

# Confitarma, "Convenzione Tirrenia distorsiva, meglio un contributo a utenza"

L'associazione degli armatori risponde punto per punto alle questioni sollevate negli ultimi giorni. Sia Onorato che Assarmatori replicano: "Convenzione nei limiti di legge e storicamente superata"



L'isola di Vulcano (Eolie), sullo sfondo, l'Etna

La scadenza della convenzione di Tirrenia con lo Stato si avvicina (2020) ed è giusto non rinnovarla, essendo un retaggio del passato e oggi concorrenza sleale. Ma in che modo si dovrebbe garantire la continuità territoriale tra le isole d'Italia, soprattutto quelle più piccole? Magari mantenendo una piccola convenzione in specifiche rotte ma per il resto il contributo pubblico – oggi pari a 72 milioni di euro – può ragionevolmente spostarsi, seguendo il modello spagnolo, dalla compagnia ai passeggeri, dall'armatore agli autotrasportatori, lasciandoli liberi di scegliere l'operatore più adatto al loro viaggio. Per di più, sarebbe una soluzione meno costosa per lo Stato. Ne è convinta Confitarma che, in una nota, riassume punto per punto [le dichiarazioni di qualche giorno fa di Vincenzo Onorato](#) e spiega come si potrebbe strutturare una convenzione liberalizzata, un "contributo pro utenza".

## **Senza convenzione i marittimi di Tirrenia perderebbero il lavoro?**

Per Confitarma è un'affermazione senza senso e lesiva degli interessi degli stessi marittimi che si vuole strumentalmente 'difendere'. In primo luogo, «in base alla legge vigente gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari». In secondo luogo, «Torre del Greco conta poco più di 85 mila abitanti, parlare di 50 mila marittimi disoccupati (quelli [paventati da Onorato](#) in caso di mancato rinnovo della convenzione, ndr) di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3 mila marittimi locali che in parte effettivamente navigano e in parte realmente sono in cerca di occupazione».

### **Tirrenia è un monopolio?**

No ma la convenzione a un solo operatore, in un libero mercato, è «insostenibile e irragionevole». In Sardegna, area chiave del cabotaggio tirrenico, il 60 per cento dei traffici fa capo a quattro operatori, quindi non c'è monopolio. Ma «il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-Cin, unica beneficiaria dei 72 milioni annui erogati dallo Stato», mentre le altre tre compagnie non beneficiano di alcuna sovvenzione pubblica.

### **La convenzione è ancora necessaria?**

Non quella vigente attualmente. L'Italia è una penisola, ragion per cui l'assenza di contributi pubblici potrebbe destabilizzare in modo imprevedibile la continuità territoriale dei collegamenti. Una convenzione potrebbe essere utile, quindi, nei collegamenti per le piccole isole, per coprire i periodi dell'anno più isolati. «Solo nel caso di 'fallimento di mercato', come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile». Secondo Confitarma, «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 e organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti».

### **Quali alternative alla convenzione?**

Per Confitarma un buon modello è quello spagnolo, dove invece della convenzione viene erogato un contributo all'utenza, permettendo a passeggeri e autotrasportatori di scegliere l'operatore più adatto per il viaggio di cui hanno bisogno, ad esempio con 100 euro di contributo a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, pari a quasi un terzo di un nolo medio attuale. Un ecobonus, in sostanza, il finanziamento statale per incentivare i mezzi pesanti a imbarcarsi, decongestionando le autostrade.

### **Contributi ad utenza più economici della convenzione**

Confitarma calcola che lo Stato dovrebbe spendere non più di 35 milioni l'anno con il sistema dei contributi. Avanzerebbero 37 milioni che «si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo».

### **La replica di Onorato**

L'armatore ha detto che la convenzione l'ha ereditata con l'acquisto della compagnia e la ritiene «storicamente superata». «È singolare - continua - che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi ("vero dominus di Confitarma") o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori». [Continua a leggere](#)

### **La replica di Assarmatori**

Anche Assarmatori, di cui il gruppo Onorato fa parte, replica a Confitarma, affermando sostanzialmente che la convenzione viene rispettata nei limiti di legge e interessa sei rotte soltanto passeggeri. [Continua a leggere](#)