

Trasporto Commerciale
Marzo 2014



AUTOSTRADE DEL MARE

Italia, ponte del Mediterraneo

GRIMALDI GROUP

Ne parliamo con Guido Grimaldi, Corporate truck & Trailer commercial director del Gruppo Grimaldi, leader mondiale nel trasporto marittimo

di Paolo Giaccone

«**L'**Italia emerge per il ruolo, oggi parzialmente inespresso, quale "fulcro" logistico su scala europea, come testimoniano le iniziative comunitarie relative ai "Corridoi europei" o i progetti connessi alle "Autostrade del Mare"». Con queste parole il giovane Guido Grimaldi, Corporate truck & Trailer commercial director del Gruppo Grimaldi, erede di una storica famiglia di armatori, delinea il ruolo strategico che l'Italia del domani dovrà sviluppare per affrontare le nuove sfide nel settore dei trasporti intermodali via mare.

QUAL È LA VOSTRA VISIONE DELLA SITUAZIONE ATTUALE DEI PORTI ITALIANI E DEL SISTEMA DI TRASPORTI INTERMODALI?

«Per quanto riguarda la situazione dei porti, esistono situazioni in cui l'insistenza sulle aree portuali di aree densamente urbanizzate delle città italiane rallenta la logistica sia in entrata che in uscita dei mezzi, con ripercussioni spesso negative sull'orario finale di consegna della merce. Durante particolari periodi dell'anno, specialmente in concomitanza dell'alta stagione estiva, è auspicabile l'adozione di procedure

che separino all'interno dei porti i flussi di veicoli passeggeri da quelli commerciali, in modo tale da consentire più rapidi tempi di imbarco. Allo stesso tempo lo snellimento delle formalità doganali per l'imbarco delle merci dirette in paesi non comunitari, così come quelle previste per l'autorizzazione al trasporto via mare di merci classificate come "pericolose" (ADR/IMO cargo), sarebbero uno strumento utile perché molti caricatori dirottino dalla strada al mare parte dei loro traffici».

COSA FARE PERCHÉ LA LOGISTICA DEL MARE, MA NON SOLO, DIVENTI UN VANTAGGIO COMPETITIVO PER IL PAESE?

«La logistica del mare è di per sé un vantaggio competitivo per il Paese. Costituisce, infatti, una risorsa economica enorme, ma come ho già sottolineato, bisogna adottare iniziative per promuovere maggiormente questo settore in modo da trasmettere l'idea del trasporto marittimo come risparmio in termini di costi, efficienza e soprattutto che sal-



IL GRUPPO CAMPANO

Fondato nel 1947 a Napoli dai fratelli Grimaldi, il Gruppo Grimaldi iniziò le attività nel settore del trasporto merci con le navi Liberty, acquisite dalla flotta statunitense alla fine della seconda guerra mondiale, ed in seguito nel trasporto passeggeri, con i grandi flussi migratori post-bellici. La compagnia di navigazione italiana, è oggi leader nei trasporti marittimi di automobili e di altri carichi rotabili con una delle maggiori flotte al mondo di navi ro-ro/multipurpose e car carrier. I collegamenti marittimi operati dal Gruppo servono oltre 110 porti in 47 paesi del Mediterraneo, Nord Europa, Africa Occidentale, Nord e Sud America. Consapevole che il trasporto marittimo è solo un anello della ben più complessa e articolata catena logistica, negli ultimi anni il Gruppo Grimaldi ha dato via ad un piano d'espansione mirato ad integrare verticalmente i servizi logistici offerti seguendo il concetto "door-to-door". Sono così stati creati terminal portuali in Nord Europa, nel Mediterraneo e in Africa Occidentale con centri di stoccaggio attrezzati per le operazioni di pre-consegna delle autovetture, con società di trasporto in vari paesi Europei e Mediterranei. Attualmente il Gruppo collega regolarmente l'Italia con Spagna, Grecia, Malta, Tunisia, Libia, Marocco e Montenegro per il trasporto di trailer, autovetture e passeggeri. www.grimaldi.napoli.it



vaguarda maggiormente l'ambiente. Un'iniziativa che andrebbe ripristinata è il cosiddetto "ecobonus", quella forma di incentivo statale al trasporto marittimo che fu una best practice italiana attualmente non più in vigore.

IL MERIDIONE D'ITALIA CHE RUOLO RICOPRE IN QUESTA SFIDA?

«Il Sud Italia ha delle potenzialità enormi nel settore del trasporto marittimo. I suoi porti sono strategici per la movimentazione delle merci da e per i Balcani, Malta, per la Turchia e il Nord Africa. Nel Sud abbiamo realtà molto importanti come il porto di Salerno, di Brindisi, Catania e Palermo. Con un migliore sfruttamento dell'intermodalità il Sud vedrebbe crescere la sua capacità di movimentazione merci. Pertanto, l'intermodalità nei trasporti è una delle più grandi sfide del Sud. A tal proposito, le linee nate l'anno scorso come la Brindisi-Catania e la Salerno-Catania,

rappresentano una nuova opportunità per le Autostrade del Mare».

GUARDANDO AL FUTURO PROSSIMO QUALI PROSPETTIVE VEDETE?

«Nel futuro l'Italia si dovrà impegnare nella sfida per intercettare tutti i flussi logistici provenienti dai mercati in attuale espansione come quelli balcanici e del Nord Africa e solo puntando sull'intermodalità potrà sfruttare la possibilità di collegare il Nord Europa con il Sud del Mediterraneo più di quanto non faccia oggi. Per quanto riguarda i Balcani il Gruppo Grimaldi ha lanciato il "Long Bridge", una linea che da Igoumenitsa (Grecia) passa per Brindisi per poi collegare Civitavecchia a Barcellona. Il Long Bridge crea un collegamento diretto tra Grecia e Spagna in cui l'Italia svolge un importante ruolo di ponte».

COME SOTTOLINEA LEI, OGGI L'ORIZZONTE È QUANTO MENO EUROPEO.

GRIMALDI

GUIDO GRIMALDI

Classe 1983, dal 2013 è Corporate truck and Trailer commercial director del Gruppo Grimaldi. È entrato a far parte dell'azienda di famiglia nel 2005, presso il Dipartimento delle linee Short Sea e sotto il suo controllo il network delle Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi è stato notevolmente incrementato attraverso la progressiva apertura di nuove linee, sia nel Mar Mediterraneo che nell'Adriatico.



COME SI COLLOCA IL NOSTRO PAESE IN QUESTO PANORAMA?

«L'Italia deve svolgere un ruolo centrale come soggetto promotore della politica dei trasporti. Andrebbero sfruttate tutte le potenzialità derivanti dalla sua posizione geografica per lo sviluppo dei collegamenti, come testimoniano le iniziative comunitarie relative ai "Corridoi Europei" o i progetti dedicati alle cosiddette "Autostrade del Mare" e con esse gli incentivi al trasporto combinato strada/mare, finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti, dell'incidentalità decongestionando così la rete autostradale. In sintesi, si dovrebbe puntare in maniera crescente sull'intermodalità, cercando di superare difficoltà come i colli di bottiglia dei flussi logistici. La politica nazionale dei trasporti deve essere necessariamente integrata con quella europea in quanto l'Italia è per definizione la porta d'ingresso dell'Europa». ■