

Trasporti in Sicilia, le Fs smobilitano. Da dicembre 2009 la cancellazione dei 18 treni a lunga percorrenza da e per l'Isola. In bilico circa 2 mila posti di lavoro

I sindacati chiedono l'intervento del presidente della Regione. «L'azienda pubblica pronta a cancellare le tratte anti-economiche»

Il governo nazionale taglia le risorse alle Ferrovie dello Stato e per ripianare i conti le Fs cancellano i treni a lunga percorrenza da e per la Sicilia. L'ultima finanziaria ha ridotto considerevolmente i contributi per Trenitalia e Rfi: rispettivamente 256 e 317 milioni di euro. Fatto, questo, che ha spinto i vertici delle Ferrovie a decidere di sopprimere da dicembre 2009 i 18 treni che quotidianamente trasportano merci e passeggeri attraverso lo Stretto. A farne le spese i passeggeri, le imprese e i dipendenti di Fs e dell'indotto. Infatti, soprattutto nell'area di Messina, che è lo snodo ferroviario dell'Isola, si ipotizzano tagli per 1.800-2.000 unità lavorative impiegate nei depositi, nelle officine, nelle biglietterie e nei servizi sussidiari, così come le ricadute inevitabili sulla qualità dei servizi e sull'impennata dei costi di trasporto è facilmente prevedibile. Questa volta, i sindacati siciliani hanno deciso di chiamare in causa il presidente della Regione siciliana, Raffaele Lombardo, al quale hanno chiesto di farsi promotore di un confronto presso la presidenza del consiglio dei ministri. «Con la liberalizzazione del sistema ferroviario», hanno sottolineato Cgil, Cisl, Uil e Orsa in un documento circostanziato sul sistema dei trasporti ferroviari in Sicilia inviato ieri al governatore, «la fine del monopolio Fs e la separazione dei servizi, le attenzioni di tutti gli operatori concorrenti e anche quelle di Fs si sono concentrate solo sulle linee più remunerative. Quelle anti-economiche, pur se di grande rilevanza sociale», si legge nel documento, «non hanno avuto più alcuna protezione, né normativa né finanziaria, e sono state abbandonate alla libera iniziativa dell'azienda pubblica che ritiene di poter fare economie

eliminando ciò che vuole». Così, in assenza di direttive dal governo nazionale, le Ferrovie dello Stato hanno deciso di comportarsi da imprenditore privato, tagliando le linee anti-economiche. E a farne le spese è soprattutto la Sicilia, visto che i costi del traghettamento sono coperti solo in parte da i contributi statali. La tariffa per l'attraversamento dello Stretto dei vagoni che Trenitalia (che gestisce il trasporto passeggeri) deve corrispondere ad Rfi, che cura l'infrastruttura e quindi le navi e la rete ferrata, è stabilita dal ministero competente ed è identica al costo-metro applicato al trasporto del gommato. Attualmente, le 36 corse quotidiane (nove treni passeggeri e nove treni merci che fanno andata e ritorno) costano 55 milioni di euro l'anno. Di questi, 21 milioni di euro sono a carico dello Stato, mentre il resto è coperto da Trenitalia. «Superare l'anti-economicità dei treni che collegano la Sicilia», hanno scritto i sindacati a Lombardo, «significa eliminare la differenza con gli altri treni e abbattere in percentuale la quota a carico di Trenitalia, aumentando di conseguenza l'aliquota (che oggi si aggira intorno ai 10 milioni di euro) a carico dello Stato, a

cui spetta l'obbligo del mantenimento della continuità territoriale del Paese». A complicare ulteriormente il futuro di passeggeri e imprese, poi, è anche lo smantellamento ormai avviato della flotta pubblica della Tirrenia e della Siremar, che stanno cedendo agli armatori privati consistenti fette di mercato.