

Crociere
5/2013

L'INTERVISTA



IN NOME DEL TRASPORTO SU MARE

SIA DI MERCI O DI PERSONE, È UN SETTORE CON GRANDI POTENZIALITÀ, MA LA CRISI, E NON SOLO, NON STA AIUTANDO. PAROLA DI GRIMALDI

di Vincenzo Zaccagnino

Emanuele Grimaldi è amministratore delegato di una delle realtà più importanti nel settore del trasporto marittimo, Grimaldi Group. Fondata a Napoli nel 1947, è una multinazionale che opera nella logistica ed è specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Oltre a Grimaldi Lines, controlla anche Minoan Lines, Finnlines e Malta Motorways of the Sea. Gli abbiamo chiesto di fare un punto della situazione.

Qual è attualmente la consistenza della flotta Grimaldi e delle compagnie estere controllate?

Al momento la flotta di tutte le società del gruppo supera le 100 unità ed è composta da navi con/ro, ro/ro, cruise ferry e traghetti tradizionali. È moderna e anche molto giovane, visto che oltre 30 di questi mezzi sono stati costruiti negli ultimi quattro anni.

Considerando la crisi greca, Minoan Lines ha registrato problemi?

Come tutte le compagnie di traghetti elleniche, anche la nostra controllata sta soffrendo della profonda crisi economica che sta colpendo il Paese e che ha fatto crollare i flussi di passeggeri e merci. Nonostante la riduzione del traffico, abbiamo attuato una serie di misure per invertire la rotta e permettere alla società di tornare in attivo. Oltre alla riduzione di tutti i costi, particolarmente di quelli per il carburante, abbiamo esteso a Trieste il collegamento da Ancona per la Grecia, gettando così le basi per l'aumento del traffico dall'Alto Adriatico. Questo nuovo collegamento dal capoluogo giuliano per Igoumenitsa e Patrasso è molto promettente, sia per il carico sia per i passeggeri, perché unisce il centro

Europa (Slovenia, Austria, Ungheria e Sud della Germania) con la penisola balcanica, e si aggiunge al servizio giornaliero che offriamo dall'aprile del 2012 dal porto di Brindisi verso gli stessi porti in Grecia. Un collegamento che ha riscontrato un gran successo, registrando più di 150.000 passeggeri.

In generale qual è la situazione del mercato dei traghetti in Mediterraneo?

Attualmente esiste un notevole sbilanciamento tra l'offerta e la domanda, con un'evidente sovracapacità che rende alcune tratte non redditizie. La concorrenza spietata in alcuni mercati, come quello greco, ha portato alcune compagnie sull'orlo del fallimento. È quindi necessario un consolidamento che permetta una riduzione del tonnellaggio impiegato e un riequilibrio tra costi e ricavi.

Lei è sempre stato un autorevole sostenitore delle Autostrade del Mare.

A che punto è la situazione in Mediterraneo?

Dopo oltre un decennio di continua crescita, oggi le Autostrade del Mare nel Mediterraneo soffrono dell'attuale congiuntura economica che ha frenato il commercio tra le nazioni europee. Alcuni paesi sono in profonda crisi, come la Grecia, la Spagna e il Portogallo, mentre altri registrano una notevole crescita economica che permette uno sviluppo ulteriore, come per esempio la Turchia e i paesi del Nord Africa (Marocco, Algeria e Libia). Sono queste le nuove frontiere nel Mediterraneo.

Tra i diversi filoni dell'attività di Grimaldi spicca quella dei cruise ferry Italia-Spagna. Si tratta di una formula vincente?

La formula è senz'altro vincente, visto il numero di passeggeri che ha optato in questi ultimi anni per questo collegamento. Sulla tratta giornaliera Civitavec-

In alto, un'immagine del ferry Cruise Roma in navigazione. A destra, Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi Group. / Above, a shot of the Cruise Roma ferry at sea. Right, Emanuele Grimaldi, CEO of the Grimaldi Group.



In the name of maritime transport

Both passenger and freight segments have huge potential. But the crisis and other factors are hampering growth

■ **Emanuele Grimaldi** is CEO of the **Grimaldi** Group, one of the world's leading maritime transport multinationals. Founded in Naples in 1947, it specialises in logistics and roll-on/roll-off vessels, car carriers and ferries. Aside from **Grimaldi** Lines, it also holds majority stakes in Minoan Lines, Finnlines and Malta Motorways of the Sea.

Tell us about the **Grimaldi fleet and the foreign companies you hold majority stakes in.**

The Group's companies currently run more than 100 vessels made up of RO/RO craft, cruise ferries and traditional ferries. It's an extremely modern and very new fleet. In fact, over 30 of our vessels were built in the last four years.

Has Minoan Lines had any problems because of the crisis in Greece?

