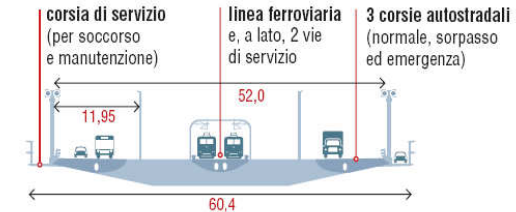




Il Ponte sullo Stretto

Stretto
di Messina

Il progetto prevede il passaggio di 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno per un costo di 6,1 miliardi di euro



«L'alta velocità arriverà a Palermo»

Moretti (Ferrovie): «Stiamo procedendo a tappe. Se la Tav non passasse sarebbe un Ponte dimezzato»

TONY ZERMO

Quando l'amministratore delegato delle ferrovie, Mauro Moretti, è salito sul palco sono partiti insulti: «Vergogna, ladri». Erano espressioni esasperate di siciliani che conoscono bene l'avvilente realtà dei servizi ferroviari nell'Isola, le cinque ore necessarie per arrivare da Catania a Palermo, le corse tagliate e quant'altro. Moretti in questa occasione ha dato delle risposte meno evasive, anche se ha detto che «in Cina hanno stanziato una prima tranche di 100 miliardi di euro per l'alta velocità e che ci vorranno altri 500 miliardi», tanto per far capire che se si vuole l'alta velocità fino a Palermo sono necessari adeguati stanziamenti.

«Questo non è un caso si chiama Corridoio 1 - ha detto - perché attorno ad esso si muovono in Europa 100 milioni di persone, che hanno bisogno di un servizio ferroviario efficiente per poter competere nella sfida mondiale. Abbiamo trovato un sistema anti-quotato, soprattutto in Sicilia, e final-

mente abbiamo avuto risorse sufficienti per arrivare con l'alta velocità a Salerno. Ma dobbiamo giungere a tappe fino alla parte terminale del Corridoio 1, cioè fino a Palermo. Questo ce lo ricorda continuamente il ministro Matteoli e su questo siamo impegnati».

Ma come?

«Abbiamo già in corso la progettazione che si estende verso la Cala-

bria e la Sicilia. In particolare è stata completata la progettazione preliminare della Salerno-Battipaglia (ricordate il ritornello "a Battipaglia si cambia"?), stiamo lavorando sulla progettazione tra Ogliastro e Sapri che deve sostituire un'antica arteria ferroviaria risalente all'800, poi un altro investimento importante per la ristrutturazione della parte a sud di Sapri fino in Calabria. In questo con-

testo si colloca l'operazione del Ponte, alla cui società partecipiamo, in modo che ci possa essere uno sviluppo in tutta la Sicilia per dare un senso all'investimento sul Ponte, che altrimenti sarebbe un'incompiuta che avrebbe difficoltà a poter esprimere la sua potenzialità. Tutte le opere ferroviarie debbono essere in grado di collegare le tre grandi città siciliane tra di loro, affinché si possa ra-

gionevolmente riproporre nella parte siciliana una struttura ferroviaria di alta prestazione che sia omogenea a quella del Centro-Nord. In particolare abbiamo già realizzato il raddoppio Castelbuono-Patti, stiamo procedendo nella progettazione di altre opere, in questo momento in Sicilia abbiamo cantieri aperti per due miliardi di euro, in particolare nel nodo di Palermo, nella parte Fiumetorto-

Castelbuono e tra Catania e Catania Ognina. Per il resto stiamo aspettando i finanziamenti per poter arrivare con questo insieme di opere a servire una quota importante della popolazione siciliana, circa la metà dei cinque milioni di siciliani, il doppio della popolazione dell'Irlanda. Naturalmente è importante la situazione nella parte messinese e nella parte calabrese e finalmente abbiamo concordato dei lavori che non siano conflittuali con il territorio. Lo spostamento della stazione libererà il fronte mare che potrà dare luogo a investimenti immobiliari con i quali si potranno ripagare in parte le opere che stiamo per realizzare. Il nostro compito è di realizzare opere con la condivisione del territorio. Stiamo puntando a migliorare la tratta tra Catania e Palermo, io sogno sempre una Catania-Palermo da fare in un'ora e 20' e con 40' in più poter percorrere la Palermo-Messina. Il che rappresenterebbe una rivoluzione ferroviaria. Bello, bellissimo, ma di tempi il capo delle ferrovie italiane non ha parlato.



Contestato per lo stato dei treni in Sicilia, stavolta l'ad delle Ferrovie è stato possibilista sulla Tav in Calabria e nell'Isola. Attualmente è prevista solo sino a Salerno