

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tirrenia chiude la Livorno – Catania – Malta ma un altro player potrebbe entrare in competizione con Grimaldi

Nicola Capuzzo · Thursday, March 4th, 2021

Dopo aver interrotto un anno fa la Catania – Napoli e un paio di mesi fa la Ravenna – Brindisi – Catania, Tirrenia – Cin (Compagnia Italiana di Navigazione) ha chiuso da ieri anche la linea ro-ro merci che collegava i porti di Livorno, Catania e Malta. L’annuncio è arrivato da rappresentanti sindacali ed è stato confermato anche da fonti vicine al Gruppo Moby che spiegano come “le linee solo merci per la Sicilia sono state chiuse perché si è deciso di concentrare gli sforzi sul core business della Sardegna e sulla Napoli-Palermo. Qualora si verificassero condizioni di mercato di minore incertezza rispetto al momento Moby valuterà il da farsi”. Questa decisione rientra nel piano di razionalizzazione dei costi previsto dalla compagnia guidata da Achille Onorato in vista delle possibili soluzioni allo studio per ottenere dal tribunale di Milano l’approvazione del concordato preventivo. L’abbandono dello scalo etneo porta con sé ovviamente anche l’inattività della società terminalistica locale Cps Srl con conseguente messa in cassa integrazione del personale.

La notizia preoccupa molto anche il mondo dell’autotrasporto che si ritrova sempre più dipendente dalle linee garantite dal [Gruppo Grimaldi](#) dominatore del mercato siciliano soprattutto a Catania per il traffico ro-ro non accompagnato (con Cartour che offre servizi marittimi di linea da Messina) mentre a Palermo l’unico competitor è rappresentato da Grandi Navi Veloci (che a sua volta ha recentemente inaugurato un prolungamento verso Malta).

Non a caso da alcune settimane si rincorrono voci in banchina secondo cui lo spazio vuoto lasciato da Tirrenia a Catania potrebbe essere presto colmato da un player nuovo entrante. Potrebbe essere un soggetto italiano ma più probabilmente un gruppo armatoriale estero interessato a scommettere sull’Italia e la lista dei possibili pretendenti è lunga. Il mondo dell’autotrasporto, così come la politica e la finanza regionale, garantirebbero il proprio supporto all’iniziativa pur di scongiurare uno strapotere di Grimaldi che potrebbe tradursi in tariffe per il trasporto marittimo più care rispetto a uno scenario maggiormente concorrenziale. Fra i potenziali nuovi entranti si potrebbero menzionare i greci (Anek Lines e Attica da anni si scornano con le controllate di Grimaldi in Adriatico e nelle rotte domestiche greche), i danesi di Dfds (che in Italia già servono dalla Turchia sia il porto di Trieste che quello di Brindisi e collegano sempre la Turchia anche con Tolone nel sud della Francia). Ci sono poi diversi altri player sia nel mediterraneo che in Nord Europa il cui core business è il trasporto via mare di carichi rotabili.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 4th, 2021 at 3:50 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

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