

MARCELLA CIARNELLI

ROMA  
mciarnelli@unita.it



**C**apodanno senza festa. Eolie a luci spente per salutare l'anno nuovo che da queste parti si annuncia duro. Uno di quelli da accogliere in silenzio. Senza botti e senza allegria. Solo lo Stromboli, dato che Iddu gli uomini non possono decidere di spegnerlo e fa sempre di testa sua, sarà l'unica luce a segnare in lontananza, in mezzo al mare, le isole che una stupida e insensata decisione vuole rendere ancora più isolate.

La nave che da sempre collega le isole al continente, il traghetto che parte da Napoli e porta sì i turisti ma anche le derrate alimentari, i pezzi di ricambio, le merci che consentono di vivere tutto l'anno in questi pezzi di terra in mezzo al mare; la nave che arriva a Stromboli all'alba e ti fa assistere allo spettacolo da lasciarti senza fiato del sole che d'improvviso illumina la scena e poi, toccando un'isola dietro l'altra, arriva fino a Lipari, la "capitale"; la stessa nave che dal pomeriggio raccoglie i passeggeri di ritorno e nella notte consente loro, mentre li riporta a casa, di vedere dal mare l'impareggiabile fuoco d'artificio naturale del vulcano amico e mai stanco... Ebbene quella nave dal 15 gennaio non ci sarà più. Così come saranno tagliati i collegamenti con Ustica. Lo hanno deciso i vertici della Siremar, la compagnia del gruppo Tirrenia, che già negli anni aveva ridotto i collegamenti. Prima c'era una corsa al giorno, al momento solo due a settimana da Napoli verso l'arcipelago con una grande nave, la "Laurana", un traghetto che fino al 2003 era in servizio sulle rotte del Mar Adriatico tra Italia, Croazia, Montenegro e Albania ed è stata destinata alle Eolie. Ora, se non ci sarà una marcia indietro rispetto ad una «preoccupante quanto approssimativa politica dei trasporti» come l'ha definita

Aldo Messina, sindaco di Ustica, e che gli abitanti delle isole sono pronti a strappare mettendo in campo anche iniziative clamorose, le navi non ci saranno più da metà gennaio. Eppure, quando il vento soffia forte ed il mare alza onde che sembrano palazzine, lo sanno bene tutti quelli che queste isole le conoscono, le amano e le rispettano che l'unico mezzo che può rischiare un attracco è solo la nave.

L'isolamento è il futuro che qualcuno vuole scrivere per località cui si è deciso di tagliare e basta. Senza prospettive. Senza dialogo. È la gente di queste isole che deve pagare per le inefficienze gestionali di quella «Alitalia dei mari» che «non accumula soltanto disservizi ma soprattutto puntuali e copiosi finanziamenti pubblici che da decenni le consentono di fare quadrare i bilanci altrimenti condannati a chiudere perennemente in rosso» come scrive Antonello Caporale a proposito della Tirrenia nel suo libro "Mediocri" in cui ricorda anche il calcolo fatto da Fabrizio Gat-

ti per cui «ogni volta che viene staccato un biglietto ogni italiano ci ha rimesso almeno 15 euro». Garantire la crescita economica faticosamente strappata negli anni è l'ultimo dei pensieri di chi dovrebbe garantire collegamenti efficienti, che tali non sono stati, ma che almeno hanno fin qui consentito di sperare nel futuro che rischia di arrestarsi davanti ad una passerella che non scenderà più sul molo per far scendere merci e passeggeri. La giustificazione addotta per la decisione è una procedura d'infrazione avviata dalla Commissione europea contro l'Italia proprio per gli aiuti di Stato alla Tirrenia e alle controllate e spesi tanto male. Ma è troppo facile nascondersi dietro l'Europa per coprire un sistema che ben altra soluzione avrebbe dovuto avere negli anni. Così non è stato. Finché ci sono stati i rubinetti aperti nessuno ha programmato. Ora si chiude.

La lotta è stata dichiarata. Dalla gente e dagli amministratori. Non bastano a nessuno le assicurazioni di chi garantisce collegamenti maggiori via aliscafo dai porti della Sicilia. Venire da queste parti è difficile. Lo sarà ancora di più se la penisola dovrà essere magari traversata per intero prima di trovare qualcosa che galleggi e porti fin qua. Vale per tutte le isole degli arcipelagi interessati dalla decisione ghigliottina. Vale più che mai per Stromboli, messa com'è in mezzo al mare, un grande scoglio dove d'inverno resistono poche centinaia di persone. E che già sei anni fa ha dovuto affrontare le conseguenze di quell'onda anomala che condizionò le stagioni successive.

