

# RASSEGNA STAMPA 6 OTTOBRE 2011

Fonte:



## **Antitrust, faro ue su Tirrenia**

Bruxelles - La **Commissione europea** ha avviato un'indagine approfondita in materia di aiuti di Stato in relazione ad alcune misure di sostegno pubblico che l'Italia ha adottato a favore delle società dell'ex Gruppo **Tirrenia** che gestiscono il servizio di traghetti con le isole minori.

Le società finite nel mirino di Bruxelles a causa dei contratti per i trasporti tra l'Italia continentale e la Sicilia, la Sardegna e altre isole italiane sono **Tirrenia di Navigazione, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar**. Le riserve della Commissione - si legge in una nota di Bruxelles - riguardano la possibilità che la compensazione per obblighi di servizio pubblico corrisposta dall'Italia a dette società a fronte dei servizi erogati su alcune rotte marittime comporti un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti. La Commissione esaminerà inoltre se vi sia un ulteriore sostegno concesso alle società del gruppo Tirrenia nel contesto della loro privatizzazione che possa falsare la concorrenza sul mercato.

«È naturale - ha osservato il commissario alla concorrenza **Joaquin Almunia**, su proposta del quale è stata aperta l'indagine Ue - che gli Stati membri debbano compensare le imprese per i maggiori costi che sostengono nel fornire un servizio di interesse economico generale. Tuttavia - ha aggiunto - la Commissione ha anche l'obbligo di verificare che tali servizi siano chiaramente definiti e che non vi sia compensazione eccessiva. La Commissione approva le iniziative intraprese dalle autorità italiane per aprire il mercato del cabotaggio marittimo - ha concluso Almunia - ma deve anche garantire che la privatizzazione di due delle società, Tirrenia di Navigazione e Siremar, non abbia comportato sovvenzioni indebite».

Nella sua nota, Bruxelles ricorda di aver ricevuto alcune denunce riguardanti la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la scadenza, avvenuta nel dicembre 2008, delle convenzioni che disciplinavano la fornitura del servizio ed alcuni aspetti del processo di privatizzazione. A questo proposito, attraverso l'indagine avviata, la Commissione valuterà se la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la fine del 2008 sia conforme alle norme UE in materia di servizi di interesse economico generale (Sieg).

L'avvio di un'indagine approfondita - si legge ancora nel comunicato della Commissione - permette ai terzi interessati di comunicare le proprie osservazioni sulle misure in esame, senza che ciò possa tuttavia pregiudicare l'esito dell'indagine.

## **Fincantieri, la tregua "Mai guai se qualcuno fa un minuto di straordinario"**

DOPO due giorni di passione al cantiere di Sestri è arrivata l'ora della tregua, ma per adesso è una tregua armata. La convocazione dell'incontro al ministero per martedì prossimo ha permesso di evitare altre manifestazioni di protesta. E ieri il ministro dei Trasporti Matteoli ha annunciato di aver firmato il decreto che stanziava i soldi per il ribaltamento a mare del cantiere (ora però tocca al Tesoro). Il livello della tensione resta comunque alto, perché allo stato attuale non ci sono ancora certezze sull'esito del vertice romano, per questo motivo l'assemblea ha deciso di mantenere lo sciopero per la giornata di ieri, da oggi si torna in fabbrica, ma solo e rigorosamente per il lavoro ordinario. «Non sarà accettato nemmeno un minuto di straordinario - precisa Bruno Manganaro, segretario Fiom - e questo vale sia per i lavoratori diretti che per quelli delle ditte di appalto, che non dovranno in alcun modo fare pressione nei confronti dei loro addetti, se non vogliono che rompiano la tregua». Sabato e domenica quindi il cantiere non lavorerà, lunedì stesso regime di oggi e domani, e martedì, in concomitanza con l'incontro al ministero dello Sviluppo economico, a Sestri tornerà l'assemblea permanente in sciopero. E da Genova partirà anche un pullman con 50 lavoratori che andranno a presidiare la sede del ministero e tenere il filo diretto con la sala dell'incontro, che riunirà attorno ad un tavolo il ministro Paolo Romani, la direzione Fincantieri, le istituzioni liguri e i sindacati.

La strategia è stata il frutto di un'assemblea lunga e molto accesa ieri mattina a Sestri, dopo un'altra notte trascorsa in cantiere e alla fine la scelta della tregua armata ha messo d'accordo sia i dipendenti Fincantieri, 750, dei quali 240 in cassa integrazione, che i 1500 delle ditte di appalto. «Poi tutto dipenderà dall'esito dell'incontro - osserva Sandro Vella, della Fim-Cisl - devono arrivare risposte concrete sul ribaltamento a mare ma anche sulle commesse per il cantiere che altrimenti da marzo rischia di restare senza lavoro».

