

SICILIA/IL TAGLIO DEI COLLEGAMENTI FS CON LA PENISOLA

Trenitalia, lo Stretto e l'isola che non c'è

Tredici pagine, presentate ai sindacati prima delle ferie, per dire che i servizi finiranno a Reggio

Esmeralda Rizzi

La Sicilia è scomparsa, non c'è più. Non è la fantasiosa trama di un giallo estivo di ispirazione leghista ma il Progetto di esercizio della Divisione passeggeri N/I di Trenitalia presentato a fine luglio alle organizzazioni sindacali. Un documento di tredici paginette, slides perlopiù, che ridisegna il sistema dei trasporti secondo le nuove linee di indirizzo delle Ferrovie dello Stato, ente pubblico economico fino al 1992 e oggi spa a totale partecipazione statale. La sostanza cioè non cambia – i soldi sono sempre quelli dei contribuenti – ma i fini statutari sì. E siccome il trasporto nel Mezzogiorno, come più volte rappresentato dai vertici Fs al governo e ai sindacati in questi ultimi anni, non è remunerativo, da quest'anno si cambia. E si cambia partendo dal territorio che in termini di costi di esercizio è il più oneroso, la Sicilia, regione che Fs collega al resto del paese grazie a speciali navi traghetto che oltre ai passeggeri e al traffico su gomma imbarcano anche i treni da e per il continente. “Un ridimensionamento che è iniziato proprio con il trasporto nello Stretto e la progressiva riduzione del numero di navi traghetto Fs in servizio – spiega Lillo Oceano, segretario generale della Cgil di Messina –. Ma oggi quello che si profila è una vera e propria interruzione tra l'Italia e la Sicilia”.

Slide dopo slide, pagina dopo pagina, anche al meno attento degli osservatori balza subito all'occhio che nessuna delle immagini che raffigurano il servizio

Le categorie del servizio ci sono tutte (vedi i grafici sotto, ndr), dai mezzi più nuovi e veloci – Freccia Rossa, Freccia Argento, Freccia Bianca –, fino a quelli ordinari – i vecchi Intercity e gli Eurostar, definiti Servizi di base –, ma nessuna di queste “Linee di prodotto” solca il territorio siciliano. Tutto si ferma a Reggio Calabria.

“Secondo questo piano la competenza del trasporto ferroviario in Sicilia viene attribuita alla Regione che gestirà appunto le tratte regionali – osserva Oceano –. Ma i passeggeri che da Palermo devono andare a Roma come faranno? Dovranno prendere un treno regionale fino a Messina, imbarcarsi trascinandosi appresso bagagli, figli o persone anziane su una nave o un traghetto e poi, una volta in Calabria, prendere un treno Fs per la destinazione scelta. Anche trascurando ritardi e disguidi, è evidente che si tratta di un'ipotesi che penalizzerebbe non solo i siciliani ma l'intera economia dell'isola”.

Dal punto di vista politico una scelta che pare seguire la deriva nordcentrica del governo – investire al Nord, disinvestire al Sud –, ma sotto il profilo commerciale l'intera vicenda va letta alla luce di una clausola del contratto di servizio che lega Fs al committente, lo Stato italiano, quella sulla continuità territoriale che, impegna Fs a garantire la continuità del servizio anche tra Scilla e Cariddi. “Il nodo della questione è di natura essenzialmente economica ed è una partita che si gioca tra governo e Fs – spiega Saverio Innocenzio del Dipartimento Ferrovie della Filt nazionale presente alla consegna del Progetto Trenitalia –. Garantire la

