

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grandi Navi Veloci prepara una nuova linea fra Genova e Catania

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 21st, 2022

Al quartier generale genovese della compagnia armatoriale bocche cucitissime, ma diverse fonti hanno confermato a SHIPPING ITALY che Grandi Navi Veloci starebbe attivamente lavorando all'avvio di una nuova linea ro-ro fra Genova e la Sicilia orientale.

L'intenzione sarebbe quella di un collegamento marittimo ad alta frequenza, con l'impiego di due navi, e il porto prescelto sarebbe quello di Catania (in modo da servire nei mesi estivi anche il traffico passeggeri), rimasto due anni fa orfano della analoga linea operata da Cin Tirrenia, che non era però riuscita a intaccare il predominio sulla rotta di Grimaldi abbastanza da garantire la sostenibilità economica del servizio.

Oltre ad avere le spalle più larghe della società del gruppo Moby, soprattutto sul mercato siciliano, Gnv potrà tuttavia contare su ulteriori atout. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale sembra orientata a spostare da Catania ad Augusta le merceologie prettamente mercantili, container in primis, proprio per far spazio ai ro-pax a Catania (preferita da Gnv ad Augusta, dove peraltro la disponibilità dell'unico approdo possibile è ancora in dubbio stante l'[incertezza](#) sulla ripresa dell'attività da parte di Ponte Ferries), sì che gli spazi per la società del gruppo Msc aumenterebbero rispetto a quelli a disposizione di Cin, offrendo la possibilità di effettuare 5-6 partenze a settimana.

Anche sul fronte genovese la compagnia guidata da Matteo Catani ha risolto nei giorni scorsi una carenza di aree, [ottenendo](#) un'autorizzazione a operare su 10mila metri quadrati del Terminal Rinfuse Genova. La cornice giuridica utilizzata, un'autorizzazione ex articolo 45bis del Codice della Navigazione a Gnv quale impresa autorizzata alle operazioni portuali sui rotabili, lascia pensare che a Gnv interessino anche gli accosti di Trge. La norma infatti riguarda l'affidamento da parte del concessionario a terzi di proprie attività, per cui l'utilizzo di trailer movimentati nell'ambito di un contratto fra Gnv e Stazioni Marittime (suo abituale terminal) finirebbe per configurare una sorta di subconcessione mascherata.

Diverso sarebbe se Trge sottoscrivesse un contratto per gestire traffico di Gnv, su cui la stessa Gnv, in veste di impresa portuale, a quel punto potrebbe legittimamente operare. Utilizzando naturalmente gli accosti del terminalista (partecipato per giunta da Msc). Cosa che peraltro risolverebbe un problema anche a Trge, che ad oggi non ha movimentato nemmeno un metro

lineare rispetto ai 200mila promessi un anno fa [presentando all'Autorità di Sistema Portuale il piano di impresa](#) in sede di rinnovo della concessione.

Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY, Gnv punterebbe a operare traffico accompagnato e di autovetture e solo in misura residuale traffico non accompagnato, ipotizzando anche una triangolazione su Napoli e un avvio dei servizi a marzo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 21st, 2022 at 10:00 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.