

Trasporti marittimi: manifestazione per il 27 Giugno

Qui di seguito trovate il comunicato dell'assemblea sui trasporti, tenutasi il 22 giugno, che prevede una serrata ed un blocco del porto per il 27 giugno.

Più sotto, per chi vuole saperne di più, c'è una scheda esauriente sulla situazione generale redatta da G. Rosato.

COMUNICATO 22 GIUGNO 2006

Il Sindaco, l'Amministrazione Comunale ed il Comitato di Lotta per la difesa del diritto alla continuità territoriale riuniti in Assemblea nella sala consiliare del Comune di PROCIDA:

- Preso atto della volontà manifestata dal Ministero di proseguire nello smantellamento della CAREMAR avviando la soppressione delle corse Capri-Sorrento e della corsa serale Ischia-Napoli-Procida-Ischia a partire dal 27 giugno prossimo;

- Ribadito che tale iniziativa assunta all'inizio dell'estate, periodo di elevati ricavi su dette corse, appare incomprensibile sul piano economico nonché in contrasto con gli intendimenti espressi dal Consiglio Regionale della Campania che si è espresso per la costituzione di una società regionale a maggioranza pubblica per assicurare i collegamenti finora espletati dalla Caremar, alla scadenza della convenzione ministeriale (1/1/2009);

- Visto l'intervento della Presidenza della Giunta Regionale della Campania che ha scongiurato le manifestazioni già programmate per il 19 giugno scorso sia a Procida che a Capri;

- Confermato lo stato di agitazione e la mobilitazione della intera Comunità isolana sull'importazione dei trasporti marittimi;

ANNUNCIANO

Un programma di manifestazioni pubbliche per sostenere gli irrinunciabili diritti della Comunità Procidana che inizierà MARTEDÌ 27 GIUGNO 2006

con serrata generale di tutte le attività dell'isola e concentrazione al PORTO DI MARINA GRANDE alle ore 6,30

Si chiede al Presidente della Giunta Regionale, che ha indetto un incontro con i Sindaci per venerdì 23/6/06, un intervento per ottenere la revoca della soppressione delle linee Caremar almeno fino al 30 settembre p.v. e l'apertura di un tavolo di approfondimento sul tema, unico provvedimento che bloccherebbe il programma delle manifestazioni indette.

SCHEDA INFORMATIVA - VICENDA TRASPORTI CAREMAR

A seguito dei tagli operati dalla Legge finanziaria 2006, che hanno ridotto di 50 milioni di euro i finanziamenti al gruppo Tirrenia, cui fa capo la società di navigazione CAREMAR, sono state predisposte soppressioni di corse CAREMAR nel Golfo di Napoli. In particolare si è prevista la soppressione di: collegamento veloce con l'isola d'Ischia, il traghetto MTV Capri - Sorrento e l'ultima corsa Napoli-Procida-Ischia (effettuata da MTV).

Il Governo uscente, prima delle elezioni di aprile, aveva disposto una sospensione del provvedimento differendone l'attuazione. Il 15 maggio 2006, in piena fase di insediamento del nuovo Governo, il Ministero dei Trasporti, 3° Div. Direzione Generale per la navigazione ed il trasporto marittimo ed interno (dott. Provinciali), dispone l'attuazione dei tagli.

