



Prot. 028/25

Roma, 18 novembre 2025

Spett.le  
Ministero dello Sviluppo Economico  
c.a. Segreteria del Ministro

Spett.le  
Ministero dell'Economia  
c.a. Segreteria del Ministro

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
c.a. Segreteria del Ministro

Spett.le  
Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali  
c.a. Segreteria del Ministro

Spett.li  
Gruppi Parlamentari  
Alleanza Verdi e Sinistra  
Azione – Popolari Europeisti Riformatori – Renew Europe  
Forza Italia – Berlusconi Presidente – PPE  
Fratelli d'Italia  
Italia Viva – Il Centro – Renew Europe  
Lega – Salvini Premier  
Movimento 5 Stelle  
Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro) – MAIE  
Centro Popolare  
Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista  
Misto  
+Europa  
Minoranze Linguistiche

E p.c.  
Spett.le  
Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione  
Moby

Spett.le  
ASSARMATORI

Oggetto: Richiesta urgentissima di convocazione ministeriale – Vertenza Tirrenia C.I.N. / Moby.

Signori Ministri, Signori Onorevoli,  
la Società Onorato Armatori, proprietaria di Moby S.p.A. e Tirrenia – Compagnia Italiana di Navigazione, con la prevista dismissione della storica linea Napoli–Palermo e vv. (il cui ultimo viaggio è previsto per il 24 c.m.), finora operata da Tirrenia CIN, e con la vendita all’asta di ben cinque navi per far fronte alla rilevante esposizione debitoria pregressa, determina un quadro estremamente preoccupante che rischia di segnare il destino professionale di circa 1000 lavoratori, tra personale marittimo e amministrativo, in larga parte provenienti dalla ex Tirrenia C.I.N.

La storica Tirrenia di Navigazione ha rappresentato per decenni un pilastro del trasporto marittimo nazionale, garantendo la continuità territoriale fra la Penisola e le Isole maggiori. Nel luglio 2012, in attuazione del regolamento europeo 3577/92 e delle scelte politiche dell’epoca, l’Italia procedette alla privatizzazione di Tirrenia di Navigazione S.p.A. e delle compagnie regionali che assicuravano i collegamenti con le isole minori.

A seguito della gara, Tirrenia fu assegnata alla Compagnia Italiana di Navigazione (C.I.N.), società partecipata da quattro soci, completamente risanata dal debito, dotata di 14 navi e capace di registrare bilanci positivi nei primi quattro anni, con ricadute favorevoli anche sul piano contrattuale, occupazionale e di stabilizzazione del personale.

Nel 2015, dopo tensioni interne fra gli azionisti, C.I.N. venne integralmente acquisita da Moby, che ne divenne unico proprietario. L’integrazione fra Moby e C.I.N., pur operando nello stesso settore, ha unito due realtà caratterizzate da situazioni economiche e contrattuali opposte: Moby in forte passivo, C.I.N. in piena salute finanziaria.

L’impatto del passivo di Moby ha progressivamente compromesso anche C.I.N., fino al punto che, il 15 aprile 2021, il Tribunale di Milano ne ha richiesto il fallimento. Successivamente ammessa a concordato preventivo, la società è stata dichiarata “in bonis” nel gennaio 2024, in base a impegni di rientro del debito che hanno però comportato lo smembramento della quasi totalità della flotta e delle attività di Tirrenia C.I.N., nonché una riduzione parziale delle attività di Moby S.p.A.

Ad oggi, l’azienda è ridotta a sole due navi della Compagnia Italiana di Navigazione, con un esubero stimato di circa 600 lavoratori, fra marittimi e personale amministrativo.

Il 29 settembre scorso le scriventi OO.SS. hanno dichiarato lo stato di agitazione del personale di Tirrenia CIN e Moby. Non avendo ottenuto esito positivo dall’incontro successivo con l’azienda, il 25 ottobre è stato proclamato lo sciopero, che ha registrato un’ampia adesione tra i lavoratori.

È doveroso evidenziare che il gruppo Onorato, pur avendo ricevuto un’azienda in piena attivo e beneficiando di 576 milioni di euro di sovvenzioni pubbliche in 8 anni, oltre alla riduzione del debito residuo verso il Ministero dell’Economia da 180 milioni, sta oggi determinando la completa uscita di Tirrenia C.I.N. dallo scenario del trasporto marittimo nazionale. Una società che, fino a soli 14 anni fa, era partecipata dallo Stato, e che oggi sembra essere stata abbandonata come se rappresentasse un peso.

Alla luce di quanto sopra, e considerando il rischio imminente di una nuova ondata di scioperi difficilmente gestibile, nonché l’impatto occupazionale che potrebbe superare le 1000 unità coinvolgendo anche le altre società privatizzate nel 2012, Vi chiediamo con la massima urgenza la convocazione di un tavolo ministeriale.

È necessario un confronto immediato per esaminare la situazione, assumere piena consapevolezza del quadro reale ed individuare un percorso concreto capace di evitare un’ennesima, certa e gravissima perdita occupazionale, che ad oggi si consuma nel più assoluto e ingiustificato silenzio.

In attesa di un Vs. indispensabile intervento, porgiamo Cordiali saluti

  
Giovanni BRANCACCIO  
SEGRETARIO NAZIONALE FEDERMAR CISAL

  
Almerico ROMANO  
SEGRETARIO NAZIONALE UGL MARE

  
Ignazio DE ROSA  
SEGRETARIO NAZIONALE USB