

TRASPORTI PUBBLICI

L'affare Caremar Rendiamo trasparente la privatizzazione

di ALBERTO LUCARELLI

Si apprende in questi giorni che «Grandi navi veloci» Spa (Gnv) è pronta ad acquistare Tirrenia Spa, con l'acquisizione di tutte le navi che operano su rotte nazionali. L'intenzione è quella di procedere alla privatizzazione di un servizio pubblico essenziale, sicuramente negli anni mal gestito, ma comunque destinato al soddisfacimento di interessi generali fondamentali. Intanto è strumentale affermare che il governo debba *tout court* vendere la Tirrenia, perché lo imporrebbe Bruxelles. La questione è sicuramente più complessa: a partire dal Trattato di Amsterdam del 1997, l'Unione europea ha progressivamente assunto un atteggiamento più rispettoso del ruolo dello Stato e delle sue responsabilità in campo economico-sociale e occupazionale. Inoltre, il recente scenario di crisi internazionale ha determinato un'inversione di rotta, recepita da Bruxelles, che sta frenando in Europa frettolose dismissioni di capitale pubblico in favore di privati. Non è casuale che in questi giorni il presidente Napolitano abbia fatto riferimento al ruolo dell'Europa per uscire dall'emergenza lavoro, e in particolare al principio della coesione economico-sociale e territoriale.

Invece in Italia, sul modello *bad company*, la Gnv acquisirebbe, in forza di un provvisorio contratto di noleggio, le navi e le rotte più redditizie, lasciando allo Stato, con i relativi ricavi (sic!), il compito di gestire i debiti, le navi ferme e i dipendenti in esubero: un bel peso per le casse dello Stato, ovviamente caricato sulle spalle dei cittadini.



**Stiamo per entrare
in una fase molto
delicata, che tocca i
diritti fondamentali
dei cittadini**

Il costo sociale dell'operazione consisterebbe nel depauperamento del patrimonio dello Stato, nella penalizzazione del lato occupazionale, con esuberanti pari a circa 4.000 dipendenti.

Ma il lato più oscuro della vicenda riguarda le quattro società «regionali» del gruppo Tirrenia: Toremar, Caremar, Saremar, Siremar. Il processo di privatizzazione messo a punto da «Grandi navi veloci» prevederebbe che le stesse vengano scorporate dal piano di vendita e assegnate alle regioni di riferimento. Va ricordato che tali società hanno garantito il servizio pubblico essenziale. Ciò vale anche per la Caremar pur oppressa negli anni da logiche clientelari di lottizzazione.

Pare che il governo, una volta venduti gli *asset* strategici relativi alle rotte nazionali, sia intenzionato in merito alle compagnie «regionali», a predisporre un accordo di programma, con successivi bandi di gara, con l'obiettivo finale di affidare il servizio ad una società mista pubblico-privata. Modello di gestione che negli anni ha dimostrato di portare con sé i vizi del pubblico e le fisiologiche difficoltà del privato nella *governance* di servizi di preminente interesse pubblico. Un modello quello del partenariato pubblico-privato che, privo di controllo da parte della Corte dei Conti, tende a utilizzare tutti gli strumenti

privatistici che l'ordinamento societario gli riconosce. Insomma, in Campania il rischio potrebbe essere rappresentato dal rafforzamento di posizioni private già dominanti nel mercato: altro che concorrenza e liberalizzazioni!

Con la svendita della Caremar e delle altre tre società «regionali», stiamo per entrare dunque in una fase molto delicata, che tocca diritti fondamentali dei cittadini e proprio per questo il processo decisionale deve essere partecipato e non calato dall'alto. L'eventuale fase dell'accordo di programma e dei bandi di gara, dovrà rappresentare il momento della trasparenza, della partecipazione e dell'eventuale contestazione, anche attraverso l'esercizio di azioni collettive inibitorie di atti e comportamenti lesivi dei diritti e degli interessi degli utenti.