

# TRASPORTI MARITTIMI E CONTINUITÀ TERRITORIALE

30 Marzo 2014

La questione Trasporti è seria e particolarmente tecnica come oggetto di un gruppo di lavoro. È per questo che non sarà facile cercare di rendere piacevole il trattare questo argomento, anche perché quando si parla poi di **trasporti marittimi** la faccenda si complica ancor di più anche perché si chiama direttamente in causa il principio costituzionale ed universale di Continuità Territoriale. Un principio tanto sacro quanto astratto.

L'arrecare pregiudizio a tale principio è tanto più sentito come timore tangibile, quando si è divisi dal resto della nazione se non del mondo, in senso lato. Nella nostra regione abbiamo rilevanti bellezze che il mondo ci invidia e che assolutamente vanno riprese e con l'intento di fidelizzare il mondo facendolo tornare e visitare i nostri territori e bellezze naturali nonché viverne la storia e la cultura ed apprezzarne il fascino nel patrimonio archeologico e naturalistico che è unico al mondo.

Tra queste bellezze, questi tesori naturali che la sorte ci ha affidato, e dei quali dovremmo goderne con rispetto, ci sono delle isole, ed arcipelaghi, fantastiche, perle nel blu del nostro mare che hanno ispirato poeti, scrittori, musicisti, attori, cineasti, medici e filosofi come poche altre realtà possono vantare di avere fatto nel proprio *Curriculum Esistentiae*.

Non sono solo delle perle in senso naturalistico ed estetico, ma anche economico, sociale e commerciale.

Ora per i cittadini di quelle isole, tra cui ci siamo anche noi, il concetto di continuità territoriale assume connotati di diritto inalienabile. È inimmaginabile che si continui la politica delle privatizzazioni generalizzate, di aziende nazionali in evidente stato di dissesto economico, come unico, e solo, strumento attuabile.

Il danno che gli isolani subiscono quotidianamente è ormai costatato e sotto gli occhi di tutti.

Se si continuasse a procedere con questa politica di “liberalizzazione”, come unica e sola risoluzione statica, esiste verosimilmente il rischio di divenir preda di un libero mercato, che ha soli interessi economici e non sociali (continuità territoriale).

Noi chiediamo per questi cittadini che sia rispettato il dettato della Costituzione Italiana che **all’Art. 3 cita** *“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale [cfr. XIV] e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso [cfr. artt. 29 c. 2, 37 c. 1, 48 c. 1, 51 c. 1], di razza, di lingua [cfr. art. 6], di religione [cfr. artt. 8, 19], di opinioni politiche [cfr. art. 22], di condizioni personali e sociali.*

*E` compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l’eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l’effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all’organizzazione politica, economica e sociale del Paese.”*, e **all’Art. 16 cita** *“Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche [cfr. art. 120 c. 2, XIII c. 2].*

*Ogni cittadino è libero di uscire dai territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge [cfr. art. 35 c.4].”*

Se si vuole uscire dalla razionalità globale di “messa in concorrenza” generalizzata, è opportuno pensare che occorra sviluppare collettivamente e in tutti i campi la “ragione del comune”, cioè una razionalità il cui principio generale sia la “messa in comune”.

“L’autonomia”, in questo senso, è ridefinita e riaffermata come capacità comune di elaborare e di istituire *i comuni*, e questo assunto ha caratterizzato il primo passo con le liste civiche nel 2008/2009 quando il M5S era solo un’idea in fase embrionale. Così si può anche vedere che la lotta non è solo difensiva. Certo, è utile battersi per difendere i servizi pubblici contro il processo di distruzione e di privatizzazione selvaggia in corso; ma bisogna, nello stesso tempo, trasformare il loro funzionamento e il rapporto che essi intrattengono con la società.

La ricerca di una nuova “cittadinanza”, o di una nuova “etica cittadina” che è in realtà al centro della filosofia del M5S, non è pertanto soltanto difensiva, almeno ai nostri occhi. Essa ricompone, a partire dalla tradizione repubblicana e umanista, un nuovo rapporto sociale.

Addivene propositiva e quindi agisce d’attacco e non di rimessa, come si legge, si sente e si vede fare ai mestieranti della politica che affollano i palazzi del potere in quest’era caratterizzata da affari e interessi personali.

