

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Grimaldi e la continuità marittima: “Nei bandi efficienza non considerata e privati da coinvolgere”

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 25th, 2021

Il Gruppo Grimaldi di Napoli, attraverso un editoriale pubblicato sull'*house organ* trimestrale Grimaldi News, è tornato a parlare della continuità marittima con le isole maggiori in Italia (Sardegna e Sicilia) sottolineando in particolare quello che ancora non funziona nella redazione dei bandi per l'assegnazione delle risorse. Denaro pubblico che, secondo la compagnia di navigazione partenopea, andrebbe spesso destinato ad altre finalità o che in ogni caso dovrebbe essere assegnato direttamente all'utilizzatore finale del servizio. In estrema sintesi Grimaldi auspica due cose: un maggiore coinvolgimento (preventivo) dei vettori privati nella redazione dei bandi di gara e la maggiore considerazione di criteri di efficienza nella valutazione delle proposte di servizio.

“Il Gruppo Grimaldi ha lottato per anni contro l'insensata elargizione di denaro dei contribuenti a favore di vettori in perdita su rotte perfettamente operabili in assenza di contributi” è l'incipit dell'editoriale. “Mentre le sovvenzioni per servizi non sostenibili possono essere giustificate in alcuni casi per garantire connessioni marittime indispensabili, su altre rotte i governi tendono a sperperare soldi sostenendo al tempo stesso operatori dalle prestazioni scadenti. Ciò accade da tempo sulle rotte tra l'Italia continentale e le sue isole maggiori, in particolare la Sardegna, per le quali per lungo tempo sono stati erogati sussidi per oltre 70 milioni di euro l'anno”.

Il gruppo armatoriale partenopeo, oltre a contestare pubblicamente negli anni questa situazione, “ha deciso di avviare servizi commerciali – senza un centesimo di finanziamento dei contribuenti – in concorrenza con vettori sovvenzionati che percorrevano le rotte tra la Sardegna e il Continente e tra Ravenna, Brindisi e Catania. Con questa impresa – si legge – siamo riusciti a conquistare rapidamente quote di mercato dei nostri concorrenti”.

Nel nuovo quadro dei sussidi per i servizi insulari sono stati ridotti gli importi offerti, “generando un risparmio annuo di 45 milioni di euro per lo Stato”. Oggi i servizi Napoli – Palermo, Ravenna – Brindisi – Catania, Livorno – Cagliari e Genova – Olbia sono operati senza sovvenzioni pubbliche.

“Ancora una volta, vale la pena sottolineare che non siamo contrari per principio a tutti i sussidi” prosegue l'editoriale. “In passato abbiamo sostenuto iniziative come il programma Ecobonus, che ha sovvenzionato direttamente gli utenti del servizio – in questo caso gli autotrasportatori – piuttosto che i fornitori di servizi, i vettori. Tali schemi sono più trasparenti in quanto premiano i vettori più efficienti piuttosto che sostenere società che altrimenti fallirebbero. Se i governi

nazionali sono determinati a continuare con schemi di sussidi diretti, così sia. Sarebbe comunque opportuno coinvolgere gli operatori marittimi nella redazione dei bandi pubblici, andando così incontro alle reali esigenze del mercato”.

Secondo Grimaldi Group rimangono molte cose da migliorare nella predisposizione dei bandi, dei relativi servizi e nell’assegnazione delle risorse: “Ancora oggi, infatti, alcune prescrizioni delle gare pubbliche riguardanti la frequenza del servizio, l’età e le caratteristiche delle navi impiegate, nonché la velocità del servizio, sono spesso in contraddizione con l’urgente necessità di ridurre le emissioni di CO2 e raggiungere una piena sostenibilità ambientale”.

A titolo esemplificativo l’azienda parla del suo servizio tra Napoli, Cagliari e Palermo per il quale continuano a dialogare con le istituzioni nazionali “al fine di poter percorrere la tratta in condizioni migliori per l’ambiente. Il contratto attualmente vigente, redatto prima della diffusione del cosiddetto ‘slow steaming’, prevede un’alta velocità su questa rotta. Riteniamo che si potrebbe operare lo stesso servizio, senza ripercussioni sulla qualità, a velocità inferiori, che consentirebbero alle navi di consumare meno carburante. Tale cambiamento avrebbe un impatto positivo sia sui costi associati al carburante sia, cosa ancora più importante, sulle emissioni di CO2 prodotte sulla rotta”.

Grimaldi ricorda che lo slow steaming, ossia la pratica di ridurre la velocità delle navi, è una delle misure a breve termine che molti operatori hanno implementato per ridurre le proprie emissioni di gas serra (oltre che per contenere i costi) in attesa che venga impiegata la prossima generazione di combustibili più puliti. “Alla luce della più che giustificata enfasi sulla regolamentazione ambientale, avrebbe senso che le autorità includessero in futuro criteri di efficienza nelle gare pubbliche” è il pensiero della compagnia di traghetti di Napoli.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, August 25th, 2021 at 3:20 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.