

## Treni, ecco tutti gli ostacoli delle Ferrovie. praticamente impossibile spedire merci

La Sicilia considerata un «ramo secco» L'impresa isolana «Gmc» impedita ad operare su ferro

C'è un disegno preciso dell'ad delle Ferrovie ing. Mauro Moretti, ex sindacalista, di tagliare i treni nelle aree ritenute «improduttive», e soprattutto la Sicilia. Per cui accade che una impresa siciliana - il gruppo logistico Gmc - che spediva tre volte la settimana un treno fino a Milano si trova impigliata in grosse difficoltà operative. Portava soprattutto vini e mosti da Alcamo in container refrigerati e sicuri con un investimento di 1,6 milioni di euro. Poi a causa dei lavori per la metropolitana Palermo-Punta Raisi la tratta Trapani-Palermo venne interrotta nel febbraio 2010 e i treni della Gmc furono ridotti al minimo. L'impresa ha chiesto di poter operare nel terminal palermitano di Brancaccio e ha già spostato le sue attrezzature, ma il gruppo Ferrovie ha alzato i prezzi e comunque ha «congelato» la richiesta di Gmc. Eppure con Brancaccio si potrebbe potenziare l'intermodalità dell'intera Sicilia. Lo scalo merci di Brancaccio, in piena zona industriale, sta subendo la politica di razionalizzazione da parte del gruppo Fs, mentre in pratica si impedisce a Gmc di lavorare. Dice Giuseppe Campione, direttore generale dell'impresa che ha ottenuto la licenza ferroviaria merci: «Il nostro progetto è di partire da Brancaccio con tre treni la settimana, ma di arrivare a cinque sviluppando intermodalità soprattutto in salita, spedendo le merci al Nord Italia e in Europa con un risparmio del 30-40% rispetto ai costi su strada». Da Brancaccio in particolare il progetto prevede il collegamento per ferrovia con Gioia Tauro con la riduzione a un giorno dei tempi di spostamento dal porto calabrese alla Sicilia che oggi possono comportare oltre una settimana. Attualmente infatti le navi feeder che smistano i container si muovono quando il carico raggiunge un certo volume, circa 350-400 teu, e così spesso accade che bisogna attendere 8-10 giorni. Al contrario al treno basterebbero 60 teu ed entro 24 ore la merce sarebbe a destinazione. Fino al 2005 la Sicilia era servita da 14 collegamenti viaggiatori/merci verso il Nord Italia e da altri 14 provenienti dal Continente. Oggi ci sono soltanto 5 collegamenti in andata e 5 al ritorno. A partire dall'11 dicembre le Ferrovie hanno anche deciso di non fare più partire dall'Isola treni nella fascia oraria 23-5, una scelta pesantissima per il trasporto merci che di solito viaggia su rotaia nelle ore notturne per non confliggere con il traffico passeggeri. In sostanza le Ferrovie stanno dismettendo il servizio merci da e per la Sicilia, nonostante la dichiarata urgenza di trasferire il gommato su rotaia per togliere dalle strade i Tir che inquinano, sono a rischio di incidenti e imbottigliano città come Messina coperte da fumi e smog. Trenitalia sarebbe pronta a bloccare i pochi treni merci «sopravvissuti» ai tagli in Calabria per farli proseguire su gomma per la Sicilia, oppure via mare verso i porti di Palermo e di Catania. Perdere una grossa fetta del trasporto merci su ferrovia, con la sola eccezione delle merci pericolose e dei prodotti siderurgici, avrà ripercussioni anche sulle attività di traghettamento e manovra sullo Stretto, aggravando le criticità occupazionali nello scalo messinese. Complessivamente è un sistema che fa salire i costi per le imprese siciliane che debbono esportare i propri prodotti e importare le materie prime. Un fardello via l'altro. A questo punto dovrebbero spiegarci come mai l'Unione europea cofinanzia il Corridoio europeo dei trasporti Helsinki- Palermo, mentre le Ferrovie proprio nella tratta meridionale taglia tutto. Con la sopravvenuta complicazione che il governo Monti ha sottratto la dotazione del Ponte sullo Stretto di 1,6 miliardi, il che significa che non sappiamo più se questo Ponte si farà, e quando. E nel frattempo Messina continuerà ad essere strangolata dai Tir e i treni resteranno ad aspettare due ore davanti alla barriera dello Stretto.