

Filicudi, 23 settembre 2024

Ill.mo Sig.Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Ill.mo Sig.Presidente Regione Sicilia
presidente@certmail.regione.sicilia.it

Sig.Direttore Generale per la Vigilanza sulle attività portuali
dg.tm@pec.mit.gov.it

Sig.Assessore delle Infrastrutture e della mobilità
gabinetto.infrastrutture@regione.sicilia

Sig.Dirigente responsabile Dipartimento per i trasporti e la navigazione
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Sig.Direttore Generale Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità
dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it

Sig.Sindaco del Comune di Lipari
protocollo@pec.comunelipari.it

e, per conoscenza

Egr.Prof. Dario Lo Bosco Presidente RFI
presidenza@rfi.it

Egr. Dr. Sen Elio Lannutti
eliolannutti@adusbef.it

Egr.Dr. Rosario Trefiletti
r.trefiletti@centroconsumatoriitalia.it

Oggetto: Siremar Spa

Collegamenti marittimi Milazzo/Napoli/Milazzo

In vista della prossima emanazione del calendario dei collegamenti invernali, per evitare che possa ripetersi una situazione analoga, ricordiamo che lo scorso anno la Siremar Spa, nel periodo invernale, ridusse da due ad uno i collegamenti settimanali tra le isole Eolie e Napoli, abolendo quello del venerdì in direzione Sud, cioè quello che più interessa il traffico turistico, con l'evidente scopo di privilegiare il traffico commerciale

realizzando un altro collegamento tra Campania e Sicilia, assistito, però, da contributi statali, in aggiunta a quello Salerno/Messina, che già gestisce con altra società del Gruppo, sempre in regime di monopolio.

Dimenticava, in tal modo, che i contributi per decine di milioni di euro che le vengono elargiti annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno l'evidente finalità di incentivare le presenze turistiche alle isole Eolie soprattutto nei periodi di bassa stagione e certamente non solo quella di andare ad aggiungersi agli incassi dei mesi estivi, tanto cospicui da indurre la società ad effettuare, in estate, addirittura dei viaggi aggiuntivi non previsti in convenzione, naturalmente a prezzi da alta stagione.

In altri termini, la Siremar Spa, con un atteggiamento arrogante e monopolistico che confligge con il sostegno pubblico che le viene erogato, abolisce ed aggiunge corse, modifica itinerari senza preavviso, aumenta continuamente le tariffe che sono, ormai, da record mondiale, impone, per il trasporto dei mezzi al seguito, prezzi addirittura di gran lunga superiori al costo dei passeggeri in cabina e, mentre tutte le altre compagnie, che peraltro non usufruiscono di contributi, praticano tariffe simboliche per le auto quelle della Siremar Spa hanno raggiunto livelli assolutamente insostenibili, del tutto ingiustificati, resi possibili soltanto dal regime di monopolio in cui si svolge il servizio che costringe i passeggeri, che non hanno un'alternativa, a subire, di fatto, un'odiosa imposizione.

A titolo di esempio, riferiamo che, in data 9 settembre 2024, un viaggio Filicudi Napoli, a causa della sosta intermedia a Salina, è durato 18 ore, a fronte di quello Stromoli/Napoli, di pari lunghezza - che dura 10 ore e che il costo complessivo per un passeggero con auto al seguito è stato pari ad euro 382,50 mentre le compagnie che operano sulla tratta Palermo/Napoli, molto più lunga, che impiegano navi di ben altre caratteristiche e che non percepiscono contributi pubblici praticano tariffe che non superano i 150 euro per un viaggio che dura circa 10 ore.

Ma, tornando alla parte introduttiva della presente, per quanto riguarda la riduzione dei collegamenti nei mesi invernali, se la modifica fosse stata autorizzata, come prevede l'art.3 della convenzione, dalla Regione Siciliana, appare di enorme gravità che non siano stati, quanto meno, preventivamente interpellati i sindaci dei comuni eoliani, che non sia stata data alcuna preventiva pubblicità all'iniziativa, che non siano stati resi noti i criteri e le finalità che hanno indotto alla modifica, né sia stato dato modo di sapere se, in contropartita, è stato adeguatamente ridotto il contributo statale, così come, in caso di maggiori costi, la convenzione prevede compensazioni a favore della Società.