Nel frattempo oggi pomeriggio in Regione sindacati e istituzioni torneranno ad incontrarsi per fare il punto della situazione ed elaborare una strategia comune per l'incontro di martedì, strategia che peraltro lo stesso presidente della Regione, Claudio Burlando, aveva anticipato l'altro ieri in prefettura: «Serve una commessa», aveva detto, «e ci aspettiamo - aveva aggiunto - che sia pronto anche il decreto sul ribaltamento a mare, che è dovuto tornare al Tesoro per un problema tecnico ma che ha già superato anche questo ostacolo». Sempre in vista dell'incontro di martedì cinquanta senatori di tutti i gruppi di tutti i gruppi di opposizione hanno scritto al presidente del Consiglio, al sottosegretario Gianni Letta e al ministro per lo Sviluppo economico Paolo Romani per chiedere «un segnale chiaro nel decreto sviluppo» per il rilancio di Fincantieri e della cantieristica navale italiana. La lettera, proposta dalla senatrice del Pd Roberta Pinotti, ricorda all'esecutivo gli impegni assunti il 3 giugno quando, attraverso il ministro Romani, subito dopo una grande manifestazione dei lavoratori di Fincantieri, l'azienda aveva annunciato il ritiro del piano che prevedeva un drastico ridimensionamento industriale. «La cantieristica italiana - scrivono ora i senatori - è un fiore all'occhiello della produzione manifatturiera del nostro Paese e l'Italia non può permettersi di perdere altri pezzi di capacità industriale».

# Travolto dalla ralla dipendente del Vte

**E'** sceso dall'auto di servizio per un controllo. Improvvisamente una ralla in movimento lo ha travolto sopin-gendolo contro la vettura.

Urla di dolore e momenti di terrore ieri mattina al Vte di

Voltri. L'incidente è accaduto poco prima delle 10. Inizialmente le condizioni dell'uomo, un dipendente del Terminal, sono parse molto gravi. Massimiliano Carotti, 31 anni, residente a Sturla, è stato tra-

sportato al Pronto Soccorso del San Martino in "codice rosso" (massima gravità). Dopo averlo sottoposto ad una lunga serie di accertamenti i medici hanno escluso lesioni ed emorragie interne. In seguito

al violentissimo impatto da schiacciamento al dipendente del Vte è stata riscontrata la frattura del bacino. Il trentunenne non è in pericolo di vita.

All'ospedale è stato trasportato anche il collega con il quale Massimiliano Carotti ieri mattina era impegnato in un giro di controllo tra le banchine. L'uomo ha riportato uno stato di choc, di qui le cure dei medici. Nelle stesse condizioni l'autista della ralla, pure lui in stato di choc dopo il pauroso urto e visitato all'ospedale.

Sull'episodio sono in corso accertamenti da parte della polizia, della direzione del Vte e degli ispettori del Servizio

Anti-infortunistico Asl. Al momento la ricostruzione risulta ancora piuttosto frammentaria.

Non appena la notizia si è diffusa tra le banchine e gli uffici, al Vte è scattato il blocco dell'attività anche in considerazione del fatto che le condizioni del dipendente erano inizialmente giudicate molto gravi. Operazioni sospese in banchina, blocchi agli accesso del porto. Il fermo si è protratto per ore con disagi per i camionisti in arrivo e in partenza. Dopo mezzogiorno il blocco è stato rimosso in seguito all'aggiornamento, confortante, delle condizioni del collega ricoverato al San Martino.

[a. f.]

## **Pericolosi i tagli lineari d'Amico: «non vorremmo scegliere altre bandiere»**

ROMA - «Non sono previsti allo stato» tagli per il settore armatoriale. Lo ha assicurato il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli rispondendo a margine dell'assemblea annuale di Confitarma alle preoccupazioni del presidente degli armatori Paolo d'Amico.

«La situazione economico - finanziaria è quella che è ma in questo settore non sono previsti tagli», ha precisato Matteoli. «Anzi - ha aggiunto - ho firmato un decreto da 132 milioni che è ora al Ministero dell' Economia per l'ulteriore firma».

