

ALDO GRIMALDI SCRIVE A PASSERA A FAVORE DEI CANTIERI

Italia regina di traffici nel Mediterraneo

L'Italia è al primo posto nella classifica degli scambi commerciali interni alla regione del Mediterraneo. Lo rivela uno studio di Assoport-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che spiega che l'interscambio del nostro Paese con l'Area Med nel 2011 è stato di 29 miliardi di euro in export e 28,7 miliardi in import. Flussi, questi, che avvengono quasi esclusivamente via mare (40,6 miliardi cioè oltre il 70%) su rotte di media-breve distanza, grazie alle autostrade del mare. Il principale partner coinvolto negli scambi marittimi con i nostri porti è la Turchia con un flusso di merci quantificabile in circa 11,3 miliardi di euro; seguono, con un traffico notevolmente inferiore, Tunisia ed Egitto. Fino al 2010, però, era la Libia il Paese più legato commercialmente all'Italia tra quelli affacciati sul Mediterraneo, ma i conflitti scoppiati nel 2011 hanno portato a un calo del 77,5% (rispetto al 2008) e a un mutamento nella configurazione complessiva dei traffici. E il cognome Grimaldi regna da anni incontrastato su queste rotte, tanto che oggi le navi di Grimaldi Group e della controllata Minoan Lines coprono praticamente tutte le rotte interne al Mediterraneo, partendo da Israele e passando per Grecia, Spagna, Italia e Nord Africa.

Il precursore in questo business è stato però lo zio Aldo Grimaldi, presidente di Grimaldi Holding (società che ha sede a Genova mentre i nipoti hanno il loro quartier generale a Napoli), attualmente proprietario di cinque moderne navi ro-pax con capacità di carico pari a 2.500 metri lineari e 1.000 passeggeri. «Navi molto richieste sul mercato nonostante sia ormai evidente un eccesso di stiva anche sul mercato Mediterraneo che riguarda soprattutto le unità vecchie», ha spiegato a *MF Shipping & Logistica* Aldo Grimaldi, che ha anticipato: «Sia una compagnia del Nord Europa per cedere una nostra nave in time charter per due anni (con opzione per un terzo) a una rata giornaliera di circa 15 mila euro che diventano 20 mila nel terzo anno. La rotta sulla quale verrà impiegata è il collegamento fra il porto irlandese di Rosslare e quello francese di Le Havre».

E l'apprezzamento del mercato per queste navi in grado di viaggiare a 25 nodi è dimostrato dal fatto che tutte e 5 risultano attualmente sotto impiego con Saremar, Grandi Navi Veloci, la compagnia spagnola Tramed-

terranea, i turchi di Und Ro Ro e i danesi di DFDS. Tutti successi operativi che si riflettono sui conti di Grimaldi Holding: il bilancio 2011 ha chiuso con un fatturato di 20,6 milioni di euro, un ebitda di 7,1 milioni e un indebitamento a medio-lungo termine di 143,8 milioni di euro, in miglioramento del 12,7% rispetto all'anno precedente.

Ma non basta. Il decano degli armatori italiani (quasi 90 anni) sarebbe pronto a fare di più, se il Governo lo supportasse. Tanto da aver scritto al ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, per fargli presente «che, se l'Italia e l'Europa vogliono mantenere in piedi la cantieristica navale, devono supportare gli investimenti degli armatori con incentivi alla demolizione e sussidi alla costruzione. Costruire in Cina costa fino al 40% in meno, quindi bisogna colmare almeno in parte questo divario, offrendo un contributo pubblico». Se così fosse, Aldo Grimaldi sarebbe pronto a «costruire quattro navi ro-pax da 60 milioni di euro ciascuna che si andrebbero a sommare alle altre otto che ho realizzato in Italia solo negli ultimi dieci anni». Altro progetto da realizzare per l'armatore è una nuova linea per carichi rotabili, che metta in contatto Augusta con Civitavecchia. (riproduzione riservata)



Una nave ro-pax della flotta Grimaldi Holding

