

“Έχω αλάτι στις φλέβες”

Η ακτοπλοϊκή Ελλάδα όλο και ανοίγει τα σύνορά της. Δειλά πριν από χρόνια άρχισε με ναυλώσεις πλοίων της στο εξωτερικό, για να φτάσει στο ξεκίνημα του νέου αιώνα να ανοίγει γραμμές στη Βόρεια Ευρώπη και συνεργασίες στη Μεσόγειο. Η τελευταία από αυτές είναι η συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με την Grandi Navi Veloci του Aldo Grimaldi στη γραμμή Ιταλίας-Τυνησίας. Πώς βλέπει ο Ιταλός εφοπλιστής αυτή τη συμφωνία και με ποιες προοπτικές; Τον συναντήσαμε στα λιτά γραφεία του στη Γένοβα, στις 28 Ιουνίου, και μοιραστήκαμε τις ενθουσιώδεις απόψεις του γι' αυτόν τον αρραβώνα «και όχι ακόμα γάμο», όπως ρέει

Ο χυρωμένος πίσω από καλά ζυγισμένους όγκους φακέλων, που έπνιγαν την επιφάνεια του προσωπικού του γραφείου και έφθαναν σχεδόν μέχρι το στήθος, ο Aldo Grimaldi, ανιψιός του γνωστού Ιταλού μεγαλοεφοπλιστή Achille Lauro, υπερήφανος για τις ναπολιτάνικες καταβολές του, διέψευσε πανηγυρικά τα 79 χρόνια του, όλα δικά του. Ζωηρός, ευλύγιστος, ευθυτενής, πάνκομπος, με βλέμμα ασπίτη, γοητευτικός. Χάρηκε, θα λέγαμε διασκέδασε με τις “πονηρές” ερωτήσεις, γλιστρώντας με ενθουσιασμό σε “ευχάριστες” απαντήσεις, διανθισμένες πολλές φορές από πλατιά πονηρά χαμόγελα μέχρι ηχηρά γέλια. Πραγματική απόλαυση η συζήτηση μαζί του. Χωρίς να ερωτηθεί, αναφερόμενος στο κρουαζιερόπλοιο EUROPEAN VISION που ήταν εκείνη την ημέρα στο λιμάνι του, δήλωσε ότι προτιμάει τα παραδοσιακά πλοία, όπως και χωρίς να ερωτηθεί απεφάνθη περί παγκοσμιοποίησης, με αφορμή τη σύνοδο κορυφής των G 8 στη Γένοβα. Πιστεύει λοιπόν ότι όπως υπάρχουν οι οπαδοί της παγκοσμιοποίησης, είναι φυσικό να υ-



“Όταν λήξει το καρποτόξ, είμαστε ελεύθεροι να έρθουμε στην Ελλάδα, με ελληνικό όμως πλήρωμα. Είναι, δηλαδή, σαν να φας λεωόχη ότι είστε ελεύθερη να κάνετε τροχόδρομ με 150 χιλιόμετρα την ώρα”



προσπάθειες για να ανανεώσουν τον στόλο τους. Οι Μινωικές, ο Παναγόπουλος, η ANEK. Με τις Μινωικές Γραμμές ανοίγουμε τη γραμμή Γένοβα-Τυνησίας με προοπτική να επεκταθούμε και στη γραμμή Τυνησίας-Μάλτας. Το 2003 σκοπεύουμε να επεκταθούμε στη γραμμή Μασσαλίας-Τυνησίας-Μάλτας με καθημερινά δρομολόγια. Είναι ένα είδος joint venture, είμαστε δηλαδή σαν αρραβωνιασμένοι, όχι ακόμα παντρεμένοι!»

Ποιος είναι ο πιθανότερος ενός "γάμου";
«Οι Μινωικές είναι μία μεγάλη, σοβαρή εταιρεία. Τους αγαπώ αυτούς τους ανθρώπους! Καλύτερα από όλους γνωρίζω τον Αντώνη Μαυιάδη. Και τους εμπιστεύομαι. Μπορούμε να συνεννοηθούμε, η νοοτροπία μας είναι λίγο πολύ η ίδια...»

Δεν υπάρχει, δηλαδή, το γνωστό πρόβλημα culture crash όταν άνθρωποι διαφορετικής κουλτούρας καλούνται να συνεργαστούν στα πλαίσια συνεταιρισμών και συγχωνεύσεων;

«Είμαστε όλοι Μεσογειακοί. Αν παντρευτούμε, δεν νομίζω να υπάρξει κανένα πρόβλημα. Κοτάξτε. Ποιος είναι ο ιδανικός συνδυασμός; Η σωστή γραμμή με το σωστό πλοίο.

