

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rinvii a giudizio per l'inchiesta 'Alto mare'. Caronte&Tourist preannuncia la linea difensiva

Nicola Capuzzo · Saturday, January 9th, 2021

Quattro rinvii a giudizio sono stati chiesti nell'ambito dell'inchiesta "Alto mare" che nel gennaio del 2020 culminò con il sequestro di tre traghetti della compagnia Caronte& Tourist Isole Minori spa, impiegate sulla rotta Trapani – Isole Egadi e su altre tratte, dopo l'aggiudicazione dell'appalto bandito dalla Regione Siciliana nel 2015. Si tratta delle navi Pace, Ulisse e Caronte che secondo l'accusa non consentivano l'accesso ai disabili.

I sostituti procuratori hanno chiesto al Gip il processo per l'imprenditore Sergio La Cava, amministratore della N.G.I. spa – incorporata nel 2017 dalla Caronte&Tourist Isole Minori spa, per Luigi Genghi, consigliere e amministratore della N.G.I. spa, per Edoardo Bonanno, a.d. di Caronte & Tourist Isole Minori spa, e per l'ingegnere Vincenzo Franzà, nella qualità di presidente di Caronte&Tourist Isole Minori spa. I reati ipotizzati sono truffa per il conseguimento di pubbliche erogazioni, falsità ideologica e frode nelle pubbliche forniture ai danni della Regione Siciliana.

L'indagine ha preso il via in seguito all'esposto dell'imprenditore Francesco Fontana, legale rappresentante della Traghetti delle Isole spa, società concorrente di Caronte&Tourist Isole Minori spa nella gara d'appalto per l'aggiudicazione del servizio di collegamento Trapani – isole Egadi. La vicenda ha avuto inizio nel 2015, quando la N.G.I. si era aggiudicato il lotto II (Trapani-Isole Egadi) del bando di gara dell'assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità, per il servizio di collegamento marittimo, per cinque anni, tra la Sicilia e le sue isole minori. Il valore del lotto era di circa 15.9 milioni di euro, con aggiudicazione, tramite un significativo ribasso, a 5.3 milioni di euro. Per partecipare e aggiudicarsi la gara ciascuno operatore aveva individuato una traghetto che doveva essere dotata di particolari caratteristiche strutturali, per consentire la navigazione in piena sicurezza anche alle persone a mobilità ridotta. Gli approfondimenti investigativi furono svolti dalla Guardia di Finanza, che accertò che il traghetto "Pace" aveva invece «gravi carenze tecniche e strutturali», e quindi a bordo non era «assolutamente possibile trasportare in sicurezza persone a mobilità ridotta».

Caronte & Tourist Isole Minori conferma l'assoluta fiducia nell'operato della magistratura, alla quale sottoporrà una serie di elementi – tecnici e giuridici – "chiaramente dimostrativi della insussistenza dei reati allo stato ipotizzati, e dimostrerà che in particolare non è mai esistito un qualsiasi pregiudizio per la sicurezza dei c.d. 'Passeggeri a Mobilità Ridotta' (PMR)'".

“I reati ipotizzati non riguardano in alcun modo profili di sicurezza per il trasporto di tali passeggeri – si legge in una nota – ma unicamente la non corrispondenza al bando di gara in ordine alla ritenuta (che tuttavia si dimostrerà insussistente) mancanza di alcuni accorgimenti atti a non discriminare i P.M.R. non deambulanti rispetto agli altri passeggeri”.

Secondo la compagnia la vicenda “va inquadrata esclusivamente in un ambito di interpretazione delle normative a tutela delle condizioni di accesso ai trasporti per tali soggetti, di fatto scarsamente intelligibili in modo univoco. A metà degli anni '90 furono infatti varate le prime leggi che dettavano prescrizioni per la costruzione di immobili e mezzi di trasporto che non precludessero la fruibilità di essi da parte dei PMR”.

Nella spiegazione poi si legge: “Solo nel 2004 l’Unione Europea emanò una specifica direttiva, recepita nella legislazione nazionale nel 2007, applicabile a tutte le navi di nuova costruzione. Per il naviglio esistente, invece, il legislatore dispose che le norme venissero applicate mediante adeguamenti da realizzare ‘per quanto economicamente ragionevole’, con ciò ascrivendo la questione a un versante antidiiscriminatorio del tutto distinto dalla sicurezza, di per sé esclusa da condizionamenti di carattere economico. Si dimostrerà, peraltro, come la questione riguardi tutto il naviglio esistente, non solo le navi di Caronte & Tourist Isole Minori, che aveva già avviato spontaneamente diversi miglioramenti operativi per il proprio naviglio e interventi di novazione organizzativa delle proprie procedure di interazione bordo/terra”.

In ogni caso, in ragione dell’incertezza sulla corretta applicazione della normativa in argomento, le modalità di verifica dell’idoneità al trasporto dei PMR sono state recentemente allineate a quelle adottate a livello europeo con una recentissima modifica normativa.

“Lo stesso Ente incaricato – conclude la nota della società – ha accertato l’idoneità al traposto dei PMR delle navi in questione (che – sia detto per inciso – nelle more sono state tutt’e tre dissequestrate e sono dunque operative). Solo nell’ambito di queste dinamiche si impenna dunque l’odierna azione giudiziaria”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

AGGIORNAMENTO:

Con Sentenza emessa il 25 maggio 2024 dal Giudice del Tribunale di Messina – Dottoressa Adriana Sciglio – l’imputato Vincenzo FRANZA è stata assolto con la formula assolutoria più ampia prevista dall’articolo 530 del c.p.p. (“*perché il fatto non sussiste*”), unitamente ai co-imputati Luigi GENGHI ed Edoardo BONANNO (all. 3 – Sentenza Tribunale di Messina).

This entry was posted on Saturday, January 9th, 2021 at 6:40 pm and is filed under [Navi](#), [Senza categoria](#)

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