



TIRRENIA INFORMA

Il servizio giornalistico ad oggettivo contenuto scandalistico, in danno alla Società, pubblicato su un settimanale, impone di ristabilire la verità.

Tutte le navi della flotta della Società Tirrenia di Navigazione Spa sono conformi alle normative SOLAS (Sicurezza della vita umana in mare) che regolano la materia.

Il rispetto delle normative e, conseguentemente, la sicurezza delle navi sono certificate, nave per nave, dalla Autorità Marittima Italiana, dal Registro Navale Italiano e controllate da Ispettori delle Società di assicurazioni che eseguono periodiche visite ispettive, talora anche non programmate.

L'articolo in parola contiene affermazioni parziali se non addirittura false e tali da compromettere non solo l'immagine della Società ma anche creare ingiustificati e pericolosi allarmi nei confronti dell'utenza.

In particolare:

1. Le gru delle imbarcazioni di salvataggio e delle zattere sono tutte funzionanti ed in possesso delle certificazioni di avvenuto collaudo come specificato a lato. La presenza di qualche punto di ossidazione, peraltro limitatissimo, probabilmente sfuggito all'ordinario sistema di manutenzione, non ha nessuna conseguenza negativa sulla sicurezza del sistema.
2. Tutte le navi hanno un sistema centralizzato di controllo e monitoraggio della propulsione che viene assicurato attraverso il presidio, ad opera di personale qualificato, della centrale di propulsione cui fanno capo gli impianti di automazione con la ovvia conseguenza che i locali macchinari non necessitano di alcun controllo in loco.
3. La presenza di bombole vicino ai motori non solo non risponde a verità come emerge dalle stesse foto allegate all'articolo, ma non costituisce alcun pericolo né di scoppio né di incendio in quanto riempite di gas frigorigeno.
4. Non risulta che sulle navi visitate dal giornalista esistano cilindri logori che possano determinare fuoriuscite di carburante. Il fatto denunciato è impossibile non solo tecnicamente ma anche a ragione delle attente e diligenti verifiche periodiche, con relativa certificazione, che il Registro Navale Italiano esegue sui macchinari di tutta la flotta.
5. I mezzi di salvataggio presenti a bordo delle navi sono conformi per tipo e capacità a quanto previsto dalla normativa in vigore e secondo il certificato di sicurezza della nave rilasciato periodicamente dall'Autorità Marittima.
6. La verifica dello stato dei cavi e della manutenzione di tutti gli apparati è soggetta per legge a controlli e certificazione del RINA. Per le navi in questione tale certificazione è intervenuta qualche settimana prima dell'articolo, da parte del RINA, a seguito di intervento ma un tentativo eseguito da ditta specializzata ed autorizzata.
7. Il sistema di evacuazione è previsto in un piano approvato dal Registro Navale Italiano ed è pienamente rispettato per tutte le navi sia con cartellonistica verticale sia con indicazioni fosforescenti a pavimento. Se qualche incongruenza ed insufficienza sono state riscontrate, le stesse non incidono certamente sulla sicurezza e la congruità delle modalità di evacuazione, anche per la presenza di personale adeguatamente preparato per l'accompagnamento ed indirizzo dei passeggeri.

La società è attenta ad ogni sia pur minima censura che potrà consentirle il miglioramento e la semplificazione del sistema, **ma ciò che non può tollerare è il tentativo di allarmare i passeggeri ed i propri clienti con giudizi generali ricavabili da qualche cartello mal posto ed insufficiente.**

8. Sulla facilità e possibilità di accesso all'apparato motore, a prescindere dal sistema di sicurezza della navigazione e di controllo dei macchinari centralizzato, la società ha sempre operato per evitare che si verifichi il fatto "porte aperte", come riscontrabile dalle stesse foto pubblicate dalle quali emerge l'esistenza di un sistema di apertura a chiave delle porte. L'episodio è quindi da attribuire ad una sporadica dimenticanza.

9. Con riferimento al portellone della nave Flaminia, la sua funzione è stata da tempo abolita perché sostituita da imbarco a poppa.

10. Per quanto attiene il tappeto in gomma, sistemato sulla nave Aurelia, lo stesso era stato poggiato, provvisoriamente, in attesa di riparazione del pavimento sottostante.

11. La società ribadisce il suo impegno costante nel garantire la security di tutte le sue navi, così come costantemente certificate dalle Autorità competenti, ed assicura che la professionalità delle proprie maestranze, dal Comandante all'ultimo ragazzo di camera, contribuisce a garantire elevati livelli di sicurezza non certamente escludendosi qualche parziale ed occasionale deficienza operativa e/o di controllo che, comunque, **non può giustificare un attacco giornalistico di un'entità senza precedenti contraddistinto, peraltro, da parzialità e limitatezza del controllo.**

La società in materia di security e controllo di passeggeri si è sempre attenuta, anche in collaborazione con le forze dell'ordine e l'Autorità portuale, a quanto previsto dalle norme in materia emanate dai Comandi generali delle Capitaneria. Definire "carrette del mare" la flotta aziendale, se risponde ad esigenze di spregiativa semplificazione giornalistica è inaccettabile perché non corrisponde a verità.

La Tirrenia ha una delle flotte più moderne e con un'età media delle navi molto bassa. In particolare i mototraghetti Florio, Rubattino, Bithia, Janas, Athara, Nuraghes, Sharden, sono stati costruiti tra il 1999 e 2005 ed hanno una vita media di circa 4,5 anni mentre, considerando anche le altre unità passeggeri, che sono state tutte ammodernate, la vita media complessiva della flotta passeggeri è di circa 9/10 anni. Sulle stesse rotte esercite da Tirrenia viaggiano navi di armatori privati di età ben superiore.