Αυτό είναι ο γάμος. Nave justa e linea justa!
«Αν έχεις μόνο ένα είδος ψωμιού, είσαι αναγκασμένος αυτό να φας, αν όμως έχεις ποικιλία, μπορείς να διαλέξεις!...»

Γιατί από όλες τις ελληνικές εταιρείες διαλέξατε τις Μινωικές;

«Μα... Δεν ξέρω... Εσείς γιατί από όλους τους άντρες διαλέξατε τον δικό σας; Είναι πράγματα που έρχονται μόνα τους. Έχτισαν πλοία στην Ιταλία, είχα την ευκαιρία να τους γνωρίσω, πριν από δύο περίπου χρόνια που έχτιζα το EXCELSIOR στην Fincantieri... είναι και τα θέματα των προσωπικών χαρακτηρισμών που παίζουν ρόλο. Τον Περικλή Παναγόπουλο τον γνώρισα παλαιότερα, πριν από τέσσερα με πέντε χρόνια, σε συνέδριο του Seatrade στη Γένοβα. Είμαστε δύσκολοι χαρακτήρες, υπερβολικά δυνατοί...»

Εννοείτε ότι οι Μινωικές είναι ασθενέστερες;
«Όχι, εννοώ ότι οι Μινωικές έχουν ένα διοικητικό συμβούλιο. Η εταιρεία του Παναγόπουλου είναι πολύ προσωπική».

Να συμπεράνουμε λοιπόν ότι με τον κ. Παναγόπουλο υπήρχε personality crash—σύνκρουση χαρακτήρων;

«... (συγκρατανεύει, γελώντας) ...
Γιατί όλα με την ANEK;
«Δεν ξέρω... Δεν έτυχε».

Ποιος έκανε πρώτος τη σκέψη, το πρώτο βήμα, της συνεργασίας αυτής;
«Ήταν αυτόματο... Με τον σύζυγό μας δεν έχουμε ποιος ξεκίνησε πρώτος. Μας έφερε σε επαφή η Fincantieri για να δουν το πλοίο που έχτιζα και γνωριστήκαμε, κουβεντιάσαμε για ένα σωρό θέματα και φτάσαμε και εκεί!».

Θα μπορούσαν οι Μινωικές να επεκταθούν πέντε τους στην Ιταλία ή εσείς μόνος σας στην Ελλάδα;

«Όταν λήξει το καμποτάζ, οι Ιταλοί είμαστε ελεύθεροι να έρθουμε στην Ελλάδα. Με ελλην-»



«Πρέπει να φτιάχνουμε συνεργασίες αν θέλουμε να επιβιώσουμε. Είναι ανόητο να πολεμάμε... Ο πόλεμος φέρνει νεκρούς και φθορές»

κό όμως πλήρωμα. Είναι σαν να σας λέω ότι είστε ελεύθερη να κάνετε τροχάδην με 150 χιλιόμετρα την ώρα!...»

Είναι αλήθεια ότι πριν από δύο χρόνια είπατε πως θα βουλάγατε όποιο ελληνικό πλοίο ερχόταν να ρθει στις γραμμές της Δυτικής Ιταλίας;
«(γελώντας)... Ήταν ένας τρόπος του λέγειν, ένα αστέιο. Επέμεναν οι δημοσιογράφοι να με ρωτούν τι θα κάνω αν έρθουν από εδώ ελληνικά πλοία. Ε, τους απάντησα κι εγώ "θα τους βουλιάξουμε by cannonati" (με κανονισβολισμού)!...»

Λοκολέιστε με τη ναυτιλία εδώ και σχεδόν μισό αιώνα. Τι άλλαξε αυτό το διάστημα και ποια είναι η γνώμη σας γι' αυτές τις αλλαγές;
«Στη ναυτιλία είμαι εξήντα χρόνια. Τη λατρεύω αυτή τη δουλειά. Είμαστε η όγδοη γενιά που δουλεύουμε στη θάλασσα εδώ και διακόσια χρόνια. Η μητέρα μου ήταν η αδελφή του Achille Lauro, από τους παπούδες των παππούδων μας. Έχω λίγο αλάτι λοιπόν στις φλέβες!

Η βασικότερη αλλαγή πιστεύω ότι συντελείται τώρα. Και λέγεται παγκοσμιοποίηση. Που σημαίνει ότι πρέπει να ενωνόμαστε για να γινόμαστε όλο και ισχυρότεροι».

Βλέπετε κάποιο τέλος σε όλες αυτές τις συγ-

κωνεύσεις; Σε όλα αυτά την υπερευαγένηση και στον άκρατο ανταγωνισμό;

«Τέλος...
«Όχι!... Ποτέ!...
Τέλος είναι μόνον ο θάνατος. Αν θέλεις να επιβιώσεις πρέπει συνεχώς να δυναμώνεις. Και είμαι πολύ νέος για να πεθάνω.