L'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, interessato da tutti i Sindaci dei Comuni delle Isole del golfo di Napoli, ha richiesto al neo Ministro di ritornare sul provvedimento. L'assessorato conosceva i tagli previsti (senza averne però informato i Comuni durante i confronti tenuti per la definizione dei "servizi minimi" per le isole del febbraio 2006 che hanno portato alla delibera G.R. n.281/06) e ha cercato di affidare agli armatori privati le corse CAREMAR soppresse con una gara bandita con procedura d'urgenza. La soc. SNAV ha un traghetto veloce fermo agli ormeggi da alcuni mesi! La breve dilazione ottenuta dalle proteste delle Comunità isolate, culminate con due incontri tra i Sindaci ed il Ministro, ha comportato la rivisitazione del provvedimento con il ripristino del solo collegamento veloce con l'isola d'Ischia e la conferma della soppressione del traghetto MTV Capri - Sorrento (che in un documento consegnato dai Sindaci al Ministro produce incassi per circa 5,2 milioni di euro!) e l'ultima corsa Ischia-Napoli-Procida-Ischia, disponendo che la soppressione non crei discontinuità del servizio. Tale condizione aveva creato un'impasse in quanto l'assessorato, pur dichiaratosi insoddisfatto della soluzione, intendeva espletare gare d'urgenza per affidare dette corse ai privati. Ciò era impossibile perché non si evidenziavano i motivi d'urgenza e quindi il ricorso alla gara ordinaria garantiva tempi lunghi (due/tre mesi), lasciando che la Caremar continuasse il servizio per l'estate. Intanto le popolazioni, insoddisfatte della soluzione adottata dal Ministero decidevano nuove manifestazioni di protesta per cui il Presidente Bassolino ha invitato i Sindaci a calmare le acque assicurando un nuovo incontro con il Ministro.

Pare che l'assessorato abbia sollecitato Caremar a comunicare la data di soppressione dei collegamenti ed a ciò ha fatto seguito, il 20 giugno, una nuova nota del Ministero che assegna 7 gg alla Caremar per sopprimere le corse, cosa che autorizza a ritenere imminente l'ingresso dei privati sulle linee, prima dell'estate.

Intanto i Sindaci sono stati convocati, come promesso, dal Presidente Bassolino per le ore 12.30 di venerdì 23.

La situazione si è, dunque, nuovamente surriscaldata con possibili proteste di piazza che i Sindaci sono intenzionati a rappresentare al Governatore.

Fin qui il riassunto dei fatti, di seguito si cerca di riassumere le posizioni in campo:

SINDACI e COMITATI DI LOTTA: Ritengono che il trasporto nel golfo, ancorché trattasi di trasporto marittimo, debba rispondere alle stesse logiche del Trasporto pubblico locale (tram, metrò, bus); insieme alle comunità isolane, le associazioni di Categoria e di Utenti, chiedono che il servizio venga garantito da società a maggioranza pubblica, come finora lo è stato da parte della CAREMAR. Non possono, infatti, dimenticare che nel febbraio scorso

l'armamento privato operò una serrata per rivendicare aiuti economici lasciando le popolazioni senza i servizi loro affidati dalla Regione con l'accordo del 2000 sulle linee guida dei trasporti marittimi nel golfo, pur essendovi

Obbligo di Servizio Pubblico (OSP). Per tali fatti la Procura di Napoli ha aperto un'inchiesta e nei giorni scorsi ha avvisato gli Armatori privati della conclusione dell'indagine penale a loro carico. Per detti episodi la Regione non adottò alcuna sanzione ed in conclusione gli Utenti incassarono un aumento di costi di 0,50 euro (residenti) e di 2 euro (non residenti), che su talune tratte rappresenta un aumento di oltre il 55%! Tali preoccupazioni, inoltre, sono state ulteriormente alimentate dall'armamento privato che, in

Commissione Regionale Trasporti, ha evidenziato la già massiccia prevalenza dell'armamento privato nel Golfo (85 % contro 15% di Caremar) e le enormi differenze di prezzo del trasporto in Europa (70 euro in Svezia contro i circa 7 euro nel Golfo, per una corsa veloce di 14 miglia). E' necessario, perciò, puntare decisamente alla costituzione di una società a maggioranza regionale che, in quanto pubblica, assicuri sicurezza, livelli di servizio adeguati e tariffe eque alle popolazioni isolane ed ai turisti. Il solo ruolo di "controllore", in caso di

assegnazione ai privati dell'intero servizio, non può garantire le Comunità isolane stante il contesto culturale attuale. La presenza della società pubblica, come abbiamo potuto constatare nei trent'anni di servizio CAREMAR, assicura il miglioramento nel tempo dei livelli di servizio e rappresenta il necessario calmierante delle tariffe che, altrimenti, lieviterebbero in maniera incontrollabile. Nelle more di quanto rappresentato, CAREMAR deve continuare ad espletare il servizio finora svolto senza sopprimere alcuna corsa, pena la marginalizzazione e la perdita della sua funzione di riferimento. Su tali posizioni si ritrovano anche la maggior parte delle Associazioni.

