

TIPI ITALIANI

GUIDO GRIMALDI

Nel 2006 la sua flotta ha percorso 26 volte l'equivalente della distanza Terra-Luna. Ha le navi da carico più grandi del mondo. Si fa i porti da solo. Ha acquisito Finlines, la regina del Baltico. E di Tirrenia dice...

STEFANO LORENZETTO

Un soprano della natura ha negato al capitano di lungo corso Guido Grimaldi, l'ultimo dei grandi armatori italiani, la dote che più d'ogni altra gli si sarebbe attribuita: la stazza. Tutto grida imponenza nella storia di questo napoletano che indossa con aristocratica leggerezza i suoi 89 anni. La parentela: è il nipote prediletto di 'O Comandante, il leggendario Achille Lauro. La flotta: «oltre» 60 navi - dice proprio così, «oltre», perché ne ha perso il conto - di cui 30 varate negli ultimi sette anni, più altre 12 in costruzione. I volumi di traffico: leader mondiale nel settore del trasporto marittimo di automobili, imbarca ogni anno 1,4 milioni di vetture, 400.000 Tir e 700.000 veicoli di vario tipo, ai quali s'aggiungono 300.000 passeggeri. Le rotte: nel 2006 l'intera flotta ha percorso 10 milioni di chilometri, pari a 26 volte la distanza media fra la Terra e la Luna.

E poi la velocità: le sue ammiraglie Eurostar, 1.300 passeggeri, 796 posti letto, costate 200 miliardi di vecchie lire l'una, in servizio tutti i giorni fra Civitavecchia e Barcellona, filano a 30 nodi e saranno presto affiancate da altre due navi ancora più veloci. I consumi: 750.000 tonnellate di nafta l'anno. Il fatturato: un miliardo e mezzo di euro. I dipendenti: 7.000, fra personale di bordo e di terra. Gli investimenti all'estero: detiene il 100% dell'Atlantic container line che ha sede a New York e che dispone delle cinque più grandi navi da carico esistenti al mondo (ciclotti come la Conveyor e la Compass, 292 metri di lunghezza, 57.255 tonnellate di stazza) e in Finlandia ha appena rilevato il 51% della Finlines, la principale compagnia di navigazione del Mar Baltico. Le passioni: studioso di archeologia, ha in casa la maggior collezione privata di vasi dal 500 al 300 avanti Cristo, autorizzata dal ministero dopo un inventario a domicilio durato due anni.

È possibile che il cavaliere del lavoro Guido Grimaldi, già deputato monarchico dal 1953 al 1958, abbia avuto come modello inconscio Carlo V. Anche sul suo impero d'acqua si può ben dire che non tramonti mai il sole. Scegliete un porto a caso sulla carta geografica - da Amsterdam a Rio de Janeiro, da Liverpool a Dakar, da Bilbao a Luanda, da Halifax a Buenos Aires, da Abidjan a Baltimora, da Haifa a Valencia, da Tunisi a Cork - e ci troverete piantata sopra la bandierina blu con la «G» increspata dal vento. Fra Europa, Medio Oriente, Africa e Americhe i collegamenti marittimi operati dal gruppo servono oltre 100 scali di 40 Paesi. In ogni area strategica il condottiero ha aperto una sede: c'è una Grimaldi house a Londra, un palazzo di mattoni rossi a Gothenburg, un cubo di vetrocemento ad Amburgo, un grattacielo Grimaldi do Brasil a São Paulo.

Ma il grattacielo Grimaldi per antonomasia resta quello di via Marchese Campodisola, scaramanticamente al numero 13, nel centro storico di Napoli. Lo chiamano così, con tono reverenziale, vigili urbani, tassisti e passanti, benché abbia solo dieci piani e tutt'intorno sia sopravanzato da sventanti torri direzionali. È un edificio giallino, all'apparenza un po' dimesso, perfetta rappresentazione del genius loci, con quei panni stesi ad asciugare sui balconi delle case che gli fanno corona, con quel vecchietto seduto al volante di una Panda di fronte all'ingresso ad attendere un possibile acquirente («catalitica», dice il cartello sul parabrezza, e anche le portiere spalancate invitano all'usato), con quei venditori di Dvd «porno originali» appena svoltato l'angolo. È come se Grimaldi

