

LA COMPAGNIA DI STATO

Tirrenia, oggi a Roma il giorno della verità

A Genova un marittimo protesta contro i tagli alle linee. I sindacati: «I privati imbarchino più personale italiano»

GENOVA. Sindacati, regioni, ministro dei Trasporti: oggi per Tirrenia è il giorno dell'incontro a Roma, quello da cui dipenderà il destino della flotta di Stato, che entro la fine dell'anno dovrà essere messa in vendita.

Ma intanto, sulle banchine del porto di Genova si incendia la protesta, a causa dei tagli, ventilati dal governo, delle linee tra il capoluogo ligure e i porti sardi di Olbia e Porto Torres. Mancano i soldi: 45 milioni di euro che il ministero del Tesoro non ha, o non vuole mettere sul piatto. Il rischio, è quello di lasciare a casa circa 500 persone, 60 solo sotto la Lanterna.

Ieri, a bordo del traghetto "Bithia", un marittimo di Torre del Greco, Vincenzo Accardo, della sezione alberghiera, si è arrampicato sul pennone con un cappio al collo. È sceso dopo diverse ore, quando sono arrivate le telecamere «perché non è possibile che a *Porta a Porta* si parli del divorzio tra Berlusconi e Veronica Lario, e non dei problemi dei lavoratori».

Oggi tutti e tre i sindacati confederali chiederanno al governo di aprire una discussione, cosa che fino a questo momento non è mai stata fatta. Capire dove andrà Tirrenia, come sarà possibile venderla in blocco, così come chiede l'Unione Europea, quando l'azienda ha 900 milioni di debiti e il fardello delle compagnie regionali (Caremar, Toremar, Siremar, Saremar) che sono una fonte continua di perdite. Società che devono garantire la continuità territoriale, un servizio pubblico che non garantisce redditività, ma deve essere fatto comunque, per non tagliare fuori dal mondo chi abita nelle isole minori di Campania, Toscana, Sicilia e Sardegna.

Nel confronto che i sindacati vogliono aprire con il governo, si dovrà parlare per la prima volta di cassa

integrazione: gli ammortizzatori sociali sono già previsti, ma di fatto di fatto includono solo il 20 per cento dei marittimi, quelli che hanno tutte le caratteristiche (in pratica, il contratto a tempo indeterminato), per entrare a pieno titolo nei parametri previsti dal decreto.

Poi c'è il capitolo degli armatori privati, che a parere dei sindacati stanno alla finestra per aspettare che Tirrenia si deprezzi, schiacciata tra debiti, cassa integrazione e tagli alle linee. Ma non solo: il malessere è più diffuso, e va oltre il caso Tirrenia, come spiega Giacomo Santoro, della Filt Cgil Marittimi: «Ci sono diverse compagnie italiane di traghetti, come ad esempio Grimaldi Napoli o Gnv, che fanno rotte internazionali: Barcellona, i porti dell'Africa, ad esempio. In questo periodo, tendono a imbarcare personale straniero, anziché italiano. Intendiamoci: lo possono fare, nessuno discute sulla legittimità. Ma il nostro vorrebbe essere un richiamo etico. È vero, i marittimi italiani costano di più. Se non lavorano vanno in cassa integrazione, ma i soldi ce li mette lo Stato».

Sul fronte locale, il Consiglio regionale della Liguria ha approvato all'unanimità un ordine del giorno sul caso Tirrenia con cui impegna la giunta ad attivarsi per la tutela dei lavoratori e la salvaguardia dei collegamenti tra Genova e la Sardegna, e lo stesso è stato fatto dal consiglio comunale di Genova, che ha chiesto alla giunta di attivarsi presso il governo, l'Autorità portuale e tutte le sedi competenti per individuare soluzioni per tutelare i lavoratori e i collegamenti fra Liguria e Sardegna.

Contro «l'ipotesi di frammentazione della Tirrenia» si sono mosse l'Ance ligure e sarda, che sperano in «un'azione coordinata tra le Regioni Liguria e Sardegna e un'iniziativa unitaria tra i Comuni interessati dai servizi». I sindaci di Genova, Porto Torres e Olbia, progettano iniziative comuni da proporre al governo, per preservare il livello dei servizi e l'integrità della Tirrenia.

ALBERTO QUARATI

quarati@ilsecoloxix.it