



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

FERROVIE SETTORE NAVIGAZIONE

SEGRETERIA NAZIONALE

Sito Internet: www.sindacatoorsa.it

Messina St.ne Marittima Salone dei Mosaici Tel.0902031037-Fax 0909433367

E-mail: antoninodorazio@sindacatoorsa.it

COMUNICATO del 4 febbraio 2014

OR.S.A. RISPONDE ALLE RASSICURAZIONI DELLE FERROVIE

Con un comunicato del 3 febbraio u.s. FS ha risposto al grido di protesta dei siciliani per la fine della continuità territoriale. In buona sostanza l'azienda a totale sovvenzione pubblica ha confermato, addolcendo la pillola, quanto comunicato alle rappresentanze sindacali nell'incontro nazionale del 2 febbraio.

Nel comunicato di FS si afferma che:

- ***"...le ferrovie non abbandonano lo Stretto di Messina, anzi potenziano..."*** la dichiarazione stride con i contenuti dell'informativa resa ai sindacati, nessun potenziamento è possibile in assenza di investimenti e lo stesso rappresentante di ferrovie il 2 febbraio ha riferito che il taglio al servizio essenziale, raccomandato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si rende necessario per via della mancanza di fondi da destinare al servizio di traghettamento passeggeri veloce; dunque i fondi mancanti verrebbero prelevati dai finanziamenti conferiti per il servizio di traghettamento con il treno.
- ***"...nessun posto a rischio fra il personale impegnato nelle attività di navigazione: i 62 dipendenti saranno ricollocati in RFI nelle attività di terra e di bordo..."*** non si fa cenno ai circa 70 marittimi precari che non imbarcheranno più nella flotta pubblica, agli esuberanti non ricollocabili dell'indotto e agli esuberanti ferroviari nelle attività correlate al servizio universale: manovra, manutenzione e personale mobile.
- ***"...con i mezzi veloci, che garantiscono maggiore frequenza e standard qualitativi più elevati, è pienamente soddisfatta la mobilità nell'ambito dello Stretto di Messina..."*** ma il servizio di traghettamento veloce esisteva già, non si tratta di nuovi investimenti né di potenziamento del servizio, tutt'altro. Con i proclami si cerca di occultare il taglio alle sovvenzioni per la lunga percorrenza che resta l'unico servizio possibile a garanzia del diritto costituzionale alla continuità territoriale. Dal 13 giugno 2015 il trasporto ferroviario da e per la Sicilia subirà una riduzione senza precedenti e si cercherà di tappare i buchi facendo traghettare i viaggiatori, a piedi, con i mezzi veloci già presenti nello Stretto dal 2008 grazie alle lotte dei marittimi precari e alle sovvenzioni Statali che l'attuale Ministero dei Trasporti, nei fatti, non ha confermato e intende recuperarle comprimendo all'inverosimile il diritto alla continuità territoriale con i treni a lunga percorrenza.

Il comunicato di ferrovie è una toppa peggiore del buco che aggiunge rabbia alla delusione, non siamo disposti a subire l'ennesimo scippo che calpesta la dignità del meridione e comprime i livelli occupazionali, rivendichiamo investimenti per un concreto potenziamento del servizio universale: treni nuovi, navi capaci di traghettare l'alta velocità, investimenti per ottimizzare e velocizzare le operazioni di imbarco e sbarco. Quando i servizi essenziali non funzionano bene si migliorano, non si cancellano!!!

**Segreteria Nazionale OR.S.A. Ferrovie
Settore Navigazione**

Antonino D'Orazio – Mariano Massaro

Segreteria Provinciale OR.S.A. Trasporti

Michele Barresi

ENNESIMO SCIPPO

Lo Stretto non è più Italia Cancellati i "ferry-boat"

Assurda decisione presa dal Governo: **soppressi** quasi tutti i treni a lunga percorrenza diretti in Sicilia. **Lupi e Fs smentiscono**. Sindacati inviperiti: **a rischio 700 posti di lavoro**



ELISA BARRESI

La Sicilia è divenuta, a tutti gli effetti, l'isola che non c'è. Lo Stretto non è più in Italia, così ha deciso il governo Renzi che, durante la riunione che a Roma ha visto confrontarsi le Ferrovie con i sindacati, ha fornito l'informativa sul futuro della continuità territoriale per i siciliani.