UN FIGLIO RAPITO
Guido Grimaldi, 89 anni, cavaliere del lavoro e capitano di lungo corso, sul tetto del grattacielo Grimaldi, nel centro di Napoli. L'armatore ha cinque figli. Gianluca, il primogenito, fu rapito all'uscita dal liceo Pontano e per quasi un anno rimase prigioniero della 'ndrangheta



La leggenda del buonista sull'oceano L'erede di Lauro: affari e beneficenza

Comandante. Poveri, disoccupati e barboni lo attendono al varco a ogni tornante, lui ordina all'autista di fermarsi e distribuisce banconote da 5, 10, 20 o 50 euro a seconda delle urgenze che lo sguardo compassionevole gli suggerisce. «Sono i miei assistiti a vita, non più di cinque o sei», si schermisce. «Fino a due anni fa guidavo io ed era più complicato: fui anche multato perché mi ero trattato a distribuire le offerte col semaforo verde».

Suo zio Achille Lauro faceva lo stesso. «Faceva molto di più, da quell'uomo di grande cuore e di grande intelletto che era. Vada a chiedere alla sua segretaria Pupetta Lieto, che è ancora viva. Al mattino la prima cosa che lei doveva fare era presentargli le lettere con le richieste di aiuto. Lui ci scriveva sopra "50.000" o "100.000". Ogni giorno se ne andavano milioni di lire in questo modo».

Clientelismo, secondo gli avversari. «Sì, lo so, di Lauro rimane viva, da Roma in su, solo la leggenda dei voti comprati con i pacchi di vermicelli. O con le scarpe spaiate e le mille lire tagliate a metà: una scarpa e mezza banconota prima delle elezioni, l'altra scarpa e l'altra mezza banconota dopo. Tutte panzane, mi creda. Inventate dalla Dc, che quando lo zio era sindaco arrivò a comprare sette consiglieri monarchici per far cadere la Giunta».

«I sette puttani» come titolò Alberto Giovannini sul *Roma*, il quotidiano edito da Lauro. «Le scissioni erano la routine a quei tempi. Il giorno del mio matrimonio, celebrato a Roma, lo zio lesse sui giornali che Alfredo

Covelli aveva spaccato il partito monarchico. Io ero deputato. «Guido, vedi un po' che succede», mi ordinò usciti dalla chiesa. Così, mentre gli invitati si trasferivano al Grand hotel per il ricevimento, corsi a Montecitorio e riuscii a convincere sei o sette dei nostri a non seguire Covelli. Tornai che erano le dieci di sera. Addio luna di miele a Firenze. Dovetti ripiegare su un albergo di Fiuggi dove mia moglie, Paola Arcidiacono, andava in vacanza con i suoi fin da bambina. Non le dico la faccia scandalizzata del concierge quando chiesi un letto matrimoniale e una bottiglia di champagne in camera. Pensava che intendessi approfittarmi della giovane ospite. Ci volle del bello e del buono per convincerlo che si trattava della nostra prima notte di nozze».

Lei perché era monarchico? «Be', pensi solo che per indicare il caos, l'anarchia, qui diciamo: "È proprio una repubblica!"».

Le piacerebbe se ci fosse il re? «Adesso sono indifferente. Mi trattenni due anni negli Stati Uniti per

disintossicarmi dalla politica. Del resto c'ero entrato solo perché lo zio aveva chiesto in prestito a sua sorella Amelia, mia madre, uno dei cinque figli. "Mi serve un uomo al di sopra di tutte le tentazioni", confidò a un ingegnere repubblicano».

Pochi anni dopo Francesco Rosi vi avrebbe dedicato *Le mani sulla città*.

«Ho fatto l'assessore ai Lavori pubblici ma non mi sono mai sentito interpellato da quel film. La città l'abbiamo ricostruita, combattendo la corruzione. Ricordo che al rione Vergini a ogni temporale smottava a valle la mezza collina. La "lava delle Vergini", la chiamavano: un fiume di fango che scendeva fino a piazza Dante, come se fosse un'eruzione fredda del Vesuvio. Dopo un nubifragio l'ingegnere capo del Comune m'informa che i detriti hanno invaso l'obitorio e bisogna cambiare tutti i motori delle celle frigorifere. In quel

momento stavo rinnovando le ghiacciaie della nave Auriga. Notò subito che i prezzi sono gonfiati. Mando per una verifica il tecnico che stava lavorando per me nel cantiere portuale. Quello torna e mi dice: "Dotto", se riesco a farvi dimezzare l'importo siete contenti?". No, per niente, rispondo io, voglio sapere se il preventivo è corretto o no. "E fate bene, perché non c'è proprio niente da cambiare: l'alluvione non ha neppure sfiorato i motori". Chiamo a rapporto l'ingegnere capo del Comune, il funzionario più onesto che avevamo. "La perizia l'ha firmata il mio assistente", si giustifica. Carriera stroncata. Quanto all'assistente, per contrappasso finì i suoi giorni a sorvegliare il cimitero».