La Commissione UE infatti rispondendo ad un'interrogazione parlamentare ci tiene a precisare:

*[...] che l'Unione riconosce pienamente la necessità per gli Stati membri di garantire la coesione territoriale, economica e sociale delle regioni insulari con la terraferma.*

*In particolare il regolamento (CEE) n. 3577/92(2) consente agli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico e concludere contratti di servizio pubblico per servizi di cabotaggio marittimo regolari con le isole al fine di tutelare i collegamenti marittimi non adeguatamente serviti dal mercato. Spetta alle autorità nazionali stabilire la portata e la qualità dei servizi pubblici. Nell'ambito degli oneri di servizio pubblico le autorità nazionali possono, pertanto, fissare dei requisiti riguardanti le tariffe dei traghetti. Analogamente nei contratti di servizio pubblico le autorità nazionali possono coprire servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per alcune categorie di passeggeri e su alcune tratte. Il principale requisito imposto agli Stati membri dal regolamento (CEE) n. 3577/92 è il rispetto della non-discriminazione tra gli armatori europei nell'aggiudicazione di questi contratti o nell'imposizione di oneri di servizio pubblico. [...]*

La "Société Nationale maritime Corse Méditerranée" (o SNCM) è la compagnia di navigazione pubblica francese nata nel 1969. Come mai in Francia la SNCM rimane pubblica? Il 25% è dello Stato più il 9% dei lavoratori = 34% il 66% restante di VEOLIA TRANSDEV. Ma, attenzione, Veolia Transdev è detenuta al 50% "Caisse des Dépôts et Consignations" (l'equivalente della nostra cassa depositi e prestiti) il che porta a 67% la partecipazione pubblica in SNCM (25+9+33) Il restante 50% è di veolia environnement il cui primo azionista è sempre la "Caisse Depots et Consignations" con il 9,6%) il che porta la partecipazione pubblica in SNCM circa il 72%.

Invece da noi il potere politico finanziario quale strada ha pervicacemente perseguito? Quella della privatizzazione al 100% attribuendone le ragioni ad un diktat dell'UE.

Fino ad arrivare alla richiesta ufficiale di scioglimento della suddetta privatizzazione da parte dell'Antitrust, per **Pratica Commerciale Scorretta E Non Osservanza Delle Regole Del Libero Mercato E Dei Principi Della Leale E Libera Concorrenza Nei Territori Dell'UE.**

La risposta che noi vorremmo dare a quest'attacco alla libertà di movimento dei cittadini delle isole di Sicilia... attacco frontale e senza più manco i veli, mosso dal potere politico-finanziario, sedotto dalle lobby del potere economico ed industriale, si racchiude in questa idea progettuale:

## **IN HOUSE PROVIDING**

La figura dell'In House Providing è una opzione politica e manageriale consentita dall'art. 295 del Trattato CE, il quale esprime la neutralità dell'ordinamento comunitario rispetto alla scelta tra proprietà pubblica e privata. Qualora, al di là della distinzione di personalità giuridica, l'amministrazione non si rivolga al mercato e scelga l'autoproduzione sia pura attraverso una struttura dedicata, non è giustificato il ricorso a procedure di evidenza pubblica (*punto 50 della motivazione di Corte Giustizia CE, 18/11/1999 – causa C107/98 Teckal Srl*).

La Commissione europea, con riferimento al settore degli appalti pubblici, specifica il concetto degli appalti in house come "quelli aggiudicati all'interno della Pubblica amministrazione, ad esempio tra Amministrazione centrale e locale o, ancora, tra una Amministrazione ed una società interamente controllata".

Trattandosi di deroga ai principi di concorrenza, non discriminazione e trasparenza (tutti costituenti canoni fondamentali del Trattato istitutivo della Comunità europea), l'istituto dell'In House Providing è stato ritenuto ammissibile solo nel rispetto di alcune rigorose condizioni, individuate dalla giurisprudenza comunitaria ed elaborate anche da quella nazionale.

La situazione di in house, legittima l'affidamento diretto, senza previa gara, del servizio di un ente/i pubblico/i a una persona giuridicamente distinta, qualora l'ente/i esercitino sulla seconda:

- A) un controllo analogo a quello esercitato dallo stesso/i sui propri servizi;
- B) l'affidataria realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o con gli enti che la controllano (*C. giust. CE, 18 novembre 1999, C-107/98, Teckal*).

L'affidamento diretto di un servizio pubblico si consente tutte le volte in cui un ente pubblico decida di affidare la gestione del servizio, al di fuori del sistema della gara, avvalendosi di una società esterna (ossia, soggettivamente separata) che presenti caratteristiche tali da poterla qualificare come una "derivazione", o una "Longa Manus", dell'ente stesso.

