

Gentleman
Agosto 2016

Flotta continua

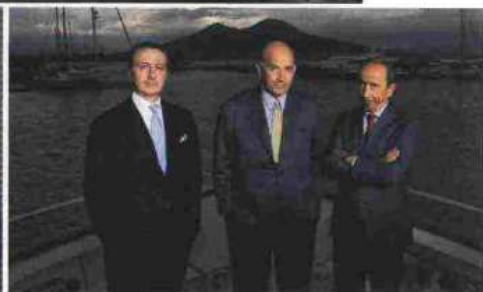
UNA SOFISTICATA MACCHINA LOGISTICA CONTROLLA LE 120 NAVI DEL GRUPPO GRIMALDI, DISTRIBUITE IN SEI COMPAGNIE E 115 PORTI DI 50 PAESI. UNA STORIA DI FIDUCIA E PASSIONI, TRASMESSE DI PADRE IN FIGLIO

DI CHIARA CANTONI

SI DEFINISCE OTTIMISTA PER NATURA, ma dietro la fiducia di Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonima società armatoriale, prima al mondo nel trasporto marittimo di auto e carico rotabile, c'è più di un'attitudine personale: una flotta che conta **120 navi di proprietà**, distribuite sulle sei compagnie del gruppo, e tocca 115 porti in 50 paesi, movimentando 3 milioni di passeggeri, altrettante vetture e 1,8 milioni di Feu (unità equivalente a 40 piedi, circa 12 metri) fra trailer e container; c'è una macchina logistica avanzata che integra il trasporto via mare con servizi portuali e di terra; ci sono **10mila dipendenti**, in crescita per altre 1.500 unità nei prossimi due anni, e fatturati per 3 miliardi di euro. Quello di Grimaldi, insomma, non è ottimismo a buon mercato. Piuttosto, la serenità di un'azienda, guidata oggi dalla seconda generazione (Emanuele insieme al fratello Gianluca, presidente, e al cognato Diego Pacella, secondo ad, coadiuvati dai figli), che negli anni della crisi ha saputo espandere il business attraverso acquisizioni strategiche, lavorando di cesello su costi, efficienza e produttività. **Gentleman.** Il Gruppo Grimaldi è stato pioniere nello sviluppo delle autostrade del mare. Come sono nate?

Emanuele Grimaldi. Circa 20 anni fa, durante la mia presidenza all'Associazione degli armatori europei (Ecsa), Loyola de Palacio, allora commissario europeo ai trasporti, condivise l'ambizione di creare un **network di rotte marittime alternative** al trasporto su gomma per ridurre l'impatto ambientale e i costi esterni della mobilità: emissioni di CO2, traffico, inquinamento acustico, incidentalità, fattori che pesano sulla collettività. Lavorammo allo sviluppo della rete e i numeri oggi ci danno ragione: nel mondo, **le autostrade del mare muovono 2,3 miliardi di persone**, 250 milioni di auto e 40 milioni di camion, che messi in fila equivalgono a 15 volte il giro dell'Equatore in termini di km lineari. **G.** Che peso ha l'Italia sullo scacchiere globale del network?

E.G. Se l'Europa, dove si è lavorato all'implementazione, detiene il primato assoluto, il tricolore fa ancora meglio: Fincantieri è il primo



In alto, la nave Grand Benelux a Sydney. Sopra, la seconda generazione degli armatori Grimaldi. Da sinistra: Diego Pacella, ad del Gruppo Grimaldi, carica che condivide con Emanuele Grimaldi, e Gianluca Grimaldi, presidente. A sinistra, la terza generazione, da sinistra: Eugenio, Guido, Mario Fuduli, Andrea (seduto in primo piano) e Guido.

costruttore al mondo e noi, con la più grande flotta di navi Ro-Ro (trasporto merci) e Ro-Pax (merci-passeggeri), che copre il Mediterraneo, il Baltico e il Nord Europa per circa cento collegamenti, siamo in assoluto il primo operatore. **G.** Da anni ricevete il premio Miglior fornitore dell'anno da clienti come General Motors, Fca e Ford Motor. Che cosa fate per loro? **E.G.** Garantiamo un servizio carrier in tutto il Mediterraneo, Nord Europa, Africa Occidentale, Nord e Sud America. I collegamenti marittimi sono il fulcro di una catena logistica integrata