Oggi qual è la prima emergenza di Napoli? «La manutenzione delle strade. E la nettezza urbana».

Credevo l'ordine pubblico. «Hanno quasi raddoppiato le forze di polizia, messo pattuglie a ogni angolo, e ciò nonostante la criminalità organizzata imperversa. Segno che quella è un'emergenza infinita».

Come riuscì a farsi restituire dai rapitori suo figlio? «Pagai. Che altro doveva fare? Chiesi aiuto ad alcuni consulenti assicurativi londinesi che avevano brillantemente risolto casi simili in Messico».

Le sembra che Napoli sia ben amministrata? «Chi ha vissuto ai tempi di Lauro non può certo dire che la città attraverso il suo periodo migliore».

Che rapporto aveva con 'O Comandante? «Di estrema soggezione, anche se lui mi trattava come un figlio. Ogni sera mi portava all'ufficio postale, da dove spediva i telegrammi alle

sue navi in giro per il mondo. Avevo 9-10 anni. La prima volta che mi chiese d'accompagnarlo, fui colto da una tremarella che non le dico. "Tremi come una foglia, ma che hai?", mi chiese. Io, per la vergogna, balbettai: sarà la terza... Ne avevo sentito tanto parlare, non sapevo che fosse una febbre malarica. Lo zio rideva a crepapelle».

Ma hanno raccontato che Lauro la sera di San Silvestro guardava annoiato l'orologio e alle 22 ordinava: «Vabbuò, avimmo fatto mezzanotte, sparate i mortaretti». Gli ospiti dovevano brindare come se l'anno nuovo fosse già iniziato e dopo mezz'ora venivano mandati a casa.

«Era di sicuro un salutista. Considerava uno stravizio andare a letto più tardi delle dieci di sera».

Come si diventa uomo di mare? «È una sorta di predestinazione. Nel 1900 mio nonno, l'armatore Gioac-

chino Lauro, nel giro di pochi mesi perse negli oceani due dei tre figli maschi: Francesco, comandante del Condor, speronato da un piroscafo belga e naufragato al largo di Gibilterra, e Antonino, comandante del Laura, colato a picco all'estremità della Terra del Fuoco, forse dopo aver urtato un iceberg vicino al famigerato Capo Horn, mentre era in navigazione da Newcastle verso il porto cileno di Valparaíso. In ginocchio scongiurò l'ultimo figlio, Achille, di ritirarsi dal Nautico: ce lo aveva spedito perché il ragazzo era stato scoperto dalla madre in solai ad ammorreggiare con Caterina, la servetta di casa. Non ci fu nulla da fare, lo zio abbracciò la carriera di famiglia. A mia volta anch'io frequentavo per sei mesi il Nautico e per sei mesi stavo in mare, fino a che diventai capitano di lungo corso. Mi laureai in economia e commercio studiando sui bastimenti che portavano il carbone polacco da Danzica a Civitavecchia».

Un buon modo per ingannare il tempo durante la navigazione.

«C'era poco da ingannare. Nebbie che si tagliavano col coltello nella Manica, dove di norma incrociavano non meno di 130 imbarcazioni. Tempeste nei golfi di Gascogna e del Leone, autentici cimiteri di navi. A quei tempi non c'erano i radar: solo un marinaio a prua, che suonava la campana se avvistava un ostacolo».

La prima nave di sua proprietà quale fu?

«La Orione. Era una delle 50 Liberty concesse dagli Stati Uniti a condizioni di favore all'Italia per rimpiazzare la flotta perduta con la guerra. Andai a prendermela nel 1947 a Port Oregon, sul Pacifico, con 20 marinai d'equipaggio. La portammo a San Francisco per toglierle la ruggine che la ricopriva. Il governo Usa ci aveva concesso un mutuo ventennale, calcolando il dollaro a 250 lire, anziché a 600. Con i miei fratelli ero riuscito a mettere insieme soltanto 100 milioni, il 20% dell'anticipo. Lo zio Achille Lauro si prestò come fidejussore presso le banche d'interesse nazionale».