Da qui, l'espressione "in house" che richiama, appunto, una gestione in qualche modo riconducibile allo stesso ente/i affidante/i o a sue articolazioni.

Mentre, in base all'art. 90 del Trattato di Roma, la disciplina comunitaria dei pubblici appalti va applicata se l'ente affidatario sia distinto dall'amministrazione aggiudicatrice sul piano formale e sia autonomo sul piano sostanziale.

Dopo aver fatto tutte queste riflessioni e considerazioni passiamo adesso ad illustrare il "piano per la creazione di una compagnia di trasporto marittimo pubblico ad azionariato popolare per il collegamento dell'isola di Pantelleria con la terraferma", pensato dai cittadini attivi del Movimento 5 Stelle Pantelleria.

# ONICE II

*Società di Navigazione ad Azionariato Popolare*

## **PIANO PER LA CREAZIONE DI UNA COMPAGNIA DI TRASPORTO MARITTIMO PUBBLICO AD AZIONARIATO POPOLARE PER IL COLLEGAMENTO DELL'ISOLA DI PANTELLERIA CON LA TERRAFERMA.**

*Prendendo spunto dalla nostra storia marinaresca, interrotta bruscamente dall'avvento delle motonavi maggiormente adatte al trasporto dei camion e dalla, allora, "nuova" politica della nazionalizzazione dei trasporti (ex-siremar) che ha portato il disastro economico che tuttora viviamo, intendiamo proporre la costituzione, guardando con un occhio al nostro passato e con l'altro verso una nuova politica di sostenibilità locale all'iniziativa, di azionariato popolare per l'acquisizione di un moto traghetti a carati.*

### **PREMESSE:**

- Abbiamo DIRITTO ad un trasporto marittimo pubblico che sia: sicuro, efficiente, accessibile, adeguato alle esigenze degli isolani e dell'economia turistica dell'isola.
- I politici e gli amministratori, sia di destra che di sinistra, hanno dimostrato negli anni di essere incapaci, sordi e conniventi con una situazione di MONOPOLIO ad esclusivo vantaggio degli armatori privati operanti ILLEGALMENTE da anni in Sicilia.
- Non siamo disposti a tollerare oltre questa situazione, per cui riteniamo che l'unica via possibile sia l'auto-organizzazione della cittadinanza attraverso la creazione di una "Public Company" (*In House Provider*) una società di navigazione ad azionariato popolare, di cui gli utenti e i lavoratori siano anche gli azionisti di riferimento.
- il presente progetto vuole dimostrare, numeri alla mano, la fattibilità di questa ipotesi su cui far convergere i nostri sforzi per assicurarci, ora e per sempre, il diritto alla mobilità.

## **CONSIDERAZIONI PRELIMINARI**

- A. Il trasporto marittimo è per sua natura: ECONOMICO, ECOLOGICO ED ESSENZIALE.
- a. ECONOMICO: in quanto trasporto "collettivo" che consente di realizzare economie di scala rispetto a quello privato.
  - b. ECOLOGICO: l'impatto ambientale risulta minore di quello corrispondente su gomma, aereo o ferrovia.
  - c. ESSENZIALE: alcune località, come le isole, sono strettamente legate ad esso per sviluppo e sopravvivenza.

B. Per ottimizzare queste tre caratteristiche, bisogna però studiare i singoli casi tenendo presente numerose variabili quali: distanze da percorrere, flussi giornalieri di passeggeri, auto e camion e sue variazioni stagionali, frequenza delle corse, capacità e costi operativi dei mezzi utilizzati, infrastrutture portuali esistenti, possibilità di integrazione dei trasporti terra/mare, condizioni meteo-marine, oltre chiaramente alla stesura del conto economico e finanziario per la costituzione e la gestione della "Società di Navigazione ad Azionariato Popolare" in oggetto.

Passeremo di seguito ad analizzare punto per punto le criticità evidenziate.

### ***DISTANZE DA PERCORRERE:***

come risulta evidente a chiunque l'economicità del trasporto è direttamente proporzionale alla distanza da percorrere, pertanto si propone di considerare il braccio di mare più corto che può servire da collegamento tra l'isola di Pantelleria e la terraferma (Sicilia), individuando lo stesso con la rotta:

#### **A. PANTELLERIA – MAZARA**

- distanza 56 miglia marine da destinare al traffico passeggeri e, successivamente, degli automezzi residenti, trasporto carburanti e generi di prima necessità.

