

Convenzione Tirrenia, Confitarma sta con Toninelli e Onorato tuona

L'armatore: "Quante menzogne, il mio cuore è con i marittimi italiani". Assarmatori: "Norma rispettate"



Non si placa la polemica sul caso Tirrenia dopo che il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli, intervenendo in campagna elettorale dalla Sardegna [aveva parlato di un monopolio da estirpare](#), scatenando [l'aspra reazione di Vincenzo Onorato](#), armatore della compagnia.

L'ATTACCO DI CONFITARMA "Confitarma, la principale espressione associativa dell'industria della navigazione italiana, esprime la propria solidarietà al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza". Lo scrive in una nota Confitarma che "sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Peraltro, è 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 così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato. Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole.

In linea di principio, "Confitarma ritiene che, 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 già adeguate garanzie di collegamenti. Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità 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: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità. Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi.

ONORATO: "MENZOGNE" "Il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze – replica direttamente Vincenzo Onorato, armatore di Tirrenia – Non sono con questa mia a difendere la Convenzione Stato-Tirrenia, Convenzione fra l'altro che io ho ereditato con l'acquisto della

Compagnia e che ritengo storicamente superata. Per chiarezza, 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, quindi ciò che dichiara la Confitarma – e cioè che sono erogati esclusivamente per la Sardegna – si chiama dalle mie parti “menzogna”. Lo strumento della disinformazione è uno degli elementi chiave di Confitarma: non ho mai parlato di 50000 marittimi senza lavoro a Torre del Greco, ma in tutta Italia. Sarei potuto essere più preciso se Confitarma non si fosse rifiutata di dare al Mit il numero di extracomunitari imbarcati sulle navi italiane. Ricordo a chi mi legge che una nave battente bandiera italiana è un pezzo del nostro Paese ovunque essa si trovi; fornire informazioni sugli extracomunitari presenti a bordo coinvolge anche un problema di sicurezza nazionale. Al contrario di Confitarma, Assarmatori ha fornito al Mit tutte le informazioni possibili in merito. Ciò che mi sta a cuore è il futuro di tanti marittimi che sono a casa senza lavoro e di quelli che vorrebbero trovare un imbarco, ma non lo trovano perchè vengono loro preferiti extracomunitari sfruttati quali schiavi del Terzo Millennio ed essi stessi prime vittime di questo sistema. Una globalizzazione della miseria che affama il Mezzogiorno e non solo – ma anche Genova e Trieste, scuola e fucina di marittimi da centinaia di anni – che è utile soltanto alla lobby degli armatori. La bandiera italiana oggi è la bandiera panamense del Terzo Millennio; è bene che il nuovo governo dia un segno di discontinuità con le amministrazioni passate e provveda a effettuare quei legittimi controlli che mettano con le spalle al muro questi armatori-speculatori che sono la vergogna della grande tradizione della marineria italiana”.

ASSARMATORI: “NORME RISPETTATE” “Assarmatori- sottolinea il presidente dell’associazione Stefano Messina – avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il Presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati e con le altre Istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi.

“Ecco quindi i punti chiave che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti: 1) La Convenzione che assegna a Tirrenia CIN questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere. 2) L’armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall’amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti. 3) Tirrenia Cin adempie all’obbligo di operare nel corso di tutto l’anno facendosi carico delle perdite che derivano dall’esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell’anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio. 4) La Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell’ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci, Tirrenia CIN opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori. 5) Assarmatori (che rappresenta la stragrande maggioranza degli armatori di linea operanti nel cabotaggio nazionale e trasporto pubblico locale occupando la quota più rilevante di marittimi italiani su navi battenti bandiera italiana) ha già espresso in più di un’occasione la propria posizione: premesso il rispetto delle norme, della legge e quindi della Convenzione vigente, piena disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuità 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. 6) “Il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione”. Così Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, è entrato oggi nel dibattito sulla Convenzione relativo alla Continuità territoriale da e per la Sardegna. “Mi stupisco – afferma Messina – che vengano fornite al Ministro Toninelli informazioni che non rappresentano la realtà e ho già chiesto al riguardo la disponibilità per un incontro, nel quale chiarire anche in questo caso, la condivisa volontà di trasparenza che è nel codice genetico della nostra Associazione”.