Per quanto di immediato e diretto interesse del Comitato Profilicudi, è incontestabile che la modifica imposta dalla Siremar, che contemporaneamente abolì anche il collegamento tra Salina e Filicudi del mercoledì a mezzo della nave interisole - anch'esso finanziato, per decine di milioni di euro, dalla Regione Sicilia, rese praticamente impossibile anche il collegamento Napoli/Filicudi/Napoli seppure attraverso lo scalo intermedio a Salina.

Né la Siremar Spa pensò, almeno in tale circostanza, di includere anche una sosta a Filicudi, alimentando la voce, da tempo circolante, che l'isola di Filicudi sia tenuta in condizioni di isolamento per favorire lo sviluppo di altre località dove alcuni esponenti del mondo politico hanno particolari interessi.

In ogni caso, resta obiettivamente il fatto che uno sviluppo dell'isola di Filicudi, che, in uno studio commissionato dai sindaci dei Comuni eoliani alla Fondazione Santagata di Torino figura ai primi posti come

potenziale di crescita, viene obiettivamente impedito da collegamenti di durata inaccettabile e da costi insostenibili.

Eppure, sempre la Fondazione Santagata di Torino ha affermato, nel suo studio, che, come presupposto essenziale di sviluppo, un'isola deve essere raggiungibile in tempi rapidi ed a costi bassi.

In altre parole, viene di fatto reso irraggiungibile l'obiettivo di organizzare a Filicudi soggiorni di breve durata, soprattutto nei mesi di bassa stagione, come avviene in altre isole certamente meno importanti di Filicudi che, come da anni sostiene questo Comitato ed ora conferma l'autorevole fonte esterna,

1. Possiede fondali marini ineguagliabili, di grande interesse archeologico, oltre che sportivo;
2. E' composta da numerosi borghi ristrutturati, abitati ed abitabili, situati a varie altezze, dal mare fino all'alta collina;
3. Offre numerosi e vari percorsi di trekking di grande interesse, tutti fortemente panoramici;
4. Dispone di sentieri che collegano i vari borghi, quasi tutti ristrutturati e percorribili senza difficoltà
5. Consente straordinarie Immersioni subacquee per almeno 9 mesi all'anno, con guide autorizzate e specializzate.
6. Può offrire degustazioni delle specialità gastronomiche isolate presso i vari borghi;
7. Dispone di due moli che consentono un agevole attracco anche in condizioni difficili perché senza ostacoli e situati in due versanti opposti.

L'obiettivo di uno sviluppo del tutto sostenibile, che offrirebbe agli isolani preziose opportunità di lavoro nei mesi di bassa stagione, potrebbe essere raggiunto semplicemente con una modifica dell'art.3 della Convenzione in essere tra il Ministero delle Infrastrutture e la Compagnia di navigazione, che, attualmente, prevede il seguente itinerario:

Milazzo, Vulcano, Lipari, Salina, Panarea, Ginostra, Stromboli, Napoli e viceversa.

In pratica, basterebbe aggiungere Filicudi, cosa che, peraltro già avviene, senza problemi di alcun genere, ma solo per il collegamento del venerdì da Napoli e solo in alta stagione, né si riesce a trovare un'accettabile motivazione a tale limitazione.

Infatti, noi siamo del tutto convinti che la modifica non comporterebbe un incremento dei costi in misura da incidere in maniera significativa sul contributo che viene già elargito, e che eventuali maggiori oneri sarebbero certamente compensati dal sicuro aumento dei ricavi, tanto più che i turisti diretti a Filicudi, tenuto conto delle dimensioni dell'isola e in assenza di un servizio pubblico di trasporto, viaggiano quasi sempre con auto al seguito.

Vogliamo anche credere che l'attuale emarginazione di Filicudi non sia frutto di una precisa volontà in tal senso, che non si riuscirebbe a comprendere a chi possa giovare, a meno di non volere dare credito, come già detto, alla voce, da tempo circolante, di interessi turistici e commerciali di esponenti politici in altre isole dell'arcipelago.

