

STYLO24

GIORNALE D'INCHIESTA -

DIRETTO DA SIMONE DI MEO

[Home](#) [Economia marittima e Trasporti](#) [Caso Tirrenia, Confitarma difende Toninelli](#)



- [Economia marittima e Trasporti](#)

Caso Tirrenia, Confitarma difende Toninelli

Si riaccutizza lo scontro sulla convenzione tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'armatore

Da

Redazione

-

23 Gennaio 2019

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)

-
-

[TI OFFRIAMO INFORMAZIONE GRATUITA, RICAMBIA CON UN GESTO DI CORTESIA:
CLICCA QUI E LASCIA UN LIKE SULLA PAGINA FACEBOOK DI STYLO24.IT](#)

Si riaccutizza lo scontro sulla convenzione di Tirrenia-Cin. Dopo le parole di qualche giorno fa del ministro per i Trasporti, **Danilo Toninelli**, sulla necessita' di rivederla per porre fine *"al monopolio"*, e la replica di **Vincenzo Onorato**, patron della compagnia di navigazione (*"solo demagogia elettorale"*), interviene **Confitarma**, la principale espressione associativa dell'industria della navigazione italiana, per esprimere solidarieta' al ministro. Per Confitarma, inoltre, *"non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione"* dato che per legge gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente cittadini comunitari. *"Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato – sottolinea la confederazione degli armatori – e' vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori cosi' come il vero monopolio esistente in Sardegna e' quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di euro annui erogati dallo Stato. Per questo l'attuale convenzione e' ancora piu' insostenibile ed irragionevole"*.



L'armatore Vincenzo Onorato

Per Confitarma, in linea di principio, e in particolare per le grandi isole, *"non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuit  territoriale. Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuit  territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo"*. Ad esempio, *"si potrebbe prevedere un contributo di 100 euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalit  in passato adottate con l'Ecobonus. I trasportatori potrebbero cos  scegliere liberamente la compagnia di navigazione e i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati. Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni l'anno degli attuali 72 milioni. I restanti 37 milioni di Euro 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"*.

Assarmatori, la recente aggregazione di imprenditori del settore, entra nel dibattito con una nota del presidente **Stefano Messina**. *"Nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verit  dei fatti, fornendo anche al ministro informazioni corrette e veritiere – sottolinea Messina – Assarmatori avverte la necessit  di ricondurre il dibattito a quel quadro di legalit  che   stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati e con le altre istituzioni"*. Segue un elenco di cinque *"punti chiave che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti"*, tra cui il fatto che la convenzione *"  frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere"*, il fatto che Onorato *"assicura questi servizi ... rispettando tutte le norme fissate dalla convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti"*, e *"Tirrenia Cin adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno"*.



Assarmatori, chiedendo anche un incontro con Toninelli, ribadisce la *"piena disponibilit  a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuit  territoriale, a patto che anche in quell'ottica siano rispettate le leggi da parte di tutti gli operatori: il che significa obbligo di utilizzo di marittimi italiani e/o comunitari; garanzia di fornitura del servizio nel corso di tutto l'anno"*.

La replica di Onorato

Onorato, dal canto suo, attacca Confitarma con una nota piu' duro, bollando quella dell'associazione presieduta da Mauro Mattioli come colma *"di menzogne e inesattezze"*. *"Non difendo la convenzione che ho ereditato con l'acquisto della compagnia e che ritengo storicamente superata – dice – i 72 milioni di euro che lo Stato garantisce sono per i trasporti non solo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia e per le isole Tremiti. Una nuova gara per i trasporti marittimi deve veder beneficiare tutte le compagnie e potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica con dei paletti fissi che escludano compagnie stagionali e chi imbarca marittimi extracomunitari lasciando a casa gli italiani. Lo strumento della disinformazione e' uno degli elementi chiave di Confitarma – prosegue – non ho mai parlato di 50000 marittimi senza lavoro a Torre del Greco, ma in tutta Italia. Sarei potuto essere piu' preciso se Confitarma non si fosse rifiutata di dare al Mit il numero di extracomunitari imbarcati sulle navi italiane", mentre Assarmatori "ha fornito al Mit tutte le informazioni possibili in merito"*. Confitarma per lui e' la protezione di una *"lobby degli armatori"* che sfrutta una legge, la 30/98, *"che garantisce la quasi totale esenzione fiscale degli utili prodotti e lascia gli italiani a terra, in assenza di appropriati controlli che oggi lo Stato non effettua"*.

