

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Liberty Lines ottiene ragione in Lussemburgo per i servizi nello Stretto di Messina

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 19th, 2022

“I contratti di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile non possono essere conclusi senza che sia previamente esperita una procedura di gara”. È questo il passaggio chiave di una [sentenza](#) della Corte di Giustizia dell’Unione Europea destinata a ribaltare l’andamento processuale di un contenzioso fra Liberty Lines e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

All’avvicinarsi della scadenza, nel settembre 2018, del triennio durante il quale, a seguito di gara, la compagnia armatoriale della famiglia Morace aveva gestito (a fronte di una sovvenzione annua di circa 7 milioni di euro) il servizio di collegamento veloce fra Messina e Reggio Calabria (18 corse giornaliere tra le due sponde dello Stretto, operate con due aliscafi, oltre all’unità di riserva), il ministero, allora guidato da Danilo Toninelli (Governo Conte I), decise che non avrebbe né prorogato il contratto con Liberty né indetto una nuova gara. Il collegamento venne quindi inserito nella parte “servizi” del contratto di programma fra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana che disciplina l’organizzazione nazionale del servizio ferroviario.

L’escamotage giuridico con cui si formalizzò l’analogia con quanto previsto per i servizi di ferryboat prestati sullo Stretto da Rfi attraverso la partecipata Blueferries – rientranti nel contratto di servizio perché consistenti nel trasporto di carri ferroviari direttamente imbarcati e sbarcati attraverso binari – era un articolo di una manovrina primaverile del 2017, emendato ad hoc dal deputato messinese Vincenzo Garofalo (Popolo della Libertà), oggi presidente dell’Autorità portuale di Ancona, per equiparare i servizi marittimi sullo Stretto, anche laddove non operati su ferryboat, a servizi ferroviari. In quanto tali, quindi, esclusi dall’obbligo di essere assegnati a mezzo di gara.

Su questa base giuridica il Tar del Lazio [rigettò il ricorso](#) di Liberty Lines contro l’assegnazione a Rfi, mentre il Consiglio di Stato, appellato dalla compagnia marittima, ha rimesso alla Corte del Lussemburgo la questione di compatibilità del ‘emendamento Garofalo’ con l’ordinamento eurounitario.

Questione ora risolta dalla Corte con sede in Lussemburgo, stabilendo che “ il regolamento

n. 3577/92, e in particolare l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 4, paragrafo 1, di tale regolamento, devono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una normativa nazionale che abbia lo scopo di equiparare dei servizi di trasporto marittimo a dei servizi di trasporto ferroviario, qualora tale equiparazione abbia l'effetto di sottrarre il servizio in questione all'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici ad esso applicabile”.

Spianata a questo punto per Liberty Lines (che era patrocinata dallo studio ‘cugino’ E. Morace &co coi colleghi di Van Bael Bellis) la strada per la vittoria in appello (e per la relativa richiesta risarcitoria), mentre il Mims aveva già autonomamente intrapreso la strada della gara per riaggiudicare il servizio, [seppur senza successo](#).

Sul fronte, intanto, dei servizi in convenzione sovvenzionati dalla Regione (e da essa recentemente prorogati ancora con gli attuali esercenti: Caronte&Tourist per le rotte ro-pax, Liberty Lines per quelle veloci), il neopresidente Renato Schifani, durante un incontro con alcuni sindaci delle isole minori in protesta per le criticità rilevate nei collegamenti, avrebbe parlato di avvenuta aggiudicazione per i lotti relativi agli aliscafi, anche se la [documentazione ufficiale di gara](#) non riporta nulla di tutto ciò.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, October 19th, 2022 at 8:00 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.