

Trasporto locale e privatizzazioni - A Napoli e nella regione le prove generali per la privatizzazione del trasporto pubblico locale?

A Napoli e nella regione le prove generali per la privatizzazione del trasporto pubblico locale?

Sembra proprio di sì, a sentire il governatore Caldoro.

Chissà se e quanto c'entra il Ttip, ovvero il Transatlantic Trade and Investment Partnership, il trattato in fase di negoziazione che impegna Usa e Unione europea nella creazione di un'immensa zona di libero scambio pronta ad abbracciare le due aree e – assicurano i suoi detrattori – a immolare democrazia e diritti in nome del dio mercato (vedi le pagine di apertura di questo numero, ndr). L'intento degli accordi sarebbe quello di "armonizzare" le rispettive leggi e regolamenti per rendere più fluido il libero scambio di merci e servizi; alias, di intervenire sulle norme ambientali, alimentari, sociali e de lavoro a favore della massima liberalizzazione delle merci e dei servizi, inclusi quelli pubblici ed essenziali, a partire da sanità e trasporti. È probabile che nel caso campano la trattativa euro-americana c'entri poco o niente, visto che già da tempo a Palazzo Santa Lucia (sede della Regione Campania) veniva manifestava la volontà di spingere l'acceleratore verso una prospettiva simile. A dire il vero, l'assessore regionale ai Trasporti Sergio Vetrella, sin dal suo insediamento, non ha mai mascherato l'intento di smantellare il sistema messo in piedi dal suo predecessore, l'ingegner Ennio Cascetta, e di procedere alla sostanziale privatizzazione del Tpl in Campania. Un obiettivo da lui strenuamente perseguito e fortemente contrastato nel corso degli anni dal sindacato che ora, favorito dai diktat europei, potrà presto vedere la sua realizzazione.

Perché l'operazione messa in piedi dall'esecutivo regionale è stata sollecitata proprio dall'Unione Europea. "Siamo primi in Italia" ha annunciato fieramente il presidente Stefano Caldoro. I primi a mettere a bando il complesso dei servizi di mobilità regionale. La nuova procedura contemplerà, naturalmente, la possibilità per tutte le aziende con sede europea di partecipare alla gara per l'assegnazione degli appalti. La Campania diventerà così un vero e proprio laboratorio di sperimentazione degli effetti della distruzione del sistema pubblico di trasporto locale. Si cambia marcia, mettendo sul mercato l'affidamento dei servizi regionali su ferro, gomma e via mare. Entro il 10 dicembre le aziende pubbliche o private interessate dovranno presentare tutti i documenti necessari a entrare nella white list dei soggetti accreditati a partecipare ai bandi effettivi. La Regione la chiama procedura di pre-qualifica, finalizzata ad accertare i requisiti minimi di capacità morale, economica e tecnico professionale richiesti, lasciapassare per lo step successivo, quello della lettera di invito, trasmessa esclusivamente ai soggetti ammessi a partecipare.

Il trasporto pubblico locale campano vale ben 5 miliardi e 336 milioni. Per il trasporto ferroviario, su rete Rfi, saranno messi a bando un monte annuo pari a 9.481.353 chilometri. Con un importo totale di base di gara pari a un miliardo e 600 milioni. Per i servizi su rete Eav (che comprende le reti di Circumvesuviana, Sepsa e Metro Campania Nord) il monte chilometri annuo è di circa 5.895.214 km per un importo base di 1.776.822.146 euro (più Iva). Per il trasporto su gomma il monte km totale è pari a 107.201.245 per un importo totale di base di gara di 2,2 miliardi (più Iva).

Altro nodo, quello del trasporto marittimo che prevede due lotti: il primo per la tratta Napoli-Capri, il secondo che comprende le destinazioni di Ischia e Procida. Nel primo caso le miglia marittime messe a bando saranno 150mila per una base di gara di 9 milioni (i porti investiti sono quelli di Napoli Beverello,

Marina Grande a Salerno e Marina Grande a Capri); nel secondo sono previste 300mila miglia marine annue per una base di gara di 27 milioni di euro (l'affidamento dei servizi riguarda i porti di Napoli Calata di Massa e Beverello, Pozzuoli, Ischia Porto, Forio, Casamicciola e Marina Grande di Procida). Chi vincerà le gare – è possibile partecipare all'assegnazione di più lotti – si accaparrerà i servizi per dodici anni nel caso della gestione Rfi e Eav, nove per gli altri servizi.

