

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il Tar del Lazio dà ragione al Mit: Tirrenia Cin sanzionata per mezzo milione di euro

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 2nd, 2020

Compagnia Italiana di Navigazione, la società parte del gruppo Onorato Armatori che ha rilevato Tirrenia e che opera le linee marittime in convenzione, dovrà pagare mezzo milione di euro di penalità imposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Lo ha stabilito il Tar del lazio bocciando il ricorso presentato dalla compagnia di navigazione controllata dalla famiglia Onorato.

Più precisamente si tratta di una sanzione amministrativa per violazioni di un Accordo allegato alla Convenzione pubblica per la continuità territoriale (stipulata dalle parti in data 18/7/2012) in riferimento all'inserimento di due corse aggiuntive, di cui una diurna, sulla linea Genova – Olbia nel periodo dal 1 giugno al 15 luglio 2018. La condotta di Tirrenia Cin è stata considerata dal dicastero un'inammissibile modifica unilaterale al contenuto della Convenzione e per questo sanzionata. Questo nonostante, va precisato, l'aumento delle corse non avesse comportato alcun onere aggiuntivo a carico dell'Erario.

Nella ricostruzione dei fatti la [sentenza pubblicata l'11 giugno dal tribunale amministrativo regionale](#) spiega che “l’Amministrazione sosteneva di aver invitato la ricorrente (Tirrenia Cin, *ndr*), con una nota del 13.11.2017, a sottoporre in via preventiva al Ministero ogni eventuale richiesta di variazione di assetto, al fine di poter consentire allo stesso Mit di svolgere efficacemente l’attività di vigilanza prevista dall’art. 10 della Convenzione, ma quest’ultima affermava che tale atto non le era mai stato notificato”. Al contrario “la ricorrente ha sostenuto di aver inviato diverse note informative al Ministero e nelle controdeduzioni rappresentava di essersi conformata a quanto disposto dall’art.10 della Convenzione, poiché era stata fornita preventivamente all’Amministrazione puntuale e formale comunicazione delle corse aggiuntive effettuate nel periodo in esame”.

Il ricorso di Compagnia Italiana di Navigazione è stato totalmente rigettato per varie ragioni. Nella sentenza i giudici spiegano che “il Ministero resistente ha appreso dai resoconti settimanali trasmessi dalle Capitanerie di Porto di Genova e di Olbia, relativi al periodo 1 giugno – 15 luglio 2018, che l’assetto della linea Genova – Olbia era stato mutato con l’aggiunta di ulteriori corse. Una condotta analoga tenuta in precedenza aveva determinato l’irrogazione di una penale con nota del 13.11.2017 nella quale era altresì contenuto l’invito in futuro a sottoporre in via preventiva a questa Amministrazione, per la valutazione di competenza, ogni eventuale richiesta di variazione di assetto come previsto dall’art. 3, comma 3, della Convenzione”.

Il primo motivo di ricorso “contestava una mancanza di tipicità nella condotta contestata alla ricorrente poiché la violazione riguarderebbe una previsione della Convenzione e non un provvedimento secondo quanto previsto dall’art. 13, comma 14, della Convenzione. La distinzione – spiegano i giudici – appare sottile in quanto i provvedimenti dell’autorità vigilante non possono che essere inerenti a prescrizioni contenute nella Convenzione, ma in ogni caso esaminando la nota del 13.11.2017 emerge che essa, non solo si limita a concludere il procedimento sanzionatorio iniziato con la contestazione e proseguito con le giustificazioni della società, ma rimarca nella nota finale anche per il futuro che ogni variazione di assetto deve essere oggetto di preventiva comunicazione”.

La sentenza del Tar Lazio dice che non risponde al vero neanche la seconda contestazione contenuta nel primo motivo e cioè l’esistenza di una preventiva comunicazione: “La nota del 13.11.2017 richiedeva una preventiva autorizzazione e non una mera comunicazione del programma operativo annuale e mensile”.

Oltre a ciò per applicare la norma sanzionatoria in esame non era necessario che vi fosse una reiterazione poiché la norma si limita a prevedere una sanzione in misura fissa senza previsione di un minimo e massimo edittale che va applicato ogni volta che si verifichi una violazione.

Venendo al secondo motivo l’ostacolo all’esercizio dell’attività di vigilanza è derivato dalla mancanza di una specifica richiesta di variazione dell’assetto dei collegamenti sulla linea in questione. “A tal proposito non ci si può nascondere dietro alla comunicazione del programma operativo annuale e mensile delle corse per affermare che la comunicazione è avvenuta. Si tratta, infatti, di una comunicazione di routine che non fa scattare la verifica se le corse segnalate siano corrispondenti a quelle previste dalla Convenzione. E infatti la contestazione ministeriale è scaturita dalle segnalazioni a posteriori delle Capitanerie di Porto sulle corse effettuate” si legge ancora nella sentenza. “Non è esatto poi affermare – prosegue – che l’Allegato A preveda un numero di corse minime perché se così fosse l’obbligo sarebbe solo di garantire questa soglia e per il resto la società sarebbe libera di aumentare le corse secondo scelte imprenditoriali. Ma allora non sarebbe necessaria la preventiva autorizzazione richiesta in ossequio all’art. 3, comma 3, della Convenzione. Inoltre, come rilevato dal Ministero, la piena autonomia da parte della Società nella scelta della programmazione del numero di corse da effettuare potrebbe condurre all’adozione di strategie volte a perseguire obiettivi di mercato che esulano dal concetto di servizio pubblico, con conseguente rischio di generare comportamenti lesivi della libera concorrenza”.

Anche la circostanza, infine, che non vi siano stati aggravi per l’Erario ma addirittura una vantaggi “non autorizza a una modifica senza previo accordo”.

Infondati sono stati ritenuti anche il terzo motivo di ricorso (Cin contestava la violazione dei criteri che presiedono all’interpretazione dei contratti contenute negli artt. 1362 e sgg. c.c.) e il quarto (la compagnia di traghetti lamentava, in via subordinata, la violazione del principio di proporzionalità poiché pur essendo la sanzione prevista fissata in modo non graduale, un’applicazione senza valutazione degli aspetti concreti e contraria al principio che deve presiedere l’applicazione di qualunque sanzione).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 2nd, 2020 at 11:45 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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