Vogliamo credere, invece, che, come già avvenuto per la deroga al divieto di sbarco delle auto a Filicudi—problema rapidamente risolto dalla nuova amministrazione comunale, la situazione sia da collegare direttamente all'inerzia degli amministratori che colpevolmente ricalcano pedissequamente e

svogliatamente, da anni, un vecchio schema risalente al secolo scorso, all'epoca, cioè, in cui Filicudi era una località poco abitata e poco frequentata, con un patrimonio immobiliare costituito in massima parte da ruderi, e con limitate possibilità di accoglienza.

In altri termini, è stato del tutto ignorato quello straordinario processo di sviluppo avviato a Filicudi a partire dagli anni '90 del secolo scorso, che ha portato ad un capovolgimento di tutti gli indicatori che, in un contesto di razionale e diligente amministrazione, avrebbero dovuto essere considerati in occasione del rinnovo della convenzione,

Non sono state valutate, cioè, prima della sottoscrizione di una convenzione che impiega notevoli risorse pubbliche, le caratteristiche, le possibilità ricettive e le potenzialità di ciascuna isola, desumibili senza sforzo alcuno, anche dagli indicatori

- Della superficie
- Del numero degli abitanti
- Della distanza da Napoli,
- Del gettito IMU;
- Del gettito TARI;
- Del gettito del servizio idrico.

Infatti, a prescindere da ulteriori considerazioni che pure si potrebbero fare, nessuno dei predetti indicatori – di facile reperibilità presso il Comune di Lipari, avrebbe potuto giustificare il fatto che la nave da e per Napoli non faccia scalo anche a Filicudi e che il viaggio tra le due località si allunghi di circa 6 ore ed abbia un costo insostenibile.

E' mai possibile che, nei periodi di bassa stagione, Filicudi non sia più raggiungibile neppure con lo scalo intermedio a Salina e che, anche negli altri periodi, un soggiorno di breve debba essere impedito perché, di fatto, un viaggio da e per Napoli comporta costi insostenibili e prevede una durata che supera di circa sei ore quella del viaggio per Stromboli o, addirittura Ginostra, che si trovano, più o meno, alla stessa distanza da Napoli?

Bisogna considerare, inoltre, che lo scalo a Filicudi:

- non comporterebbe oneri di rilievo per la Società che, in contropartita, beneficerebbe sicuramente di un aumento del traffico e del fatto che i passeggeri diretti a Filicudi viaggiano quasi sempre con auto al seguito;
- anche se la Società dovesse richiedere un aumento del contributo, lo stesso non potrebbe essere certamente rilevante o incidere molto sull'importo che viene ora erogato;
- come forma di compensazione potrebbe essere addirittura prevista l'abolizione dello scalo a Filicudi della nave interisole proveniente da Salina, nel giorno di arrivo o partenza della nave da e per Napoli;
- Come ulteriore forma di compensazione si potrebbe prevedere l'abolizione dello scalo a Ginostra del quale riesce molto difficile trovare una legittima e razionale motivazione, visto che la località, quasi

disabitata e priva di strade, è situata nella stessa isola di Stromboli e viene raggiunta giornalmente da aliscafi e dalla nave interisole;

Al termine di questa nostra lunga relazione, riteniamo di avere chiaramente esposto, ancora una volta, le ragioni per le quali da molti anni proponiamo una modifica dell'itinerario da e per Napoli, che va proprio nella direzione di incentivare il traffico turistico per le isole Eolie, obiettivo per il quale fu istituito quel collegamento con Napoli definito, nella stessa convenzione , **“di interesse statale”**.

E' mai possibile che nessuna della Autorità in indirizzo abbia mai sentito il dovere di darci una civile risposta, neppure per convincerci della insostenibilità della nostra richiesta?

E' mai possibile che i fondamentali principi di Democrazia Partecipata siano calpestati e che ogni istanza debba inevitabilmente uscire dall'ambito di una civile dialettica, per sfociare in qualche forma di pubblica protesta o di circostanziata denuncia all'Autorità Giudiziaria?

Ci auguriamo proprio di no e, con tale auspicio, in attesa di riscontro ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.

F.to

IL PRESIDENTE

(Dr.Gennaro Cortucci)