

Milano Finanza
11 ottobre 2013

IL NUOVO PRESIDENTE DI CONFITARMA SUCCEDE A PAOLO D'AMICO

La ricetta di Grimaldi

L'armatore partenopeo difende il modello di azienda italiano, richiede maggiore liquidità alle banche e auspica più liberalizzazioni nei porti

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Salvaguardare la competitività della flotta italiana, incentivare investimenti in nuove navi sempre più efficienti, competitive ed ecocompatibili, rafforzare la presenza dell'armamento italiano nelle sedi internazionali ed europee. Sono questi i punti principali del programma di Emanuele Grimaldi, nominato all'unanimità presidente di Confitarma (Confederazione Italiana Armatori), come successore di Paolo d'Amico.

L'amministratore delegato di Grimaldi Group, prima realtà armatoriale d'Italia e fra i leader mondiali nel trasporto marittimo di carichi rotabili, spiega in questa intervista a *MF Shipping & Logistica* quali sono secondo lui le priorità per l'armamento italiano e per la sua azienda.

Domanda. Dott. Grimaldi, con Andrea Garolla di Bard come presidente del Gruppo Giovani il baricentro di Confitarma si sposta a Napoli?

Risposta. Le rispondo dicendo che la dobbiamo smettere con i campanili e aggiungo che a me anche la dimensione italiana sta molto stretta. Per 16 anni sono stato ai vertici dell'European Shipowner Community Asso-

ciations e ritengo che l'internazionalizzazione della confederazione sarà una priorità da curare molto.

D. La sua nomina all'unanimità è un buon segnale in questa direzione?

R. Un ottimo segnale. Avevo detto che avrei accettato questo incarico solo se sulla mia nomina ci sarebbe stato unanime consenso e così è stato. È vero che qualcuno (Giuseppe Bottiglieri e Michele Bottiglieri, ndr) ha deciso di uscire dall'associazione, ma per loro le porte rimarranno sempre aperte se decideranno di rientrare. Vincenzo Onorato ad esempio l'ha già fatto.

D. Qual è lo stato di salute attuale dell'armamento italiano?

R. Il nostro comparto sta vivendo il momento più difficile degli ultimi 100 anni anche per ragioni di carattere macroeconomico, ma sono convinto che l'armamento italiano sia in condizioni molto migliori di quello di nazioni ben più importanti dell'Italia. Molte delle nostre società sono a conduzione familiare e hanno dimostrato nel tempo di agire in maniera prudente, diversamente dalle società a conduzione manageriale che hanno spinto troppo sulla leva finanziaria.

D. Il suo gruppo, però, negli anni scorsi si è comprato due società quotate, Finlines e Minoan...

R. E infatti sono le aziende del Gruppo Grimaldi che vanno peggio, il precedente management aveva utilizzato leve finanziarie troppo elevate e noi abbiamo dovuto fare aumenti di capitale per ridurre l'esposizione finanziaria. Quando la finanza viene utilizzata a fini speculativi non porta a nulla di buono.

D. Che giudizio dà alle banche italiane impegnate nello shipping?

R. Sono state vicine agli armatori, hanno fatto la loro parte, ma l'Italia ora sta soffrendo una carenza di liquidità rispetto ad altri Paesi è questo non è un bene. L'anno scorso il nostro gruppo ha finanziato con banche estere tutte e nove le navi che abbiamo preso in consegna.

D. Le avranno offerto condizioni migliori...

R. Esattamente, ci hanno proposto tassi molto soddisfacenti. Per il Gruppo Grimaldi il costo medio del finanziamento è del 2,5% spread incluso, su un'esposizione totale di oltre 7

miliardi di euro. Ma abbiamo equity e mezzi propri per oltre 2 miliardi e la flotta è iscritta a bilancio a un valore di un miliardo inferiore rispetto al mercato attuale.

D. Come affronta il tema del costo del carburante e i nuovi limiti di emissione delle navi?

R. La riduzione dei consumi si può affrontare da diversi punti di vista partendo concretamente dall'installazione di eliche più efficienti e con la siliconatura degli scafi. Questo è ciò che abbiamo fatto in Grimaldi Group dove ogni anno spendiamo 800 milioni di euro di bunker navale. Il tema delle emissioni è altrettanto importante e potrebbe diventare anche fonte di reddito perché il minore inquinamento della nostra flotta possiamo venderlo sul mercato delle emissioni a oltre 30 euro/mc.

D. Come agirete per rispettare i limiti imposti dalle nuove Emission Control Area?

R. Oggi le navi possono fare rifornimento di Gas naturale liquefatto (GNL) solo in Norvegia e quindi non è una soluzione praticabile. Stiamo invece trattando l'installazione degli scrubber (depuratori dei fumi di scarico) con diverse società e abbiamo avviato con Pirelli, azienda numero uno al mondo nei catalizzatori, uno studio per la realizzare nuovi tipi di scrubber. (riproduzione riservata)



GRIMALDI GROUP