

Per i trasporti in Sicilia serve un fronte comune

In un momento in cui si parla di Tav, mentre al Sud, vedi per esempio quanto sta accadendo nel ragusano, le ferrovie sono del tutto scomparse a causa dei tagli operati da Trenitalia, torna d'attualità l'appello più volte lanciato dalla GMC di Giuseppe Campione che si propone, ormai da tempo, come unica alternativa per una seria politica dei trasporti su rotaia. La mancata partecipazione di enti e associazioni siciliane al recente Forum economico del Mediterraneo, organizzato da Istituto per il commercio estero, Confindustria e Associazione bancaria italiana in collaborazione con l'Unione degli industriali di Roma, indica la mancanza di volontà e di una concreta programmazione del settore trasporti nel Mezzogiorno d'Italia. Il rischio principale è quello che il nostro Paese ma soprattutto la nostra isola, possano rimanere tagliati fuori dal commercio con una disastrosa ricaduta sull'economia. "La Sicilia - sottolinea Giuseppe Campione - per la mancata partecipazione di operatori logistici al Forum, ha perso l'occasione per proporsi come piattaforma logistica per il Mercato di libero scambio. Inoltre, il disinteresse dimostrato ha comportato, tra l'altro, la scelta di quasi tutte le Compagnie di navigazione, di Malta come hub-port". La proposta di GMC per il rilancio dell'intermodalità in Sicilia, ha un nome semplice: Syncromodality. "Questo progetto - spiega Campione - ha come obiettivo quello di proporre la Sicilia innanzitutto come piattaforma logistica, utilizzando un sistema integrato/multimodale per poi, in un secondo momento, proporre uno dei porti siciliani come hubport. Il progetto multimodale (ferrovia-nave-strada solo per l'ultimo miglio) o meglio syncromodality, ha l'obiettivo di agevolare e rendere più economico lo scambio di merci da tutta l'Europa e i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, con un sistema eco-compatibile, così come raccomandato dalla Cee". Infatti, l'utilizzo di treni da tutti i Paesi europei, gestiti da imprese ferroviarie private o pubbliche (già individuate), dovrebbe consentire il trasferimento delle merci in Sicilia e attraverso l'utilizzo di una piattaforma (anch'essa già progettata) consentirebbe il trasbordo delle stesse dalle casse mobili (le cosiddette swap-body) in contenitori marittimi. Non c'è dubbio che, al di là dell'abbattimento dei transit-time e dell'economicità dei trasferimenti in/out, si otterrebbe il risultato di ridurre drasticamente il volume di merci che attualmente viaggiano su gomma in tutta Europa e che rappresentano ancora oggi circa l'87% di tutte le transazioni commerciali. "Oggi - aggiunge Campione - l'Europa, non si limita più a raccomandare ai singoli Stati un travaso, soprattutto dalla modalità stradale ad altre modalità meno inquinanti, ma ordina la 'Green Logistics', che consente, tra l'altro, alle aziende che la adottano, incentivi pubblici per chi è titolare di una certificazione 'Green Logistics', che sarà rilasciata, da un Ente certificatore". Quello che meraviglia è che, nel momento in cui Rfi lascia solo un mezzo per il traghettamento di treni merci e passeggeri da Villa San Giovanni a Messina, e Trenitalia trasferisce in altre regioni i Minuetto, comprati con il contributo della Regione Siciliana, e i pochi che sono rimasti sono abbandonati nelle officine, i sindacati continuano ad invocare la firma del contratto di servizio tra la Regione Siciliana e il monopolista di Stato, il quale chiede 140 milioni di euro per continuare il servizio passeggeri. E senza assicurazioni, tra l'altro, di un miglioramento del servizio reso fino ad oggi. E mentre l'Europa destina 50 miliardi di euro per la realizzazione di infrastrutture logistiche in tutti i paesi europei, nulla è previsto per la Sicilia. "E' necessario che i privati, che hanno progettato attività ferroviarie in Sicilia non vengano lasciati soli e che i politici, al di là dell'appartenenza, facciano fronte comune per evitare che si arrivi addirittura allo smantellamento delle linee ferrate (oggi, per inciso, solo il 2% della linea ferrata siciliana è a doppio binario ed elettrificata, contro il 70% del Lazio o di altre regioni italiane)".