traghetto che trasportano i treni e che hanno un costo che non si recupera con i biglietti. Fino ad oggi lo Stato italiano ha contribuito a questo servizio per consentire al cittadino milanese la possibilità di andare a Catania con un unico treno e viceversa, ma quest'anno la Finanziaria ha ridotto notevolmente questi contributi e Fs ha agito di conseguenza”. A Messina, dove il piano Fs si era già palesato con una progressiva contrazione del servizio, la chiusura negli ultimi ventiquattro mesi di 32 stazioni sulle 47 della linea Messina-Palermo e la progressiva riduzione delle navi traghetto in servizio, la Filt ha fatto una prima sommaria stima delle possibili conseguenze sul versante occupazionale di questa strategia. “Con la cesura tra Calabria e Sicilia spariranno le otto coppie di treni a lunga percorrenza, Espressi e Intercity, che oggi collegano l'isola al resto del paese – osserva Pino Foti, segretario generale della Filt Messina –. Ragionevolmente verranno quindi chiuse le Officine manutenzione di Messina, Siracusa e Palermo, la Sala operativa di Palermo, gli uffici collegati e i traghetti. All'incirca tremila posti di lavoro persi”.

L'allarme lanciato dalla Cgil di Messina ha naturalmente avuto grande eco in Sicilia tanto da scomodare il ministro dei Trasporti Matteoli, che in una nota ha dichiarato di non essere a conoscenza di alcun piano Fs con queste caratteristiche. I fatti purtroppo sembrano smentire il ministro. E dal 10 agosto Fs ha disposto un'ulteriore contrazione, da quattro a due, del numero di “macchine di manovra” utilizzate per imbarcare i convogli ferroviari sulle navi



IL PONTE SULLO STRETTO

Utile solo per il governo

Vanno, vengono, a volte ritornano... Stavolta è il Ponte sullo Stretto, l'infrastruttura più contestata nella storia delle opere di alta ingegneria del paese, che con la rentrée al governo di Silvio Berlusconi, nel 2008, assurge di nuovo al rango di opera prioritaria per lo sviluppo del Sud. E a poco valgono non solo le proteste del movimento No Ponte, sceso in piazza lo scorso 8 agosto, ma le parole dello stesso coordinatore scientifico del progetto, l'ingegner Remo Calzona, che ha dichiarato irrealizzabile il tutto, o quelle di centinaia di altri studiosi che per motivi tecnici (la staticità del manufatto) piuttosto che economici – da ultimo ne ha parlato anche uno studio di Confindustria – ritengono non fattibile o un inutile sperpero di risorse l'intero progetto. Il presidente ha deciso e il Ponte si farà e sarà un'opera con caratteristiche straordinarie: 3.666 metri di lunghezza complessiva per sei corsie di traffico stradale e due binari, la campata centrale misurerà 3.300 metri, mentre l'altezza dei due piloni posti sulle sponde in una zona sismica, 398 m (376 m slm), supererebbe il record mondiale attuale detenuto

dal Viadotto di Millau in Francia con 341 metri. Ma soprattutto, come ripetuto dallo stesso Ciucci, amministratore delegato della Stretto di Messina spa, recentemente nominato commissario straordinario per il riavvio delle procedure relative al Ponte, sarà un ponte essenzialmente ferroviario, con una capacità di traffico di almeno 200 treni al giorno. Un dato che cozza fortemente con la nuova strategia commerciale annunciata da Fs, che già dal prossimo dicembre potrebbe cancellare tutti i treni a lunga percorrenza che oggi collegano la Sicilia al resto del paese (vedi l'articolo sopra, ndr).

“Visto che in base al nuovo Progetto di esercizio presentato da Trenitalia non ci sarà più traffico su rotaia e che la rete stradale e le autostrade lasciano a desiderare, mi chiedo se il ponte non diventi ancora più inutile”, osserva la segretaria generale della Cgil Sicilia, Mariella Maggio, che prosegue: “Se il governo lasciasse passare il piano delle Fs si rivelerebbe appieno tutta la natura propagandistica della sua azione, a cominciare proprio dal Ponte”.

E. R.

SERVIZI DI BASE



Fonte delle immagini: Trenitalia Gruppo ferrovie dello Stato