Adesso compra persino i porti, come quello svedese di Wallhamn, acquisito da poco.

«Sa com'è, io sarei andato anche a Gothenburg, ma non mi assicuravano l'ormeggio... È una storia vecchia di decenni, cominciata in Nigeria. Lo scalo di Lagos era super affollato. C'erano pochi terminal e le navi dovevano aspettare in rada anche dieci mesi prima di ricevere l'autorizzazione all'attracco. Una vera rovina, per gli armatori: costava meno riportare a casa gli equipaggi con l'aereo. Perciò ci siamo costruiti i nostri terminal ad Anversa, Cork, Esbjerg, Setúbal, Valencia, Monfalcone, Palermo e Salerno».

Ha appena aperto una rotta anche per Tripoli. Lava bene con Gheddafi?

«Benissimo. I libici sono diventati pragmatici da quando hanno scoperto d'essere ricchi di giacimenti petroliferi. Dovevano imbarcare il greggio appena estratto, ma le banchine del porto erano sempre intasate da macchinari, forniture per ufficio, mobili. Una mattina hanno buttato a mare con i bulldozer tutte queste merci: sono diventate le fondamenta per le nuove banchine del porto».

Aprirebbe rotte verso qualsiasi Paese arabo?

«Dipende. Il war risk surcharge, cioè la sovrattassa che le compagnie assicurative ti fanno pagare quando operi in aree instabili, è altissimo».

Una rotta verso l'Iran di Ahmadinejad, per esempio.

«Se la faccia da solo». Dai volumi di traffico parrebbe che lei tenga più alle merci che ai passeggeri.

«Non direi. Dal 1950 fino al 1969 l'Auriga, la Caribia, l'Ascania e l'Irpinia hanno regolarmente collegato l'Italia e l'Europa con Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Caracas, le Antille francesi e inglesi, Montreal. Partii personalmente da Maracaibo, con 42 gradi all'ombra, per andare a fare società con i canadesi a 25 gradi sotto zero. Ma quelli erano gli anni della grande emigrazione». Allora è vero che ha messo gli occhi sui traghetti della Tirrenia.

«Le voci di un nostro interesse per questo colosso sono ricorrenti. Lasci che le spieghi come stanno le cose. Nel 2005 la Tirrenia ha fatturato circa 620 milioni di euro, 230 dei quali a titolo di contributi pubblici. Per il biennio 2007-2008 sono previsti ulteriori 400 milioni di fondi governativi. La Finanziaria da poco varata prevede di prorogare gli aiuti statali per altri quattro anni, fino al 2012: saranno costretti a ottenere il benessere di Bruxelles, per farlo. In Europa i contributi pubblici decrescono, in Italia aumentano sempre di più. Che i collegamenti di linea con le isole comportino oneri aggiuntivi è un vecchio alibi. In realtà i privati potrebbero assolverli a costi inferiori. La compagnia va commissariata e affidata a chi è capace di farla stare sul mercato. Con i 400 milioni di euro che saranno elargiti nel prossimo biennio un bravo manager fa pulizia di bilancio e ristrutturata. Solo a quel punto la Tirrenia potrebbe essere venduta. Semprechè nel frattempo non abbia fatto la fine dell'Alitalia».

(359. Continua)
stefano.lorenzetto@ilgiornale.it



Guido Grimaldi tra i figli Gianluca e Manuel. A destra, Diego Pacella, che guida l'Inarme, una delle molte società del gruppo

Ma io di assistiti a vita ne ho solo 5-6. In pochi mesi Gioacchino Lauro perse in naufragi due figli, uno a Gibilterra, l'altro a Capo Horn. L'ultimo maschio rimastogli non volle saperne di lasciare il mare e diventò 'O Comandante: che tremarella mi veniva al suo cospetto!



L'armatore Achille Lauro testimone alle nozze del nipote Guido Grimaldi (sullo sfondo con la moglie), figlio della sorella Amelia

Zio Achille vittima delle bugie della Dc. Il giorno delle mie nozze mi spedì a recuperare i monarchici scissionisti. «Le mani sulla città»? Noi Napoli l'abbiamo ricostruita. Sono diventato armatore con una Liberty arrugginita. Ho la rotta per la Libia, ma in Iran mai

