

L'isolamento dell'isola



Lo stretto braccio di mare tra il continente e la Sicilia ha sempre rappresentato un ostacolo al libero scambio di persone e merci ma, allo stesso tempo, la sua brevità ha invogliato tanti ad attraversarlo. Con l'Unità d'Italia iniziò il programma di costruzioni ferroviarie in Sicilia e Calabria, si veniva a configurare così una grande possibilità di sviluppo dei trasporti di passeggeri, ma soprattutto di merci, tuttavia resa difficoltosa dalla necessità di caricare, imbarcare e scaricare le merci dirette al nord imbarcandole a Messina e sbarcandole a Reggio Calabria. Un Regio Decreto del novembre 1893 rilasciò la Concessione per la navigazione a vapore attraverso lo Stretto alla Società per le Strade Ferrate della Sicilia con l'obbligo per questa di effettuare due corse giornaliere di traghetto tra Messina e Reggio Calabria. Nel 1905 lo Stato riscattò le ferrovie della penisola, mentre per la Sicula questo avvenne l'anno dopo, nello stesso anno entrò in funzione l'invasatura "1" di Villa San Giovanni permettendo l'avvio del traghettamento di carri da inoltrare direttamente sulla nuova linea Tirrenica. L'inizio della gestione di Stato coincise con la nascita dell'Ispettorato della Navigazione con sede a Messina Marittima che dipendeva direttamente dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Gli anni settanta rappresentarono il periodo migliore del servizio dei treni a lunga percorrenza e della navigazione ferroviaria sullo stretto di Messina con un naviglio d'eccellenza e servizi a bordo di buon livello qualitativo. La storia dimostra che le ferrovie in Sicilia nacquero con il concetto di **continuità territoriale** (oggi servizio universale) fra l'isola e il continente, il "capolinea" di merci e persone a Messina rappresentava un ostacolo al progresso e al libero scambio, pertanto, lo Stato italiano impegnò le risorse necessarie per garantire pari opportunità all'isola realizzando di fatto la continuità territoriale ferroviaria con i treni diretti al nord ed i binari galleggianti delle navi traghetto. Gli anni ottanta videro tuttavia l'inizio della parabola discendente; il cambiamento delle prospettive politico-economiche nazionali che puntarono al contenimento dei costi dell'azienda ferroviaria di Stato mise in moto il progressivo deterioramento della qualità e poi anche della quantità dei servizi erogati, tutto ciò unito alla sempre maggiore aggressività del traghettamento privato avvantaggiato, non solo dalla mancanza di vincoli burocratici, ma anche dalla stessa segnaletica stradale urbana e autostradale che indirizzava i veicoli direttamente agli approdi relativi, determinò un sempre maggiore spostamento del trasporto merci su gomma pesante che insieme ad autoveicoli e passeggeri furono incentivati ad attraversare lo Stretto con la flotta privata oggi Caronte&Tourist. Nonostante le lotte dei ferrovieri e le proteste dell'utenza relegata ad un trasporto ferroviario di infima qualità, l'involuzione delle ferrovie siciliane e del diritto alla continuità territoriale non si è mai arrestato e oggi ha tocca il punto più basso della storia del trasporto ferroviario con soli 5 treni a lunga percorrenza e due navi a 4 binari nella rotta Messina - Villa S.G.

A lanciare l'ultimo allarme è stato il sindacato OR.S.A. Sicilia con un comunicato del 30/12/2014: "**notizie ufficiose, provenienti da fonti autorevoli, annunciano la fine del servizio universale con treni a lunga percorrenza e la soppressione delle navi a 4 binari, l'operazione sarebbe finalizzata al taglio definitivo delle sovvenzioni statali per il traghettamento dei treni da e per la Sicilia**".