I tagli all'industria armatoriale previsti dalla manovra - ha denunciato nella sua relazione all'assemblea d'Amico - rischiano di mettere a rischio la «competitività» del settore. Il presidente ha fatto riferimento, in particolare, alla prevista riduzione del Registro internazionale delle immatricolazioni di navi. «I tagli al nostro settore avrebbero un effetto contrario a quello perseguito - ha detto, evidenziando che - «le aspettative sul recupero di risorse derivanti dalla riduzione delle misure del Registro internazionale non sono reali, perché i prevedibili risultati di queste scelte sarebbero l'immediato allontanamento delle navi dalla bandiera italiana, seguito dalla delocalizzazione dell'industria armatoriale dal Paese».

In merito alle Autostrade del Mare e all'ecobonus, d'Amico ha affermato che «la difficile congiuntura rende incerto il rifinanziamento di questo importante strumento che invece dovrebbe diventare strutturale e che Bruxelles intende introdurre a livello europeo prendendo come riferimento il modello italiano». Al riguardo ha sottolineato l'impegno del sottosegretario Giachino ed ha poi ricordato come la competitività di un Paese «si gioca anche e soprattutto su infrastrutture efficienti. Il sistema portuale italiano, nonostante le sue elevate potenzialità e un'ottima posizione geografica al centro del Mediterraneo, negli ultimi anni sta registrando preoccupanti segnali di arretramento. In particolare, nei traffici transhipment, oltre alla tradizionale concorrenza europea, gli scali italiani subiscono anche la forte concorrenza dei porti hub nordafricani, che grazie ad importanti progetti di sviluppo e a bassi costi gestionali, sono sempre più competitivi. Dobbiamo puntare con urgenza a incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi offerti nei nostri porti, chiedendo al contempo per essi un sistema rinnovato di regole. La crisi internazionale e la conseguente scarsità delle risorse disponibili impongono di razionalizzare al massimo i finanziamenti pubblici nei porti, dando priorità a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze strategiche del sistema portuale nazionale. Ciò consentirebbe di intervenire rapidamente e in modo incisivo sui vincoli che maggiormente condizionano i traffici marittimi nei principali porti nazionali».

«L'annosa problematica del dragaggio in alcune realtà sta assumendo aspetti di vera e propria emergenza operativa».

Dopo aver ricordato i benefici generati dall'introduzione, 13 anni fa, del Registro internazionale - «la compagnia leader in Europa nel settore delle crociere è italiana, opera esclusivamente con navi di bandiera italiana e genera un impatto economico di oltre 2 miliardi di euro sull'economia del Paese» ed «è italiano il principale armatore europeo di moderne navi traghetto, diventato operatore multinazionale di logistica integrata anche attraverso l'acquisizione di importanti realtà portuali e armatoriali in Nord Europa e nel Mediterraneo» - d'Amico ha denunciato «il pericolo di tagli lineari dei regimi fiscali agevolati» che «avrebbero un effetto contrario a quello perseguito».

«Le aspettative sul recupero di risorse derivanti dalla riduzione delle misure del Registro

internazionale non sono reali, perché i prevedibili risultati di queste scelte sarebbero l'immediato allontanamento delle navi dalla bandiera italiana, seguito dalla delocalizzazione dell'industria armatoriale del Paese. Senza contare le ricadute certamente negative sull'occupazione diretta e sull'indotto. E' una esperienza già vissuta: il Registro internazionale fu all'epoca istituito per contrastare proprio il crollo della bandiera italiana. Non abbiamo bisogno di ulteriori conferme».

Il presidente di Confitarma ha concluso dicendo: «non vorremmo essere costretti a scegliere altre bandiere europee più competitive».

All'assemblea sono intervenuti i più importanti operatori del mondo dello shipping e, in rappresentanza di Confindustria, di cui Confitarma fa parte, il vicepresidente Cesare Trevisani.

Non ha fatto mancare il suo saluto anche il presidente del Senato, Renato Schifani, che ha definito l'incontro «la più importante occasione di confronto e di condivisione per gli operatori dell'industria della navigazione, fiore all'occhiello della nostra economia, nella quale l'Italia è ai vertici mondiali».

