

“ Tracollo nel numero dei passeggeri, solo al porto di Cagliari erano 800mila a fine anni Novanta, appena 200mila nel 2007.

I «servizi di continuità marittima» valgono per la Sardegna almeno 70 milioni di euro l'anno.

Partirà nel 2009 la privatizzazione di Tirrenia, la società di navigazione pubblica che per anni ha navigato con bilanci in rosso contando sulle risorse delle convenzioni pubbliche. Ora si aspetta l'ok di Bruxelles. Il contratto in corso scade proprio alla fine di quest'anno, il 31 dicembre 2008.

CLAUDIA FUSANI

cfusani@unita.it

Le cose certe sono quattro: il via libera del governo alla privatizzazione della Tirrenia; l'immediato e previsto annuncio dello sciopero da parte dei tremila dipendenti dell'«Alitalia dei mari»; i 200 milioni di euro di soldi pubblici che anche quest'anno, come negli ultimi otto, la flotta s'è mangiata andando su e giù per i nostri mari per collegare le nostre isole. Infine, l'ultima cosa certa è l'eterna presenza sulla plancia di comando del Cavaliere del Lavoro Franco Pecorini, 67 anni, da ventiquattro alla guida di una delle più grandi flotte europee, grossetano di origine, da sempre un piede a Roma e l'altro a Napoli, una mano stretta ai sindacati e l'altra al politico forte di turno. Soprattutto, il cuore in Vaticano che nel 2003 l'ha nominato «Gentiluomo di Sua Santità». È l'ultimo vero boiardo di stato, sopravvissuto a 17 governi, in auge quando c'era ancora il Muro di Berlino, Craxi era al suo primo governo e Nelson Mandela ancora in carcere. Un mondo che è affondato. Ma lui, Pecorini, è ancora a galla.

Tirrenia, un «fenomeno solo italiano» di cui, va celiando l'avvocato Nicola Coccia, presidente di Confitarma, la Confindustria degli armatori, «prima o poi qualcuno dovrà raccontare la storia perché è il paradigma di uno spreco tutto italiano».

Le storie si possono raccontare quando oltre che l'inizio ne conosci anche la fine. In questo caso la fine non è ancora nota. «Potrebbe anzi riservare ancora molte sorprese» sorride amaro Coccia. «Possiamo dire - precisa - che siamo all'inizio della fine perché se il governo annuncia, finalmente, la privatizzazione, va detto che poco o nulla ancora si sa dei tempi, dei modi e degli attori in campo».

Bisogna partire da qui, «privatizzazione sì, boh, forse», come dice lo scettico Coccia. Per farlo urge un riassunto in pillole. La Tirrenia-società anonima di navigazione spa nasce il 17 dicembre 1936 a Napoli e negli anni diventa una delle più grandi flotte europee con una carta d'identità da far impallidire anche il più navigato lupo di mare: 90 navi- traghetti che ogni anno fanno centomila traversate, percorrono tre milioni di miglia, trasportano 13 milioni di passeggeri e due milioni di auto.

Gruppo leader in Europa, Tirrenia ha anche una serie di controllate regionali: la Divisione Adriatica, la Caremar (Campania regionale marittima), la Saremar (Sardegna regionale marittima), la Siremar (Sicilia regionale marittima) e la Toremar, (Toscana regionale marittima), sistemi regionali marittimi per chi ha le isole e deve ga-

rantire i collegamenti ogni giorno dell'anno. Tirrenia è una società per azioni il cui proprietario al 100 per cento è Fintecna società gestita dal ministero dell'Economia. Insomma, una società «pubblica» con forte valenza sociale perché se per molti Tirrenia significa vacanze, sole e mare, per molti altri, i più, è la garanzia di essere collegati con il continente Italia. Per chi vive nelle isole è molto. Anche di più.

Fin qui i motivi di orgoglio del Cavalier Pecorini, un tipo che è impossibile definire di destra o di sinistra, socialista o democristiano. È lui, un tipo che negli anni ha saputo parlare e trattare e ottenere garanzie da tutti.

Perché Tirrenia - e qui arriviamo allo «spreco italiano» - compete in un mercato di privati con sovvenzioni pubbliche. E che sovvenzioni: nel 2003 il ministero dell'Economia ha erogato 181,908 milioni di euro; nel 2004 178,597 milioni; nel 2005 una rata da 181 milioni e un'aggiuntina di 29 milioni per il caro carburante. Nel 2006 la rata sfiora i 160 milioni. Coccia snocciola cifre: «Due miliardi di euro in sovvenzioni pubbliche dal 1992 a oggi». La Grecia, giusto per fare un esempio, che ha molte più isole dell'Italia, spende ogni anno tra i 41 e i 42 milioni di euro.

