
Privatizzata la Tirrenia

Autore: Roberto Comparetti

Fonte: Città Nuova

Da qualche giorno, la compagnia pubblica di trasporto marittimo ha dei nuovi proprietari, riuniti nella Compagnia italiana di navigazione

Passata sotto silenzio, o per lo meno non sbandierata come quella dell'Alitalia, la privatizzazione della Tirrenia, la compagnia pubblica che assicura il servizio marittimo tra la penisola e le isole, è da qualche giorno una realtà, con dei nuovi proprietari: si tratta della Compagnia italiana di navigazione (Cin), formata da un gruppo di armatori, gli stessi diretti concorrenti sulle principali rotte servite da Tirrenia, un po' come se Alitalia fosse stata venduta a Meridiana o Ryanair, magari riunite in una associazione temporanea di impresa.

L'unico obiettivo era quello di vendere, di liberare lo Stato e il governo di un fardello pesante. Con la cessione alla Cin si è evitato il definitivo tracollo della società e un'ulteriore sanzione europea. Il processo di privatizzazione si deve alla decisione dell'Ue di avviare la privatizzazione delle compagnie marittime, con la cessione di Tirrenia e delle sue controllate regionali.

L'80 per cento del traffico della compagnia pubblica si svolge da e per la Sardegna, ma questo elemento non è stato ritenuto importante come invece voleva la Regione, che nel frattempo ha varato in fretta e furia una flotta regionale, con la richiesta di avere un ruolo decisivo nel nuovo soggetto, ed avere quote di maggioranza. Invece il governo ha deciso diversamente ed il presidente Cappellacci non l'ha presa bene, minacciando di restituire la tessera del Pdl, se oltre alla vicenda Tirrenia non si fosse mantenuto l'impegno relativo allo sblocco dei fondi FAS (per le aree in difficoltà), fermi da tre anni nelle casse dell'esecutivo, e finalmente sbloccati in queste ore.

A leggere il piano industriale però il progetto predisposto dalla Cin per acquisire la Tirrenia, prevede il mantenimento di navi vecchie e meno occupati, con i dipendenti che passano da circa mille a solo 880. Il piano dello scorso aprile confermerebbe che le navi acquistate dalla Cin sono 18, di cui cinque per il trasporto merci, e sino al 2018 i traghetti saranno quelli già operativi di Tirrenia.

La Compagnia italiana di navigazione ha acquisito (al costo di 380 milioni) tutte le sovvenzioni per gli oneri di servizio pubblico: oltre 72 milioni di euro all'anno per 8 anni, mentre saranno 581 i milioni che la compagnia si aggiudicherà sino al 2018. Una vera manna per le tre società.

Tra le novità anche l'aumento delle tariffe. Si prevede che il costo dei biglietti per i passeggeri

crescerà del 5 per cento e del 6 per le merci, ma non sulle tratte onerate, quelle per cui sono stanziati le sovvenzioni. Nei collegamenti con la Sardegna sono agevolate solo le tratte da Civitavecchia per Olbia e Cagliari e quelle da Genova (per Olbia e Porto Torres). Alcune rotte con l'isola sono escluse, come quelle con la Sicilia. Su queste i prezzi sono destinati a crescere, facendo innalzare anche le tariffe private.

In sostanza l'operazione ha tolto di mezzo l'unico soggetto pubblico sul mercato del trasporto marittimo in grado di far calmierare i prezzi. L'incremento delle tariffe sulle rotte da e per la Sardegna, che sta provocando non pochi danni all'economia, non solo a quella turistica, dimostra come l'eccessivo affidamento dei servizi ai privati non aiuti a crescere l'economia.

Secondo il docente di diritto dei trasporti dell'Università di Cagliari, Massimo Deiana, «l'effetto calmieratore, prima garantito dalla compagnia statale, era indispensabile, anche perché in situazione di libero mercato oggi ci sono le rotte per il trasporto merci a cui devono fare ricorso gli autotrasportatori sardi». Già nelle scorse settimane gli autotrasportatori avevano bloccato i porti del nord dell'Isola per chiedere di diminuire le tariffe che li mettevano fuori mercato.

Sul fronte politico è intenzione della Giunta regionale portare la vertenza a Bruxelles, «dove – ha detto l'assessore regionale ai Trasporti, Christian Solinas, – cercheremo di bloccare l'assegnazione della Tirrenia alla Cin».

Anche gli emigrati sardi non l'hanno presa bene. «Il monopolio, già prefigurato dal *cartello* che ha imposto l'aumento esorbitante delle tariffe, è adesso formalmente sancito dal Governo». Secondo Tonino Mulas, presidente della Fasi, la Federazione dei circoli degli emigrati sardi in Italia, «il danno è gravissimo già da questa stagione; agli emigrati e ai potenziali turisti è stato impedito di raggiungere l'isola».