



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Segreteria Regionale

SICILIA

Attuazione del programma di Governo

Largo Chigi, 19 - 00187 ROMA

E-mail: programma@governo.it

Ministero delle Infrastrutture

Piazzale Porta Pia, 1 - 00198 ROMA

Tel: (+39) 06.44121

ufficio.stampa@infrastrutturetrasporti.it

urplp@infrastrutturetrasporti.it

Ministero Trasporti

Piazza della Croce Rossa 1- 00187 ROMA

Segreteria del Ministro

E-mail segreteria.bianchi@trasporti.gov.it

E-mail: stampa.bianchi@trasporti.gov.it

E-mail: luigi.irdi@trasporti.gov.it

E-mail: emanuele.raco@trasporti.gov.it

Presidente della Camera dei Deputati

On. Fausto Bertinotti

bertinotti_f@camera.it

Presidente del Senato della Repubblica

On. Franco Marini

Piazza Madama 00186 – Roma

marini_f@posta.senato.it

Presidente della Regione Sicilia

On. Salvatore Cuffaro

segreteria.presidente@regione.sicilia.it

Sig. Sindaco di Messina

Avv. Francantonio Genovese

Palazzo Zanca – Sede MESSINA

francantonio.genovese@comune.messina.it

Sig. Presidente della Provincia Regionale di Messina

Salvatore Leonardi

Palazzo dei Leoni – Sede MESSINA

presidenza@provincia.messina.it

Sig. Presidente dell'Autorità Portuale di Messina

Vincenzo Garofalo- sede MESSINA

Fax-090710120

E p.c.

Organi d'informazione



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Segreteria Regionale

SICILIA

Oggetto: vertenza Stretto e fondi Fintecna

Accogliendo l'o.d.g. n° 1759/46, la Camera dei Deputati impegna il governo a:

1. attivare d'intesa con gli enti locali e le regioni Calabria e Sicilia l'elaborazione di un progetto alternativo teso a potenziare (in particolare attraverso RFI) e razionalizzare il trasporto marittimo nello Stretto di Messina.
2. a perseguire l'obiettivo di una diversa organizzazione del trasporto nello Stretto di Messina finalizzata a dimezzare i tempi di attraversamento ferroviario attraverso l'acquisizione di nuove navi e l'utilizzo delle risorse previste per il ponte.
3. a contribuire alla progettazione di una metropolitana del mare fra le due coste in sinergia con il trasporto su gomma e su ferro delle città.

Nell'ultima manovra finanziaria del Governo si fa chiaro riferimento alla destinazione di fondi per il potenziamento del servizio di traghettamento nello Stretto di Messina, obiettivo questo, sostenuto anche nel **Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2007-2011** che ha ottenuto il parere favorevole delle commissioni VIII e IX della Camera dei Deputati e della commissione VIII del Senato.

In particolare, la commissione VIII del Senato esprime parere favorevole al DPEF "a condizione che la Risoluzione di approvazione del Documento di programmazione economico-finanziaria recepisca le seguenti osservazioni:"

- *"per quanto riguarda l'area dello Stretto di Messina (pur trattata in modo specifico nel Documento di programmazione economico-finanziaria), nell'Allegato infrastrutture non sono tuttavia state previste opere prioritarie. A seguito della sospensione del progetto inerente il Ponte sullo Stretto di Messina, è essenziale intervenire con i fondi Fintecna, già destinati al Ponte, per il miglioramento e il potenziamento dei collegamenti tra le due sponde dello Stretto e delle relative infrastrutture, ove si sovrappongono flussi di traffico di livello internazionale a quelli di rilievo nazionale e locale"*
- *"nelle Tabelle A1 e A2, allegate al Programma delle Infrastrutture, sono presenti opere quali il Ponte sullo Stretto di Messina e la Torino-Lione, che viceversa andrebbero esplicitamente escluse dall'elenco delle opere di cui alla Legge Obiettivo, in coerenza con le decisioni già assunte dal Governo, che ha deciso per la sospensione della prima delle due citate opere e per l'adozione della procedura ordinaria per la seconda, nell'ambito di un processo di verifica concordato tra il Governo, gli Enti Locali e le Regioni, finalizzato ad individuare le soluzioni più efficaci e di minore impatto"*



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Segreteria Regionale

SICILIA

Dagli atti ufficiali si evince un chiaro orientamento del Governo ad utilizzare i fondi Fintecna per il potenziamento della qualità e della sicurezza nel traghettamento dello Stretto (in particolare attraverso RFI) ma, purtroppo, nel concreto i proclami vengono puntualmente sconfessati da azioni in controtendenza operate dalle istituzioni locali, regionali e nazionali:

- Il ministero delle Infrastrutture ha destinato per Messina solo una piccola parte dei fondi Fintecna (240 milioni di euro) dirottando il resto delle risorse verso altri capoluoghi siciliani che non erano coinvolti nel progetto ponte.
- Il presidente della Regione Siciliana – Salvatore Cuffaro – continua a sostenere l’esigenza di utilizzare le risorse destinate alla città di Messina per la realizzazione di infrastrutture propedeutiche al progetto ponte.
- Il presidente della Provincia Regionale di Messina – Salvatore Leonardi – mantiene attivo un comitato interistituzionale, nato durante il Governo Berlusconi, col fine di organizzare le strutture cittadine in sinergia col progetto ponte, considerato prioritario dal Governo precedente.
- L’Autorità Portuale di Messina ha recentemente presentato un progetto denominato “water front”, per il risanamento dell’area costiera, da realizzare anche con i fondi Fintecna, dove si legge una chiara prospettiva di strutture compatibili con l’attraversamento stabile dello Stretto. Basti pensare che gli attuali sei binari impiegati per l’imbarco dei treni sui traghetti, vengono ridotti a due.
- Nella bozza del piano industriale di RFI non è previsto alcun investimento per l’ammodernamento del servizio di traghettamento veloce né per il trasporto dei mezzi gommati.
- Con i fondi previsti in finanziaria per la costruzione di una nave nuova da adibire al trasporto dei treni, RFI ha messo in gara d’appalto il progetto di un’unità navale con caratteristiche inferiori a quelle dei traghetti che attualmente svolgono il servizio: **velocità 19 nodi** (i vecchi traghetti Villa e Scilla raggiungono la velocità di 21/22 nodi), **ponte binari scoperto** (i passeggeri scendendo dal treno per raggiungere il ponte superiore della nave sarebbero esposti alle intemperie, pioggia, vento...), **inibizione strutturale per il trasporto di autovetture** (gli attuali traghetti possono trasportare automobili contemporaneamente al treno).
- Dal mese di luglio 2007 RFI ed il vettore privato Caronte&Tourist hanno diminuito le tabelle d’armamento nelle unità delle rispettive flotte, senza, peraltro, provvedere alle assunzioni ordinate dal Ministro dei trasporti Alessandro Bianchi (55 unità in RFI, 20 unità in Caronte&Tourist)
- RFI non ha ancora sostituito la monocarena Segesta coinvolta nella tragedia del mare costata la vita a 4 ferrovieri.
- Trenitalia ha sospeso i treni a lunga percorrenza dalla Sicilia verso il continente e viceversa.
- Non è stata ancora chiusa la società “Stretto di Messina” che ha come ragione sociale la costruzione del ponte.

In città, e non solo, tutto lascia pensare ad una forma di attendismo nella speranza che un mutamento del quadro politico possa rimettere in moto la macchina ponte.

I cittadini ed i marittimi di Messina hanno già pagato a caro prezzo l’alibi ponte: durante il Governo Berlusconi hanno subito il blocco degli investimenti, totalmente dirottati verso il progetto dell’attraversamento stabile. Oggi, che il governo considera non prioritario il ponte, siamo costretti, paradossalmente, a registrare il livello più basso della qualità del servizio di traghettamento. Ogni iniziativa si perde nel conflitto d’intenti fra le disposizioni nazionali e le mire “pontiste” dei governi regionali e locali.



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Segreteria Regionale

SICILIA

In buona sostanza non è cambiato nulla, il degrado continua ad imperare indisturbato e i fondi si disperdono in mille microprogetti che non risolveranno l'annoso problema della mobilità per i cittadini delle due sponde.

Il governo faccia chiarezza con disposizioni nette che non lascino spazio ad interpretazioni di parte:

- I fondi Fintecna erano destinati alla città di Messina per la realizzazione del ponte, se il ponte non è prioritario, la destinazione delle risorse non può che essere totalmente orientata al potenziamento del servizio di traghettamento per garantire ai cittadini la continuità territoriale e il diritto universale alla mobilità.
- Le istituzioni cittadine e regionali non possono arroccarsi nell'attendismo per sconfessare quanto stabilito dal governo dell'Unione fin dalla condivisione del programma elettorale.
- Nel piano industriale di RFI devono essere inseriti i previsti investimenti per l'acquisto di mezzi navali che rendano decoroso e sicuro l'attraversamento dello Stretto.
- Il comitato interistituzionale istituito dalla Provincia Regionale di Messina e la Società "Stretto di Messina", senza il ponte, se non modificano la ragione sociale, non hanno più motivo di esistere.

La nostra non vuol essere una pregiudiziale ideologica contro il Ponte sullo Stretto, ma la denuncia di omissioni e malgoverno resi possibili da un progetto che fino ad oggi è servito solo da alibi per mantenere la città di Messina nel più basso degrado, privandola dei diritti essenziali che ogni Governo ha il dovere di fornire ai cittadini.

Messina 23 luglio 2007



La Segreteria Regionale
(Mariano Massaro)