Quelle di Tirrenia sono cifre da capogiro perché se è vero che molte linee sono «socialmente necessarie» è anche vero che altre possono essere razionalizzate. Qualcuno s'è divertito a fare i conti dello spreco: ogni volta che Tirrenia vende un biglietto, ogni cittadino italiano, anche se non ha mai messo piede in mare, ci rimette qualcosa come 15 euro.

Come minimo, quindi, una flotta piena di falle. Che nessun governo ha mai voluto né vedere né riparare. Meno che mai cercarne il responsabile.

Adesso il Berlusconi IV dà il via alla tanto attesa privatizzazione. Coccia, che alla guida degli armatori ha sempre accusato Tirrenia di «concorrenza sleale», teme l'ennesimo trucco. «Sarà sempre lui, l'abilissimo Pecorini - argomenta il presidente di Confitarma - a gestire questa fase. Cosa

temo? Tanto per cominciare il governo chiederà all'Europa una proroga della convenzione ventennale che scade il 31 dicembre. Significa che anche nel 2009 saranno garantite sovvenzioni pubbliche, senza fare una gara pubblica, che Bruxelles potrebbe accettare sulla base del solo annuncio dell'avvio della privatizzazione».

Una delle idee è dividere anche Tirrenia, come già Alitalia, in una good company di privati che terrebbe per sé la parte buona della compagnia e in un bad company pubblica che si farebbe carico dei debiti concentrati soprattutto nelle compagnie controllate, quelle regionali. Coccia è dubbioso: «Significherebbe solo spostare il problema dalle casse del governo a quelle delle regioni». L'unica via, quindi, è una vera gara pubblica. «Gli armatori privati ci sono, sono disponibili, disposti a fare uno sforzo. E a garantire i livelli occupazionali» promette Coccia. Alla fine dipende sempre tutto da lui, dall'inaffondabile Cavaliere Pecorini. ♦

NOTTI INFINITE SUL BARCONE OSTILE

ONDA
SU ONDA

Giovanni Maria Bellu

Vicedirettore



È probabile che molti in Sardegna abbiano avvertito una qualche relazione tra le ultime notizie sulla Tirrenia e l'elezione di Barack Obama. La fine del monopolio della "Compagnia delle Indie sarde" per decenni ha fatto parte della categoria degli eventi impossibili. Più o meno come la costruzione del ponte pedonale Arbatax-Civitavecchia o il prosciugamento del Mediterraneo.

"La gente per andare e venire oggi dalla Sardegna deve passare la notte in modo veramente indegno". Quanto disse negli anni Cinquanta il senatore Enrico Carboni, è la sintesi dell'esperienza di generazioni di isolani. La Tirrenia - probabilmente aiutata dal suo nome da divinità degli abissi - è da decenni entrata nel linguaggio come sinonimo di una speciale forma di inefficienza sadica. E questo a dispetto dei tentativi, a dire il vero sporadici e provvisori, di migliorare il comfort delle navi. Il fatto è che per i sardi, il ponte del traghetti - anche quando si è ancora nel porto di Cagliari o di Olbia - è già un pezzetto di Continente. E così, mediata dalla Tirrenia, l'Italia si è presentata a generazioni di isolani come un luogo popolato di continentali piuttosto scorbutici che sovente smistavano i passeggeri come alcuni degli stessi passeggeri avevano visto smistare le pecore prima della tosatura. Lo scoprire che a governare e a rigovernare la nave "per e dalla Sardegna" non erano dei sardi ma (per il 90 per cento) dei napoletani e qualche siciliano, ha instillato nei più indifesi un senso di minorità impotente. Non è azzardato affermare che la Tirrenia ha inciso sul carattere isolano non meno del ritorno dei reduci della Brigata Sassari alla fine della Prima Guerra Mondiale. Con una differenza: mentre sotto le granate degli austriaci i sardi scoprirono una comune identità di cui andar fieri, sui traghetti della "Tirrenia" hanno consolidato la loro diffidenza nei confronti del mondo. Un mondo macchinoso e ostile. Dove poteva accadere di salire senza sapere dove andare a dormire, per poi scoprire - grazie al consiglio di qualche veterano - che le cabine non erano tutte occupate, bastava allungare una lauta mancia alla ciurma e, come d'incanto, si liberavano. Un mondo inquieto e allo stesso tempo lentissimo. Di recente la scrittrice Milena Agus ha raccontato che l'ex marito, per ironizzare sulla sua indole flemmatica, nell'intimità la chiamava Tirrenia. ♦