

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Con la Palermo – Cagliari Grimaldi ha ‘occupato’ quasi tutte le rotte in convenzione pubblica

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 6th, 2021

Il Gruppo Grimaldi di Napoli, 24 ore dopo [il primo annuncio dell'AdSP del Mar di Sicilia Occidentale](#), ha a sua volta confermato l'avvio da metà gennaio di un collegamento marittimo fra i porti di Palermo e Cagliari nell'ambito della linea ro-pax già attiva fra Salerno e il capoluogo sardo. Con questa new entry la società di navigazione aggiunge al proprio network un altro collegamento che finora rientrava tra quelli sovvenzionati dallo Stato con i contributi pubblici previsti dalla continuità territoriale marittima (72 milioni di euro ogni anno).

Non è un caso forse che l'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, utilizza queste parole per commentare l'avvio della nuova rotta: “La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine”. Non è un mistero che l'ex presidente di Confitarma auspichi il ‘modello spagnolo’ per la continuità territoriale con l’assegnazione di risorse pubbliche direttamente all’utente del servizio di trasporto (passeggero o camion).

Attualmente il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona e altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno – Olbia e Civitavecchia – Olbia, più altri servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il resto dei servizi da e per l’isola è garantito da Grandi Navi Veloci, Grendi Trasporti Marittimi, Moby / Cin e in estate Corsica Sardinia Ferries.

A fine 2019, parlando di rotte in convenzione e continuità territoriale marittima, Grimaldi aveva individuato (oltre ai collegamenti per le isole Tremiti) solo tre rotte come meritevoli di contributi pubblici perché altrimenti in regime di libero mercato avrebbero abortito: la Genova – Porto Torres, la Civitavecchia – Olbia e la Napoli – Cagliari. Nel corso degli ultimi 15 mesi, però, Grimaldi Group ha successivamente optato per servire (senza sostegno pubblico ovviamente) due di quei collegamenti, sia evidentemente per ragioni di convenienza commerciale, sia forse per dimostrare al Ministero dei trasporti che non serve destinare contributi pubblici a quelle linee.

L’attuale convenzione con Compagnia Italiana di Navigazione (Gruppo Moby) scadrà il prossimo 28 febbraio e per ora si sa ufficialmente che le linee (merci e passeggeri) Genova – Olbia e Napoli

– Palermo , oltre a quelle (solo merci) Ravenna – Catania e Livorno – Cagliari non verranno più sovvenzionate e passeranno alla libera iniziativa economica. Ancora in attesa di una decisione da parte del Ministero dei trasporti, nonostante come detto manchi meno di due mesi al termine dell’attuale convenzione pubblica con Cin, rimarrebbero dunque le linee ro-pax Cagliari – Palermo (servita ora da Grimaldi), Napoli – Cagliari (anch’essa servita dalla shipping company partenopea dal porto di Salerno), Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Genova – Porto Torres e Civitavecchia – Olbia (anche su quest’ultima Grimaldi è presente con navi ro-pax e lo sarà anche Gnv dalla prossima estate).

Nella partita a risiko dei contributi pubblici in vista del nuovo bando per la continuità territoriale marittima Grimaldi Group prosegue con la propria strategia di occupare più territori possibili.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 6th, 2021 at 5:30 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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