

Tirrenia, Confitarma sta con Toninelli. Onorato contrattacca

• di Morena

Nel duro scambio di accuse e contro-accuse che si è consumato la settimana scorsa tra il **Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli**, e il **patron di Tirrenia-Cin, Vincenzo Onorato**, sul “monopolio” della compagnia marittima nelle rotte con la Sardegna, si inserisce ora **Confitarma**, la principale associazione dell'industria della navigazione italiana. Che, con una nota pubblica, esprime la “propria solidarietà al Ministro, a seguito di dichiarazioni (di Onorato, ndr) di cui non condivide né la forma né la sostanza”.

Più che il “monopolio” sulle rotte, che in realtà non esiste, visto che i collegamenti con l'isola sono garantiti anche da altri quattro operatori a cui fanno capo il 60% dei traffici, l'associazione aderente a Confindustria contesta quel che definisce “il vero monopolio esistente in Sardegna”, ovvero le sovvenzioni statali a Tirrenia-Cin, per garantire la continuità territoriale marittima.

“Tirrenia-Cin è l'unica beneficiaria dei 72 milioni annui erogati dallo Stato – contesta Confitarma – Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile e irragionevole”. Secondo l'associazione in linea di principio, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale: “il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire adeguate garanzie di collegamenti”.

Nel caso si volesse comunque continuare ad erogare sovvenzioni, l'associazione degli armatori propone il “modello spagnolo”: non più trasferimenti alle compagnie di navigazione ma contributi diretti agli utilizzatori, in pratica ai passeggeri e agli autotrasportatori che, quindi, potrebbero scegliere liberamente l'operatore migliore rispetto alle loro esigenze di mobilità.

“Il modello spagnolo risulta equo e democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi”, continua Confitarma. Si potrebbe, per esempio, prevedere un contributo di 100 euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, (circa il 30% dell’attuale nolo medio), seguendo le stesse modalità adottate in passato con l’ecobonus. I contributi pubblici verrebbero poi erogati a consuntivo solo ai trasportatori che hanno davvero effettuato i viaggi.

Con i traffici attuali questo strumento impegnerebbe circa 35 milioni l’anno, liberando 37 milioni degli attuali 72 che potrebbero essere erogati come contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, sia con la nave che con l’aereo.

Solo in caso di “fallimento del mercato”, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali le sovvenzioni tradizionali restano il sistema più sostenibile.

Quanto al rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani se la convenzione con Tirrenia non venisse rinnovata, e ai 50mila marittimi disoccupati evocati da Vincenzo Onorato, Confitarma contesta entrambe le affermazioni. “In base alla legge vigente gli equipaggi delle navi che operano servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Visto che Torre del Greco conta poco più di 85mila abitanti, parlare di 50.000 disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali, che in parte effettivamente navigano e in parte sono in cerca di occupazione”.

A stretto giro, appena cinque ore dopo, la contro-replica di Vincenzo Onorato, che attacca a palle incatenate l’associazione concorrente (Onorato aderisce ad Assarmatori, ndr) su tutta la linea. Dopo aver sottolineato di aver ereditato la Convenzione Stato-Tirrenia, di non volerla difendere e di ritenerla storicamente superata, precisa che i 72 milioni non sono solo per la Sardegna ma anche per la Sicilia e per le Tremiti. L’armatore accusa Confitarma di non citare mai i 150-200 milioni di euro che Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori agli ex soci della Grimaldi o i 60 milioni senza gara appena stanziati per i collegamenti con le isole minori. “Una nuova gara per i trasporti marittimi –

conclude – deve veder beneficiate tutte le compagnie e potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica, con paletti rigidi che escludano compagnie stagionali e chi imbarca marittimi extracomunitari lasciando a casa gli italiani”.