ASSESSORATO Regionale: Ha puntato alla definizione dei "servizi minimi" con il coinvolgimento delle Comunità isolane, trascurando la questione del "Vettore" e cercando di strappare, a costo zero, l'adesione dei privati sulle corse a maggior valenza economica, lasciando poi a Caremar quelle meno convenienti, considerato che è sovvenzionata dallo Stato. In realtà il 1°/1/2009, scaduta la convenzione statale, la Caremar non avrà alcuna possibilità di sopravvivere con le corse "a perdere" che le restano. Di fatto, quindi, l'operato dell'Assessorato contraddice la linea espressa dal Consiglio Regionale per la creazione di una società regionale. Altro aspetto delicato della vicenda è la formulazione delle gare che, riguardando ciascuna pochi collegamenti, di fatto riduce la partecipazione ai soli operatori del Golfo; operatori che la "serrata" di febbraio mette in dubbio essere in concorrenza, stante le enormi differenze tra le diverse società operanti che vi hanno preso parte. In conclusione, seppure sul piano formale il comportamento dell'Assessorato appare ineccepibile, sostanzialmente esso è orientato all'inserimento massiccio dei privati riservandosi il solo potere di controllo. Tale potere, però, appare fortemente condizionato dalla cultura del contesto finora vissuto, anche per l'assenza di rappresentanti delle Comunità locali e degli Utenti con reali poteri d'intervento. Certamente laddove le Autorità locali (in primis la Regione) invocano la sospensione del provvedimento ministeriale, ma poi lavorano anche la notte per affidare i servizi di Caremar ai privati, e laddove, a fronte delle legittime proteste delle popolazioni, vengono invocate esemplari sanzioni, appare ovvia la perdita di fiducia nelle figure istituzionali.

CAREMAR: La società, interessata in prima persona alla vicenda, gioca un ruolo subalterno alla Capogruppo Tirrenia che l'ha strutturata come mera società operativa, senza alcuna programmazione né tattica né strategica. Basti pensare che nessuna decisione è in grado di assumere Caremar senza benestare della Capogruppo e, talora dello stesso Ministero. Le disposizioni ministeriali, contestate dalle Comunità locali riguardano l'operatività della società, giungono finanche al dettaglio nell'utilizzo delle unità navali (unità traghetto piuttosto che MTV) e degli orari di utilizzo (MTV dalle ore 700 alle 2000). In altre parole la Caremar appare essere una società di comodo del Ministero, che di fatto è il reale Datore di Lavoro degli equipaggi; si pensi che le disposizioni del Ministero impediscono anche la partecipazione alle gare bandite dalla Regione! Si osserva, inoltre, che in uno degli ultimi bilanci noti oltre 10 milioni di euro sono per spese di "servizi", molti dei quali forniti dalla stessa Tirrenia.

SINDACATO: Altro soggetto interessato alla vicenda sono certamente le OO.SS. del trasporto marittimo che vedono nella soppressione dei collegamenti Caremar la perdita di molti posti di lavoro (45 sulla Sorrento-Capri ed altri 15 per i tagli alle altre linee Caremar); tali lavoratori, molti dei quali precari, difficilmente potranno essere assorbiti dall'armamento privato che notoriamente ricorre ad organici ridotti ed allo straordinario. L'interesse delle OO.SS. a mantenere una società pubblica, i cui lavoratori certamente godono di una maggiore agibilità sindacale, è innegabile e, comunque, la vertenza riguarda l'intero comparto del Gruppo Tirrenia che coinvolge un tavolo nazionale, sebbene moltissimi sono i lavoratori locali coinvolti.

PRESIDENZA G.R.: L'intervento del Presidente Bassolino nella vicenda avviene solo recentemente. In particolare a seguito delle dure affermazioni dei Sindaci di Capri, Anacapri e Procida che, sulle decisioni del Ministro, peraltro scorrettamente mai comunicate ai Sindaci nonostante gli incontri avuti a Roma, avevano indetto manifestazioni di piazza al porto di Capri e di Procida per il 19 giugno scorso. Il Presidente ha chiesto ai Sindaci di far sospendere le proteste assicurando il proprio impegno per un incontro con il Ministero, incontro che si concretizza venerdì 23 p.v.. Quale sia l'orientamento sulla questione non è noto. Tutti sono fiduciosi che assicuri almeno il rinvio a settembre delle decisioni ed avvii il tavolo di confronto con le realtà locali, Associazioni comprese, al fine di

La situazione si è, dunque, nuovamente surriscaldata con possibili proteste di piazza che i Sindaci sono intenzionati a rappresentare al Governatore.

Fin qui il riassunto dei fatti, di seguito si cerca di riassumere le posizioni in campo:

SINDACI e COMITATI DI LOTTA: Ritengono che il trasporto nel golfo, ancorché trattasi di trasporto marittimo, debba rispondere alle stesse logiche del Trasporto pubblico locale (tram, metrò, bus); insieme alle comunità isolane, le associazioni di Categoria e di Utenti, chiedono che il servizio venga garantito da società a maggioranza pubblica, come finora lo è stato da parte della CAREMAR. Non possono, infatti, dimenticare che nel febbraio scorso

l'armamento privato operò una serrata per rivendicare aiuti economici lasciando le popolazioni senza i servizi loro affidati dalla Regione con l'accordo del 2000 sulle linee guida dei trasporti marittimi nel golfo, pur essendovi

Obbligo di Servizio Pubblico (OSP). Per tali fatti la Procura di Napoli ha aperto un'inchiesta e nei giorni scorsi ha avvisato gli Armatori privati della conclusione dell'indagine penale a loro carico. Per detti episodi la Regione non adottò alcuna sanzione ed in conclusione gli Utenti incassarono un aumento di costi di 0,50 euro (residenti) e di 2 euro (non residenti), che su talune tratte rappresenta un aumento di oltre il 55%! Tali preoccupazioni, inoltre, sono state ulteriormente alimentate dall'armamento privato che, in

Commissione Regionale Trasporti, ha evidenziato la già massiccia prevalenza dell'armamento privato nel Golfo (85 % contro 15% di Caremar) e le enormi differenze di prezzo del trasporto in Europa (70 euro in Svezia contro i circa 7 euro nel Golfo, per una corsa veloce di 14 miglia). E' necessario, perciò, puntare decisamente alla costituzione di una società a maggioranza regionale che, in quanto pubblica, assicuri sicurezza, livelli di servizio adeguati e tariffe eque alle popolazioni isolane ed ai turisti. Il solo ruolo di "controllore", in caso di

assegnazione ai privati dell'intero servizio, non può garantire le Comunità isolane stante il contesto culturale attuale. La presenza della società pubblica, come abbiamo potuto constatare nei trent'anni di servizio CAREMAR, assicura il miglioramento nel tempo dei livelli di servizio e rappresenta il necessario calmierante delle tariffe che, altrimenti, lieviterebbero in maniera incontrollabile. Nelle more di quanto rappresentato, CAREMAR deve continuare ad espletare il servizio finora svolto senza sopprimere alcuna corsa, pena la marginalizzazione e la perdita della sua funzione di riferimento. Su tali posizioni si ritrovano anche la maggior parte delle Associazioni.

ASSESSORATO Regionale: Ha puntato alla definizione dei "servizi minimi" con il coinvolgimento delle Comunità isolane, trascurando la questione del "Vettore" e cercando di strappare, a costo zero, l'adesione dei privati sulle corse a maggior valenza economica, lasciando poi a Caremar quelle meno convenienti, considerato che è sovvenzionata dallo Stato. In realtà il 1°/1/2009, scaduta la convenzione statale, la Caremar non avrà alcuna possibilità di sopravvivere con le corse "a perdere" che le restano. Di fatto, quindi, l'operato dell'Assessorato contraddice la linea espressa dal Consiglio Regionale per la creazione di una società regionale. Altro aspetto delicato della vicenda è la formulazione delle gare che, riguardando ciascuna pochi collegamenti, di fatto riduce la partecipazione ai soli operatori del Golfo; operatori che la "serrata" di febbraio mette in dubbio essere in concorrenza, stante le enormi differenze tra le diverse società operanti che vi hanno preso parte. In conclusione, seppure sul piano formale il comportamento dell'Assessorato appare ineccepibile, sostanzialmente esso è orientato all'inserimento massiccio dei privati riservandosi il solo potere di controllo. Tale potere, però, appare fortemente condizionato dalla cultura del contesto finora vissuto, anche per l'assenza di rappresentanti delle Comunità locali e degli Utenti con reali poteri d'intervento. Certamente laddove le Autorità locali (in primis la Regione) invocano la sospensione del provvedimento ministeriale, ma poi lavorano anche la notte per affidare i servizi di Caremar ai privati, e laddove, a fronte delle legittime proteste delle popolazioni, vengono invocate esemplari sanzioni, appare ovvia la perdita di fiducia nelle figure istituzionali.

