

DAI CONTAINER AI TRAILER: GRIMALDI GROUP VERSO LA CONVERSIONE



Dal container alla “trailerizzazione”. Grimaldi Group, una delle realtà marittime più strutturate nel panorama logistico italiano e dell’intero Mediterraneo con ramificazioni in 110 porti e 47 Paesi nel mondo, una flotta di 103 navi, 10 mila dipendenti, 2,9 miliardi di fatturato nel 2013, si sta **progressivamente convertendo**.

“L’utilizzo dei tradizionali contenitori è lento e poco flessibile” – spiegano i fratelli Guido ed Eugenio Grimaldi, rispettivamente direttore commerciale e line manager del gruppo partenopeo. “Per questo **ci stiamo sempre più orientando verso i trailer**. L’utilizzo dei rimorchi abbate i costi, anche del 50%. In questo modo si aumenta anche la competitività, grazie anche a navi che da 120 ora trasportano fino a 250 camion. Si abbattano i tempi di percorrenza. La merce si sposta dalla strada al mare. Si può caricare qualsiasi tipologia di trailer: dal semi rimorchio fino a tutto il camion, compreso abitacolo con trazione e autista. Sul Mediterraneo – aggiungono Guido ed Eugenio Grimaldi – il traffico trailerizzato è in costante crescita, specie in Italia e Spagna, con aumenti a due cifre, mentre è in calo il container. In questo modo il transit time viene abbattuto da 20 a 2 giorni riuscendo a soddisfare le crescenti esigenze “just in time” delle aziende”.

Grimaldi, la più grande azienda del Centro-Sud e fra i primi venti gruppi armatoriali del pianeta, e una delle prime realtà a scommettere sulle "autostrade del mare", può ormai contare su 70 collegamenti marittimi all’intero del Mediterraneo. Il 15% delle merci movimentate ogni anno è ortofrutta. “Un comparto – sottolineano i due manager del gruppo napoletano – che per noi è strategico e su cui continuiamo a investire”. Oltre alla recente inaugurazione della linea Ravenna-Patrasso, pochi mesi fa la tratta Salerno-Catania è stata trasformata da settimanale a giornaliera, per fornire al meglio i mercati del Centro e Nord Italia tutti i giorni.

“La Sicilia – rivelano – per i nostri traffici è una meta sempre più strategica. Basti pensare che abbiamo ben 7 navi che salpano da Catania e 3 da Palermo”. Non meno importante lo scalo di Ravenna, fondamentale approdo, per esempio, per le angurie greche dirette verso i mercati del Nord Italia ma anche di Francia, Germania e Spagna. Proprio nel Paese iberico riveste un ruolo di primo piano anche la linea Barcellona-Savona, ideale per servire i mercati settentrionali del Belpaese con le produzioni spagnole. “Crediamo inoltre nelle potenzialità di Trieste e Ancona, altri due porti su cui in futuro investiremo”.