



La nuova Società Ferroviaria – SENZA SOVVENZIONI- cancellerà il diritto alla continuità territoriale

IL FERRIBOTTE NON SI TOCCA!!!

Il trasporto ferroviario nello Stretto di Messina è un capitolo di spesa che tutti i Governi, da più di un decennio, cercano di ridurre ai minimi termini. Sembra che il diritto alla continuità territoriale da garantire ai Siciliani sia il problema alla base della crisi economica nazionale. Le navi che trasportano i treni nel tratto di mare fra Messina e Villa S.G. subiscono l'attacco periodico delle istituzioni, fioccano soluzioni al risparmio giustificate con la "modernizzazione" del sistema, proposte fantasiose si susseguono ma il fine è sempre quello di appiattare l'utenza ferroviaria che una volta giunta nello stretto dovrebbe scendere dal treno e usare i mezzi veloci per prendere la coincidenza nell'altra sponda. Ciò che resta del trasporto ferroviario da e per la Sicilia rischia di essere azzerato dall'annunciata costituzione di una nuova società a costo zero, autorizzata dal MIT e interna all'holding ferroviaria, per la gestione dei mezzi veloci, attualmente in forza a Blufferies.

L'emendamento dell'Onorevole Garofalo, da cui nasce la nuova società, crea confusione tattica fra i termini "continuità territoriale" (treno su nave) e "diritto universale alla mobilità" (mezzi veloci dedicati ai pendolari dello Stretto); è una furbata per confondere l'opinione pubblica e smantellare il traghettamento ferroviario già ai minimi storici.

Bisogna, dunque, affermare i principi fondamentali e liberare il campo dalle strumentalizzazioni: il principio di Continuità Territoriale può essere riferito unicamente al trasporto ferroviario denominato "servizio universale" a lunga percorrenza che nello Stretto di Messina non subisce interruzioni grazie al sistema treno su nave finanziato dal Governo. Il servizio di metropolitana del mare (ex metromare) è nato, invece, per il trasporto dei passeggeri a piedi, garantisce il diritto alla mobilità ma non rientra nel concetto di continuità territoriale, va inquadrato nel Trasporto Pubblico Locale fra le città integrate dello Stretto e deve essere inserito in un capitolo spese a parte, **le sovvenzioni possono arrivare anche dalle Regioni e dai Comuni interessati oltre che dal Governo centrale.**

Sindacati, analisti e tuttologi compiacenti assimilano i due servizi essenziali come fossero uno il doppio dell'altro. Le popolazioni meridionali si devono accontentare, sono cittadini di serie B e non possono pretendere entrambi i diritti essenziali. In tale direzione è orientata l'enfaticizzazione della nascente società, figlia dell'emendamento approvato durante il Governo Gentiloni. Essa è stata annunciata come unica opportunità per lo Stretto di Messina, ma in realtà si tratta della rivisitazione del "carico spezzato" proposto nel 2015 per eliminare il traghettamento dei treni nello Stretto e risolvere la questione con i mezzi veloci già esistenti. La negazione del diritto fondamentale torna in voga con forme diverse ma la sostanza non cambia. L'emendamento, approvato da Camera e Senato, parla impropriamente di continuità territoriale da garantire con i mezzi veloci e soprattutto **non chiarisce dove saranno individuate le risorse per sovvenzionare la nuova società, lo stesso Garofalo ebbe a dichiarare: "i costi saranno coperti dal contratto di servizio sulla continuità territoriale che, finalmente, darà carattere di stabilità per gli anni a seguire".** **Spiagiare la chiesa per addobbare l'altare...**

Da un recente incontro con il sindacato di base e la RSU eletta dai lavoratori hanno tenuto con i vertici locali dell'azienda RFI, d'altronde, è emerso che non c'è notizia di sovvenzioni di Stato aggiuntive.

Si tratta di accollare a RFI un servizio in perdita da gestire con le risorse che l'azienda riceve per traghettare i treni a lunga percorrenza, destinati così a sparire. IL RESTO È NARRAZIONE!!!

