



IL GRUPPO GRIMALDI RISPONDE A TIRRENIA-CIN

NON SIAMO CONTRARI ALLA CLAUSOLA SOCIALE PURCHE' SIA A FAVORE DEI LAVORATORI, NON DELL'IMPRESA IN CRISI DA ANNI

Napoli, 29 marzo 2021 - Con grande stupore ed incredulità, il Gruppo Grimaldi apprende che il concorrente Tirrenia-CIN, per voce del suo amministratore delegato, richiede nuovamente l'intervento del Ministero dello Sviluppo Economico onde poter continuare a garantire la propria operatività.

Tale richiesta di Tirrenia-CIN è assolutamente inaccettabile, quando la stessa società:

- ha beneficiato nel corso degli anni di enormi vantaggi competitivi, ricevendo centinaia di milioni di euro di sussidi da parte dello Stato;
- non ha pagato allo Stato Italiano quanto dovuto per l'acquisto degli asset della vecchia Tirrenia di Stato, pari a circa 200 milioni di euro;
- non paga da anni molti dei suoi creditori (banche, obbligazionisti, ecc.) e fornitori;
- non paga allo Stato le tasse portuali relative all'approdo delle proprie navi negli scali italiani.

Inoltre, va sempre ricordato che:

- la Convenzione per la continuità territoriale è scaduta il 18 luglio 2020;
- la Tirrenia-CIN ha operato in condizioni di concorrenza sleale avendo lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalmente deciso che alcune tratte marittime sulle quali la Tirrenia[1]CIN era presente in regime di Convenzione non devono più usufruire di sussidi di Stato (pari a circa il 50% dell'intera somma erogata per anni), avendo finalmente verificato che da anni su tali tratte operano altre compagnie senza alcun contributo;
- la Commissione Europea ha ribadito che è necessario mettere a gara le varie tratte

marittime e non si devono concedere proroghe alle convenzioni;

- le Autorità Antitrust, dei Trasporti e Anticorruzione hanno già tutte chiaramente sottolineato che non ci possono essere proroghe, che i mercati devono restare aperti e senza sovvenzioni;

- la stessa Tirrenia-CIN è già stata condannata e pesantemente sanzionata per abuso di posizione dominante e per decine di inadempimenti alla Convenzione accertati dal Ministero dei Trasporti sulle tratte tra il Continente e la Sardegna.

Inoltre, il Gruppo Grimaldi intende replicare circa l'impugnazione della clausola sociale inserita nei bandi di gara per la continuità territoriale. Il Gruppo partenopeo, primo armatore italiano, non è assolutamente contrario all'introduzione della clausola sociale e, anzi, propone di salvaguardare in modo serio e durevole l'occupazione del personale Tirrenia-CIN senza che la protezione sociale sia strumentalizzata per impedire l'apertura dei mercati, a tutela dei consumatori e dei territori, come segue:

- risolvere il contratto con Tirrenia-CIN per inadempienza, ormai acclarata da tempo, come fatto a suo tempo per la società Siremar, come peraltro già comunicato alle competenti Autorità;

- mettere le navi della Tirrenia-CIN all'asta e così garantire, attraverso l'introduzione della clausola sociale, come previsto dalle norme nazionali ed europee, l'occupazione del personale relativo a tali navi.

Il Ministero dello Sviluppo Economico si garantirebbe così finalmente, attraverso la vendita di tali asset, l'intero recupero del credito maturato (anche con gli interessi) per il prezzo mai pagato.

Viceversa, la clausola sociale così come inserita negli attuali bandi di gara per l'ottenimento dei contributi per la continuità territoriale, oltre che in contrasto con i principi comunitari e nazionali, è solo un modo per disincentivare la partecipazione degli armatori ovvero garantire la ristrutturazione di Tirrenia-CIN a danno dei competitors. Il bando, infatti, non contempla alcun trasferimento della nave al gestore entrante, come previsto dalle norme. Peraltro, nel caso della linea Napoli-Cagliari[1]Palermo si arriva alla "farsa": introdurre la clausola sociale su una linea dopo che negli ultimi anni Tirrenia-CIN ha preso a noleggio da armatori terzi navi con parte dell'equipaggio straniero. Non si comprende quindi a chi effettivamente andrebbe applicata!

Infine, sempre sulla tratta Napoli-Cagliari-Palermo, nonostante per la vecchia Convenzione la stessa Tirrenia-CIN si fosse fatta ridurre notevolmente gli obblighi (un solo viaggio settimanale a/r sulla Napoli-Palermo, anziché due) da parte del Ministero dei Trasporti, con la nuova gara, disattendendo le analisi di mercato svolte, si reintroduce la seconda corsa pretendendo anche per le stesse navi velocità elevate con emissioni in progressione esponenziale.