La denuncia dell'OR.S.A. trova conferma nelle dichiarazioni dell'Assessore Regionale alle infrastrutture, Giovanni Pizzo, nei recenti tagli di produzione posti in essere da RFI nel comparto traghettamento treni e negli annunci della politica nazionale che insieme ad F.S. parlano di "ri-funzionalizzazione" della continuità territoriale. In realtà dietro i progetti di presunto "ammodernamento" si cela l'ennesima operazione al risparmio sulla pelle dei siciliani che dovranno rinunciare presto alla continuità dei binari e attraversare lo stretto, bagaglio alla mano, da semplici pedoni. Come in epoca borbonica!

Ovviamente si cerca in tutti i modi di mitigare il regresso di civiltà con l'effetto annuncio, la Regione Siciliana, paradossalmente complice del progetto di dismissione, insieme ad F.S. propaganda a tamburo battente l'arrivo dell'alta velocità all'interno dell'isola ma non dicono che ancora non esiste un contratto di servizio e il prezzo da pagare sarà la rinuncia definitiva alla continuità ferroviaria con il continente. Il Governo Renzi si fregia del merito di aver sovvenzionato con trenta milioni per tre anni il servizio di traghettamento veloce (ex metromare) dedicato ai pendolari, la presenta come sovvenzione ex novo ma in realtà risale al 2011 e tutti i governi hanno confermato l'atto dovuto per non discriminare i pendolari appiedati che ogni giorno hanno la necessità di raggiungere la sponda opposta. Il progetto a medio termine è più articolato di quanto lasciano trasparire, il ri-finanziamento dei mezzi veloci è finalizzato a trasformare il principio di continuità territoriale, il confermato "servizio veloce" sarà utilizzato anche per far traghettare l'utenza dei treni, una volta soppressa l'idea di continuità territoriale sui binari, i viaggiatori faranno capolinea a Messina e Villa S.G. per attraversare lo Stretto da semplici pedoni. Con il rinnovato impegno di trenta milioni per tre anni (dieci milioni all'anno) **il ministro Lupi punta a risparmiare la sovvenzione di 47 milioni annui necessari per garantire i cinquantenari treni a lunga percorrenza e le navi utilizzate per il traghettamento su rotaia. Intanto ci si consola con la promessa dell'alta velocità regionale...**

L'abolizione "autoritaria" del diritto alla continuità territoriale dei siciliani si sta rendendo concreta, Il Governo insiste nella strada dell'austerità infliggendo colpi mortali ai servizi essenziali ed a pagarne lo scotto immediato è sempre il meridione, con particolare accanimento verso la Sicilia, ancora una volta l'isola sarà estromessa dai programmi di sviluppo del trasporto nazionale, oltre ai disagi per l'utenza ferroviaria si prefigura il totale trasferimento del trasporto merci dalla rotaia al gommato; la scomparsa dei traghetti ferroviari di fatto escluderebbe la Sicilia anche dalle sovvenzioni previste nella Legge di Stabilità per il trasporto merci su rotaia che al punto 294 prevede ***"...lo stanziamento di 100 milioni di euro attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci..."***.

I nefasti progetti di F.S. e Governo espongono a rischio un migliaio di posti di lavoro se si considera che nel servizio essenziale da sopprimere sono coinvolti: **500 ferrovieri marittimi, 180 addetti alla manovra di Messina e Villa S.G., 50 ferrovieri impiegati da Trenitalia, 200 addetti alla manutenzione e officine e circa 100 lavoratori dell'indotto.**

Il fronte sindacale siciliano si è compattato organizzando un'assemblea unitaria rivolta a cittadini e lavoratori che pagheranno l'ennesimo scotto di una crisi che altri hanno creato, l'evento svoltosi a Messina il 23 gennaio 2015 ha fatto registrare una partecipazione senza precedenti della società civile e di ferrovieri provenienti da tutta la Sicilia, i sindacati hanno presentato alla platea i dettagli della vertenza e alla fine il responso è stato unanime: **venderemo cara la pelle!**

Mariano Massaro