Mentre per mantenere la continuità territoriale con quelle realtà economiche e/o burocratiche ancora oggi legate al territorio di Pantelleria si manterrà comunque una tratta con Trapani, limitandola comunque al minimo, e strettamente, indispensabile, almeno inizialmente:

**B. PANTELLERIA – TRAPANI**

- distanza 73 miglia marine da destinare a al traffico passeggeri e RSU.

***FLUSSI PASSEGGERI:***

anno	passeggeri	approdi
2009	47137	232
2010	36472	227
2011	29617	219

***FLUSSI AUTO PRIVATE E CAMION , TRASPORTO RSU E GENERI DI PRIMA NECESSITA':***

anno	auto	camion	approdi
2009	4234	5917	232
2010	6949	6089	227
2011	5852	4896	219



### ***FREQUENZA DELLE CORSE:***

Al fine di assicurare una reale "continuità territoriale" con la terraferma si considereranno 2 tipologie di linee di collegamento marittimo:

#### **1. LINEA A**

- a. una frequenza di 2 corse giornaliere (da e per Mazara), da effettuare, almeno, durante 4 giorni settimanali.
- b. la percorrenza media della corsa è stabilita in circa 3/3.5 ore.
- c. Si studierà altresì la possibilità di un servizio di bus, da gestire direttamente o tramite convenzione, a prezzi accessibili che effettui le seguenti tratte (partenza del servizio di bus in concomitanza con lo sbarco della nave allo scalo di Mazara):

**I. SCALO MAZZARA – AEROPORTO BIRGI – PORTO TRAPANI**

**II. SCALO MAZZARA – AEROPORTO FALCONE-BORSELLINO**

#### **2. LINEA B**

- a. una frequenza di 1 corsa giornaliera da effettuare 2 giorni alla settimana (in alternanza con le corse della linea A)
- b. la percorrenza media della corsa è stabilita in 6 ore.

## **PIANO ECONOMICO**

La copertura economica per il nostro progetto giungerebbe da una richiesta alla regione Sicilia sulla percentuale che quest'ultima destina all'isola di Pantelleria per il mantenimento dell'attuale piano di trasporti gestito dalla CDI (rivelatosi ad oggi tutt'altro che efficace ed efficiente) ed, in parte, dalle quote distribuite in azionariato popolare (che dovranno corrispondere al 49%, mentre il restante 51% dovrà essere riservato all'amministrazione pubblica).

Ci riserviamo di rimandare uno studio approfondito e condiviso con le parti interessate del piano economico dopo la presentazione dell'idea progettuale stesso alla cittadinanza tutta.

### **Naviglio:**

Acquisto a carico della public company di una nave tipo RO RO della stessa stazza di quella attualmente in servizio;

### **Concessioni:**

Concessione gratuita delle linee Pantelleria – Mazara – Pantelleria e Pantelleria – Trapani – Pantelleria.

Concessione a titolo gratuito delle strutture e dei servizi portuali.

Concessione in comodato d'uso gratuito ed in esclusiva di spazi pubblicitari ed aree di sosta nei porti di Mazara e Trapani.

**Interventi:**

Richiesta e messa in sicurezza di tutti gli approdi.

**Tariffe:**

Stabilire tariffe speciali differenziate per:

- A) gli abitanti residenti dell'isola di Pantelleria e pendolari non residenti;
- B) compartecipanti alla public company;
- C) enti pubblici e militari;
- D) tariffa turistica e non comunitaria.

**Normative:**

- A) obbligo di trasporto per i combustibili, derrate alimentari e RSU (da e per l'isola di Pantelleria) ESCLUSIVAMENTE con la public company, trattandosi di beni di prima necessità che non possono essere affidati all'arbitrio delle compagnie private;
- B) le compagnie di navigazione private che vorranno competere liberamente, per

soddisfare le esigenze dell'utenza turistica, dovranno versare nel fondo di scopo, appositamente costituito presso la regione siciliana, una royalty del 20% del fatturato a fronte della concessione delle linee e dell'utilizzo delle infrastrutture portuali;

Lo **Stato Italiano** dovrebbe concedere i seguenti sgravi fiscali:

- esenzione dall'IVA sugli abbonamenti;
- esenzione totale della tassazione in vigore sugli eventuali utili reinvestiti o accantonati per fondo d'investimento;
- abbattimento del 50% degli oneri contributivi per i marittimi a fronte dell'assunzione di parte degli equipaggi ex CDI;
- inoltre sarà garantito l'approvvigionamento alla public company del combustibile SIF (senza imposta di fabbricazione, senza IVA e senza accise) che ha attualmente un costo oscillante tra i 50 ed i 70 Cent. al litro.

