

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il possibile fallimento della procedura per la rotta Civitavecchia – Olbia e le conseguenze legali e occupazionali

Nicola Capuzzo · Saturday, January 30th, 2021

La procedura avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “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” secondo diversi addetti ai lavori attivi nel settore dei traghetti in Italia è destinata a non ottenere successo.

Per almeno due ordini di motivi. Il primo riguarda proprio l’impostazione del servizio pubblico per la continuità territoriale marittima con approccio orizzontale: in pratica il servizio estivo può essere fatto solo dalle compagnie di navigazione che accettano di fare anche il servizio durante la bassa stagione invernale. Il vincolo è dunque sulle tariffe invernali mentre sarebbe libera la fissazione delle tariffe estive che dovranno (secondo questo modello) andare a coprire parte dei costi del servizio invernale.

Un primo rilievo viene mosso alla frequenza del servizio richiesta dal bando: ogni 24 ore un viaggio di andata e uno di ritorno fra il Lazio e la Sardegna per ciascuna delle due navi ro-pax richieste. Secondo alcuni esperti interpellati da SHIPPING ITALY la linea sarebbe economicamente sostenibile in inverno solo con una nave che in 24 ore farebbe la spola fra Civitavecchia e Olbia con un viaggio di giorno e l’altro di notte. In bassa stagione i ricavi ottenibili sulla rotta con il trasporto di merci e persone sarebbero pari a circa 10 milioni di euro. “Troppo poco – dicono – per l’impiego di due navi”.

Al tempo stesso, però, due navi (anche ipotizzando quelle con maggiori capacità esistenti sul mercato) non sarebbero sufficienti a soddisfare la domanda di trasporto nell’alta stagione estiva, soprattutto nei mesi di luglio e agosto quando negli anni scorsi si sono visti almeno 4 (se non 5) traghetti impiegati da Moby, Cin e Grimaldi contemporaneamente su quel collegamento (dalla prossima estate ha già annunciato il suo arrivo sulla linea anche Gnv). I documenti che il Mit ha allegato all’avviso della procedura avviata mostrano chiaramente che nel 2019 sono state oltre 120mila le auto trasportate solo ad agosto, mentre i passeggeri nello stesso mese avevano superato le 400mila unità e le 200mila a luglio.

Un flusso di carichi rotabili e di persone troppo elevato per le sole due navi impiegate nei mesi invernali, per cui sarebbe necessario che gli armatori ‘in convenzione’ incrementassero il naviglio impiegato sulla linea. Un incremento di stazza necessario ma che escluderebbe le altre compagnie di traghetti ‘fuori convenzione’ (non operativi in inverno) e per questo alcuni avanzano timori sull’effettiva compatibilità di una procedura come questa con le norme antitrust.

Se effettivamente questa procedura con imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale non dovesse ottenere il risultato sperato dal Ministero dei trasporti i tempi per l’assegnazione dei nuovi contributi pubblici inevitabilmente si allungherebbero mentre il 28 febbraio è la scadenza fissata per il termine dell’attuale convenzione con Compagnia Italina di Navigazione (Tirrenia). Che cosa succederà dal 1 marzo? Senza sussidi il Gruppo Moby della famiglia Onorato interromperà (così come aveva minacciato di fare già a dicembre) l’esercizio delle linee in convenzione, molte delle quali sono garantite in regime di libro mercato da altri operatori (in particolare, ma non solo, il Gruppo Grimaldi). La continuità territoriale marittima sarebbe in qualche modo comunque garantita dagli altri player sul mercato ma al contempo si apirebbe un’emergenza occupazionale rilevante perché i molti marittimi imbarcati sulle navi di Tirrenia si ritroverebbero a terra senza occupazione. La soluzione più semplice per il dicastero di piazzale Porta Pia sarebbe quella di prorogare ancora di pochi mesi la convenzione pubblica con Cin ma contro questa ipotesi stanno già affilando le armi legali gli altri operatori (Grendi e Grimaldi in primis).

In tutto questo rimane poi da capire quale piano concordatario presenteranno Moby e Cin e quale sarà il giudizio dei creditori. La scadenza per la presentazione del piano è fissata a fine marzo.

Si prevedono acque molto agitate per i traghetti italiani nei mesi primaverili.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, January 30th, 2021 at 10:00 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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