Sempre con riferimento all'articolo sopra indicato, è falsa l'affermazione che la Tirrenia si è "mangiata soldi pubblici" e che ha buchi di bilancio. Infatti il bilancio chiuso al 31.12.2006, presenta un utile di 23,1 milioni di euro senza alcun artificio contabile.

I contributi pubblici erogati - cui peraltro non sono estranei gli armatori privati - trovano il loro fondamento nel rapporto con la Pubblica Amministrazione e sono regolati da un contratto che obbliga la Tirrenia a svolgere servizi di pubblica utilità ricevendo a fronte di ciò un contributo statale.

E' falsa la cifra di 1,5 miliardi di euro di sovvenzioni che secondo l'articolista sarebbe stata erogata a Tirrenia nel periodo 2000-2007 in quanto, in tale periodo, la Società ha ottenuto in media circa 65 milioni di euro l'anno. Tale somma non si raggiunge nemmeno se si considerano i contributi dell'intero Gruppo Tirrenia comprendenti anche quelli delle quattro Società Regionali, che svolgono servizi di alta valenza sociale, per niente remunerativi, alle quali sono stati riconosciuti in media, nello stesso periodo, contributi annui per circa 100 milioni.

Né può dimenticarsi che nelle sovvenzioni erogate sono compresi oneri aggiuntivi non attinenti la gestione nautica sostenuti dalla società, quali agevolazioni tariffarie a particolari utenti, oneri finanziari per tardivi pagamenti delle sovvenzioni, imposte etc. Al netto di tali componenti la sovvenzione effettiva della Tirrenia si riduce a 33 milioni di euro per il 2006.

Né si riferisce, nell'articolo, che il Gruppo con tali erogazioni assicura il suo reticolo di collegamenti 365/365 giorni l'anno - anche quindi nei periodi in cui il servizio di utilità sociale impone di viaggiare con un traffico limitatissimo e, quindi, in perdita -, effettuando più di 100.000 traversate all'anno, con 3 milioni di miglia percorse.

D'altronde la proporzionalità delle sovvenzioni al servizio svolto è stata riconosciuta dalla stessa Comunità Europea non molto tempo fa (2001 per la Tirrenia e 2004 per le altre Società), al termine di una lunga procedura per presunti illegittimi aiuti erogati al Gruppo.

Peraltro, senza voler fare alcun tipo di confronto, è di questi giorni l'annuncio che la società francese SNCM, per gestire 5 collegamenti con la Corsica - laddove Tirrenia e le Società del Gruppo, invece, gestiscono 60 linee di collegamento marittimo, con una flotta di circa 76 unità - riceverà un finanziamento di circa 100 milioni di euro annui.

Circa il fatto che, secondo l'articolista, senza sovvenzione Tirrenia dovrebbe portare i libri in Tribunale, va precisato che già oggi la gestione operativa delle più importanti linee da passeggeri (circa il 70% del fatturato) presenta margini positivi che, di fatto, riducono i fabbisogni di sovvenzioni delle linee a valenza esclusivamente sociale e strutturalmente in perdita. Non a caso il Piano Industriale di Tirrenia prevede che i collegamenti aventi margini di redditività siano gestiti al di fuori della convenzione statale.

Con riferimento al livello di esposizione finanziaria evidenziato nell'articolo (800 milioni di euro), bisogna precisare che l'attuale indebitamento netto di Tirrenia è pari a circa 760 milioni di euro, che depurato dell'effetto su di esso dei crediti di sovvenzione scaduti e non ancora incassati per l'esercizio corrente e per quello precedente, si riduce a 652 milioni di euro. Tale ammontare, in continua riduzione, è connesso agli importanti investimenti effettuati negli ultimi anni per nuove costruzioni (ben 7 nuove navi: tipo "Florio" e tipo "Bithia"), con un esborso complessivo di circa 700 milioni di euro.

Per quanto riguarda gli investimenti ed i connessi riflessi economico-finanziari sull'ammontare della sovvenzione, è opportuno chiarire che la loro realizzazione non è nella discrezionalità di Tirrenia. Infatti, essi sono realizzati dopo un processo di condivisione con l'Amministrazione che ne valuta gli aspetti tecnici, di servizio ed economici e, quindi, li approva con decreto.

I quattro mezzi veloci di cui si parla nell'articolo (Aries, Scorpio, Capricorn, Taurus), costruiti quando il costo del combustibile era a livelli contenuti, erano destinati a realizzare, attraverso un servizio plurigiornaliero, una continuità territoriale con frequenze di tipo ferroviario. Questa ipotesi di utilizzo non si è poi potuta proseguire in modo completo in quanto l'abnorme e non prevedibile lievitazione delle quotazioni dei combustibili ne ha impedito un uso sistematico e continuativo.

Il loro impiego, negli ultimi tempi, è stato concentrato nel periodo estivo, quando essi assolvono anche ad un'importante funzione di mezzi riserva (come si è condiviso a livello comunitario), da impiegare in caso di emergenza, come è avvenuto in più di un'occasione anche a supporto dell'armamento privato e della protezione civile.

La Tirrenia di Navigazione S.p.A. ha dato incarico ai propri legali di tutelare la propria immagine e di quella delle maestranze in sede giudiziaria.