



IL VOLO, Associazione per la rinascita della politica attiva, circa la privatizzazione attiva

Privatizzazione Caremar

IL VOLO, Associazione per la rinascita della Politica Attiva, nel perseguire i propri obiettivi etici e statutari di tutelare il diritto ed i diritti civili dei cittadini in base ad elementari principi democratici di partecipazione attiva alla vita del Paese;

premesso che - il Gruppo Tirrenia SpA, è controllata interamente dalla Fintecna, di cui il 100% dell'azionariato appartiene al Ministero dell'Economia e Finanze;

- la Tirrenia S.p.A. ad oggi, effettua i servizi di cabotaggio (collegamento) marittimo a valenza sociale, coperti dallo Stato con contributi pubblici, a garanzia della continuità territoriale tra le isole italiane ed il continente, attraverso le quattro società a competenza regionale: Caremar, Saremar, Siremar e Toremar;

- in tutti questi anni, i bilanci della Tirrenia S.p.A. hanno registrato perdite continue, con un indebitamento ad oggi pari al doppio rispetto al patrimonio netto, nonostante le sovvenzioni statali.

Alcuni esempi a bilancio:

a) circa 800 milioni di euro di debito;

b) 200 milioni di euro all'anno di finanziamento statale;

c) le spese sono state di circa 540 milioni di euro, mentre i ricavi toccano appena circa 380 milioni;

d) su 26 navi in esercizio a fine 2007 ben 11 sono assai vetuste con un'età che va dai 13 ai 32 anni;

e) esuberi stimati in circa 1900 unità su di un totale di circa 3500 dipendenti, distinti in 1522 dipendenti con contratto a tempo indeterminato e 215 con contratto a tempo determinato;

f) la Magistratura contabile (Corte dei Conti) ha rilevato che i membri del Cda si sono compensati nel 2007 con complessivi 973 mila euro annui;

- già il DPEF o legge finanziaria del 2007, (L. 296/06), prevedendo un piano di privatizzazione del Gruppo, evidentemente come unica soluzione al necessario riassetto societario della Tirrenia S.p.A., ha prorogato il termine di scadenza della convenzione in essere tra lo Stato e la Tirrenia dal 31 dicembre 2008 al 31 dicembre 2012 prevedendo, nel contempo, una progressiva diminuzione dei contributi pubblici, fino al loro completo azzeramento;

- successivamente ed ad ogni buon conto, il decreto-legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni L. 133 del 2008, riprende il percorso di privatizzazione del Gruppo Tirrenia,

prevedendo che le funzioni e i compiti di programmazione di cabotaggio marittimo di livello regionale, siano esercitate dalle Regioni stesse. Entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge, alle Regioni che ne facciano richiesta, sono trasferite le società partecipate della Tirrenia S.p.A., che gestiscono i collegamenti interni (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar) a titolo gratuito.

Pertanto, lo Stato, anticipando al 31 dicembre 2009 il termine perentorio della scadenza della convenzione tra lo Stato e Tirrenia, quindi termine ultimo per attuare la cosiddetta

“privatizzazione della Tirrenia”, oltre alle società, trasferirà alle Regioni interessate anche i contributi per i servizi di trasporto pubblico così come da criteri stabiliti dal Cipe;

- nel DPEF 2009-2011 il Governo ulteriormente ha ribadito il suo intendimento ad «attivare tempestivamente, in coerenza con quanto già previsto dalla finanziaria 2007, un processo di privatizzazione della società» quale forma di riassetto societario della evidente cattiva gestione, come purtroppo da consuetudine politica e prassi giuridico-finanziaria;

- i Ministri dell'Economia e quello dei Trasporti, lo scorso 15 ottobre, inviavano una missiva al Presidente della Regione Campania contenente una proposta complessiva in ordine alla privatizzazione della società Tirrenia e delle sue ramificazioni regionali, tra cui la Caremar, attraverso la cessione gratuita alle Regioni;

- a questa missiva il Governatore campano, in accordo con le rappresentanze dei sei Comuni dell'isola d'Ischia, risponde con la richiesta di trasformare la società di trasporti Caremar in una società misto-pubblica, Co.Re.Ma., dopo aver ceduto alla Regione Lazio il ramo d'azienda relativo ai collegamenti marittimi della costa pontina;

- la Regione Campania ha, pertanto, avviato il processo di privatizzazione attraverso la costituzione di una società mista pubblico-privata con l'obiettivo della scelta di un socio privato cui contestualmente affidare il servizio;

- la Comunità Europea non ha mai chiesto all'Italia di privatizzare Tirrenia S.p.A. e le società regionali del gruppo, nè avrebbe avuto il diritto di farlo (cfr. articolo 295 del trattato CE).

