

Traghetti, Moby Lines e Gnv sfidano Cappellacci

Triplo ricorso contro la compagnia Saremar: «Utilizza denaro pubblico». Intanto Bruxelles indaga su Tirrenia

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Le compagnie di navigazione Moby Lines e Grandi Navi Veloci (Gnv) hanno presentato un ricorso presso l'Antitrust europea, il Tar della Sardegna e la Corte dei conti contro la Saremar, la compagnia gestita dalla Regione Sardegna.

In particolare, Moby e Gnv - concorrenti sulle stesse rotte - vogliono vedere i bilanci completi della compagnia sarda, per sapere se la Saremar può stare in piedi unicamente con gli incassi derivati dalla propria attività. Quello che sospettano i vertici delle due compagnie, è che la risposta sia "no". Di conseguenza Moby e Gnv vorrebbero capire se la Regione, per continuare a garantire l'operatività della Saremar, abbia dovuto mettere mano alla propria cassa, impiegando soldi pubblici per ripianare le perdite della compagnia. Insomma, l'obiettivo è dimostrare che la Saremar abbia ricevuto indebitamente soldi pubblici.

La Saremar attualmente opera un collegamento tra Olbia e Civitavecchia con due navi, "Dimonios" e "Scintu", noleggiate per 15 mila euro al giorno ciascuna, esclusi i costi del carburante. Secondo fonti di settore, in questo periodo la compagnia imbarca 20/25 persone a viaggio: quest'estate, quando operava anche il collegamento tra Savona e Porto Torres, Saremar per ogni viaggio incassava 41.800 euro, con navi a pieno carico, cioè con 836 passeggeri a bordo, dato della



Vincenzo Onorato (Moby)

CORSICA FERRIES, MENO PASSEGGERI PIÙ COLLEGAMENTI

TRAFFICO in calo per Corsica Sardinia Ferries che chiude il 2011 con 3.458.000 passeggeri (-6,9%). La compagnia lancia però un nuovo collegamento: sulla tratta Piombino-Portoferraio, da giugno a settembre, sarà in linea l'HSC Corsica Express Seconda, in grado di raggiungere l'isola d'Elba in soli 30 minuti, con 6 partenze al giorno.

stessa Regione. Difficile quindi che i passeggeri invernali della Civitavecchia-Olbia possano da soli garantire il break-even della compagnia sarda. Inoltre, una delle due unità è rimasta ferma dal 31 ottobre al 31 dicembre, di fatto senza produrre entrate, ma solo spese.

Da questi elementi prende corpo l'ipotesi che la differenza tra le tariffe super-vantaggiose proposte da Saremar nei mesi estivi e le tariffe delle altre compagnie (lievitate in un anno del 110% con la motivazione del carogasolio) venga oggi pagata dai contribuenti italiani. Proprio quello che per anni è successo con la vecchia Tirrenia.

La denuncia è stata presentata da Moby e Gnv perché queste due compagnie risultano essere concorrenti dirette di Saremar. Ma è evidente che sullo sfondo c'è la guerra di carte bollate tra la Regione Sardegna e la Cin, cioè la cordata di armatori che dalla scorsa estate è tecnicamente proprietaria di Tirrenia. Tecnicamente, perché l'intera procedura è ancora sotto indagine presso l'Antitrust europea (siamo agli approfondimenti di una prima istruttoria), che potrebbe essere l'ultimo capitolo di una sofferta privatizzazione. E se la procedura a Bruxelles è il capitolo finale di una sofferta privatizzazione, la giunta guidata da Ugo Cappellacci nei mesi scorsi ha presentato una cascata di ricorsi all'Antitrust italiana e al Tar per contrastare l'intero processo. Moby appar-

tiene a Vincenzo Onorato, la Gnv è per il 50% controllata da Gianluigi Apon-te. Questi, insieme ai Grimaldi di Napoli, sono gli azionisti della Cin. Cappellacci, che ha una forte componente autonomista all'interno della sua giunta di centrodestra, ha sottolineato più volte il fatto che le rotte tra Continente e Sardegna sono gestite dagli stessi armatori (meno Corsica-Sar-dinia Ferries) che oggi controllano Tirrenia. Aggiungendo che i rincari della scorsa estate si dovevano al fatto che

quegli stessi armatori avevano "gettato la maschera" con l'intento di strangolare il popolo sardo con tariffe assurde e proponendo una propria linea per combattere il presunto monopolio di Cin: potenziare la flotta regionale della Saremar, già ex-controllata Tirrenia, e realizzando dei collegamenti con il continente. Un progetto che forse, dicono gli armatori, non è stato a costo zero per le tasche dei contribuenti.

quarati@ilsecoloxix.it

IL SECOLO XIX
MARTEDÌ
7 FEBBRAIO 2012