

TRAGHETTI: 50mila euro in più al giorno per fare un singolo viaggio in Sardegna



Collegamenti per le isole: aumento delle tariffe unica alternativa alla sospensione dei servizi

Su una rotta come Genova-Olbia-Genova, tratta per eccellenza del turismo vacanziero in Sardegna, un traghetto passeggeri oggi spende ogni giorno circa 50 mila euro in più per pagare il carburante (circa il 30% dei costi di esercizio di una nave) rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Ciò significa che per ogni viaggio andata e ritorno le compagnie di navigazione si trovano a sostenere extracosti giornalieri effettivi sensibilmente più elevati a parità di partenze e frequenze

E questo ragionamento vale per tutti i principali collegamenti per Sardegna e Sicilia, nonché per l'Elba e le isole minori. "Adeguate i noli e le tariffe, e quindi il costo dei biglietti, sarà – secondo Stefano Messina, Presidente di Assarmatori – una scelta obbligata per evitare la sospensione di quei servizi marittimi da e per le isole, che anche nei mesi più duri della pandemia hanno garantito comunque sia la continuità territoriale, sia il trasporto di passeggeri e merci, inclusi gli approvvigionamenti indispensabili specie per la Sardegna".

L'allarme lanciato dal Presidente di Assarmatori si basa su dati concreti e incontestabili, aggravati e resi insostenibili dalla drammatica escalation del conflitto russo-ucraino e dalle conseguenze che sta innescando sul mercato energetico: il prezzo di un barile di petrolio Brent negli ultimi giorni è stabilmente sopra i 100 dollari e i prezzi dei combustibili per le navi hanno seguito questo trend con ancora maggiore volatilità. "Adeguate i noli e le tariffe rappresenta una scelta dolorosa ma necessaria che impatterà sull'intera filiera produttiva fino al consumatore finale. Ma le conseguenze di uno stop ai servizi sarebbero – ha affermato Messina – ben più drammatiche, come facilmente intuibile, in particolare per la popolazione insulare e per tutto l'indotto, anche turistico, per il quale questi collegamenti sono linfa vitale".

"È il caso di ricordare – ha concluso il Presidente di Assarmatori – come le nostre imprese siano ancora in attesa dei ristori previsti da diversi provvedimenti legislativi per limitare le conseguenze economiche dell'emergenza sanitaria, e adesso si trovino ad affrontare, da una posizione di ulteriore fragilità, le conseguenze di una nuova emergenza".

Sul tema è intervenuto anche il Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, che, in audizione presso la Commissione Ambiente della Camera, nell'ambito del processo di conversione in legge del DL Energia, ha affermato: "La continuità territoriale di passeggeri e merci è un diritto sancito dalla Costituzione che rischia di venire meno: per gli armatori l'utilizzo di combustibili fossili è ineludibile, ne siamo in qualche modo prigionieri, non avendo alternative concretamente percorribili. Il trasporto terrestre dal 2006 beneficia di un correttivo automatico delle tariffe in adeguamento all'andamento del costo del carburante, crediamo che una misura del genere sia necessaria anche per quello marittimo, specialmente per il naviglio impiegato nei collegamenti da e per le isole. Questo avrà un effetto inflattivo, non possiamo nascondere, ma non possiamo

neanche pretendere che siano i fornitori del servizio a farsi carico di questi aumenti: non parliamo infatti di una differenza minima, ma di un sostanziale raddoppio dei costi legati al bunker”.