Annegano nel nulla le rassicurazioni propagandate dai rappresentanti locali al governo nazionale e regionale, F. S. ha ufficializzato che a partire dal cambio orario programmato per il 13 giugno saranno soppressi tutti gli intercity giorno e l'intercity notte 784-785, la "continuità territoriale" sarà rappresentata da soli 2 treni notte, una nave che effettuerà 18 corse per i treni rimasti e le merci. Oltre al danno la beffa perché, contemporaneamente, arriva dal ministero dei trasporti, quasi a voler compensare lo scippo dei treni, il bando per assegnare i 30 milioni per Metromare. Se non è un contentino poco ci manca. Peccato che i conti non tornino perché la "cortesia" concessa per salvare, anche quest'anno in extremis, il servizio di attraversamento veloce si scontra con la versione raccontata dal rappresentante della Holding F.S. - ing. Savino - che,

nel comunicare la totale assenza di sovvenzioni statali per la continuità territoriale dei siciliani, ha precisato che il Ministero dei Trasporti già dal 23 dicembre aveva autorizzato la soppressione dei treni a la

rottura carico a Villa S.G. e Messina. Savino ha precisato, inoltre, che al momento non sono disponibili neanche i 30 milioni per sovvenzionare il servizio ex Metromare, perché bloccati nell'iter burocratico. In ogni caso, seppure risultassero fruibili, dovranno essere sufficienti per garantire il traghettamento dei treni rimasti, il collegamento veloce e il trasporto dell'utenza ferroviaria che dovrà attraversare lo Stretto a piedi con la residua flotta RFI per prendere il treno nella sponda opposta.

In buona sostanza per Metromare i fondi disponibili saranno meno di quelli previsti e lo Stretto può dire addio ai 47 milioni annuali per la continuità territoriale ferroviaria.

Dal fronte siculo, maggiormente danneggiato dalle decisioni del Governo, si è alzato un coro di protesta che ha visto in prima fila il massimo esponente regionale, il presidente Rosario Crocetta che, con una nota inviata al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha chiesto un incontro urgente per discutere la gravità della situazione legata all'eliminazione dei treni di collegamento con il nord. Pronta la risposta del ministro che si è detto disponibile a ricevere il governatore siciliano,

chiarendo che «non c'è nessuna intenzione di eliminare i treni di collegamento con il nord». Ma di più, almeno per ora, Lupi non dice se non che al termine di un periodo di prova, si vedrà come operare.

Ovviamente, il problema si lega anche alla drastica ricaduta occupazionale perché, con siffatta compressione del servizio, si registrano da subito 102 esuberi solo nel settore navigazione. Mentre con il personale dell'indotto, la perdita di posti di lavoro si attesta intorno alle 700 unità. Lo sa bene il deputato nazionale messinese Vincenzo Garofalo che, unitamente al primo cittadino Renato Accorinti, ha subito scritto all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Michele Mario Elia, per chiedere un incontro che immediato che faccia chiarezza sulle intenzioni della società. «Se le notizie diffuse corrispondessero al vero - ha ribadito risulterebbe tradita l'intera linea indicata dal Governo e il piano non potrebbe in alcun modo essere accettato». Nel caos più totale, l'unica risposta di Fs risulta essere una triste conferma, il Governo punta su Metromare così i viaggiatori dovranno scendere a Villa e, in altre parole, farsela a piedi sino alle navi. Velocemente, ma a piedi. «Il progetto, elaborato da RFI d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede già da gennaio 2015, a carico del Gruppo FS Italiane e senza alcun onere aggiuntivo per lo Stato - si legge nella nota - un servizio di traghettamento veloce fra Messina e Villa San Giovanni - nelle ore diurne anche nei giorni di sabato, domenica e festivi - con le navi veloci della controllata Blufferies». Così Fs risponde a stretto giro. Ma di garanzie per il futuro, ad oggi, ve ne sono ben poche.

PARLA MASSARO (ORSA)

«Ora basta saccheggi! Pronti a gesti eclatanti»

Tutti stupiti e indignati ma in realtà tutti sapevano. Ad anticipare i tempi, raccontando quella che oggi è la realtà dettata dal Governo e da Fs, è stato il sindacato Orsa che, da mesi, chiede un intervento serio per scongiurare il taglio dei treni a lunga percorrenza. Mariano Massaro richiama tutti alle proprie responsabilità.

Il taglio è confermato. E ora che si fa?

Questa storia deve finire. Non possono toglierci dieci e darci cinque e sperare nella nostra comprensione. Abbiamo già proclamato lo stato di agitazione e stiamo organizzando una manifestazione che ci vedrà impegnati in prima battuta in riva allo Stretto, lì dove ci stanno saccheggiando, per arrivare a Roma se non otterremo le risposte che vogliamo. La politica territoriale e nazionale la devono smettere di addolcire la pillola con i falsi proclami. Chi rappresenta questa realtà territoriale nelle sedi istituzionali abbia il coraggio di denunciare l'ennesimo scippo e alzi la voce nelle sedi opportune per pretendere pari dignità, se non si è capaci di difendere il territorio se ne prenda atto valutando l'opzione di dignitose dimissioni.

Quali sono le vostre richieste e con chi vi state confrontando?

