Bruxelles: mai chiesto all'Italia di privatizzare Tirrenia

Da diverso tempo si sente parlare sempre con maggior frequenza (e a questa corrisponde maggior preoccupazione delle popolazioni isolane coinvolte) della privatizzazione di Tirrenia (approvata dal Governo nel consiglio dei ministri di venerdì 13 Marzo scorso) e la voce che circola è che tale privatizzazione sia stata imposta all'Italia dall'Unione Europea.

Questa voce, è accreditata dal più importante rappresentante istituzionale e responsabile del ramo trasporti del nostro paese, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteoli che appena un mese fa, rispondendo ad un'interrogazione parlamentare, con particolare riferimento alla sorte delle compagnie regionali marittime Siremar, Toremar, Caremar e Saremar e all'eventualità, richiesta a gran voce dalle popolazioni isolane interessate e da alcune delle stesse regioni di trasferire la gestione di queste compagnie rispettivamente alle Regioni Sicilia, Toscana, Campania e Sardegna aveva affermato [1] [2] [3] "non possiamo fare una trattativa", perché Bruxelles "non lo consente".

Ovviamente l'"informazione" che abbiamo in Italia si limita a fare da cassa di risonanza ai politici e porgli il microfono, senza alcuna verifica dell'informazione che si da al cittadino (figuriamoci poi le domande).

Fortunatamente c'è modo di aggirare questa vera e propria disnformazione e verificare di persona. Così si scopre che ci stanno raccontando tante frottole...

Il chiarimento ci arriva da Bruxelles, abbiamo chiesto delucidazioni a coloro i quali, secondo il Governo imporrebbero di privatizzare Tirrenia e le compagnie regionali.

AD: E' vero che la Commissione ha chiesto all'Italia di privatizzare Tirrenia e le società regionali del gruppo? Come si può conciliare con il diritto alla continuinità territoriale degli abitanti dele isole?

La Commissione non ha mai chiesto allo Stato italiano di privatizzare la compagnia Tirrenia o le società regionali facenti parte del suo gruppo e che, d'altronde, essa non avrebbe mai avuto il diritto di farlo (cfr. articolo 295 del trattato CE). Bruxelles tiene a ricordare inoltre come il diritto comunitario riconosce pienamente la necessità, per gli Stati membri, di garantire la coesione

territoriale, economica e sociale delle loro isole. Il regolamento n. 3577/92 del Consiglio, sul cabotaggio marittimo, infatti, permette agli Stati membri di stipulare dei contratti di servizio pubblico e/o imporre degli oneri di servizio pubblico al fine di assicurare i collegamenti con le proprie isole secondo i requisiti che essi ritengono più appropriati. Spetta in effetti agli Stati membri o ai loro enti regionali o locali, in base al principio di sussidiarietà, adottare ogni decisione in merito e assumerne i relativi oneri finanziari.

AD: Cosa impone allora il regolamento 3577/92 di cui la Commissione chiede il rispetto?

Il suddetto regolamento impone come unico vincolo che tali contratti vengano stipulati senza discriminazioni tra gli armatori comunitari, requisito d'altronde di fondamentale importanza ai fini della realizzazione di un mercato unico per il trasporto marittimo. Allo scopo di garantire il concreto rispetto di tale principio, gli Stati membri devono scegliere l'operatore del servizio pubblico attraverso una procedura di messa in concorrenza, trasparente e verificabile, tra tutti gli armatori comunitari interessati alla prestazione di servizio in questione.

AD: Si possono quindi conciliare obbligo di gara e continuità territoriale?

Bisogna osservare al riguardo che non solo non c'è contraddizione fra obbligo di gara e continuità territoriale, ma la gara è il solo mezzo per assicurare che i fondi pubblici per la continuità territoriale stessa siano spesi al meglio, ottenendo dall'armatore prescelto il massimo del servizio a parità di risorse erogate. In effetti, sono proprio gli utenti del servizio e i contribuenti che hanno un interesse diretto a che vere gare aperte vengano fatte.

AD: Alcune persone sostengono che ci siano state deroghe alla normativa sul cabotaggio, ad esempio nei confronti della Grecia.

Bisogna ancora precisare che non sono mai state concesse deroghe di sorta alle regole sul cabotaggio, che i periodi transitori cui Lei fa riferimento sono terminati dal 1999 e dal 2003 per la Grecia, che l'Italia in teoria ha beneficiato del periodo più breve (fino al 1999) ma di fatto è stata sotto regime transitorio fino a fine 2008 grazie al meccanismo delle "convenzioni esistenti".

AD: Quindi ribadite che la Commissione non ha chiesto alcuna privatizzazione di Tirrenia ma che questa è stata una autonoma scelta del Governo Italiano?

I contatti attualmente in corso tra la Commissione e le autorità italiane riguardano unicamente il rispetto dell'obbligo di gara. Ed è esattamente in questo contesto che le autorità italiane hanno spontaneamente manifestato la propria intenzione di associare l'attuazione del regolamento sul cabotaggio marittimo alla privatizzazione della compagnia Tirrenia.

AD: Le Regioni potrebbero vedersi affidate la gestione delle compagnie regionali di trasporto marittimo o ciò è da voi (Bruxelles) vietato?

Sotto stringenti condizioni e in presenza di insufficienza del mercato, le autorità locali (e quindi le regioni) ben potrebbero rilevare le società regionali per far loro effettuare servizi di cabotaggio, purché nel loro ambito territoriale di competenza (all'interno di una stessa regione).

Bene! Come vediamo le bugie hanno le gambe corte….

Grazie alla Commissione Europea ora conosciamo la verità dei fatti anche sulla questione Tirrenia e ci è ancora più palese la sfrontatezza di chi in Italia ci governa come se fossimo un popolo di pecore.