

Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Come è cambiato il mercato dei traghetti in Italia negli ultimi 12 mesi

Nicola Capuzzo · Thursday, July 1st, 2021

Questo articolo fa parte dei contenuti pubblicati nell'inserto "Traghetti e crociere – Edizione 2021" di SHIPPING ITALY – CLICCA E LEGGI gratuitamente



Negli ultimi 12 mesi il comparto del trasporto marittimo di passeggeri in Italia è cambiato in maniera significativa per effetto di diversi fattori tra cui l'emergenza pandemica di Covid-19, il rinnovo della continuità territoriale marittima (tuttora in corso), i bandi di gara per l'offerta di navi da destinare all'alloggio dei migranti in quarantena, alcune acquisizioni rilevanti e altri significativi investimenti nel rinnovo del naviglio.

La pandemia di coronavirus ha dimezzato i ricavi del 2020 anche se il periodo estivo ha permesso comunque di limitare i danni; a subire gli effetti maggiori sono state le compagnie attive sulle rotte di corto cabotaggio mentre le linee verso le isole maggiori (Sardegna in particolare) hanno fatto il pieno durante l'alta stagione anche se la capacità passeggeri era stata dimezzata. [Le statistiche di Assoport](#) dicono che l'anno scorso, **per ciò che riguarda il settore traghetti, i passeggeri movimentati sono stati 9.590.071, vale a dire un -46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri 'locali', pari a un decremento del -49%.** Insomma un mercato dimezzato sia in termini di capacità di trasporto sulle navi che di ricavi per i biglietti relativi ai passeggeri. Meglio è andato chiaramente chi poteva contare anche sul trasporto merci ro-ro che ha subito solo una lieve flessione contenuta.

Il 2021 si preannuncia un'altra annata simile a meno che il Governo non si convinca ad allentare le restrizioni imposta sulla limitazione al 50% della capacità passeggeri sulle navi. Assarmatori e Ancim (l'associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori) [hanno già lanciato un appello al Governo](#) e sono in attesa di una risposta nella speranza che una risposta positiva arrivi prima di luglio.

Per ciò che riguarda linee e player di mercato **non è cambiato quasi nulla sul versante Adriatico** dove, fatto salvo qualche cambio di nave, i collegamenti, le frequenze e i porti scalati sono rimasti pressoché identici. Da segnalare ad esempio il ritiro di Tirrenia Cin dalla rotta ro-ro cargo fra Ravenna, Brindisi e Catania ora dominata da Grimaldi, così come il fatto che d'ora in poi l'esercizio della linea marittima in convenzione fra Termoli e le isole Tremiti sarà garantita da Navigazione Libera del Golfo.

Le difficoltà finanziarie (con conseguente domanda di concordato in continuità) per Compagnia Italiana di Navigazione e per Moby, unite al fatto che l'assegnazione dei contributi pubblici per la **continuità territoriale marittima** è giunta a scadenza (in teoria a metà luglio del 2020 ma di fatto fino a quando tutte le nuove gare non saranno aggiudicate), hanno innescato **alcuni cambiamenti significativi sul mercato in particolare nel mar Tirreno**. A rinforzare la rispettiva presenza sul mercato sono stati in particolare Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed.

[Secondo quanto stabilito dall'ex Ministero dei Trasporti](#) (oggi Ministero della Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) sono tornati al libero al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo mentre per la tratta Civitavecchia-Olbia è stata sperimentata con successo una procedura che impone obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori interessati. Ad essersi fatti avanti sono in tre: Tirrenia Cin, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed che potranno condividere le perdite della bassa stagione invernale e spartirsi i ricavi di quella estiva.

Per il resto sono state finora aggiudicate solo la rotta Napoli Cagliari – Palermo a Grimaldi Euromed e la Termoli – isole Tremiti a Navigazione Libera del Golfo. Le altre gare sono andate deserte mentre per la Genova-Porto Torres (impugnata al Tar del Lazio da Grimaldi) gli unici due pretendenti (Gnv e Cin) sono stati esclusi. L'imminente periodo estivo concede alcuni mesi di tempo al Governo per rifare le gare necessarie prima della bassa stagione invernale mentre per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari il dicastero dei trasporti ha avviato una procedura negoziata per individuare un operatore in grado di offrire il servizio dal 1 luglio al 31 dicembre 2021 [con la garanzia che il rischio d'impresa sarà a carico dello Stato](#).

Con lo scadere della precedente convenzione per la continuità territoriale marittima Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia), anche a causa della ristrutturazione finanziaria dell'intero gruppo Moby e la necessità di limitare perdite e costi, ha interrotto l'anno scorso la linea Catania–Napoli e più recentemente la Ravenna–Brindisi–Catania, così come la linea ro-ro merci Genova–Livorno–Catania–Malta. Pochi giorni fa, però **lo stesso gruppo ha reso** noto che senza contributi pubblici opererà tutto l'anno la Genova–Porto Torres, la Civitavecchia–Olbia (quest'ultima, come detto, insieme ad altre due compagnie), le linee solo cargo Genova–Olbia, Napoli–Cagliari e Livorno–Olbia–Cagliari.

Per Grandi Navi Veloci, oltre ad aver fatto il pieno di appalti pubblici per la fornitura di traghetti destinati ad accogliere i migranti da trattenere in quarantena e aver potenziato la flotta con l'arrivo di diverse navi (Gnv Bridge, Gnv Sealand, Gnv Aries e Gnv Antares più alcune altre con noleggi di breve termine), **la notizia dell'anno è lo sbarco alle isole Baleari** perché dal prossimo mese di luglio la società genovese opererà con due traghetti linee regolari fra Barcellona, Valencia, Ibiza e Palma di Maiorca. Gnv ha previsto partenze tutti i giorni da e per i porti di Barcellona e Valencia per Palma di Maiorca e Ibiza, oltre al collegamento diretto tra Palma di Maiorca e Ibiza.

Focus sulla Spagna e sulle isole Baleari anche per Grimaldi Group che ha messo a segno un'importante acquisizione inseguita per molto tempo. Lo scorso aprile la società di traghetti partenopea ha infatti comunicato la **firma con Armas Trasmediterránea Group di un Memorandum of Understanding per la vendita di alcuni asset e diritti di proprietà del gruppo spagnolo**. L'accordo prevede l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi di cinque navi ro/pax nonché di due terminal nei porti di Valencia e Barcellona, oltre a uffici e magazzini ubicati nelle isole di Maiorca, Minorca e Ibiza. Destinate a entrare a far parte della flotta Grimaldi, tramite la nuova società Grimaldi Tramed Logística Espana, sono le navi Ciudad de Palma (anno di costruzione 2007), Ciudad de Granada (2001), Ciudad de Mahón (2000), Volcán del Teide (2010) e Volcán de Tijarafe (2007), tutte impiegate da Armas Trasmediterránea Group su vari collegamenti all'interno della Spagna.

L'accordo tra le parti prevede, inoltre, l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi dei diritti per operare tra la Spagna Continentale e le Isole Baleari per il trasporto di merci e passeggeri sulle rotte marittime Barcellona – Mahon (Minorca), Barcellona – Palma de Mallorca, Barcellona – Ibiza, Valencia – Mahon, Valencia – Palma de Mallorca e Valencia – Ibiza.

Grazie a questa acquisizione il Gruppo Grimaldi incrementa la propria presenza sul mercato del trasporto passeggeri, nel mercato spagnolo e consolida il proprio market share nel Mediterraneo.

Particolarmente degno di nota è infine il fatto che **aumenta la concorrenza nel trasporto passeggeri fra Malta e la Sicilia**. La stagione estiva 2021 vedrà infatti un significativo aumento delle linee e della concorrenza per il trasporto marittimo di carichi rotabili e passeggeri fra Malta e la Sicilia con traghetti veloci. La nuova compagnia di navigazione Ponte Ferries Ltd che ha da

poco acquistato il catamarano Bonanza Express ribattezzato Hsc Artemis ha annunciato l'avvio di un nuovo collegamento con il porto di Augusta mentre l'altro player, Virtu Ferries, il raddoppio dei suoi collegamenti.

Oltre alla linea ormai consolidata fra Malta e Pozzallo servita dal 1988, quest'ultima compagnia [inaugurerà una seconda rotta fra i porti di Catania e Malta](#). Su questo nuovo collegamento sarà impiegato il catamarano Jean De La Valette che andrà ad aggiungersi Saint John Paul II attivo fra Pozzallo e Malta.

Con una capacità di 800 passeggeri e un garage per 156 veicoli o 60 veicoli e 20 rimorchi, il Jean De La Valette sarà il secondo catamarano ro-pax più grande ad alta velocità in servizio nel Mediterraneo, secondo solo al Saint John Paul II.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 1st, 2021 at 11:47 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Senza categoria](#)

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