Che l'emendamento in questione fosse orientato a tagliare i fondi destinati al traghettamento ferroviario nello stretto era chiaro fin dall'inizio e serve a ufficializzare la gestione al risparmio già in atto. Al momento Blufferries effettua il servizio di traghettamento veloce in perdita perché il Ministero dei Trasporti ha da tempo sospeso le sovvenzioni. A coprire le perdite ci pensa RFI che di contro penalizza la continuità territoriale in perenne declino, sono rimaste solo due navi ferroviarie in linea, di cui una a mezzo servizio, i treni a lunga percorrenza stanno scomparendo in nome di una modernizzazione che lascerà a piedi l'utenza ferroviaria.

Con l'effetto annuncio e la pubblicità ingannevole **si sta giocando col fuoco**, si rischia di azzerare un diritto sancito da cent'anni. La nuova società autorizzata dal Ministero assorbirebbe le risorse destinate alla continuità territoriale ferroviaria che consente ai siciliani di partire da Palermo e giungere a Roma senza scendere dal treno. Chi amplia il concetto di continuità territoriale mettendo nello stesso calderone traghettamento ferroviario e servizio di metropolitana del mare di fatto spalleggia quella politica che vuole dimezzare le risorse, tutto si riduce all'eliminazione di traghetti e treni per il mantenimento di un servizio esistente dedicato ai pendolari, da sfruttare anche per le *"coincidenze specifiche con i treni Inter City e Freccia Bianca/Argento sulla sponda calabrese"*. **Due piccioni con una fava....**

Ecco realizzata la "rottura del carico" che nel 2015 fu sostenuta dallo stesso Garofalo affiancato dall'allora Governo regionale, progetto fallito grazie alla forte protesta del territorio che si compattò a difesa del "FERRIBOTTE".

L'area integrata dello Stretto rivendica pari opportunità, se s'investono ingenti risorse pubbliche per l'alta velocità da Roma a Milano non è tollerabile che al sud per avere un servizio bisogna rinunciare a un diritto garantito dalla Costituzione. La nascente società di traghettamento veloce, senza sovvenzioni sarà la palla al piede del servizio ferroviario a lunga percorrenza, pertanto il Ministero dei Trasporti, le Regioni Calabria e Sicilia, i Comuni di Messina, Villa S.Giovanni e Reggio Calabria hanno il dovere d'intervenire ognuno per le proprie competenze, il Governo centrale per potenziare il trasporto ferroviario a lunga percorrenza abbandonato a se stesso, in contempo le Regioni e i Comuni interessati dal traghettamento veloce non possono restare a guardare l'evoluzione degli eventi. La metropolitana del mare è un servizio locale e deve essere sovvenzionata anche dagli Enti Locali oltre che dal Governo.

Non è tollerabile che per mantenere il servizio di traghettamento veloce la Sicilia debba rinunciare ai treni a lunga percorrenza. **NOI VOGLIAMO TUTTO!!!**

Il Movimento popolare **"IL FERRIBOTTE NON SI TOCCA", OR.S.A., ANTUDO, CITTADINANZA ATTIVA, CIUFER E COMITATO PENDOLARI SICILIANI** chiamano alla mobilitazione la popolazione siciliana e calabrese a difesa dei diritti irrinunciabili e in assenza di risposte risolutive da parte delle istituzioni la lotta popolare si dispiegherà con sempre maggiore intensità.

Messina 19 luglio 2018

**Movimento Popolare
ILFERRIBOTTENONSITOCCA**
Rafael De Francesco

OR.S.A. SICILIA
Mariano Massaro

**ANTUDO
Messina**
Luigi Sturniolo

CITTADINANZA ATTIVA Sicilia
*Giuseppe Greco
Angela Rizzo*

**COMITATO PENDOLARI
SICILIANI**
Giosuè Malaponti

**Comitato Italiano
Utenti Ferrovie Regionali**
Domenico Gattuso