Nove i lotti di gara, dunque – due per il ferro, cinque per la gomma, due per il mare –, per la riduzione da 135 a 10 aziende nel settore con la conseguente contrazione del numero dei 149 contratti in essere. Il principio che regolerà il ghiotto accaparramento e la sua successiva gestione sarà, inutile dirlo, quello dell'economicamente vantaggioso con buona pace di chi abita in periferia e in sperdute località prive di interesse turistico e commerciale.

“È evidente e chiara l'operazione di svendita delle aziende pubbliche” afferma il segretario generale della Filt Campania Natale Colombo.

Caldoro ha parlato di “rivoluzione”. Molto diverso il giudizio della Filt che definisce quello dell'esecutivo regionale “un progetto azzardato” rivendicando “ben altre strategie di programmazione e di rilancio del servizio in Campania”. “La politica dei trasporti regionale in questi ultimi anni è stata caratterizzata da una precarietà di fondo e dall'assenza di una visione di lungo periodo” denuncia Colombo.

Tante, troppe le aziende in uno stato di crisi profonda, con gravi ripercussioni sul diritto alla mobilità dei cittadini: a partire dalla Clp di Caserta, ferma a causa di un'interdittiva antimafia, dall'Anm, servizio di trasporto su gomma partenopeo, sommersa dai debiti nonostante il processo di accorpamento con le aziende Metronapoli (che gestisce la metropolitana collinare e le funicolari) e Metropark (che si occupa della gestione dei servizi di sosta e parcheggio), dalla Ctp (attiva nella provincia di Napoli) la cui situazione resta al collasso e rende necessaria l'immediata ricapitalizzazione.

Sembra avvicinarsi ad una soluzione positiva, per fortuna, la vertenza della Cstp, con la stipula del contratto di servizio tra azienda e Provincia, ed è rientrata la crisi della Sita Sud con l'ottenimento del riadeguamento tariffario da parte di quest'ultima. Resta invece tragica la situazione di Caremar. La società, controllata al 100% dalla Regione, è stata oggetto di un'operazione di vendita che ha visto l'affidamento del servizio, che consente ogni giorno a circa 5mila utenti di muoversi tra i sette porti del Golfo, alla cordata messa in piedi da Snav e Rifim Spa. Il ricorso presentato dalla Marworld ha determinato però l'annullamento della gara riportando la società in una sostanziale situazione di stallo.

“Il trasporto pubblico locale – commenta Colombo – va restituito alle comunità e va esercitato con i mezzi e le risorse adeguate.

Invece, per quel che riguarda il parco autobus, ci troviamo di fronte a mezzi vecchi e inaffidabili. Il 23% dei mezzi ha più di quindici anni e il 27% oscilla tra i dieci e i quindici. Non sono migliori i dati relativi al materiale rotabile dove andiamo dai ventisei anni medi di utilizzo dei mezzi per l'ex Circumvesuviana ai trentasette dell'ex Metrocampania Nord/Est”.

“Non possiamo accettare – prosegue – che realtà come Ctp, Eavbus e Cstp siano abbandonate al loro destino perché gli enti proprietari di maggioranza sono stati cancellati dalla geografia politica del territorio o perché si intende svenderle come al solito ai privati”. Che spesso, avverte il segretario, e soprattutto in tempi di crisi come quelli attuali, “celano veri e propri interessi criminali, come nel caso di Clp”.

“Ci aspetta un lavoro lungo e faticoso che metterà a dura prova anche le nostre capacità di proposta e di confronto: le recenti fusioni societarie non possono realizzarsi solo con gli atti legali ma vanno concretizzate, seppur con la tempistica più adeguata, anche nei processi organizzativi dove vanno omogeneizzati orari e organizzazione del lavoro”.

“Occorre volontà, determinazione, serietà e buon senso – conclude Colombo –, iniziando da quanto di positivo è già stato concordato a partire dal Fondo regionale di sostegno per il Tpl che va reso esigibile attraverso l’erogazione delle somme certificate dall’Arlas”.

