

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Grimaldi cresce in Asia con nuove linee verso Filippine, India e Vietnam

Nicola Capuzzo · Monday, May 25th, 2026

**Napoli** – Dopo l’attivazione a inizio anno di una rotta di cabotaggio [tra la Cina e lo scalo filippino di Batangas](#), Grimaldi studia ora anche l’avvio di linee per l’export dai promettenti mercati di India e Vietnam.

Lo ha rivelato il numero uno del gruppo, Emanuele Grimaldi, nel corso dell’intervista che ha concluso il Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro 2026” di SHIPPING ITALY, tornato a Napoli a due anni di distanza dal precedente appuntamento.

Se dall’Asia il gruppo partenopeo mostra quindi di attendersi diverse soddisfazioni, dal Vecchio Continente al momento sta invece ricevendo diversi grattacapi. Quello di più stringente attualità riguarda gli extra costi per carburante ed emissioni. Pari a “3 milioni a settimana solo per lo short sea”, ha spiegato Grimaldi, di cui 2 dovuti agli incrementi del fuel e uno all’Ets. “Una parte la ribaltiamo sulla clientela, ma il rischio è che i camion decidano di scendere a terra” ha proseguito, tornando così su un tema molto avvertito dal settore, ovvero il disallineamento tra l’entrata in vigore del sistema di scambio di quote di emissioni per il trasporto marittimo e per quello stradale (ovvero Ets2, ora atteso ora per il 2028; ma c’è anche chi, come l’ad di Caronte & Tourist Lorenzo Maticena, si è detto convinto che “l’autotrasporto non lo pagherà mai”).

“Una perversione”, ha proseguito ancora il numero uno di Grimaldi Group, “dato che è ormai chiaro che il trasporto marittimo è la modalità migliore”, la quale porta a situazioni quasi paradossali ad esempio su certe linee con le isole, che “hanno bisogno di sponsorizzazioni (dello Stato, ndr): le sostieni ma poi ti riprendi i soldi?”.

Difficoltà che però non stanno frenando il gruppo dal compiere investimenti, anche in newbuilding. Dopo i ro-pax (per le controllate Euromed, Minoan e Finnlines) e le 17 car carrier in costruzione (a cui potrebbero aggiungersi altre newbuilding), “stiamo virando sulle unità multipurpose, settore in cui abbiamo ordinato meno, di recente” ha affermato Grimaldi, che invece per quanto riguarda i carburanti ha confermato l’orientamento per il prossimo futuro verso il metanolo (con l’eccezione delle navi da carico per le quali la scelta va verso l’ammoniaca). “La disponibilità c’è, ma il costo è elevato, ci auguriamo che con una maggiore diffusione scenda, stiamo già vedendo dei progressi”.

---

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

### SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Armatori e cantieri in sintonia: “Sostegni pubblici per costruire traghetti in Italia”

Nei nuovi ordini di traghetti quasi scomparse le propulsioni tradizionali

Videoclip e immagini del Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro” di SHIPPING ITALY a Napoli

This entry was posted on Monday, May 25th, 2026 at 10:39 am and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.