

SOS TRASPORTI

La Sicilia ha perso i treni verso il futuro

LETIZIA PALAGONIA

LA RETE ferroviaria siciliana è tra le prime in Italia e la linea che collega Palermo a Catania venne inaugurata nel 1863. I 241 chilometri attraversa-



savano quattro province con lo scopo originario di servire alla logistica del mondo minerario dell'entroterra. Questo lungo percorso si snodava in una Sicilia che oggi

torna alla ribalta, nostro malgrado. Ma come ci siamo arrivati?

Lo sviluppo e la competitività di un territorio dipendono anche dalla dotazione di servizi ed infrastrutture che consentono di ottimizzare i flussi di traffico di persone e merci.

SEQUE A PAGINA X

LA SICILIA HA PERSO I TRENI VERSO IL FUTURO

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

LETIZIA PALAGONIA

UN SISTEMA di trasporto è efficace per la sua attitudine a porsi al servizio del tessuto economico nel quale si trova inserito. E fin qui eravamo partiti bene con la rete ferroviaria che, appunto, nasceva a servizio del comparto produttivo delle zolfare. La chiusura dell'autostrada Palermo-Catania che, secondo le stime, costerà la perdita di circa 18 milioni di euro l'anno causa danni inestimabili, oltre a quelli economici, a discapito delle filiere produttive, del turismo e della vita quotidiana di tutti noi.

Assodato che il territorio siciliano presenta barriere naturali che limitano i collegamenti, l'intermodalità avrebbe dovuto essere una scelta obbligata per raggiungere una configurazione efficiente del sistema complessivo di trasporto. Le politiche territoriali e della mobilità e dei trasporti sono strettamente connesse e alla Regione spettano la programmazione e l'amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale.

Il Piano direttore dei trasporti del 2002 è lo strumento che dispone, in Sicilia, delle opere infrastrutturali individuando le priorità del sistema dei trasporti regionale e le misure correttive da adottare per migliorare la circolazione di persone e merci.

Il Piano indicava il sistema ferroviario come soluzione innovativa che avrebbe dovuto assumere il ruolo portante nel sistema di trasporto passeggeri e merci con l'obiettivo di spostare l'utenza verso il sistema di trasporto pubblico con minor impatto ambientale, più sicuro rispetto al sistema stradale e maggiormente affidabile sotto il profilo della sistematicità e della puntualità. Con priorità data ai collegamenti dalle aree dell'entroterra verso quelle costiere ma anche con l'obiettivo di favorire il collegamento veloce Est-Ovest, sia su ferro che su gomma. Collegamento veloce, badate bene.

Il Piano prestava attenzione alla protezione del patrimonio archeologico, monumentale e storico, alla conservazione e alla riqualificazione del territorio, alla valorizzazione di percorsi e strade, al valore storico-ambientale, al paesaggio siciliano. A parole c'era tutto. Peccato che a queste parole non siano seguiti i progetti necessari.

L'investimento complessivo previsto al momento della sottoscrizione degli Accordi di programma qua-

dro ammontava a circa 7,1 miliardi di euro, mentre alla data dell'ultimo monitoraggio (2009) risultava pari a circa 10 miliardi di euro. Nulla sull'ammodernamento o sulla manutenzione della A19. Come sono stati spesi questi soldi, se il nostro sistema dei trasporti versa in queste condizioni?

Nel 2011 il Rapporto finale di valutazione sulle politiche di sostegno al settore dei trasporti in Sicilia, a cura del Dipartimento Programmazione, conclude che «il settore ferroviario costituisce l'anello più debole del sistema, mostrando carenze sia strutturali che di funzionalità... e che in Sicilia risulta più accentuato che altrove il progressivo indebolimento della capacità di servizio del sistema ferroviario rispetto alle esigenze di mobilità delle persone». Si passa, quindi, da «sistema innovativo» ad «anello debole del sistema». Lo dice la Regione stessa. Un bel salto, non c'è che dire.

La rete ferroviaria che doveva diventare innovativa è stata via via smantellata, rendendo di fatto inutile l'uso del treno nell'isola. A questo non è seguita un'adeguata manutenzione dell'autostrada. Il cedimento del viadotto della A19 ha fatto sì che avessimo di nuovo il treno. Che qualcuno si dovesse preoccupare della rete ferroviaria siciliana. Ecco che, miracolosamente, l'anello debole diventa ora l'asse portante dei nostri collegamenti tra le due città più importanti per l'economia dell'Isola.

Oggi siamo qui a gioire dell'esistenza di un treno che in due ore e 47 minuti copre un percorso che, in altre parti d'Italia, sarebbe coperto in molto meno tempo con treni molto più moderni. La soluzione diventa sempre meno innovativa ma dolorosamente utile.

Il tempo, l'elemento che Picasso ha racchiuso nei suoi quadri attraverso una lunga maturazione artistica rendendolo tangibile, consegnando al mondo un nuovo modo di percepire un'immagine naturalistica, in Sicilia è il risultato di incuria e strafottenza. Il cedimento di un viadotto elimina un'autostrada e ci riporta indietro di decenni, a un paesaggio dimenticato pennellato oggi nelle strade alternative da percorrere. Quarta dimensione alla siciliana.

Peccato, però, che questa Sicilia ritrovata non la volevamo. Non così, almeno. È una Sicilia che non incantebbe né Picasso né nessun altro. E non incanta noi siciliani sempre più impoveriti e distanti dal resto del Paese. Diteci chi dobbiamo ringraziare per tutto questo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

“
 LA POLEMICA
 La linea che doveva diventare innovativa è stata via via smantellata
 ”