Stiamo dialogando direttamente con le ferrovie ed è verso di loro che proclameremo lo sciopero ma è chiaro che il nostro obiettivo, quindi la mobilitazione, sarà fatta nei confronti del Governo che, di fatto, tagliando i fondi non ha lasciato possibilità di manovra a Fs. Le richieste sono chiare, non possiamo rinunciare così al nostro diritto alla continuità territoriale, non posso isolarci ancora di più. Il sistema di trasporto deve essere potenziato e modernizzato non decimato. Bisogna adottare una politica diversa perché risulta chiaro che si tratta di una meschina operazione al risparmio che offende la dignità dei siciliani e dei lavoratori».

Tutto questo lo avete annunciato in tempi non sospetti, perché non si è agito prima?

«Manca la volontà politica perché tutti sapevano, considerando che il Ministero dei Trasporti già dal 23 dicembre aveva autorizzato la soppressione dei treni a la rottura carico a Villa S.G. e Messina. In buona sostanza si conferma in tutta la sua drammaticità l'allarme lanciato dall'Orsa con largo anticipo, anzi, se possibile, la realtà è pure peggio».

el. ba.



LA SIMULAZIONE

Un'improbabile corsa ad ostacoli fra mezzi vetusti e navi sporadiche

Ecco cosa attende una normale viaggiatrice che intenda salire su uno dei treni che si fermerà a Messina

Si pensi per un momento di essere al 14 giugno 2015, e di voler partire da Palermo con direzione Roma. Ebbene, non ci sarebbe più molta scelta. Se tra aereo e treno si scegliesse, per un evidente risparmio economico, di viaggiare in treno, le Ferrovie dello Stato metterebbero a disposizione un intercity notte che, con la speranza di una mai certa puntualità, dovrebbe partire alle 13.40. E in Sicilia, dove pare vi sia uno statuto speciale anche per le ferrovie, il condizionale è d'obbligo.

Saliti in quel che rimane di treni con vagoni letto sempre più simili alle carrozze del dopoguerra, privi di corrente, aria

condizionata e servizi igienici adeguati a un lungo viaggio, non resta che sperare che non ci siano intoppi nelle tante fermate previste o, addirittura, coincidenze da aspettare. In due ore abbondanti si dovrebbe arrivare a Messina dove, con buona pace di quanti ancora inneggiano alla continuità territoriale, tocca scendere con valige al seguito e, pioggia, grandine, freddo o vento che ci sia, destreggiarsi in una stazione, quella di Messina Centrale che tutto è fuorché rassicurante, soprattutto, per una donna sola o che viaggia con bambini. Quello che Fs chiede di fare è di attrezzarsi di buona pazienza e, scongiurando qualsiasi tipo di incontro sospetto, avviarsi alla stazione di Messina Marittima dove non resta che incrociare le dita. Arrivati qui, non resta che sperare perché il servizio di attraversamento dello Stretto, dopo un certo orario, è praticamente inesistente. I mezzi veloci si fermano alle 20, la

COSÌ CAMBIANO I TRASPORTI			
ANDATA	treno	ora	DAL 13/06/2015
Siracusa/Palermo-Roma	IC	7.20	SOPPRESSO
Siracusa/Palermo-Roma	IC	10.25	SOPPRESSO
Siracusa/Palermo-Roma	ICN	19.10	ATTIVO
Siracusa/Palermo-Roma	ICN	21.45	ATTIVO
Siracusa/Palermo-Milano	ICN	13.40	SOPPRESSO
RITORNO			
Roma-Siracusa/Palermo	IC	7.26	SOPPRESSO
Roma-Siracusa/Palermo	IC	11.26	SOPPRESSO
Roma-Siracusa/Palermo	ICN	21.31	ATTIVO
Roma-Siracusa/Palermo	ICN	22.26	ATTIVO
Milano-Siracusa/Palermo	ICN	20.05	SOPPRESSO

La tabella a sinistra mostra quale sarà il quadro dei treni a lunga percorrenza a partire dal prossimo 13 giugno 2015. Quasi tutti soppressi i convogli da e per la Sicilia e per gli utenti si prospettano enormi difficoltà

zattera Blufferies nel porto storico su Villa si ferma alle 19:30 e le navi ferroviarie non imbarcano pedoni. Nel nostro caso, si è ancora di pomeriggio e tutto sembra filare liscio, ma se la sorte non ci assiste, è alto il rischio di rimanere bloccati a Messina. Non volendo essere pienamente pessimistici e guardando alla improbabile ipotesi di un'efficienza quasi svizzera, si potrebbe trovare una nave e, sperando che

non piova, arrivare a Villa dove, forse, troveremo la coincidenza pronta ad aspettarci per arrivare nella così lontana Roma. Forse perché se si ritarda troppo... il treno non aspetta. Un viaggio che in qualsiasi parte del mondo sarebbe durato una manciata di ore, per chi arriva dalla Sicilia diventa un'odissea, un vero e proprio viaggio della speranza.

el. ba.