

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I punti interrogativi posti dall'avviso del Mit per la linea in convenzione Civitavecchia – Olbia

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 26th, 2021

L'avviso per la manifestazione di interesse e richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla linea Civitavecchia – Olbia pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pone alcuni interrogativi che prossimamente dovranno probabilmente essere chiariti dallo stesso dicastero romano.

Una delle prime questioni che saltano all'occhio di [chi legge l'avviso](#) è quella che sembra una limitazione al libero esercizio della rotta nei mesi estivi. Nel documento si parla infatti di “procedura per la verifica dei presupposti per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati all'esecuzione del servizio pubblico di continuità territoriale marittima sulla linea Civitavecchia-Olbia nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre di ogni anno”. Sembrerebbe dunque che solo chi garantisce il servizio di trasporto passeggeri e merci durante la bassa stagione abbia la possibilità poi di operare lo stesso collegamento anche nei mesi estivi. Una previsione questa che, se confermata nell'interpretazione, porrebbe non pochi interrogativi in materia di libera concorrenza.

L'attuale convenzione pubblica per la continuità territoriale marittima in scadenza il prossimo 28 febbraio non pone questa condizione per le linee marittime sovvenzionate durante i mesi invernali, anche se va detto che l'avviso appena pubblicato riguarda obblighi di servizio pubblico orizzontali e quindi coinvolge più operatori (mentre finora c'era un unico soggetto sovvenzionato: Compagnia Italiana di Navigazione).

A proposito del gruppo Moby e della controllata Cin (Tirrenia) [i requisiti di partecipazione alla procedura](#) sembrerebbero escludere le due società controllate dalla famiglia Onorato (non altre però come ad esempio la Fratelli Onorato Armatori). Per l'ammissione alla procedura viene imposta infatti la “insussistenza delle cause di esclusione previste dall'articolo 80 del Codice dei Contratti riferibili direttamente all'operatore economico stesso in quanto persona giuridica o persona fisica”. L'articolo citato prevede l'esclusione dell'operatore economico nel caso “sia stato sottoposto a fallimento o si trovi in stato di liquidazione coatta o di concordato preventivo o sia in corso nei suoi confronti un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni, fermo restando quanto previsto dall'articolo 110 del presente codice e dall'articolo 186-bis del regio

decreto 16 marzo 1942, n. 267?. In ogni caso la partecipazione della ‘balena blu’ alla procedura dipenderebbe dai commissari giudiziali nominati dal Tribunale di Milano e ai quali spetta l’ultima parola sulla gestione non ordinaria sia di Moby che di Cin.

C’è poi un altro interrogativo che meriterà una risposta specifica ed è quello, sollevato dal sindacato Ugl Mare, dell’occupazione dei 1.500 lavoratori di Tirrenia Cin. “L’Avviso a manifestare interesse per mettere a gara la linea Civitavecchia Olbia, non garantisce la tenuta occupazionale dei lavoratori Tirrenia Cin, tantomeno la qualità del servizio” sostiene il sindacato. “Non una parola è stata spesa a favore dei lavoratori i quali vivono già l’incertezza lavorativa a causa del procedimento fallimentare che potrebbe coinvolgere la loro azienda. Il Ministro contribuisce in modo determinante a non far riposare sogni tranquilli i lavoratori. È paradossale che si mettano in discussione circa 1.500 ruoli occupazionali e il Ministro non abbia sentito l’esigenza di ascoltare i rappresentanti dei lavoratori prima di prendere una iniziativa tanto delicata e non applicare le doverose tutele per le tenute occupazionali, in un momento dove si sbandierano miliardi di euro, rilancio, sviluppo, specialmente per le aree deboli del nostro paese (e i marittimi per buona parte da lì vengono)”. In conclusione i sindacalisti dicono: “Rimaniamo basiti che si pensi ad un libero mercato ignorando le centinaia di lavoratori che ad oggi sono impiegati su rotte convenzionate e che hanno costruito la vita delle loro famiglie. Visto come il Ministero dei Trasporti tratta la materia marittima, rilanciamo la proposta di ripristinare Ministero del mare. Intanto rimaniamo in attesa degli sviluppi relativi alla crisi politica del nostro paese e successivamente metteremo in campo tutte le forme di tutele a favore dei lavoratori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 26th, 2021 at 9:45 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.