

## «Chi ha deciso di boicottare le Ferrovie in Sicilia?»

Lo sfascio delle Ferrovie dello Stato ebbe inizio il giorno in cui qualcuno decise che il servizio sociale nuoceva gravemente alle tasche di azionisti di compagnie automobilistiche, più o meno note e con bilanci positivi o negativi. In Sicilia, poi, l'impiegato dello Stato cominciò ad essere considerato un parassita, specialmente nella categoria ferroviaria, tanto che si diede inizio ad uno smantellamento concertato del personale delle stazioni, con le conseguenze che tutti ben conoscono e vedono: stazioni sporche e semidistrutte dai vandali, senza più nemmeno i servizi igienici aperti al pubblico (nelle stazioni di transito come Lentini, Augusta, etc); biglietterie chiuse e sistemi elettronici informatici carenti se non addirittura assenti e... chi più ne ha, più ne metta. Io non ho una conoscenza tale da poter condannare la politica economica della Holding F.S. (ancora oggi, a distanza di circa dieci anni, molti non sanno che le F.S. sono state trasformate in tante società, e cioè Holding commerciali, il cui fine è uno solo: far quadre il bilancio, anzi budget, a fine anno), ma per quel poco di cui sono a conoscenza, in quanto dipendente ormai prossimo alla pensione - ho quasi quarant'anni di servizio -, e per i tanti viaggi fatti da Siracusa a Catania, ed ovviamente anche fino a Milano, Torino, Roma, etc., - dove i treni sono tanti, comodi e veloci anche nei giorni festivi -, posso dire, senza tema di smentita alcuna, che in Sicilia, dopo i "rami secchi", ora è la volta delle "stazioni fantasma" e dei "treni minuti", cioè piccoli, noti come minuetti. Questi treni...ni, simili ai tram circolanti a Messina, sono il futuro delle Ferrovie Siciliane, anzi, da quel che bolle in pentola a Roma e a Palermo, dei trasporti ferroviari siciliani dalla Regione Siciliana (come in Sardegna). Sembra inverosimile ma purtroppo è così. Noi siciliani, nel giro di cinque/sei anni, non vedremo più i treni a lunga percorrenza e ancor

meno quelli con le cuccette, che avranno origine da Villa San Giovanni o da Reggio Calabria. E, con un sistema di telecomandi concentrati in una sala operativa di Palermo, molto presto non ci saranno più di 30/50 dipendenti a lavorare con i treni, che avranno un solo macchinista e forse un bigliettaio. Le stazioni saranno ridotte a vespasiani e rifugi per vandali e vagabondi, con grave rischio per chi attende l'arrivo di un treno. E così, dato che nel corso degli ultimi anni i treni circolanti in Sicilia sono scemati di oltre il trenta per cento, senza tener conto dei merci, una decina in tutto, che sopravvivono grazie ai poli chimici e industriali di Gela, Priolo, Milazzo e Bicozza, i manager potranno dimostrare, finalmente, di avere avuto ragione nel dire che la gente in Sicilia non prende il treno e le aziende preferiscono i tir, e quindi i ferrovieri sono dei parassiti, perché prendono lo stipendio e nulla portano nelle tasche dei "padroni". Ma, chi vuole tutto questo? E perché?

FRANCO DI BLASI