Μέσα σε πενήντα χρόνια άλλαξε ο κόσμος όσο θα έκανε για να αλλάξει δύο αιώνες στο παρελθόν. Έγινε μια επανάσταση. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κυρίως τα χρόνια του 1955-1956, μαζί με τον κόσμο άλλαξε φυσικά και η ναυτιλία.

Εφευρέθηκαν μηχανές σαράντα φορές ισχυρότερες. Ο ανταγωνισμός έγινε πολύ σκληρός. Τα ναυπηγεία προσπαθούν να κάνουν οικονομίες και πρέπει να έχεις πλέον πολύ καλύτερο ναυπηγείο για να ελέγχουν και να βελτιώνουν τις προδιαγραφές. Να επιβάλλεις και να ανεβάζεις εσύ ο ίδιος τις προδιαγραφές».

Ποιος θα επανδρώσει αυτά τα πλοία; Ποια πληρώματα, με τι κόστος και ποιος πρέπει να το αναλάβει;

«Τα πληρώματα δεν είναι τόσο προετοιμασμένα για τη νέα αυτή τεχνολογία. Πρέπει εμείς να ετοιμάσουμε τον κόσμο. Η τεχνολογία τρέχει με διακόσια χιλιόμετρα και η εκπαίδευ-

ση με πενήντα! Μπορεί να προκληθεί τέτοια ζημιά στο πλοίο, ακόμη και στην ίδια την εταιρεία, όπως με το δικό σας ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ που ανάγκασε την εταιρεία του να ανασταθεί και να αλλάξει όνομα.

Το κόστος είναι μεγάλο. Για την εκπαίδευση των αξιωματικών στα νέες τεχνολογίες πλοία μου ξόδεψα ένα εκατομμύριο δολάρια. Αν όλοι οι εφοπλιστές συμφωνήσουν στη χρησιμότητά της και κάνουν το ίδιο, δεν υπάρχει πρόβλημα. Αλλιώς δεν μπορώ εγώ να συνεχίζω να εκπαιδεύω αξιωματικούς που αργότερα μπορεί να πάνε σε μια άλλη εταιρεία.

Αν δεν συμφωνήσουν, ας το επιβάλει το κράτος. Οφείλουν να καταλάβουν όλοι ότι το προϊόν πρέπει συνεχώς να βελτιώνεται. Όχι μόνο για τον επιβάτη, αλλά και για το πλήρωμα. Εκπαιδεύσεις, σχολεία, θεωρία και πρακτική. Το θεωρώ απαραίτητο.

Εσείς οι Έλληνες είστε το νούμερο ένα στη ναυτιλία. Τα ελληνικά συμφέροντα είναι πάνω από 20% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Έχετε τις εγκαταστάσεις σας, τον Πειραιά. Δεν έχετε την εκπαίδευση και είναι κρίμα».

Ποια είναι η γνώμη σας για τα μέτρα απόσυρσης των single hulled και υπερπλωον πλοίων που προέκρινε η Ε.Ε.;

«Η ηλικία είναι συνάρτηση του τύπου των πλοίων. Τα σημερινά τάνκερς πρέπει να αποσύρονται στα 20 χρόνια τους. Τα bulk carriers στα 25. Τα ferries στα 30, όπως το ζητούν οι ελληνικές αρχές. Γιατί αντέχουν τα ferries περισσότερα χρόνια; Γιατί είμαστε υποχρεωμένοι να τα συντηρούμε άφοβα βάσει IMO, Solas και λοιπών αυστηρών κανονισμών. Μετά τα τριάντα χρόνια, όμως, όσο καλосυντηρημένο και να είναι ένα πλοίο, το ασάλι του έχει υποστεί κόπωση, όλα τα συστήματά του έχουν παλιώσει».

Πώς βλέπετε τις αθρόες ναυπηγείες και την υπερχωρητικότητα παγκόσμια;

«Ο ανταγωνισμός είναι ένα πολύ σημαντικό πράγμα. Αν είμαστε δύο στην ίδια γραμμή, φροντίζουμε να βελτιώνουμε και τις υπηρεσίες και το ίδιο το πλοίο. Αυτό αυξάνει την κίνηση. Παίρνουμε όσους θα πήγαιναν με το αεροπλάνο. Γένοβα-Σαρδηνία είναι μια εξί ώρες. Γιατί να πάω με το αεροπλάνο;...»

