



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

NOTA PER STAMPA

LA CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI RICORDA

ALDO GRIMALDI

“Il mondo armatoriale italiano piange oggi la perdita di uno dei suoi più insigni protagonisti –afferma **Mario Mattioli**, Presidente della Confitarma – con lui se ne va un grande signore dello shipping italiano e con grande tristezza, mi rendo portavoce del profondo cordoglio della Confitarma e delle aziende aderenti della quale Aldo Grimaldi è stato Presidente e membro del Consiglio Confederale, ricordandone la grande caratura imprenditoriale ed umana.

Tutta la Confederazione Italiana Armatori esprime le più sincere condoglianze alla signora Eugenia, a Giovanni, Isabella ed Alessandra, consigliere di Confitarma, per la scomparsa dell'uomo impareggiabile, inimitabile, insuperabile, che resterà per sempre nei nostri cuori”.

Figlio dell'avvocato Giovanni Grimaldi, proprietario terriero, uomo di grande cultura, ma senza l'indole marinara dei suoi avi genovesi, Aldo Grimaldi eredita la passione per il mare da sua madre Amelia, sorella di Achille Lauro il quale prese sotto la sua guida Aldo e i suoi quattro fratelli.

Nel 1947 i fratelli Luigi, Mario, Guido, Aldo ed Ugo Grimaldi iniziano l'attività in proprio, costituendo la Fratelli Grimaldi Armatori, attiva dapprima nel settore merci con le navi Liberty e poi anche in quello passeggeri. Nei primi anni, i traffici si concentrano soprattutto sulle rotte verso l'America Latina con navi come “Auriga” ed “Urania II”. Poi, l'emigrazione cede il passo a nuovi traffici passeggeri che richiedono confort e qualità dei servizi.

In seguito, con l'espansione dell'attività, viene fondata la “Sicula Oceanica” (Siosa Lines) e si inizia ad operare sotto il nome di Grimaldi-Siosa Lines. Navi simbolo della flotta sono le unità Irpinia, Ascania, Lucania, Venezuela, Caribia e, successivamente, l'Ausonia.

A partire dagli anni '60, la società riprende ad operare anche nel trasporto merci, con navi portarinfuse ed Obo. Nel 1969, con l'avvio di un collegamento regolare tra Italia e Regno Unito inizia l'attività di trasporto con unità ro-ro specializzate nel trasporto di autovetture.

Questo servizio, nato per il trasporto delle autovetture Fiat in Gran Bretagna, si espande rapidamente e conquista la fiducia delle più importanti case automobilistiche mondiali. Il Gruppo Grimaldi si specializza ed espande nel settore ro-ro e, negli anni '80, costruisce le “Repubbliche”, quattro unità gemelle, seguite dalla “Repubblica di Roma”, “Fides” e “Spes” agli inizi degli anni '90. A metà degli anni novanta, i fratelli decidono di dar vita a due società diverse: la Grimaldi Genova guidata da Aldo e Mario ed il Gruppo Grimaldi di Napoli capitanato da Guido. Erano, infatti, oltre 40 anni che il Gruppo già operava in autonomia nelle due sedi principali di Napoli e Genova.

Nel 1991 lancia, con la società Grandi Navi Veloci, il progetto per il cabotaggio che punta sui cruise-ferry, cioè non più traghetti, ma vere e proprie navi da crociera, le cosiddette navi bianche, con le quali sviluppa l'attività di cabotaggio sulle medie-lunghe percorrenze mentre, con la controllata Gilnavi, si specializza nel trasporto di contenitori e veicoli nel Mediterraneo.

