

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grendi pronta alla battaglia legale contro la proroga dei contributi pubblici a Tirrenia Cin

Nicola Capuzzo · Monday, May 18th, 2020

“La proroga di 12 mesi della convenzione a Tirrenia-Cin è insensata e devastante per gli equilibri economici dei trasporti verso la Sardegna”. E ancora: “La proroga, si legge nella bozza del DL, è motivata dal nuovo scenario venutosi a creare con l'emergenza-coronavirus. Si tratta però di una premessa concettualmente sbagliata. Se infatti il Governo avesse dovuto predisporre la gara alla naturale scadenza del contratto, ovvero a partire dal 18 luglio 2020, l'indagine preliminare di mercato alla nuova edizione del bando avrebbe avuto come dati di riferimento quelli del 2019 che, come noto, non sono stati impattati dal Coronavirus”.

A parlare è Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, che [in un'intervista a Port News](#) preannuncia battaglia legale e non risparmia critiche pubbliche all'operato di chi, Ministero dei trasporti e Invitalia, avrebbe dovuto nei mesi e negli anni scorsi lavorare per avere già pronto, nonostante l'emergenza Covid-19, il bando di gara per la continuità territoriale marittima con la Sardegna e la Sicilia. Invece, [come previsto dal Decreto Rilancio](#), Compagnia Italiana di Navigazione (controllata di Moby) potrà beneficiare di una proroga di questi contributi pubblici (ulteriori 72 milioni per il 2020 e il 2021) fino a dodici mesi dopo il termine dello stato di emergenza nazionale legato alla pandemia di Cronavirus. Stato che ad oggi scadrebbe il 31 luglio prossimo ma che non è escluso possa essere prorogata fino a gennaio 2021, con conseguente allungamento della durata massima della proroga della convenzione pubblica a Tirrenia-Cin fino a gennaio 2022.

L'amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi nell'intervista rincara la dose dicendo di non riuscire a capacitarsi del fatto che “il Governo continuò a sovvenzionare un operatore privato che ha servizi in concorrenza con altri privati, concedendogli una agevolazione significativa di 72 milioni di euro”. Poi aggiunge: “Si è deciso di sostenere un operatore che ha oggettive difficoltà economiche, come dimostra il fatto che non è riuscito a pagare le prime due rate della cosiddetta tranne differita del prezzo pattuito per la cessione di Tirrenia a Cin nel 2012”.

Infondata, secondo Musso, anche l'esigenza della continuità territoriale come motivazione per la proroga e proprio da qui emerge l'intenzione di dare battaglia: “Oggi i servizi essenziali di collegamento da e per le isole maggiori sono garantiti da una molteplicità di operatori privati, su tutte le tratte. Spero che la Commissione Europea intervenga. Altrimenti lo faremo noi: ci sono tutte le condizioni per eccepire l'illegittimità di un contributo che distorce chiaramente la

concorrenza". Il decreto Rilancia assoggetta in effetti la proroga dei contributi al via libera della Commissione Europea.

Il vertice di Grendi, a precisa richiesta di SHIPPING ITALY su quali saranno le azioni che la compagnia intende prendere, per il momento preferisce non aggiungere altro ma la sue parole lasciano pochi dubbi rispetto alla possibilità che il vettore concorrente di Tirrenia Cin intenda rivolgersi al Tar del Lazio o nuovamente all'Antitrust.

Nuovamente perché Grendi, insieme a Grimaldi Euromed, Lucianu e Trans-Isole, aveva dato il via al procedimento per abuso di posizione dominante sulle linee fra Italia continentale e Sardegna risultato alla fine con una condanna la cui sanzione, in attesa della sentenza d'appello del Consiglio di Stato, è ancora in attesa di ricalcolo da parte dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato.

Sempre nell'intervista a Port News l'armatore Antonio Musso ricorda infine lo sfortunato tempismo con cui la sua compagnia di navigazione ha noleggiato una seconda nave ro-ro (Severine), da affiancata alla Rosa dei Venti, per l'esercizio delle linee fra il porto di Marina di Carrara e la Sardegna. "Rispetto al 2019 abbiamo perso il 15% dei volumi movimentati via mare" afferma Musso, che poi rivela come da inizio aprile Grendi sia stata costretta "a interrompere la linea su Porto Torres e a tenere in piedi la tratta tra Marina di Carrara e Cagliari, dove abbiamo piazzato 4 corse in luogo delle tre dell'anno precedente".

Nonostante ciò l'impatto della pandemia sul business non è stato drammatico: "Il servizio door to door, da magazzino a magazzino, è stato impattato dalla crisi, ma in misura minore rispetto a quanto registrato sul fronte del traffico marittimo. Abbiamo compensato il calo grazie all'acquisizione di due importanti clienti" ha dichiarato sempre Musso. "La versatilità dell'azienda ci ha consentito di parare i colpi. Ora speriamo in qualche timido segnale di ripresa, sappiamo però che l'estate sarà dura".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 18th, 2020 at 10:41 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.