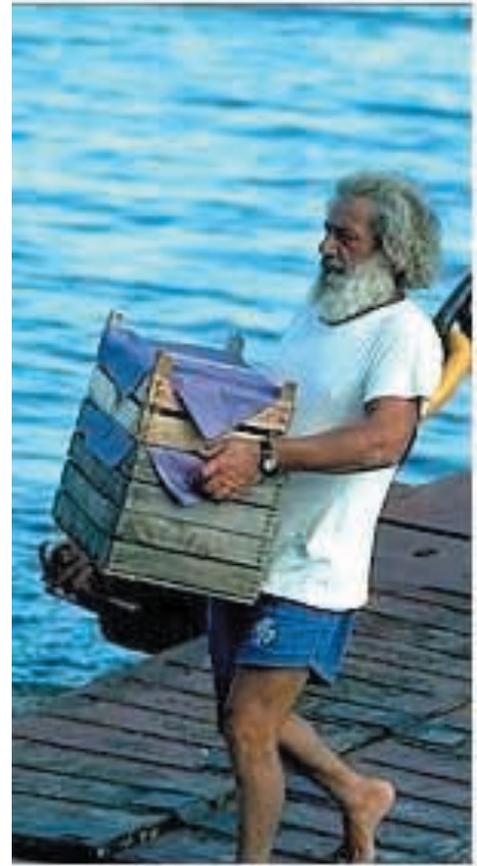
Il calendario della lotta alla insensata decisione è stato fissato. Questa sera niente luci e niente festa. Poi saranno bruciate le schede elettorali e le licenze degli alberghi. Il 4 gennaio sul «Filippo Lippi» consiglio comunale straordinario del comune di Ustica, il 7, invece la nave «Laurana» ospiterà quello delle Eolie. L'8 sciopero generale. Le navi potrebbero essere occupate. E poi tutti a Roma. I sindaci degli arcipelaghi sotto i Palazzi del potere do-

ve nessuno si è preoccupato di una decisione stolta e dove ci trattano «come sudditi e non come cittadini» dice il titolare del Villaggio Stromboli, uno degli alberghi dell'isola. Sono compatti come non mai gli isolani. «Finirà

che torneremo ad emigrare...». Il sindaco di Lipari, la capitale, è un esponente del Pdl. Sta in prima fila Mariano Bruno, con l'imbarazzo di avere un governo amico con cui fare i conti. Tant'è che le promesse dimissioni finora non ci sono ancora state perché «non è questo il momento di lasciare sguarnita la postazione anche se «è vero che non è stato fatto nulla di concreto». Eppure, ammette «alle Eolie si sta rischiando il tracollo economico. Se a livello politico non verranno incontro alle nostre esigenze primarie e cioè continuità territoriale, diritto allo studio, alla salute, al lavoro per noi sarà la fine. Ed io con i miei colleghi sono pronto per clamorose forme di protesta. Ci andremo ad incatenare a Roma». Intanto, questa sera, addio 2008. A luci spente. ♦

## La denuncia

Un miliardo di euro in sette anni e le barche colano a picco



Un carrozzone con navi vecchissime, e in compenso tanti soldi ricevuti dallo Stato. «Solo nel 2007 ogni volta che la Tirrenia ha staccato un biglietto, ogni italiano ci ha rimesso circa 15 euro». Dell'Alitalia del mare ha scritto Antonello Caporale, nel suo «Mediocri» edito da Baldini e Castoldi Dalai. La Tirrenia - dice - è l'ultimo baluardo europeo di presenza pubblica nelle compagnie di navigazione, controllata al 100% dal ministero del Tesoro per mezzo di Fintecna, non accumula soltanto disservizi ma copiosi finanziamenti. «A prevederli - scrive Caporale - è una legge che riconosce alla compagnia la "sovvenzione di equilibrio", pari alla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio, più una remunerazione per il capitale investito, a fronte di collegamenti con le isole per tutto il corso dell'anno. Cioè la copertura di rotte economicamente poco profittevoli».

Per il 207 è stata erogata una compensazione pari a 46 milioni di euro solo per la società madre, escludendo le quattro regionali. Che nel complesso si sono fatte stanziare 200 milioni di euro l'anno. «Un miliardo e mezzo di euro se si prende come riferimento il periodo 2000-2007». Questo flusso ininterrotto di denaro non è bastato a cancellare l'indebitamento che, al 31 dicembre dello scorso anno, ammontava a 716 milioni di euro. Così la compagnia di navigazione dal 15 Gennaio ha annunciato la sospensione di quasi tutti i collegamenti marittimi con le Isole Eolie.