Like all local ferry companies in Greece, it is feeling the effects of the very severe crisis engulfing that nation as the latter has resulted in a collapse in passenger and freight figures. However, we have implemented a series of counter-measures to get it back in profit. Aside from cutting costs across the board in general and fuel-related ones in particular, we have extended our Ancona to Greece route to Trieste, thereby laying the foundations for an increase in traffic from the Upper Adriatic. The Trieste to Igoumenitsa and Patras route is very promising in terms of passengers too, because it links Central Europe (Slovenia, Austria, Hungary and Southern Germany) with the Balkan Peninsula. It joins the daily service we've been offering from Brindisi since 2012 to the same ports which has proved very successful - more than 150,000 passengers have used it, in fact.

How is the Mediterranean ferry market faring in general?

There is a strong imbalance right now between supply and demand that's resulted in a significant over-capacity which makes some routes unprofitable. Vicious competition on certain markets has really brought some companies to the brink of collapse. Consolidation is required





Nelle tre immagini sopra, alcuni degli ambienti dei ferry di Grimaldi Lines, traghetti moderni che ormai offrono servizi paragonabili a quelli delle navi da crociera. Nella pagina accanto, in basso, un primo piano di Emanuele Grimaldi, alla guida del gruppo che controlla anche la compagnia greca Minoan Lines e la finlandese Finnlines. / The three shots above provide glimpses of the Grimaldi Lines ferry facilities. These modern ferries offer onboard services and amenities comparable to those of cruise ships. Opposite page, bottom, a close-up of Emanuele Grimaldi, whose Group holds a controlling stake in Minoan Lines in Greece and Finnlines in Finland.

chia-Barcellona (estesa a Porto Torres d'estate) vengono impiegati i più grandi cruise ferry del Mediterraneo, con una capacità di carico di 2300 passeggeri, 250 auto al seguito e 3000 metri lineari di merce rotabile. Si offre un trasporto a prezzi molto competitivi con servizi paragonabili a quelli di una nave da crociera. **Si è letto di problemi avuti da una vostra nave per un nuovo servizio con la Tunisia. Sono stati risolti?**

Purtroppo i problemi del nostro nuovo servizio ro/ro tra l'Italia e la Tunisia non sono stati ancora risolti. Nonostante il coinvolgimento delle istituzioni italiane ed europee, le autorità marittime della Tunisia negano tuttora l'attracco delle nostre unità nel loro porto adducendo problemi di congestione. La verità è un'altra: si vuole difendere la compagnia statale Cotunav attraverso una violazione palese del principio di libera offerta di servizi marittimi tra le due sponde del Mediterraneo. Ci auguriamo che si possa trovare presto una soluzione a questa vicenda, per permettere una crescita ulteriore dei traffici di merci tra i due Paesi.

Controllate anche una delle principali compagnie del Baltico, la Finnlines. Come va il mercato da quelle parti?

Il mercato si sta preparando all'introduzione dell'obbligatorietà del consumo di carburante a basso contenuto di zolfo, a partire dal primo gennaio 2015, nei mari del Nord e Baltico. Questa misura imposta dalla Commissione Europea rischia di rendere poco o addirittura non competitive alcune rotte marittime rispetto all'alternativa stradale, visto che il carburante a 0,1 per cento contenuto di zolfo è oltre il 30 per cento più caro rispetto a quello attualmente consumato. Ne conseguirà quindi un ritorno di parte della merce dalla modalità marittima a quella su gomma. **Si parla di crisi diffusa dei traghetti per l'aumento dei costi dei biglietti e per i problemi dell'economia. Qual è la reale situazione?**

La reale situazione è che tante compagnie si trovano in grande difficoltà, non riuscendo a coprire i propri costi. In particolare il prezzo del carburante è salito alle stelle e in molti sono costretti a ribaltare, almeno in parte, questo costo aggiuntivo sui biglietti. Inoltre l'attuale, profonda crisi economica, nonché la concorrenza dei voli a prezzi stracciati stanno incidendo negativamente sul

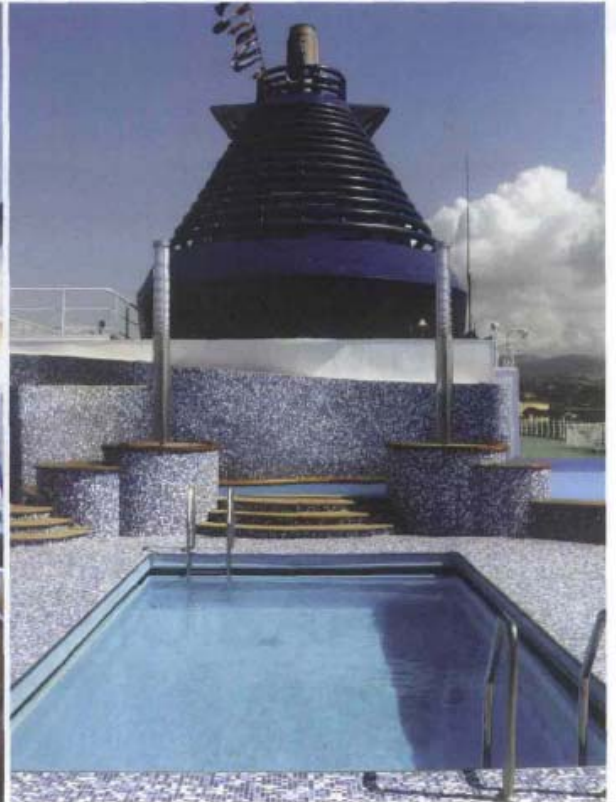
mercato dei traghetti. Le compagnie aeree low-cost competono in maniera sleale, poiché ricevono denaro pubblico dalle autonomie regionali e comunali, le quali, nonostante si trovino in grande difficoltà economica, disperdono denaro pubblico per la promozione di aeroporti di periferia e per collegamenti poco probabili (vedi aeroporti di Rimini e Salerno), sottraendo risorse economiche che potrebbero essere destinate a servizi di utilità sociale (come asili nido, assistenza ad anziani ecc.). Sappiamo che alcuni armatori hanno già intrapreso azioni legali per concorrenza sleale: per fortuna il nostro gruppo è sano e registra da svariati anni risultati positivi grazie a politiche di contenimento dei costi, all'impegno di tonnellaggio sempre più all'avanguardia e a strategie di espansione in mercati emergenti.

