

# Nasce Flotta Sarda. Con i soldi pubblici

La compagnia regionale costerà 110 milioni e avrà otto navi. L'incognita Antitrust

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** La privatizzazione di Tirrenia ha fatto nascere una nuova flotta pubblica. Si tratta di Flotta Sarda, società di proprietà della Regione Sardegna, che investirà nell'impresa 10 milioni di euro per lo start up più 20 milioni all'anno per i prossimi cinque anni, per un totale complessivo di 110 milioni di euro. La nascita della nuova compagnia è stata approvata dal Consiglio regionale sardo con i voti favorevoli di Pdl, Partito sardo d'azione e Udc e l'opposizione di Pd e Sel. Per il presidente della giunta, Ugo Cappellacci, si tratta di una battaglia vinta nella guerra per liberarsi dalla soggezione di Tirrenia e, di riflesso, dello Stato centrale. Ma per i contribuenti sardi potrebbe rivelarsi un salasso in termini di spesa pubblica. Non solo: l'Antitrust Ue potrebbe avere qualcosa da dire sulla nascita di un nuovo player a capitale pubblico.

Non è ancora noto, peraltro, il piano industriale di Flotta Sarda, che dovrebbe utilizzare otto navi su quattro rotte. Sulla questione Cappellacci non risponde. I dati degli ultimi anni sul turismo sardo non sono però favorevoli a investimenti nel trasporto marittimo. I turisti arrivati via mare sono scesi in poco tempo da 6 milioni a 4,5 milioni. Nel solo 2012 i tre scali principali del Nord dell'isola, ossia Porto Torres, Olbia e Golfo Aranci, hanno perso 600.000 passeggeri. Secondo il presidente della Port Authority di Olbia, Paolo Piro, è un salto indietro di oltre dieci anni, a cui «ha contribuito una crisi senza precedenti, che ha impoverito le tasche degli italiani, grandi assenti delle vacanze estive 2011 e 2012». Altra causa, l'aumento dei prezzi dei biglietti, più che raddoppiati rispetto a tre anni fa. Le compagnie hanno motivato questi aumenti con l'alto costo del carburante necessario per muovere le navi. A Cappellacci questa spiegazione non è bastata. Secondo il governatore,



La nave "Dimonios" della compagnia regionale sarda Saremar ferma al porto di Vado Ligure

VACCARO

## PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI GRANDI NAVI VELOCI MARTINOLI: «SAREMO COSTRETTI A RINUNCIARE AI COLLEGAMENTI»

**GENOVA.** Fra i due litiganti, il terzo non è per niente soddisfatto. Roberto Martinoli, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, osserva sconcolato la battaglia ingaggiata da Cappellacci contro Tirrenia.

«Le questioni - spiega - sono due. La prima è che non c'è bisogno di maggiore capacità sulla Sardegna, visti i tragici risultati della scorsa estate. Aggiungerne significa fare danni al consumatore, minore efficienza e maggiore perdita di denaro. La seconda riguarda la concorrenza. Non avrei nulla da dire se entrasse un nuovo concorrente che rispettasse le regole del gioco. Ma questa iniziativa viene portata avanti con la perdita di denaro pubblico». Secondo Martinoli, finora l'esperienza come armatore della Regione Sardegna, che negli ultimi due anni ha utilizzato Saremar per le rotte

con il continente, è stata fallimentare: «Vari procedimenti giudiziari in corso hanno dimostrato che quell'esperienza si è chiusa con forti perdite. Non si sa ancora quanto, ma si tratta di milioni di euro». L'arrivo di Flotta Sarda potrebbe spingere Gnv a ridimensionare la sua presenza sull'isola: «Abbiamo già dovuto utilizzare navi più piccola, ridurre le corse e togliere la Civitavecchia-Olbia. Abbiamo anche smesso di operare d'inverno. La nostra missione non è perdere denaro, non possiamo competere in queste condizioni». Aumentere ancora il prezzo dei biglietti? «Più che aumentare le tariffe, ridurremo la nostra presenza sulla Sardegna, non è più giustificabile. È doloroso da dire dopo che l'azienda negli ultimi vent'anni ha investito in quella regione».

la politica tariffaria delle compagnie marittime, Tirrenia in primis, è il problema principale per il turismo isolano. Di qui l'azzardo della flotta sarda, basato sulla considerazione che basti offrire traghetti a prezzi stracciati per recuperare i turisti che hanno voltato le spalle alla Sardegna. La scommessa sarebbe vinta se dovessero tornare almeno 500.000 passeggeri, con relativo aumento dei consumi sull'isola. La flotta sarà infatti finanziata con i proventi dell'Iva. Ma il governatore la perderebbe se avesse sottovalutato l'incidenza della crisi economica sulle scelte dei turisti, che preferiscono mete meno costose come la Croazia.

A Roma il deputato Pdl Mauro Pili appoggia la battaglia di Cappellacci. Nei giorni scorsi ha presentato un'interrogazione al ministro Corrado Passera chiedendo spiegazioni sugli aumenti previsti da Tirrenia. Intanto però la continuità territoriale finisce per essere finanziata due volte: dallo Stato, che ha assegnato per otto anni la concessione a Cin-Tirrenia di Vincenzo Onorato per 72 milioni all'anno, e dalla Regione Sardegna con 20 milioni. Lo stesso assessore regionale ai Trasporti, Christian Solinas, ha ammesso che non si tratta della soluzione migliore e che sarebbe stato preferibile una gara internazionale per ogni rotta. La concessione statale a Cin, compresa nel contratto di acquisto di Tirrenia, ha però reso impraticabile questa soluzione. E così è partita l'avventura armatoriale nazionale. O meglio, si è consolidata, visto che già due anni fa la Regione aveva acquistato Saremar, la compagnia che garantisce i collegamenti con le isole minori, impiegandola anche sui servizi per il continente. I risultati non sono mai stati resi noti dalla Regione, ma si parla di bilanci in rosso. Non è un buon viatico, se l'obiettivo è riempire le navi e le strutture ricettive sarde.

shopng@secoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA