

# Grimaldi punta sull'ibrido e spegne i motori nei porti

**L'AD EMANUELE GRIMALDI: "UN CARGO GIÀ ORDINATO E ALTRE 4 UNITÀ IN OPZIONE" SARANNO ALIMENTATI DA MEGA BATTERIE QUANDO NON SONO IN NAVIGAZIONE PER ABBATTERE L'IMPATTO AMBIENTALE. IN CANTIERE ANCHE L'ALLUNGAMENTO DI DUE FERRY**

**Vito de Ceglia**

**Genova**

Sul fronte merci: un ordine di 6 navi ibride di ultima generazione, con un'opzione per altre 4, la prima delle quali sarà consegnata nel 2020. Si tratta di unità ro-ro, dotate di innovative batterie al litio, che ridurranno a zero le emissioni inquinanti quando saranno ormeggiate in porto. Sul fronte passeggeri: un investimento da 60 milioni di euro per l'allungamento dei cruise ferry gemelli, «Roma» e «Barcellona», che incrementeranno la loro capacità di trasporto da 3.000 a 3.500 passeggeri e sulle quali verranno installate 4 mega batterie elettriche che entreranno in funzione durante le soste nei porti.

«Una conferma e una novità», quasi ci scherza su Emanuele Grimaldi, ad del primo gruppo armatoriale italiano e più importante operatore al mondo nel trasporto di automobili e carico rotabile (ro-ro) con una flotta di oltre 120 navi, più di 10mila dipendenti e un giro di af-

fari di quasi 3 miliardi di euro, di cui 2,6 miliardi realizzati con le merci e il resto con i passeggeri. L'occasione giusta per l'annuncio è il palcoscenico di Euromed, davanti a 600 operatori di shipping arrivati a Santa Teresa di Gallura da ogni parte del mondo per partecipare ad un appuntamento che si rinnova da 21 anni e che il gruppo napoletano organizza per dibattere sul futuro del trasporto marittimo a corto raggio (short sea) in Europa.

Parte dalla novità, Grimaldi: «Stiamo prendendo seriamente in considerazione l'ipotesi di realizzare i lavori per l'allungamento dei due ferry in Italia». Sarebbe un ritorno per l'armatore che non firma un contratto con Fincantieri dal 2008, anno in cui vennero costruiti gli ultimi traghetti made in Italy della compagnia a Castellammare di Stabia. L'allungamento potrebbe essere effettuato a Palermo. Il pezzo forte, però, è la conferma dell'ordine di 10 grandi navi di 5ª generazione, chiamate «the GG5G»: «Un anno fa abbiamo annunciato il progetto, ora c'è un'offerta concreta che verrà assegnata entro la prossima settimana», dichiara Grimaldi.

L'armatore non fa il nome del cantiere, però ci tiene a precisare che questa classe di navi sarà la prima al mondo in cui saranno installate batterie al litio e tecnologie che ridurranno di oltre il 40% le emissioni di zolfo, aumentando però la capienza fino a 500 unità di rimorchio, cioè quasi il doppio

rispetto ai predecessori. Chiusa questa partita, il gruppo napoletano è già al lavoro per studiare un altro piano di investimenti in grado di finanziare una nuova serie di traghetti giganti ancora più grandi di quelli ordinati. «Siamo un'azienda solida, possiamo permettercelo - sottolinea l'ad - I profitti consolidati sono rimasti intorno al 10% del fatturato, nonostante i prezzi del petrolio siano in crescita, e il rapporto di patrimonio netto supera quest'anno per la prima volta la soglia del 50%, il che significa che oggi siamo prevalentemente finanziati con i nostri mezzi».

Parlano i numeri: negli ultimi 4 anni il gruppo ha investito 2 miliardi di euro nella costruzione di 25 nuove navi e ha destinato 300 milioni di euro a 150 operazioni di manutenzione della flotta riducendo del 9% le emissioni di CO2 e del 24% quelle di zolfo. Nel contempo, i traffici merci sono aumentati fino a raggiungere quest'anno 50 milioni di tonnellate, di cui 17 milioni in Nord Europa e 33 milioni nel Mediterraneo.

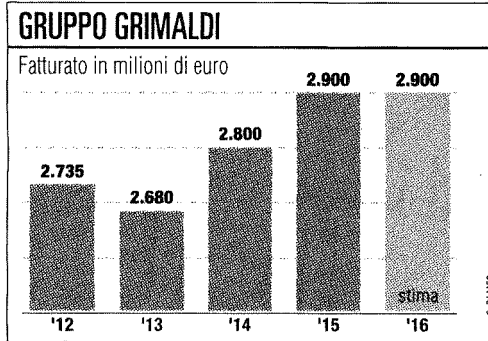
Risultati, quelli di Grimaldi, che sono in linea con l'obiettivo che si è posto l'International Chamber of Shipping (Ics), l'associazione che rappresenta oltre l'80% della flotta mondiale, e di cui l'armatore napoletano è vice presidente: da qui al 2050, la sfida è di ridurre del 40% le emissioni inquinanti nel trasporto marittimo. «Con le nostre linee di

cabotaggio e di servizi intermodali, fino ad oggi siamo riusciti a togliere dalla strada circa 800mila Tir in un anno, con un abbattimento tra il 40-50% di CO2», spiega Guido Grimaldi, 34 anni, manager del gruppo con delega allo short sea e presidente di Alis, l'associazione che raccoglie più di 1.200 aziende di trasporto e logistica che garantiscono 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le grandi isole e più di 100 linee di autostrade del mare.

Non a caso, è attraverso lo sviluppo della rete intermodale gomma, ferro e mare che si espande il business di Grimaldi: una multinazionale che opera a tutto campo spaziando dal trasporto marittimo con le compagnie di navigazione di proprietà (tra cui Euromed, Deep Sea, Acl, Minoan, Finnlines e Mms), alla gestione di porti hub e terminal disseminati in Europa e nel mondo. L'ultimo «colpo», in ordine di tempo, è l'apertura di un terminal a Catania. Anche se al momento resta la Sardegna la «madre» di tutte le conquiste del gruppo, che 2 anni fa ha lanciato nuovi servizi marittimi sull'isola rompendo il monopolio di Tirrena e Moby Lines. «Centomila partenze a settimana e 2 milioni di passeggeri trasportati con un taglio del prezzo dei biglietti del 50%», conclude Grimaldi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Emanuele Grimaldi**  
A lato, una nave della Grimaldi Lines nel porto di Barcellona



**2**

**MILIARDI DI EURO**

Sono gli investimenti messi in atto dal gruppo Grimaldi negli ultimi 4 anni per il rinnovo della flotta: gran parte nella realizzazione di 25 nuove navi, mentre 300 milioni sono stati destinati a 150 operazioni di manutenzione