## **Si rinnova il progetto Porto Aperto a Livorno**

LIVORNO - Porto Aperto, il progetto promosso dall' Autorità portuale di Livorno per aprire lo scalo labronico alla città, si rinnova anche quest'anno, per la quinta volta consecutiva, con una serie di iniziative gratuite che avranno luogo da novembre 2011 a maggio 2012. Martedì prossimo, 11 ottobre, a Palazzo Rosciano, verranno presentati i dettagli della nuova edizione. Saranno presenti i principali partner del progetto: il Comune di Livorno e il suo Centro Risorse educative e didattiche, i Comuni di Collesalveti e Capraia Isola, la Provincia di Livorno, la Capitaneria del Porto di Livorno, l'Agenzia delle Dogane, l'Ufficio scolastico provinciale di Livorno, le società "Porto di Livorno 2000" e "Livorno citysighseeing", l'interporto Vespucci e l'associazione Stella Maris.

Il progetto prevede visite guidate, trasmissioni tv, spettacoli e mostre con l'obiettivo di facilitare la conoscenza del principale motore economico del territorio. Saranno svelate le sue zone inaccessibili, presentati i protagonisti, i meccanismi che lo regolano, ma anche il linguaggio e gli stili di vita che lo contraddistinguono e che hanno finito per permeare l'intera città.

Si parlerà inoltre del futuro del porto, così come definito dagli strumenti di programmazione dell' Autorità portuale dal Piano operativo triennale al Piano regolatore portuale, saranno articolate indagini critiche su concetti o idee a volte poco chiari, come logistica o green port.

Le visite dovrebbero interessare l'interporto Vespucci, la sede dell' Agenzia delle Dogane, il cantiere Benetti Yachts, un terminal portuale.

Le scuole che parteciperanno alle visite guidate in porto potranno prendere parte ad un concorso che prevede la predisposizione di materiale (foto, video, presentazioni in power point, racconti, ecc.) da presentare entro aprile 2012. Una apposita commissione valuterà i migliori elaborati dividendoli per scuole (elementari, medie e superiori). Le classi che si classificheranno per prime e per seconde, in ogni ordine e grado, riceveranno un premio di 400 euro per il primo posto e di 200 per il secondo con il quale potranno effettuare acquisti di materiale didattico e sportivo.

Tutto il materiale verrà presentato il 20 maggio 2012, in occasione delle iniziative previste per celebrare la Giornata Europea del mare.

Come ogni anno l'emittente regionale Telegranducato dedicherà al porto, alla logistica e in generale e alla promozione di iniziative ed eventi legati alla portualità, un ampio spazio televisivo in orari di visione per il grande pubblico.

## Piombino un porto in lenta ripresa

PIOMBINO - «Il nostro è un porto specializzato, non commettiamo l'errore di snaturarlo». Il presidente dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri, descrive in questo modo il "suo" porto, città legata in modo indissolubile all'anima siderurgica, con le multinazionali dell'acciaio Arcelor Mittal e Lucchini presenti in banchina.

E' chiaro che gli scricchiolii dell'industria pesante dettati dalla crisi economica e le incertezze sul futuro, soprattutto quello della Lucchini, abbiano influito negativamente sulle attività del porto. «Nel 2009 abbiamo vissuto un anno nero, condizionato dalla crisi - racconta Luciano Guerrieri - ma da mesi siamo in ripresa, il momento più duro sembra essere passato. Il traffico merci è aumentato e anche per numero di passeggeri siamo tra i primi porti italiani». Le cifre danno ragione al presidente dell'Autorità portuale: nel 2009 da Piombino sono transitati solo 5 milioni di tonnellate di merci, adesso il flusso è tornato sui livelli più accettabili di 6-7 milioni di tonnellate. «Non siamo ancora a pieno regime, dato che in passato abbiamo marciato al ritmo di 8 milioni di tonnellate - spiega il presidente Ap - ma la ripresa è evidente.

Per i passeggeri è aumentato il traffico per l'Elba, a fronte di una diminuzione degli imbarchi per la Sardegna. Viaggiamo comunque con oltre 3 milioni di passeggeri all'anno».

Se essere un porto specializzato e legato innegabilmente alla siderurgia è, allo stesso tempo, un punto di forza o di debolezza, il porto di Piombino punta forte sulla progettualità per fare un definitivo salto di qualità. «Lo sviluppo è un nostro punto a favore - dice Luciano Guerrieri - il nuovo piano regolatore portuale è in fase di approvazione. Già fra tre anni avremo 500 nuovi metri lineari di banchina con fondali a 13 metri. Complessivamente il piano comprende nuove infrastrutture per 2,5 chilometri di banchine e 65 ettari di aree». Ma per non perdere il treno dello sviluppo anche Piombino è legato allo snellimento delle procedure. Snellimento che Assoporti, di cui Guerrieri è vicepresidente, chiede da tempo al Governo. Il prossimo 18 ottobre il ministro Altero Matteoli sarà presente proprio all'assemblea di Assoporti. «La portualità soffre una lentezza cronica in troppi aspetti burocratici. Ciascun passaggio va a rilento, dalla progettazione, ai dragaggi, alle bonifiche dei Sin. Stiamo perdendo tempo e competitività - dice Guerrieri - anche per questo è stato chiesto al Governo di varare almeno i provvedimenti a costo zero per il bilancio dello Stato. Cosa mi aspetto dall'incontro con Matteoli? Nessuno ha la bacchetta magica, ma già il fatto che sia presente all'assemblea è un segnale positivo».