Fra le attività della Grimaldi c'è anche quella del trasporto passeggeri su navi da carico. Può fare il punto su questa particolare nicchia del mercato?

In effetti da diversi anni offriamo questo trasporto alternativo, che riscuote molto successo. Abbiamo passeggeri che si imbarcano sulle nostre navi ro/ro dal Nord Europa per il Mediterraneo, l'Africa Occidentale e persino il Sud America. È una vacanza alternativa molto richiesta, soprattutto tra le popolazioni del Nord Europa e negli Stati Uniti. Abbiamo persino passeggeri che viaggiano con noi da molti anni, scegliendo rotte diverse e scoprendo il mondo della navigazione e dei porti da un'altra angolazione.

Per concludere, che cosa dovrebbe fare la Comunità Europea per facilitare lo shipping?

La Commissione Europea, come policy maker, gioca un ruolo fondamentale nel facilitare la crescita del trasporto marittimo e in particolare delle Autostrade del Mare. Occorre incentivare ulteriormente questo settore con l'introduzione di misure quali l'ecobonus a livello europeo, una best practice del tutto italiana che ha riscosso grande successo tra gli autotrasportatori. Bisogna inoltre evitare di introdurre nuove normative che possano rendere il trasporto marittimo meno competitivo rispetto al trasporto via strada. ■



that will reduce tonnages and help redress the balance between costs and revenues.

You've always been a supporter of the Sea Motorways. How is the Mediterranean doing?

After over a decade of steady growth, they're suffering in the Mediterranean because the recession has greatly impacted on trade between European nations. The likes of Greece, Spain and Portugal are in a deep crisis while others are growing significantly: Turkey, Morocco, Algeria and Libya for example. They're the new frontier.

And your Italy-Spain cruise ferries? Very successful. We use the

Mediterranean's largest ferries (2,300 passengers, 250 cars, 3,000 metres of RO/RO freight) on the daily Civitavecchia-Barcelona. It's also extended to Porto Torres in summer. Prices are very competitive and onboard services are comparable to those of a cruise ship.

One of your vessels had a problem in the new service to Tunisia...

Despite the intervention of the Italian and European institutions, the Tunisian maritime authorities are refusing to allow us dock in their port, citing congestion issues. But really they're just protecting the state company, Cotunav. Hopefully, a solution will be

forthcoming.

You also own one of the largest Baltic companies, Finnlines.

Yes, that market is preparing for the introduction of compulsory low-sulphur fuel in the North and Baltic Seas in January 2015. This European Commission measure will make certain routes uncompetitive as this fuel is 30% more expensive. So more freight will go by road.

There's talk of widespread crisis in the sector because of rising ticket costs and economic uncertainty.

Many companies are struggling to cover their costs. Fuel prices have gone through the roof and many have been forced to up prices to partially cover that. The on-going crisis and very low-cost airfares aren't helping. Low-cost airlines are getting regional and EU funding for small regional airports that are very unlikely to succeed (Rimini, Salerno), wasting money that could be used for things like crèches, care of the elderly, etc. We know of certain companies that have taken legal action over unfair competition. Luckily, we're on a sound financial footing and have been in profit for several years, thanks to cost cutting, cutting-edge tonnage solutions and expansion into emerging markets.

Grimaldi also carries passengers on cargo vessels. This is a very

unusual market niche. Could you tell us a bit more about it please?

We've been offering this alternative service for quite a few years now, and it's very successful. We have passengers who embark on our RO/RO vessels that go from Northern Europe to the Mediterranean, West Africa and even South America. It's a very popular kind of alternative holiday, particularly with Northern Europeans and Americans. We even have regular passengers who have been travelling with us for many years. They tend to go for different routes and want to explore the world of navigation and ports from a different angle.

In conclusion, what should the European Community be doing to help the shipping industry?

As a policy maker, the European Commission plays a fundamentally important role in facilitating the growth of maritime transportation and particularly the Motorways of the Sea. The sector needs further incentivisation, such as the introduction of measures like the ecobonus at a European level, an entirely Italian best practice that has encountered great success with car transporters. We also really do need to avoid introducing new regulations that will make maritime transport less competitive than road transport. ■

