

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi chiede al Mit di liberalizzare più linee con la Sardegna e minaccia azioni legali

Nicola Capuzzo · Friday, January 15th, 2021

Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi di Napoli, è intervenuto sul tema della continuità marittima a pochi giorni dal bando delle nuove gare per assegnare i contributi pubblici per le tratte che non verranno lasciate al libero mercato. Fonti vicine al Ministero dei trasporti hanno fatto sapere infatti a SHIPPING ITALY che la proroga dei contributi a Tirrenia fino al 28 febbraio già da dicembre ha ricevuto l'ok di Bruxelles e che ora, dopo l'approvazione della procedura anche da parte dell'authority dei trasporti, “è questione di giorni” per le nuove gare.

In una [video intervista con il Messaggero Marittimo](#), l'esperto armatore partenopeo si è detto soddisfatto per la scelta presa dal Ministero dei trasporti di interrompere l'erogazione di contributi pubblici su quattro linee, “ma – ha aggiunto – si può fare di più”. Per ora è stato deciso dal Governo che i collegamenti Genova – Olbia, Napoli – Palermo, Ravenna – Catania e Livorno – Cagliari torneranno al libero mercato, mentre saranno ancora sovvenzionate le tratte Napoli – Cagliari, Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Civitavecchia – Olbia e Cagliari – Palermo.

Proprio a proposito di quest'ultima linea fra Sicilia e Sardegna (da pochi giorni servita anche da Grimaldi senza contributi pubblici), il numero uno di Grimaldi Group dice: “Noi ora operiamo tra Palermo e Cagliari con una nave che si chiama Venezia, moderna, costruita in Italia, molto efficiente e non chiediamo soldi. Questa linea, secondo quanto si legge sui giornali, verrà ancora sovvenzionata pur essendo là impiegata (da Tirrenia, ndr) in passato una nave greca, costruita in Giappone e parzialmente con equipaggio greci (Ariadne, ndr) e oggi a sostituzione di quella c'è una nave di 42 anni e comprata all'estero (Moby Corse, ndr) che opera in quel servizio in concorrenza con la mia. Mi deve dire una ragione al mondo per cui quella nave deve ricevere i soldi (dallo Stato, ndr) e la mia deve operare in regime di concorrenza”.

Grimaldi, il quale va detto opera anch'egli in taluni casi navi costruite o acquistate all'estero (mediamente più moderno), con equipaggi anche comunitario, a questo punto aggiunge: “Si rischia che io dovrò fare causa allo Stato perché alimentano una concorrenza sleale. Non si può chiamare in altra maniera”.

Detto ciò l'amministratore delegato di Grimaldi Group fa comunque un plauso alla ministra De Micheli per la scelta di interrompere l'erogazione di contributi pubblici su quattro linee. “È un

qualcosa che è stato finalmente fatto ma andava fatto ma andava fatto molti anni fa. Il mercato non è fallito grazie a Grimaldi. Il motivo per cui il Ministero ha potuto fare questa scelta è perché esiste Grimaldi. Se Grimaldi non avesse fatto il servizio senza sussidi si sarebbe continuato a dare soldi a un armatore che operava in monopolio. Siamo la motivazione per cui la ministra ha potuto fare questo decreto di liberalizzazione”.

Infine l'auspicio dell'armatore “è che lo faccia anche per altre linee”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, January 15th, 2021 at 8:00 pm 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.