## **Impatto ambientale priorità per il porto di Civitavecchia**

CIVITAVECCHIA - L'impatto ambientale del porto di Civitavecchia è fra le priorità del presidente Pasqualino Monti, alla guida dell'ente dal Giugno scorso. Tra Molo Vespucci e Arpa Lazio sarà infatti siglato un protocollo d'intesa per l'installazione nello scalo di una stazione fissa di rilevamento della qualità dell'aria del porto, gestita dalla stessa Agenzia per l'Ambiente, secondo i parametri dell'Environmental Ship Index (Esi), uno strumento già utilizzato dai maggiori porti del Nord Europa per misurare l'efficienza ambientale delle navi, assegnando loro un punteggio che va da 0 a 100. L'Esi deriva dalla sommatoria delle performance ambientali della nave con riferimento alle emissioni di ossidi di azoto, ossidi di zolfo (ed indirettamente del particolato ad essi associato) ed alla sua efficienza energetica. Il suo valore viene determinato da organismi internazionali indipendenti che controllano la qualità e lo stato dei motori di bordo, il tenore di zolfo dei combustibili utilizzati nell'ultimo anno ed il possesso del certificato di efficienza energetica rilasciato dall'Imo.

«Siamo il primo porto del Mediterraneo a premiare, attraverso la riduzione delle tasse portuali, chi salvaguarda la qualità dell'aria - ha detto Monti -. In tempi brevi la stazione sarà in grado di acquisire i dati relativi alla qualità dell'aria nel porto di Civitavecchia e nelle zone periportuali, che saranno consultabili sul sito dell'Autorità portuale all'interno della sezione Ambiente di prossima istituzione».

Nell'ambito delle iniziative intraprese dall'Autorità portuale per ridurre le emissioni in atmosfera delle navi ormeggiate nel porto di Civitavecchia, il presidente Monti ha confermato l'inserimento, nel quadro economico della costruenda darsena traghetti, dell'elettrificazione di due banchine destinate ad ospitare anche le più grandi navi da crociera. «Considerato che l'elettrificazione delle banchine è una soluzione di medio periodo - ha concluso Monti - l'ente ha messo in campo ulteriori iniziative utili a incentivare l'immediata riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi al di sotto dei limiti previsti dalle vigenti norme».

## **La Commissione UE scrive al governatore calabro Scopelliti sull'ipotesi di modifica del corridoio Berlino-Palermo**

*«Per quanto riguarda la ridefinizione dei corridoi della rete di trasporto - spiega il capo di gabinetto del presidente della Commissione - si fa presente che l'attuale formulazione è da considerarsi indicativa»*

*inforMARE* - La Regione Calabria ha reso noto che il capo di gabinetto del presidente della Commissione Europea, Johannes Laitenberger, ha inviato una lettera al governatore calabro Giuseppe Scopelliti in merito alle osservazioni del presidente dell'ente regionale italiano riguardo l'ipotesi di modificare il corridoio europeo Berlino-Palermo.

«La ringrazio a nome del presidente della Commissione Europea Josè Manuel Barroso - ha scritto Laitenberger - per la sua lettera del 22 luglio nella quale manifesta la preoccupazione della Regione Calabria relativamente alla proposta di modifica del Corridoio Berlino-Palermo. Innanzitutto va riconosciuto che gli importanti sforzi compiuti dall'Italia permetteranno di valorizzare al meglio il sostegno europeo all'interno delle prossime prospettive finanziarie».

«Per quanto riguarda la ridefinizione dei Corridoi della rete di trasporto - continua la missiva di Laitenberger - si fa presente che l'attuale formulazione è da considerarsi indicativa, pertanto i suoi commenti saranno presi in considerazione al momento della stesura finale».

