

Sette – Corriere della Sera
12 agosto 2016

I grandi marchi italiani - seconda serie /59 Grimaldi

Un'epopea di mare nata con la "carcassa" Orione

La società fu varata con l'acquisto di uno dei cargo che aiutarono gli Usa a vincere la guerra. Prima ha portato migliaia di **emigranti** nelle Americhe, oggi è leader mondiale nel trasporto di automezzi d'ogni tipo

di **Enrico Mannucci**



Capitani coraggiosi

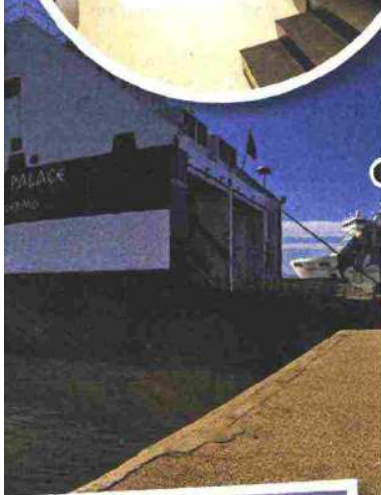
1 - I cinque fratelli Grimaldi negli anni 50: da sinistra, Guido, Mario, Aldo, Luigi e Ugo. Il primo, presidente della società, oltre alla laurea in scienze marittime ed economiche, è anche capitano, così come lo erano tre dei suoi fratelli. **2** - Le navi passeggeri Cruise Olbia e Zeus Palace nel porto di Olbia. **3** - Il fondatore Guido Grimaldi, oggi, con i figli Emanuele e Gianluca e il genero Diego Pacella.

Venivano dal mare, i Grimaldi, e al mare sono inesorabilmente tornati. Anche se, nelle mille diramazioni di un casato sterminato, quelli che oggi possono battere orgogliosamente bandiera su tutti gli oceani, dal mare erano rimasti lontani per un bel po' di tempo. Si parla di decenni se non di secoli, intendiamoci: nel loro caso le memorie familiari possono addirittura sfumare in vicende – o leggende – delle Repubbliche marinare, del primo Rinascimento, dell'Italia divisa fra "Franza e Spagna". L'origine è genovese – in riva al Tirreno, appunto – ma da lì i Grimaldi, guelfi, dovranno scappare

con la vittoria dei ghibellini Doria. Inizia una diaspora che li porterà a ovest, verso Montecarlo, e a sud, verso la Campania (si parla del Trecento...) per combattere con gli Angiò (e forse, anche, trovarsi un credito coperto con sacre reliquie visto che la regina Giovanna non dispone dei 3.300 fiorini dovuti per il nolo di tre galere dei Grimaldi). Un bel salto nel tempo e arriviamo ai primi del '900, quando nasce Guido Grimaldi, classe 1917, terzo di sei fratelli (cinque maschi e una femmina) con cui dividerà a lungo la strada. All'epoca, il mare è lontano, geograficamente e psicologicamente. Il padre, Giovanbattista, non ne è molto attratto.



GRIMALDI GROUP



Primi passi sulle onde

4 - La sede della società, a Napoli. **5** - La Mary Wilkins Freeman, prima nave acquistata, fotografata precedentemente alla ristrutturazione. Si trattava di un Liberty, un cargo americano che, per la facilità di costruzione, è stato realizzato in centinaia di esemplari durante la Seconda guerra mondiale. **6** - Un manifesto pubblicitario degli anni 50 che pubblicizza la rotta con il Centro e il Sud America.

Avvocato e proprietario terriero, fa il giudice di pace, vive la vita del gentiluomo di campagna a Solofra, nel Beneventano: gli amici al circolo, le chiacchiere, la caccia e qualche buon liquore. Ma il destino marinaro si riaffaccia attraverso la sua consorte, Amelia. Lei è una Lauro, sorella di Achille, il fatidico "Comandante", negli anni 50 sindaco di Napoli, monarchico acceso e, comunque, armatore potentissimo per definizione. Quanto a carattere, Amelia non scherza. Fra le due guerre - lo racconta il nipote Manuel, classe 1956, oggi amministratore delegato del Gruppo Grimaldi nonché presidente attuale di Confitarma - lancia al marito una specie di ultimatum: «In campagna non c'era futuro per i suoi figli, bisognava andare a Napoli. Poi, formalmente, fu mio nonno a decidere, in realtà l'aveva voluto lei. Il Dna della dinastia Lauro conta molto per noi».

