno della serie precedente e faremo delle navi che emetteranno meno grazie a soluzioni di idrodinamica, ridotto consumo di energia, digitalizzazione, ottimizzazione delle rotte e altri interventi specifici.”

Navi molto grandi non stanno comportando per il vostro gruppo anche criticità maggiori del previsto?

“Sempre quando si impiegano navi grandi servono gli adeguamenti infrastrutturali a terra, fa parte del progresso. E' valso lo stesso anche per le navi portacontainer. Per ciò che riguarda l'adeguamento di pescaggi, banchine e piazzali i porti sono lenti a recepire e realizzare gli upgrade necessari. Alcuni terminal general cargo non servono più e i presidenti delle port authority dovrebbero premiare chi movimenta più traffici. Molto spesso ci sono terminal che rimangono ancorati a traffici di merci varie che ormai sono residuali. Oggi 'grande è bello', mentre il 'piccolo è bello' non esiste più. Così come nello shipping anche nel settore automotive c'è stato un forte consolidamento fra marchi che ancora oggi si stanno fondendo. Il mondo cresce e non ragiona più a livello nazionale ma solo in termini globali.”

A proposito di big player, la reunion fra Confitarma e Assarmatori è da considerarsi irrealizzabile?

“Personalmente auspico un ritorno all'unione fra le associazioni dell'armamento perché il fatto di essere divisi in due concede ai politici l'alibi per non fare niente a favore della categoria. A me piacerebbe riunificare le due associazioni ma bisognerebbe definire davvero il presupposto per poter dire di essere armatore italiano. I criteri sono tre: proprietà dell'azienda, bandiera della nave e stabile organizzazione degli uffici: se tutti e tre questi requisiti mancano difficilmente ci si può definire italiani. Per il Gruppo Grimaldi, invece, tutti e tre i requisiti sono rispettati perché siamo italiani e paghiamo le tasse in Italia, l'azienda ha il suo quartier generale a Napoli più vari altri uffici in Italia, le nostre navi battono bandiera italiana.”

Lo stesso non si può dire invece delle navi di Msc, seppure il gruppo generi un indotto significativo in Italia come occupazione...

“Per loro a sede in Italia c'è ma proprietà e bandiera non sono italiane. Per avere i benefici del Registro Internazionale Italiano delle navi bisogna esser del tutto italiani, ovviamente con i vantaggi e gli svantaggi che questo comporta. Non si può prendere solo il meglio. Se passasse la

possibilità di ottenere i benefici del Registro Internazionale anche da parte di società straniere senza stabile organizzazione della gestione flotta in Italia nel nostro paese di armatori non ce ne sarebbero più.”

A proposito del trasferimento a Ponte Somalia (Terminal San Giorgio) a Genova dei depositi costieri la situazione ad oggi qual è? Ha ottenuto rassicurazioni da qualcuno?

“Ho sentito tante favole... domani avrai questo o quell’altro. Il mio gruppo ha bisogno di più spazi oggi per i traffici ro-ro che muoviamo a Genova. Quello dei depositi nel porto di Sampierdarena è in primis un problema di sicurezza, poi di autostrade del mare che verrebbero limitate e in terzo ordine è una questione che riguarda il Gruppo Grimaldi. Prima ancora è una scelta incoerente con l’indirizzo nazionale di promuovere lo sviluppo delle autostrade del mare. Abbiamo impugnato tutto affidandoci al prof. Ernesto Stajano.”

Per lei si avvicina il momento della nomina a presidente dell’International Shipping Council, che mandato si aspetta?

“Sono stato designato presidente l’anno scorso e il prossimo giugno dovrei essere confermato effettivamente alla presidenza. Nei prossimi anni il settore dell’armamento dovrà cambiare tutti i motori delle navi, è un momento storico straordinario per il trasporto marittimo. Paragonabile al passaggio della propulsione dalla vela al motore. Sono contento e l’opportunità di presiedere l’International Shipping Council la considero un privilegio. È al tempo stesso una bella sfida ma anche una grande responsabilità.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 10th, 2022 at 9:55 am and is filed under [Interviste](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.