Inoltre, nel ribadire che la Calabria come le altre regioni comprese nell'obiettivo "Convergenza" del sistema di gestione dei fondi strutturali dell'Unione Europea sarà oggetto di una particolare attenzione al momento del perfezionamento del quadro della rete principale, Laitenberger ha affermato che «in tale contesto sono anche presi in considerazione i collegamenti con la Regione Sicilia, l'inclusione dei porti e degli aeroporti siciliani e l'estensione dei corridoi alla Regione Calabria». «Le sue osservazioni, dunque - ha concluso il capo di gabinetto del presidente della Commissione Europea - saranno prese in dovuta considerazione».

«Questa missiva - ha commentato il presidente della Regione Calabria Scopelliti - conferma la bontà dell'azione che abbiamo messo in campo per chiedere la modifica della proposta di ridefinizione dei corridoi transeuropei e sono certo che le nostre osservazioni faranno cambiare l'attuale orientamento della Commissione. Insieme al governo nazionale, grazie al particolare impegno personale profuso dal presidente Berlusconi e dal ministro Matteoli, e alla Regione Sicilia continueremo lungo il percorso intrapreso per tutelare la crescita dei nostri territori e, in particolare, i numerosi investimenti infrastrutturali che potrebbero sfumare in caso di esclusione della Calabria dai corridoi, in netto contrasto con i principi fondamentali dell'Unione Europea. Sono convinto che la Commissione, dopo un'attenta analisi, valuterà positivamente le nostre argomentazioni».

## **La Commissione Europea ha avviato un'indagine sugli aiuti di Stato alle società dell'ex gruppo armatoriale Tirrenia**

*inforMARE* - La Commissione Europea ha annunciato di aver avviato un'indagine approfondita in materia di aiuti di Stato in relazione ad alcune misure di sostegno pubblico che l'Italia ha adottato a favore delle società dell'ex gruppo armatoriale Tirrenia.

Le società oggetto dell'indagine sono Tirrenia di Navigazione, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Le tre compagnie Caremar, Saremar e Toremar sono state trasferite rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana nell'ambito della riorganizzazione del gruppo Tirrenia in vista della loro privatizzazione e la Commissione Europea ha precisato che la privatizzazione di queste tre società non rientra nell'ambito di applicazione dell'indagine.

Bruxelles intende accertare invece se i corrispettivi economici annui erogati dallo Stato alle società del gruppo a fronte degli obblighi di servizio pubblico su alcune rotte marittime abbiano determinato un indebito vantaggio economico rispetto alle compagnie concorrenti. Inoltre la Commissione valuterà se la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la fine del 2008 sia conforme alle norme UE in materia di servizi di interesse economico generale (SIEG). Bruxelles intende appurare anche se sia in atto un ulteriore sostegno economico concesso alle società del gruppo Tirrenia nell'ambito della loro privatizzazione, principalmente in termini di ulteriori finanziamenti pubblici per coprire le spese correnti e vantaggi fiscali, che sia in grado di falsare la concorrenza nel mercato.

Il procedimento avviato oggi è distinto da un'altra indagine in corso che ha per oggetto il riesame degli schemi di convenzione di servizio pubblico prima della fine del 2008, avviata dopo che nel 2009 il tribunale di primo grado della Corte di Giustizia Europea aveva annullato una decisione della Commissione Europea del 2004 che riteneva le somme versate dall'Italia al gruppo Tirrenia a titolo di compensazione parzialmente compatibili e parzialmente incompatibili con le norme UE in materia di aiuti di Stato.

«È naturale - ha dichiarato il vicepresidente della Commissione Europea, Joaquín Almunia, responsabile per la concorrenza - che gli Stati membri debbano compensare le compagnie per i maggiori costi che sostengono nel fornire un servizio di interesse economico generale. Tuttavia la Commissione ha anche l'obbligo di verificare che tali servizi siano chiaramente definiti e che non vi sia un eccesso di risarcimento. La Commissione approva le iniziative intraprese dalle autorità italiane per aprire il mercato del cabotaggio marittimo, ma deve anche garantire che la privatizzazione di due delle società, Tirrenia di Navigazione e Siremar, non abbia comportato sovvenzioni indebite».

Stamani a margine dell'assemblea della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), in svolgimento a Roma, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, aveva precisato che il governo è impegnato per evitare che l'autorità antitrust europea apra una istruttoria sulla cessione di Tirrenia a Compagnia Italiana di Navigazione e per poter quindi rendere possibile l'assegnazione della Tirrenia ai nuovi proprietari (*inforMARE* del [26 luglio](#) 2011). Sforzo che evidentemente non è valso a scongiurare l'avvio dell'indagine UE.