Essa è neutra rispetto al regime di proprietà esistente negli Stati Membri, ma altrettanto certamente qualunque scelta venga fatta da parte dalla Regione Campania e dallo Stato italiano, essa dovrà comunque essere in linea con il diritto comunitario: ogni operazione di riassetto di Tirrenia dovrà avvenire nell'unico vincolo del rispetto dei principi di trasparenza, di parità di trattamento e di non discriminazione nonché della normativa europea pertinente, al fine della realizzazione di un mercato unico per il trasporto marittimo.

Pertanto l'operatore del servizio pubblico, per la UE, deve essere determinato attraverso una procedura di messa in concorrenza, trasparente e verificabile, tra tutti gli armatori comunitari interessati alla prestazione di servizio in questione;

- altresì il regolamento CEE n. 3577/92, riguardo il cabotaggio marittimo dà licenza agli Stati Membri della Comunità Europea di stipulare dei contratti di servizio pubblico e/o imporre degli oneri di servizio pubblico al fine di assicurare i collegamenti con le proprie isole secondo i requisiti che essi ritengono più appropriati, in base al principio di sussidiarietà ed al fine di garantire il congiungimento, la continuità e la coesione territoriale, economico e sociale, adottare ogni decisione in merito e assumerne i relativi oneri finanziari per rotte eventualmente definite “non redditizie”;

- nel caso specifico delle isole del Golfo di Napoli (Ischia, Capri e Procida), data per scontata la redditività nei periodi estivi di affluenza turistica, trattasi specialmente della necessità di attivare, anche mediante legittimi e giusti sussidi attraverso l'allocazione delle risorse finanziarie necessarie, amministrate in modo efficiente, efficace e trasparente, di:

a)assicurare la continuità territoriale durante tutto l'anno, in modo continuativo, omogeneo e funzionale per fasce orarie di collegamento (L.169/75);

b)rispettare lo standard di sicurezza previsto ed imposto dal quadro normativo nazionale ed europeo (Direttiva 98/18/CE; decreto legge n. 45/2000);

c)migliorare i vantaggi tariffari e sociali del cittadino residente e/o pendolare nell'attuazione dell'obbligo di servizio pubblico;

considerato che

- per quanto approssimativamente e sommariamente descritto in premessa, appare evidente che la procedura di privatizzazione avviata è simile a quella attuata per "Alitalia", col rischio di risultati peggiori, per qualità del servizio e tariffe applicate, vista la acclarata generale "debolezza" politico-amministrativa della Campania e le acclamate "prestazioni", in genere, delle società controllate e/o misto-pubbliche delle proprie rappresentanze territoriali (Comuni, Province e Regioni), non ultimo e per l'appunto la Caremar, in questi anni asfissata da logiche clientelari di lottizzazione, le cui negligenze e/o incapacità a gestire gli assets di propria competenza giustificano di fatto anche le incongruenze, le disattenzioni ed i costi tariffari alterati degli operatori privati, con l'effetto di falsare la concorrenza tra operatori nel settore marittimo, a danno degli armatori più efficienti eventualmente presenti e/o interessati allo svolgimento del servizio;

- ad ogni buon conto, l'obiettivo finale di affidare il servizio di collegamento marittimo ad una società mista pubblico-privato, negli anni ha dimostrato di avere, specialmente in Campania, le "cattive abitudini" del pubblico e le fisiologiche difficoltà del privato nella gestione di servizi di preminente interesse pubblico;

- l'acquisizione della Caremar da parte della Regione Campania attraverso la costituenda società Co.Re.Ma., appare configurarsi sul modello "bad company", con l'acquisizione eventuale da parte del partneriato privato, magari sottoforma di un provvisorio contratto di noleggio, le rotte e le navi più redditizie, lasciando allo Stato, e quindi ai cittadini, il compito di gestire i debiti, le navi ferme, ed i dipendenti in esubero;