Nel 1995, Aldo Grimaldi assume la presidenza di Confitarma e i due anni del suo mandato si caratterizzano per i determinati attacchi alla flotta pubblica al fine di stimolare la prosecuzione del processo di privatizzazione. Inoltre, in questo periodo Aldo Grimaldi sviluppa l'intensa

attività di rappresentanza e di studio della Confederazione, alla base del progetto per l'introduzione anche nel nostro Paese di un registro internazionale, inteso come strumento di recupero della competitività della flotta di bandiera rispetto a quelle estere. A tal fine il Presidente Grimaldi incarica Paolo Clerici – che gli succederà nel 1997 – di guidare una commissione ad hoc per l'elaborazione un dossier sulla necessità di urgenti provvedimenti a favore delle navi adibite a traffici internazionali. Pubblicato nel gennaio 1996, tale studio costituirà poi la base di discussione sia per la predisposizione del Registro Internazionale italiano sia per le intese con il sindacato del novembre 1996, che favorirono il disegno di legge del marzo 1997 e poi del decreto legge del dicembre dello stesso anno, poi convertito nella Legge n.30 del 1998, istitutiva del Registro Internazionale che tutt'oggi è alla base della competitività della flotta mercantile italiana.

Nel 1999, Grandi Navi Veloci si quota in Borsa per finanziare lo sviluppo della flotta e, nel 2003 si specializza nel settore delle grandi navi ro-ro veicoli e passeggeri. Nel 2004, Aldo Grimaldi stringe un accordo con i Fondi di Private Equity gestiti da Permira che acquisisce l'80% del capitale di Grandi Navi Veloci mentre il 20% rimane a Grimaldi Holding (la cassaforte di famiglia), conservando la carica di presidente ed amministratore delegato.

Nel 2005, attraverso la Grimaldi Holding, Aldo Grimaldi ordina 8 nuove navi investendo oltre 450 milioni di euro. Nel 2008, lascia Gnv e con la Grimaldi Holding prosegue la sua attività di innovatore del mercato delle Autostrade del Mare con le otto unità ferry-cruise ordinate ai cantieri Apuania, le cosiddette navi blu, che rappresentano una vera e propria novità nel settore grazie ad un progetto che consente di massimizzare la capacità di carico di merci e mezzi pesanti senza far venire meno il confort di alto livello riservato ai passeggeri. La “Coraggio” la prima unità della serie ad essere realizzata, ha vinto nel 2008 il premio ShipPax Design Award”.

Attualmente, la Grimaldi Holding continua la sua attività noleggiando le navi ad armatori che operano nel Mediterraneo.

Aldo Grimaldi, è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2002 dal Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi e ha ottenuto molti altri riconoscimenti e onorificenze in campo nazionale e internazionale.

Riportiamo qui di seguito le conclusioni dei discorsi che Aldo Grimaldi ha svolto come Presidente di Confitarma in occasione delle Assemblee del 1996 e 1997. Messaggi che rimangono di drammatica attualità.

26 giugno 1996 – “Problemi, insoluti da tempo, hanno bisogno di una definizione rapida ad evitare la loro ulteriore radicalizzazione.

Articolare in concreto una simile politica marittima richiederà, alla nuova dirigenza politica, lungimiranza e determinazione, assistite dalla piena coscienza del ruolo della marineria italiana nella vita economica e sociale della nazione, un ruolo che deve trovare adeguata rispondenza nell'efficacia e nella coerenza dell'azione politica e amministrativa”.

8 maggio 1997 – “Il grande Hemingway, nella sua attività di scrittore, diceva di applicare il “principio dell'iceberg”: solo un ottavo della massa di conoscenza e di idee di cui disponeva emergeva nella pagina scritta, ma questo ottavo fondava la sua stabilità nei sette ottavi che restavano invisibili, immersi nella sua coscienza.

La mia speranza è che la lunga opera di sedimentazione di una nuova coscienza marinara nella cultura nazionale sia ormai giunta a compimento e che l'Italia torni a vedere stabilmente nella sua marineria una importante componente di sviluppo”.

Roma, 7 dicembre 2018

Contatti:

Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674

e-mail: noli.mazza@confitarma.it