## **BILANCIO DI GESTIONE ONICE II LINES**

*nota esplicativa*

---

### ***ENTRATE:***

le entrate saranno costituite:

1. dalla creazione di un fondo obiettivo presso la Regione Sicilia, nella disponibilità della Public Company, in cui confluiranno:
  - a. le tasse automobilistiche versate alla Regione stessa dai cittadini Panteschi stimate in un 2,5% del totale;
  - b. le royalties imposte alle eventuali compagnie di navigazione private operanti su concessione regionale nel mercato turistico;

- c. le entrate per sponsorizzazioni e affissioni pubblicitarie nei porti e per la concessione dei servizi di ristorazione a bordo;
- d. la quota parte da destinare all'isola di Pantelleria dai 67 milioni di euro previsti annualmente per l'espletamento del servizio del trasporto pubblico e continuità territoriale sino ad ora concesso in convenzione alla compagnia delle isole;
- e. entrate derivanti dalla compartecipazione alla public company;
- f. dagli incassi derivanti dal trasporto dei passeggeri residenti e pendolari e da quelle derivanti dal trasporto degli autoveicoli residenti, e degli automezzi destinati al trasporto da e per l'isola di derrate alimentari, beni di prima necessità, carburanti e Rifiuti Solidi Urbani tramite stipula di apposita convenzione con le imprese autorizzate allo smaltimento dalle municipalità isolate.

### ***COSTI:***

i costi dettagliati nello schema a seguire sono quelli operativi di una compagnia di navigazione tradizionale, ovvero spese per il personale navigante e amministrativo, quelle per gasolio e olio lubrificante, per assicurazioni, manutenzioni e riparazioni della flotta, le spese amministrative, gestionali e i costi fissi.

#### **A) Equipaggio:**

Nello specifico riguardo al personale navigante si è considerato il seguente assetto:

- a) 2 equipaggi di 25 componenti per 1 nave traghetto;

per un totale di 50 membri che consentirebbero una regolare turnazione.

Gli equipaggi sarebbero composti da:

- a) 45% dedicato ad ex-dipendenti della CDI che per accordi sindacali gli verrà garantito il mantenimento dell'attività lavorativa nella nuova realtà della Public Company;

b) 5% dedicato a nuove assunzioni in collaborazione con gli Istituti Nautici Siciliani sotto forma di attività stagistica o a tempo determinato per creare un Tourn Over formativo con concessione anche di crediti formativi;

c) 50% dedicato a nuove assunzioni di personale locale.

#### **B) Carburanti e olio lubrificante:**

a) per il calcolo dei costi del carburante si è seguita la formula classica dei motori diesel che è  $180 \text{grxcavallo/ora}$ . Si è considerato che le unità ex Siremar sono motorizzate con 2 motori da 2500 hp l'uno e che hanno dei generatori per ulteriori 1000 hp totali. Pertanto il calcolo è stato fatto su un consumo riferito a 6000 hp per unità.

b) In base al numero di corse previste e ai tempi di percorrenza si è desunto che il traghetto opererà in navigazione per 12/14 ore al giorno. Il tutto considerando 330 giorni di operatività in un anno poiché la compagnia sospenderà le sue corse solo per le domeniche invernali.

c) Diversamente dalla impostazione e dalla modulazione della convenzione con il Ministero, la nuova realtà della Public Company si impegnerà a considerare "obbligatoriamente il recupero delle tratte non effettuate" entro l'anno successivo ad ogni anno d'attività (nel limite delle 35 giornate feriali).

#### **C) Investimenti:**

- a) Nel bilancio è stato previsto una rata annuale di 700.000€ per un mutuo ventennale per l'acquisto di una seconda unità navale che andrà a sostituire quelle esistente in casi di avaria o durante le soste tecniche in bacino e di un ulteriore unità navale tipo aliscafo;
- b) Si opterà per mezzi (*traghetti ed aliscafi*) che rispondano al meglio alle esigenze sia di flusso che di strutture portuali, ma soprattutto che garantiscano una maggiore efficienza nei consumi, essendo il costo per carburante la voce di gran lunga più incisiva delle spese di bilancio.