Formazione con lo zio Lauro. Così, la residenza di famiglia si sposta nel capoluogo, in via de Mille a palazzo Leonetti. Lì, i ragazzi Grimaldi cominciano a costruirsi un futuro sotto le ali dello zio: imparano il mestiere nella sua flotta.

Luigi, Mario, Guido, Aldo e Ugo sono svegli. Il terzo, in particolare, è capace di intuizioni brillanti e lo dimostrerà per tutta la vita. La prima - memorabile e in un certo senso decisiva - arriva nell'immediato dopoguerra. Allora, gli Usa stanno dismettendo le navi Liberty (i tozzi e versatili trasporti, non ultima delle ragioni per cui hanno vinto il conflitto): il piano Marshall le mette a disposizione di quelle nazioni che si ritrovano con la flotta praticamente cancellata dalle

vicende belliche. Per l'Italia, l'operazione è guidata da Egidio Ortona, ambasciatore a Washington (guarda caso, anni dopo Ortona si troverà a capo di Confitarma) e prevede che a ogni armatore sia assegnata una quota in carati (è la misura del tonnellaggio frazionato) a seconda delle perdite di naviglio che ha subito.

La prima scommessa, vincente. Ora, bisogna tener conto che la linea delle Liberty segna un passaggio fondamentale per l'ingegneria navale. Per fronteggiare gli enormi volumi essenziali allo sforzo militare, infatti, è stato rivoluzionato il sistema di costruzione, introducendo la saldatura fra le lamiere dello scafo al posto dei bulloni. La gente di mare italiana diffida di questa soluzione. Fra moli e cantieri, si pensa che quelle navi non dureranno a lungo.

All'epoca, Guido Grimaldi non è un armatore, ha solo lavorato nella società dello zio, non possiede neppure una nave e, quindi, non ha titolo per entrare nell'operazione. Ha intuito, però, e così riesce ad approfittare dello scetticismo generale. Nel senso che non crede alla fragilità delle Liberty, convince alcuni riluttanti armatori di Torre del Greco (loro si titolati a rilevare uno dei mercantili americani) a creare una società: s'impegna lui a gestire la complessa parte operativa.

È il primo mattone della gigantesca flotta attuale (120 navi, circa 4,8 milioni di tonnellate di stazza lorda). Guido dovrà andare fino a un porto americano sul fiume Oregon con una ventina di marinai (la metà dei quali lo pianta in asso perché intanto trova

La compagnia nel 2016 festeggia 70 anni di attività: nel Dna del gruppo conta molto anche la "quota" della dinastia Lauro



un lavoro laggiù) per rilevare quella prima nave. Mary Wilkins Freeman si chiama, viene ribattezzata Orione e ci si dovrà lavorare sopra parecchio perché all'inizio è poco più di una carcassa rugginosa.

Nel 1946, nasce la Fratelli **Grimaldi** Armatori. Che prolifera presto, acquistando nuovi piroscafi ed entrando nel trasporto passeggeri. Passeggeri, nell'immediato dopoguerra, significa in gran parte emigranti. Le navi hanno prima, seconda e – ben più affollata – terza classe. E le rotte puntano al sud o centro America o all'Australia. Con qualche variazione. Per esempio, il 6 febbraio 1950, l'Auriga – già Ruahine, come piroscafo britannico, ribattezzato dai **Grimaldi** che l'hanno acquistato l'anno prima – porta 650 uomini del Corpo Italiano di Sicurezza da Napoli a Mogadiscio, in Somalia, un corpo impegnato nell'Amministrazione fiduciaria della colonia perduta che ufficialmente partirà il 1 aprile e durerà fino al 1960. E con qualche accortezza per non sfruttare soltanto la tratta dell'andata: «Poteva capitare di fare scalo in Giamaica per imbarcare carabici che emigravano verso la Gran Bretagna», ricostruisce oggi Manuel.

Sarebbe troppo complesso ripercorrere i passaggi che portano il gruppo alla struttura attuale. Per decenni, i **Grimaldi** operano in quasi tutti i campi del trasporto marittimo. Conta, piuttosto, raccontare le scelte decisive. Come quella sul finire degli anni 50, quando ci sono i primi segnali del declino navale sul tragitto fra le due sponde dell'Atlantico, a vantaggio degli aerei. Nel 1958, c'è il sorpasso. Quel medesimo anno, e i due successivi, sono infernali, tuttavia, per l'aviazione civile: disastri a ripetizione. Volare fa paura, i viaggiatori paiono tornare a preferire i piroscafi. C'è, comunque, un vertice fra i maggiori armatori italiani. Lauro, Costa e **Grimaldi** siedono attorno a un tavolo: è chiaro che non ci sarà più posto per tutti e tre. E Guido, qui, di nuovo è lungimirante, giudica la tendenza irreversibile: accetta un congruo indennizzo e si chiama fuori dall'impegno sulla rotta passeggeri transoceanica.