O ALDO GRIMALDI ΔΕΝ ΠΡΟΤΙΘΕΤΑΙ ΝΑ ΒΟΥΛΙΑΞΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ

Το πλοίο παίρνει λοιπόν το αίμα του πίσω και ανταγωνίζεται το αεροπλάνο που, στα μέσα του περασμένου αιώνα, το εξοστράκισε στις μικρινές αποστάσεις. Η ποιότητα και η ταχύτητα ανοίγουν νέες προοπτικές που δεν φοβούνται ανταγωνισμούς και υπερχωρητικότητες.

Ας μην ξεχνάμε ότι ξεκίνησε από την εταιρεία του θείου του Achille Lauro. Πήρε πρώτα το δίπλωμα πλοιοάρχου και μετά πτυχίο οικονομικών και ναυτιλιακών σπουδών στο Πανεπιστήμιο της Νάπολης.

Η πολύχρονη εμπειρία -το αλάτι στις φλέβες- οδηγεί σε αισιόδοξα συμπεράσματα και προοπτικές. Και ο Aldo Grimaldi δεν προτιμάται, προς το παρόν τουλάχιστον, να βουλιάξει το πλοίο μας by cannonati...

“Ποιος είναι ο ιδανικός συνδυασμός; Η σωστή γραμμή με το σωστό πλοίο. Nave justa e linea justa!”

πάρχουν και οι αντίπαλοι. Θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί ο λόγος και στους αντιπάλους και να γίνει διάλογος, ένας γόνιμος διάλογος χωρίς βίαιες διαδηλώσεις και καταστροφές...

GRANDI NAVI VELOCI – ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΓΡΗΓΟΡΑ ΠΛΟΙΑ...

Τα βαπόρια του Ομίλου Grimaldi (Ro/Ro, μεταφορές containers, μικτής μεταφοράς αυτοκινητών ΙΧ, φορτηγών και containers, αυτοκινητάδικα και πολυτελή ΕΓ/ΟΓ) οργάνων όλη τη Μεσόγειο και τους ωκεανούς μέχρι την Αργεντινή και τις ακτές της Δυτικής Αφρικής. Τα μεγάλα κίτρινα καθαρόαιμα Ro/Ro με το Grimaldi Lines στα πλευρά τους, τα έχουμε συναντήσει πολλές φορές στα νερά μας.

Όσο για τα Grandi Navi Veloci –τα Μεγάλα Γρηγόρα Πλοία, όπως είναι η επωνυμία της εταιρείας με τα έξι cruise ferries που συνδέουν τη Γένοβα και το Λιβόρνο της Ιταλίας με τη Σαρδηνία, τη Σικελία και την Ισπανία- τα γνωρίσαμε στον «Ε» Ιουλίου 1999, στην παρουσίαση του τελευταίου νεότευκτου, του EXCELSIOR. EXCELSIOR του 1999, EXCELLENT του 1998, FANTASTIC του 1996, SPLENDID του 1994, MAJESTIC του 1993 και VICTORY του 1989 και ανακαινισμένο το 1999 είναι η δύναμη του στό-

λου της Grandi Navi Veloci που γράφουν στα πλευρά τους Grimaldi Lines. Τον Μάρτιο θα προστεθεί και το cruise ferry LA SUPERBA (50.000 gt, 29 κόμβοι, 3.000 επιβάτες, 1.000 αυτοκίνητα ΙΧ.) που κατασκευάζεται στο ναυπηγείο Nuonι Cantieri Aruanια, ενώ την άνοιξη του 2003 θα ακολουθήσει και η παράδοση του αδελφού του.

... ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ποιο λόγο είχε όμως η μεγάλη αυτή δύναμη που αναπτύχθηκε ραγδαία χάρη στην ενδοσυνδρομή αρχή, του Aldo Grimaldi, να συνεργαστεί με Έλληνες, τις Μινωικές Γραμμές, ανοίγοντάς τους τον δρόμο στις θάλασσες της Δυτικής Ιταλίας;

Η άποψη του Aldo Grimaldi θα συνοψιζόταν –αν μιλούσε αρχαία ελληνικά- στη φράση «Η ισχύς εν τη ενώσει».

Με μια ενεργητικότητα και λάμψη που θα ζήλευε η όποια χρυσή νεολαία, μας είπε:

«... Άποψή μου είναι ότι δεν πρέπει να δουλεύουμε μόνοι. Πρέπει να φτιάχνουμε συνεργασίες, να γινόμαστε όλο και μεγαλύτεροι, και ισχυρότεροι, αν θέλουμε να επιβιώσουμε. Είναι ανόητο να πολεμάμε. Γιατί ο πόλεμος φέρνει νεκρούς και φθορές. Οι Έλληνες εφοπλιστές κάνουν

“Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΤΡΕΧΕΙ ΜΕ 200 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΚΑΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΕ 50”