

In riferimento all'articolo "I Treni in Sicilia? Degni del Congo" desidero intervenire facendo presente che, se il nostro sistema ferroviario è antiquato, obsoleto e soprattutto non è in alcun modo compatibile con lo sviluppo della Sicilia lo è, proprio, alla scarsa attenzione che la politica regionale ha dedicato all'incentivazione del trasporto e delle infrastrutture ferroviarie siciliane. Non è possibile che si punti l'indice nei confronti dello Stato, di Rete Ferroviaria Italiana e di Trenitalia, quando la politica siciliana in materia di trasporto e di infrastrutture, in questi ultimi trent'anni, non ha prodotto nulla per cercare di diminuire il gap infrastrutturale fra nord e sud.

Ma le occasioni ci sono state! Vedi i vari progetti del raddoppio Messina-Catania-Siracusa andati persi. Nel 1998 sono stati persi per la progettazione 500 milioni delle vecchie lire. Nell'ottobre 2001, con la sottoscrizione in Sicilia dell'Accordo di Programma Quadro, tra Regione Siciliana (presidente Cufaro) e Ministro dei Trasporti (On. Lunardi), venivano finanziati 1970 milioni di euro per il raddoppio della dorsale ionica Messina-Catania-Siracusa per il tratto Fiu-

«I treni in Sicilia? Degni del Congo. Parola di pendolari»

mefredo-Giampileri. Soldi andati persi o perlomeno scomparsi dai contratti di programma, ma fino al 2007 c'erano!

Da oltre quarant'anni si parla di migliorare le principali infrastrutture viarie e ferroviarie siciliane, ma come ogni anno vengono fatti i vari proclami sulle testate dei quotidiani siciliani dandoci il ben servito su opere che la politica, certamente, non vuole portare avanti visti i risultati di un'Italia a due o più velocità. L'esigenza di dotare la Regione Siciliana di uno strumento pianificatorio del settore, era stata avvertita dall'Amministrazione regionale già dalla metà degli anni ottanta, quando con legge regionale n. 68 del 14 Giugno 1983 venne sancito che la Regione siciliana avrebbe dovuto dotarsi di un proprio Piano Regionale dei Trasporti. Tenuto conto che la Giunta di Governo regionale ha approvato (delibera n. 322/2002 e delibera n. 375/2002 previo parere favorevole della IV Commissione legislativa dell'Assemblea Regionale Siciliana e adottato con D.A. n. 237 del 16 dicembre 2002) il nuovo Piano Direttore dei Traspor-



ti ed i quattro Piani Attuativi (aereo-marittimo-stradale-ferroviario) (adottato dall'Assessore Granata il 17.11.2004 con suo Decreto n. 163/Gab, e approvato dalla Giunta di Governo regionale delibera n. 367/2004 con il parere favorevole della IV Commissione parlamentare dell'ARS del 15.09.2004), e che sino ad oggi non ha prodotto nulla o quasi nulla per il miglioramento delle infrastrutture viarie e ferroviarie e per l'incentivazione del

trasporto pubblico locale. I siciliani, anch'essi cittadini italiani sono costretti a subire da troppo tempo le conseguenze di questi ritardi infrastrutturali ed è compito dei nostri rappresentanti politici siciliani (comunali, provinciali, regionali e nazionali) rimuovere gli ostacoli di ordine sociale ed economico, così come recita l'art. 3 della Costituzione Italiana. Non vorremmo che le infrastrutture di cui i Siciliani e la Sicilia si

aspettano da quarant'anni, viaggiassero solo sui binari delle varie campagne elettorali. La politica, riconosca il proprio mea culpa, cerchi di recuperare i fondi perduti e si adoperi al completamento urgente delle due dorsali: - Ionica (Messina-Catania-Siracusa) - Tirrenica (Messina-Palermo) e successivamente alla progettazione della Catania-Palermo, che non è una priorità, viste le due incomplete e a proseguire nella progettazione a medio e lungo termine dello sviluppo socio-economico siciliano.

In considerazione del fatto che nel panorama ferroviario nazionale, la regione Sicilia si trova all'8° posto, dopo Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Emilia Romagna, Veneto, Campania, per la lunghezza complessiva dei binari, ed al 5° posto per le linee ferroviarie in esercizio dopo Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, mentre è al 16° posto con 169 km. (12%) di linea a doppio binario su 1378 km, a seguire Sardegna, Molise, Basilicata e Valle d'Aosta, (dati sulle linee rilevati dal sito di Rete Ferroviaria Italiana aggiornato a gennaio 2009).

GIOSUÈ MALAPONTI
comitato pendolari siciliani