Federazione Regionale USB Sicilia

In marcia sui binari di Pippo Gurrieri

Un lungo striscione e una marcia di 18 chilometri per difendere le linee ferroviarie siciliane conto i tagli delle tratte periferiche.

Ragusa, 09/01/2007

Ragusa - Si è svolta tra le città (e le stazioni) di Modica e Ragusa, sabato 11 novembre la "Marcia per le ferrovie", promossa dall'"assemblea ferrovieri 7 ottobre" su proposta della CUB Trasporti. Una Marcia di18 km percorsi a piedi, iniziata con un corteo che ha attraversato Modica, al quale hanno preso parte circa 300 persone, proseguita con il percorso extracomunale, 4 ore e mezza di strada, di cui metà in salita, affrontato da circa 80 tra ferrovieri, cittadini, ed un manipolo di amministratori, ritrasformatasi in corteo appena giunta a Ragusa, e conclusasi con un'assemblea alla sala AVIS, alla presenza di oltre 200 persone. Il tutto per richiedere, come campeggiava sul lungo striscione di apertura, "un ferrovia moderna". La Marcia ha rappresentato l'ennesima tappa di un lungo cammino iniziato 20 anni con le mobilitazioni contro la chiusura dei rami secchi, cui apparteneva anche la linea ferroviaria Siracusa - Ragusa - Gela - Canicattì; battaglia condotta in primo luogo dai ferrovieri, i quali, nella sola provincia di Ragusa, potevano ancora contare su un organico di un migliaio di posti di lavoro, contro la cinquantina di adesso. La linea non venne chiusa, ma è stata lentamente svuotata, smantellata, abbandonata, al punto che ora non vi sono stazioni aperte in un tratto di oltre 150 km; non vi sono scali attivi se non il piccolissimo di Comiso (due binari, per una capienza totale di 7 carri, e stiamo parlando del terzo polo industriale marmifero d'Italia!), e quello di Ragusa, attivo, come il precedente, solo un giorno la settimana. Il traffico viaggiatori è gestito con solo quattro coppie di treni in 24 ore, depotenziato per l'80%; il porto di Pozzallo e l'aeroporto di Comiso che entrerà in funzione tra alcuni mesi, sono privi di raccordo ferroviario. Si tratta di una strategia ben pianificata che mira a fare economie sulle tratte periferiche per mantenere in vita le agonizzanti tratte principali dell'Isola (la Palermo-Messina e la Messina-Catania). In questi anni fare sindacato qui è stato quasi esclusivamente combattere contro questa politica scellerata: scioperi, cortei, conferenze, , manifestazioni a Palermo, delegazioni istituzionali, perfino lo sciopero del voto, ma tutto è solo servito a rallentare i processi in atto, ma non a bloccarli, anche a causa del colpevole disinteresse e disimpegno delle realtà amministrative, sindacali, politiche ed economiche della zona. Da circa un anno, l'ennesimo tagli di treni viaggiatori e merci ha messo in moto i ferrovieri, grazie all'impulso di una piccola ma dinamica federazione CUB

Trasporti, con la novità della presenza di una FIT-CISL stralunata e prudetissima; grazie ad un coinvolgimento della Provincia regionale, si è addivenuti ad un primo risultato positivo: il ripristino di tre corse pendolari a partire dal prossimo cambio orario; tre treni la cui mancanza ha fatto fuggire altri viaggiatori, costringendo gli altri ai disagi del trasporto su un piccolo pullman. Su questa scia, anziché ritenersi soddisfatti, si è voluto spingere l'acceleratore proponendo un'iniziativa spiazzante, dura, dal forte impatto sia mediatico che politico: la marcia tra Modica e Ragusa, una proposta nuova e non facile, selettiva per natura ma dal grande valore simbolico. Nel giro di poche settimane essa ha catalizzato l'attenzione dell'opinione pubblica, ha strappato adesioni significative (ben cinque amministrazioni comunali, vari partiti e movimenti politici, numerose associazioni produttive, ambientaliste, sociali, turistiche, culturali). La marcia è stata anche una "trappola" per i politici, ai quali è stata tolta l'ennesima opportunità di far passerella, a meno che non se ne volessero sobbarcare una di 18 km, cosa che solo il sindaco di Modica ha accettato. E quegli 80 tenaci marciatori che hanno affrontato fino in fondo il percorso, hanno dato un segnale di netta irriducibilità ai progetti degli smantellatori di turno. Risultato: oggi la vertenza per nuove strategie di ammodernamento, rilancio dei servizi, rimessa in funzione delle strutture abbandonate, investimenti, rivive una nuova fase in cui i ferrovieri non sono più isolati protagonisti ma è il territorio, con tutte le sue espressioni e rappresentanze, a far fronte unito contro i vertici di RFI e Trenitalia, della Regione e del Governo nazionale. L'assenza o la presenza puramente formale di alcuni sindaci, quello di Ragusa in testa, o la scandalosa presa di distanza della CGIL e il silenzio complice di CISL e UIL non sono altro che elementi di chiarezza che la lotta fa emergere. Oggi i ferrovieri hanno consegnato la vertenza alla parte più viva del territorio, e riparte un nuovo cammino che deve concludersi con il potenziamento della tratta ferroviaria. Tutto ciò, è utile ricordarlo, è anche un segnale che i promotori hanno voluto lanciare a tutti coloro che sono stati soggetti all'ubriacatura delle grandi opere, dalla TAV al Ponte sullo Stretto. Bisogna ripartire, a Ragusa come altrove, dalle "piccole opere", dalle linee cosiddette secondarie, da tutto ciò che contribuisce a far affluire sui treni e anche sulle principali corsie nazionali, milioni di viaggiatori e di tonnellate di merci, perché, lo vogliano o no i signori del tondino e del cemento ed i loro servi ai vertici delle aziende "privatizzate", le ferrovie sono un servizio pubblico, nutrito con denaro pubblico, e pertanto devono essere utili alla massa dei lavoratori e delle lavoratrici, alle aree deboli del paese, ai territori dimenticati e perifericizzati dalle politiche neoliberiste.