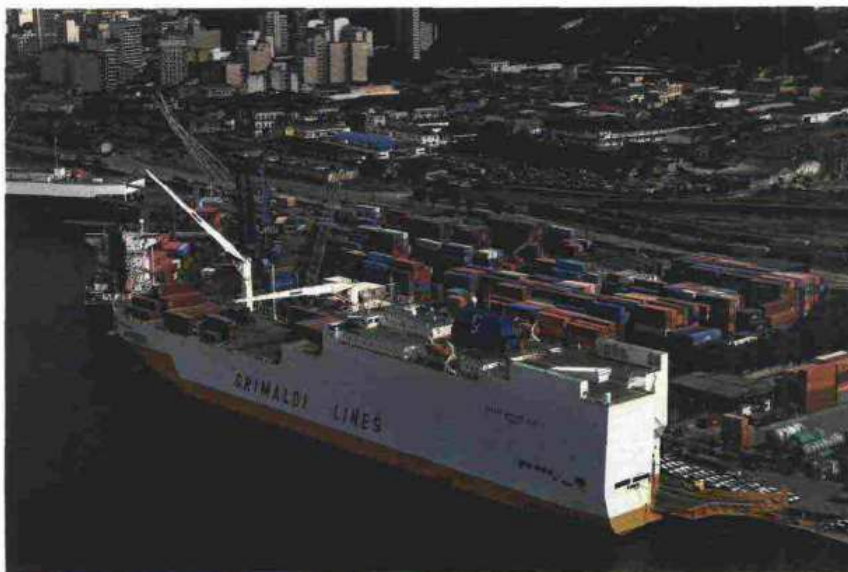
più avanzata, di cui fanno parte anche 19 terminal portuali di proprietà, dove i veicoli vengono ispezionati e personalizzati, e diverse società di trasporto su strada, che ci consentono di fornire servizi di consegna door-to-door ai concessionari e agli importatori.

G. Da presidente di Confitarma, Confederazione italiana armatori, quali trend le sembrano più rilevanti nei flussi dell'economia globale?

E.G. L'unico trend è l'assenza di trend: volatilità e incertezza dominano su tutto. Usciamo dalla più grande crisi della storia, ma interpreta-



GRIMALDI GROUP



Dall'alto, in senso orario, la nave Grande Buenos Aires nel porto di Santos, in Brasile; il Terminal a Lagos, in Nigeria, e quello di Helsinki. Qui sopra, la nave passeggeri Cruise Roma nel Golfo di Napoli.



re ogni colpo di tosse come polmonite significa consegnare il mondo alla paura. Anche vicende di poco conto generano allarmismi tali da alimentare profezie funeste che rischiano poi di avverarsi. Penso, per esempio, al prezzo del petrolio in calo: una buona notizia per i consumatori è percepita, invece, come segnale di crollo della domanda e non come naturale conseguenza della maggiore produzione di shale gas e shale oil a prezzi competitivi. Personalmente mi sento fiducioso. Certo la mia è una serenità che deriva dall'aver fatto molto bene in casa.

G. Da quante generazioni Grimaldi si tramanda il genio per lo shipping?

E.G. Il gruppo nasce a Napoli nel 1947, quando mio padre Guido e i suoi fratelli, i nipoti di Achille Lauro, svezziati alla scuola di vita e di lavoro dello zio, acquistarono Orione (una delle 50 navi Liberty vendute dagli Stati Uniti per favorire la ricostruzione della flotta italiana dopo la guerra) e iniziarono la loro attività nel trasporto merci via mare. Ma la tradizione armatoriale ha radici più lontane: già Maria Laura

Cafiero, moglie di Gioacchino e madre del Comandante, era figlia di un grande amatore che durante il regno borbonico intratteneva rapporti stretti con la Russia, gestendo tutti i traffici del Mar Nero.

G. E le nuove generazioni?

E.G. Il mio primogenito Guido e il più piccolo, Eugenio, seguono le linee euro-mediterranee; i figli di Gianluca, Guido e Andrea, si occupano delle rotte internazionali; mentre Mario Fuduli, figlio di mia sorella Consuelo, è a capo dell'Hotel Department. Sono tutti molto capaci, dimostrano grande attitudine e, come ogni altro manager del gruppo, vengono valutati sulle performance: **niente risultati, niente carriera.**

G. Il più grande insegnamento di suo padre?

E.G. Che il rispetto andava guadagnato, non solo il suo, ma di tutti i dipendenti. Perché un conto è essere azionisti, un altro ricoprire incarichi manageriali e **il nome non garantisce privilegi**, al contrario, richiede un surplus di impegno. Cosa che i figli degli imprenditori imparano presto, il giorno di Natale davanti al camino, quando l'emergenza aziendale diventa un affare della famiglia. Mio padre, poi, era un grande lavoratore, lasciava l'ufficio a mezzanotte. Una sera, io e Gianluca passammo a salutarlo: erano le 20 e ci aspettava un torneo di calcetto. Come, domando, fate solo mezza giornata?

G. Lei è altrettanto stakanovista?

E.G. Lavoro molto ma, quando posso, mi concedo una pausa per coltivare i miei interessi: l'equitazione e il collezionismo d'arte, in particolare del '600 napoletano. Una passione che spero di trasmettere a Guido ed Eugenio, come mia madre fece con me, regalandomi di tanto in tanto un quadro di famiglia: il primo fu un *Battesimo di Cristo* di Luca Giordano. **8**