Piuttosto, quando si tratta di spostare persone, le navi con la grande "G" sul funaiolo



Rotte e cantieri

1 - La nave "Giovanni **Grimaldi**" in costruzione nei cantieri Riuniti. 2 - Il manifesto che annuncia la prima partenza di un piroscafo da Napoli, in direzione Sud America. 3 - Una pubblicità della rotta con il Venezuela.

prendono a battere mari più domestici. Sta nascendo il turismo marino e, con questo, la voga delle crociere. Incontra gran successo l'iniziativa delle "Sette perle del Mediterraneo": ovvero una settimana a bordo di una nave che toccava Genova, Napoli, Palermo, Tunisi, Maiorca, Minorca e Barcellona. Ma è un altro tipo di trasporto marittimo che segna il destino della flotta **Grimaldi** (almeno fino ai giorni nostri). Nel 1960, i **Grimaldi** cominciano a imbarcare automobili nuove. È un sistema appena nato: l'ha creato nel 1956 un armatore svedese. Tecnicamente, le imbarcazioni adatte a questo scopo si indicano come ro-ro, ovvero "roll on, roll off" (nel senso che le auto entrano in stiva sulle loro ruote), distinguendole da quelle dove le merci salgono a bordo con carico verticale. La scelta degli armatori napoletani è decisa. Trasformano in *car carrier* – come si chiama questo tipo di cargo – alcune bananiere della flotta (e oggi dispongono delle cinque più grandi ro-ro del mondo, l'Atlantic Star e le sue sorelle). Nel 1969, chiudono un contratto per tutto l'export della Fiat verso il Regno Unito. Di nuovo, s'ingegnano a ottimizzare il viaggio di ritorno: «Caricavamo di tutto. Per esem-

pio, automezzi inglesi usati per Malta o Cipro, dove era rimasta la guida a destra», rievoca Manuel, che, fin da bambino, ha bazzicato il "Grattacielo", come, a Napoli, viene indicata la sede della flotta, in via Marchese Campodisola. Come nel

caso del fratello Gianluca (classe 1955, oggi presidente di **Grimaldi** Group), l'entrata ufficiale in ditta ha coinciso, poi, col diciottesimo anno.

L'azienda dove cominciano a lavorare i due ragazzi, nel frattempo, si è articolata. Il padre Guido e i fratelli hanno diviso aree e luoghi di competenza: Aldo e Mario a Genova, Guido e Ugo sulla piazza napoletana. Ma la sintonia è imperfetta e va definitivamente in crisi nel 1994: dopo un'aspra vertenza familiare, i due gruppi si separano, con la parte marittima (una decina di navi) che va ai napoletani dove poi, due anni dopo, Guido liquida anche Ugo e resta alla guida con Gianluca e Manuel. A loro, già protagonisti nella trattativa con gli zii, presto affida le redini del gruppo: «Era una ventina d'anni fa. Mi convinsi subito che dovevamo specializzarci. Decido di non fare più crociere, di non impegnarci nel trasporto di grano, carbone o petrolio. E che, con la nostra decina di navi, bisogna puntare in alto. Nel settore ro-ro. Allora, parlavo di raggiungere i mille miliardi di fatturato, in lire. Oggi, siamo a 3 miliardi di euro e abbiamo più che decuplicato le navi con la nostra bandiera».

Per la **Grimaldi** questo è tempo di anniversari: settanta, nel 2016, per la ditta, cento, l'anno prossimo, dalla nascita del fondatore. Alla ricorrenza arriva in ottima forma: è leader al mondo nel trasporto di automezzi (comprendendo tram e treni), e quinto per le sole automobili. In più, vanta una ventina di terminali propri e anche veri e propri porti che fanno capo solo alle linee **Grimaldi**. E allarga continuamente il raggio d'azione sviluppando l'intermodalità: non assicura, cioè, solo il trasporto marittimo ma anche la consegna "door-to-door".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SICULA OCEANICA S.A.