CAREMAR: La società, interessata in prima persona alla vicenda, gioca un ruolo subalterno alla Capogruppo Tirrenia che l'ha strutturata come mera società operativa, senza alcuna programmazione né tattica né strategica. Basti pensare che nessuna decisione è in grado di assumere Caremar senza benestare della Capogruppo e, talora dello stesso Ministero. Le disposizioni ministeriali, contestate dalle Comunità locali riguardano l'operatività della società, giungono finanche al dettaglio nell'utilizzo delle unità navali (unità traghetto piuttosto che MTV) e degli orari di utilizzo (MTV dalle ore 700 alle 2000). In altre parole la Caremar appare essere una società di comodo del Ministero, che di fatto è il reale Datore di Lavoro degli equipaggi; si pensi che le disposizioni del Ministero impediscono anche la partecipazione alle gare bandite dalla Regione! Si osserva, inoltre, che in uno degli ultimi bilanci noti oltre 10 milioni di euro sono per spese di "servizi", molti dei quali forniti dalla stessa Tirrenia.

SINDACATO: Altro soggetto interessato alla vicenda sono certamente le OO.SS. del trasporto marittimo che vedono nella soppressione dei collegamenti Caremar la perdita di molti posti di lavoro (45 sulla Sorrento-Capri ed altri 15 per i tagli alle altre linee Caremar); tali lavoratori, molti dei quali precari, difficilmente potranno essere assorbiti dall'armamento privato che notoriamente ricorre ad organici ridotti ed allo straordinario. L'interesse delle OO.SS. a mantenere una società pubblica, i cui lavoratori certamente godono di una maggiore agibilità sindacale, è innegabile e, comunque, la vertenza riguarda l'intero comparto del Gruppo Tirrenia che coinvolge un tavolo nazionale, sebbene moltissimi sono i lavoratori locali coinvolti.

PRESIDENZA G.R.: L'intervento del Presidente Bassolino nella vicenda avviene solo recentemente. In particolare a seguito delle dure affermazioni dei Sindaci di Capri, Anacapri e Procida che, sulle decisioni del Ministro, peraltro scorrettamente mai comunicate ai Sindaci nonostante gli incontri avuti a Roma, avevano indetto manifestazioni di piazza al porto di Capri e di Procida per il 19 giugno scorso. Il Presidente ha chiesto ai Sindaci di far sospendere le proteste assicurando il proprio impegno per un incontro con il Ministero, incontro che si concretizza venerdì 23 p.v.. Quale sia l'orientamento sulla questione non è noto. Tutti sono fiduciosi che assicuri almeno il rinvio a settembre delle decisioni ed avvii il tavolo di confronto con le realtà locali, Associazioni comprese, al fine di

guidare a la soluzione problematica nel solco indicato dal Consiglio Regionale, smorzando l'attivismo dell'assessore appiattito sulla soluzione privatistica.

NB. Condizione necessaria irrinunciabile per l'affidamento e l'espletamento del servizio pubblico dev'essere la istituzione della Carta dei Servizi/Mare così come proposto dall'ACUSP all'ACAM, in accordo alla Legge 3/2002. Come Garante della Carta dei servizi/mare l'Acusp propone appunto il Presidente della Commissione Trasporti,.

Napoli, 22/06/2006

G.Rosato

Resp. sez Mare ACUSP