

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“La Sicilia rischia un monopolio di Grimaldi per i trasporti ro-ro via mare”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 28th, 2021

La vicenda delle misure di stimolo all’intermodalità marittima (Marebonus) che rischiano di rimanere ‘bloccate’ nelle casse di Tirrenia Cin (o del Ministero dei trasporti) e non finire nelle casse delle società di autotrasporto pone un tema anche di concorrenza e di competitività della logistica merci e quindi del sistema produttivo siciliano.

Alessandro Peron, segretario generale di Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali), lo spiega così a SHIPPING ITALY: “Il fatto che oggi gli autotrasportatori rischino di non ricevere da Tirrenia i contributi previsti dal Marebonus induce chiaramente le aziende a spedire i semirimorchi via mare sull’unica alternativa marittima possibile da e per la Sicilia, vale a dire le linee Grimaldi”.

Peron tiene a sottolineare la serietà e le capacità di Grimaldi Euromed ma è evidente, e lo rilevano anche altre sigle dell’autotrasporto, che il mercato di questi servizi rischia di essere quasi totalmente in mano a un unico operatore e un campanello d’allarme su un ipotetico rischio di monopolio si accende.

“Si realizzerebbe – aggiunge ancora Peron – una singolare concentrazione dell’offerta di trasporto marittimo per i semirimorchi che dovrebbe accendere l’attenzione anche del mondo industriale dell’isola, soprattutto sugli aspetti connessi al costo del servizio. Il fatto che Grandi Navi Veloce abbia da poco potenziato i collegamenti fra Sicilia e Malta non tranquillizza più di tanto perché si parla di traffico ‘accompagnato’ dunque due settori d’attività differenti fra loro”. L’altro player esistente è Cartour (gruppo Caronte & Tourist) che garantisce un collegamento marittimo regolare fra Messina e Salerno con una nave.

In ballo, insomma, può esserci la maggiore o minore competitività della produzione siciliana che dai costi della logistica e del trasporto via mare in parte dipende.

Il Gruppo Grimaldi, va detto, invoca condizioni di concorrenza e libero mercato in tutti gli ambiti in cui opera, per cui dovrebbe aspettarsi che il posto eventualmente lasciato da uno o più competitor possa essere riempito da altri, ma sta di fatto che oggi, collegando la Sicilia alla Sardegna, all’Italia continentale e a Malta dai porti di Palermo e Catania, il gruppo partenopeo controlla indubbiamente una quota di mercato significativa. Motivo per cui il Gruppo Moby,

tramite Tirrenia Cin, aveva negli ultimi anni provato a entrare su questo mercato cercando di rosicchiare traffico con le linee Livorno – Catania – Malta e Catania – Napoli (quest’ultima chiusa nel 2020).

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 28th, 2021 at 3:46 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#)

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