



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...**