- in ogni caso la Regione Campania sta attuando una dismissione di capitale pubblico a favore di privati;

- ad oggi non appare affatto chiaro quanto debito la Regione Campania dovrà accollarsi né tantomeno come verranno gestiti gli esuberi dei dipendenti ed a quali condizioni contrattuali;

- l'eccezionale particolarità della realtà dell'isola d'Ischia, per popolazione residente, capacità economica – finanziaria, socio-culturale e turistica, al pari di Capri e Procida;

assunto che

- i Sindaci hanno il dovere di rappresentanza dei diritti della cittadinanza, alla tutela del territorio e della società di riferimento;

- la svendita della Caremar e delle altre tre società di riferimento regionali della Tirrenia S.p.A.. condiziona e potrebbe limitare i diritti fondamentali dei cittadini dell'isola d'Ischia oltre che di Procida e Capri nelle propri diritti sociali, economici ed occupazionali;

- il processo decisionale di che trattasi deve essere correttamente partecipato secondo i legittimi, giusti ed imprescindibili diritti delle comunità isolate, dato che il modello proposto e/o imposto di gestione del servizio attraverso una società mista pubblico-privato, privo di controllo da parte della Corte dei Conti e con la Presidenza C.d.a. al 49% privato, potrebbe tendere ad usare tutti gli strumenti privatistici che la legge permette, col rischio reale, rafforzando posizioni private già dominanti sul mercato, di creare un monopolio che amplificherebbe i già attuali disservizi con rotte, fasce orarie e tariffe gestite unilateralmente, fuori dal mercato e senza alcun

potere di controllo e/o gestione della parte pubblica, la Regione Campania, né Ente regolatore né gestionale del servizio;

- le responsabilità della evidente “mala gestio” della Tirrenia S.p.A. e della Caremar, data l'enorme massa debitoria a bilancio, non possono addirittura ed eventualmente condizionare accordi di programma in atto penalizzando, di fatto e di diritto, i cittadini isolani;
- di contro, di fatto e di diritto, vengono eluse le giuste responsabilità contabili, amministrative e politiche della gestione del Gruppo Tirrenia e della Regione Campania che, nella migliore delle ipotesi, evidentemente non ha assolto correttamente la giusta, necessaria e dovuta funzione di controllo;

chiede alle autorità in indirizzo

- di intervenire, istituzionalmente e con urgente immediatezza, presso l'Ente Regione Campania, al fine di meglio rappresentare le istanze, le necessità ed i diritti delle comunità isolate, ad oggi certamente non assicurate e/o rappresentate, oltre che a procedere alla nomina di una propria unitaria rappresentanza legale a tutela dei cittadini isolani;
- di far propria la proposta (in allegato) di piattaforma di discussione politico-programmatico, così come sottoscritta da:

Ass. IL VOLO, AUTMARE, Ischia, Procida e Capri, DIFENDIAMO LA CAREMAR,

Ass. ALBERGATORI Ischia e Capri, ASCOM Forio e Capri,

Ass. CONSUMATORI UTENTI ACU CAMPANIA, GENERAZIONE ATTIVA,

Ass. TRASPORTATORI ATEC, Ass. FURIJAMME, Ass. COMUNE UNICO dell'Isola d'Ischia.

Altresì l'Ass. IL VOLO preannuncia fin d'ora l'esercizio di azioni collettive inibitorie di atti e comportamenti eventualmente lesivi degli interessi e dei diritti dei cittadini – utenti.

Il Volo associazione per la rinascita della politica attiva, circa la privatizzazione attiva

Via C. Lavitrano

Tel./fax 081997909

80075 – Forio NA

P.zza SS. Immacolata

Tel./fax 0815071117

80075 – Forio NA

Ai Sindaci dei Comuni di Barano, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana

p.c.

ai rispettivi Consiglieri Comunali

Ai Consiglieri Provinciali eletti nel Collegio Ischia e Procida

loro sedi

Ai cittadini delle isole di Ischia, Procida e Capri

Forio, 14 ottobre 2009