

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi: “Gare per la continuità marittima fatte male e lo Stato deve recuperare i 180 mln di Tirrenia”

Nicola Capuzzo · Saturday, March 13th, 2021

Continuità marittima, clausole sociali e gare fatte male, Tirrenia, concorrenza, nuovi progetti di navi e prossimi investimenti.

C'è tutto questo nell'intervista che **Emanuele Grimaldi**, amministratore delegato insieme al fratello Gianluca di **Grimaldi Group**, ha rilasciato a SHIPPING ITALY per confermare in primis che effettivamente la sua azienda si è resa disponibile a rilevare asset di **Tirrenia**. “Abbiamo scritto più di una lettera al Ministero dei trasporti e al Ministero dello sviluppo economico per dire che siamo disponibili a prendere asset navali e se necessario a garantire la continuità territoriale marittima. **Il Ministero competente avrebbe dovuto e dovrebbe risolvere per inadempienza il contratto con Compagnia Italiana di Navigazione**” sono state le parole d'esordio di Grimaldi.

Più precisamente la sua idea di liquidazione dell'ex flotta pubblica deriva dal fatto che Moby non ha pagato i 180 milioni di euro di rate differite ma dovute a Tirrenia in Amministrazione Straordinaria per il saldo del prezzo relativo all'acquisto dell'ex compagnia di navigazione pubblica avvenuto ormai otto anni fa. “**Lo Stato ha il dovere di recuperare quei 180 milioni**” e Grimaldi un'idea sul come dovrebbe procedere la ha ben chiara in mente: “In primis dovrebbe risolvere per inadempienza il contratto per la convenzione pubblica, poi dovrebbe mettere in vendita le navi (magari cedendole a coppie in base alle linee sulle quali sono impiegate) inserendo la clausola sociale e così potrebbe riscuotere il proprio credito. Altrimenti si rischia un danno erariale”.

La questione della **clausola sociale** non è secondaria perché il numero uno di Grimaldi Group contesta diversi aspetti dei bandi appena avviati per la prossima continuità territoriale marittima. “La gara per le linee con la clausola sociale non è giustificata, la garanzia sull'occupazione si mette quando si cede una nave con il relativo personale semmai” contesta l'armatore partenopeo. Che poi aggiunge: “Nonostante ci sia stato molto tempo per prepararle, **quelle gare non sono state fatte bene**. Sono sbagliate. Le hanno scritte in fretta e senza seguire le linee guida delle leggi antitrust ed europee. Molte clausole non reggono dal punto di vista legale e hanno i presupposti per essere impugnate”.

Una fra tutte, secondo Grimaldi, quella per cui il tribunale di Milano e i commissari giudiziali di Cin e Moby potrebbero autorizzare la società a partecipare alle gare: “Come possono stabilire se le

società nei prossimi anni saranno in grado di operare sul mercato?”. In ogni caso il gruppo armatoriale partenopeo risponderà presente: **“Abbiamo interesse e parteciperemo a tutti i bandi anche se riteniamo che certe linee non avrebbero bisogno di sovvenzioni pubbliche. Stiamo mettendo in evidenza alcuni aspetti e presenteremo molte osservazioni al Ministero. Nell’interesse del Paese e della Sardegna. Fino ad oggi invece è stato consentito di fare una concorrenza sleale a una società come la nostra che operava in libero mercato e senza contributi pubblici”**.

La gara su cui concentra maggiori critiche è quella per la **linea Civitavecchia – Olbia** sostenendo come non sia concretamente fattibile che “chi assolve il collegamento d’inverno possa poi beneficiare di un monopolio (o oligopolio, *ndr*) nella stagione estiva. In alta stagione di vogliono 5 o 6 navi perché la domanda in estate è un multiplo mostruoso rispetto all’inverno. Il rischio è quello di avere prezzi troppo elevati da giugno a settembre su quella tratta e nemmeno la Regione Sardegna vuole correre questo rischio” ha aggiunto.

Menzionando poi quelle che ritiene altre irregolarità della convenzione pubblica per la continuità territoriale marittima appena scaduta, come la cessione della nave riserva (il traghetto Aurelia) poi non sostituito piuttosto che altre “regole cambiate in corso d’opera”, Grimaldi ha affrontato anche il tema della linea merci Ravenna – Catania dicendo: **“Se qualcuno vuole entrare in quel mercato venga, il posto nel porto di Ravenna e a Catania c’è, il mercato è libero**. La verità è che chi c’era prima (Tirrenia Cin, *ndr*) ha fallito nonostante ricevesse 13 milioni di euro all’anno di contributi per quel collegamento”. Con la consueta sicurezza ha precisato inoltre che “la concorrenza non ci ha mai spaventato. Anzi, un monopolio di fatto è costoso perché bisogna saper operare in maniera perfetta per soddisfare la domanda dei clienti e garantire un prezzo basso. Questo si può fare solo sfruttando economie di scala e dando valore”.

Riguardo alla possibilità di intervenire in ristrutturazioni aperte come quella di Naviera Armas e Trasmediterranea in Spagna l’a.d. di Grimaldi Group si è limitato a dire: **“Ci sono 20/30 aziende in Europa a cui guardiamo**, sia nel Mediterraneo che fuori. Stiamo studiando dei dossier ma non sono solo sul trasporto marittimo, bensì riguardano anche progetti nei porti e nella logistica. Recentemente abbiamo parlato anche con quelli di Amazon”.

Il 2020 della shipping company chiuderà con un calo del fatturato di 300/400 milioni rispetto agli oltre 3 miliardi del 2019 “perché il trasporto passeggeri e l’automotive hanno sofferto”. **Il risultato netto, comunque, “sarà certamente positivo**, attorno ai 200 milioni”. L’azienda oggi ha una flotta di 120 navi, più un’altra ventina sono in costruzione. Dopo l’ultimo ordine per 6 con-ro lo sguardo è già rivolto ai prossimi progetti “per i quali sono al lavoro i nostri ingegneri, architetti e studi di progettazione. Stiamo lavorando alle nuove navi car carrier di sesta generazione e abbiamo un progetto per nuove supernavi ro-pax. Dopo la progettazione ci vorranno alcuni mesi per fare le gare con i cantieri navali per cui stimo che i **prossimi ordini potrebbero arrivare non prima di inizio 2022”**.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, March 13th, 2021 at 7:40 pm and is filed under [Interviste](#), [Navi](#), [Porti](#)

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

pings are currently closed.