

«I siciliani declassati a cittadini di Serie B»

Carmine Caprì, presidente della Fondazione Sabir: «Dimenticata da tutti la realizzazione della dorsale ferroviaria»

Presidente Caprì, la campagna di Trenitalia per la Freccia Rossa le procura qualche perplessità?

«Peggio, in realtà. Quella che provo è indignazione. L'indignazione del cittadino di serie B che vede rappresentata graficamente su tutti i giornali la propria condizione. Si rende conto che in questa l'alta velocità che unisce il Paese, ma un Paese che si ferma ben prima della Sicilia, quasi che la circolazione di persone e beni dalle nostre parti non importasse alle ferrovie dello Stato? Diciamola tutta: al di là delle denominazioni aziendali, treni e ferrovie sono pur sempre un servizio pubblico che, come tale, deve essere disponibile per tutti allo stesso modo. E quindi mi indigno, anzi, mi indigno due volte. Non solo in quanto cittadino escluso, ma anche in quanto presidenti di quella Fondazione che, ormai un anno fa, propose alle istituzioni un progetto che avrebbe potuto, se attuato, migliorare il trasporto ferroviario in Sicilia. Quella "dorsale ferroviaria" che, secondo la Fondazione Sabir, avrebbe potuto ridurre le cinque ore di percorrenza sulla tratta Palermo-Catania a soli 100 minuti. Non solo secondo Sabir. Il progetto, a suo tempo, era stato ampiamente condiviso dall'assessorato regionale ai Trasporti che non soltanto ha collaborato ma ha anche sposato pienamente le scelte tecniche della Fondazione. Non era difficile e neppure costoso: razionalizzando gli orari, eliminando alcune fermate intermedie e permettendo ai treni di muoversi alla massima velocità possibile, si sarebbe potuto ridurre le 5 ore a 3 ore e 20 minuti, a costo zero e subito. Investendo poi 200 milioni di euro per l'acquisto di alcuni treni Talgo e per l'eliminazione di molti passaggi a livello, in due anni si sarebbe arrivati a 150 minuti. Utilizzando infine i fondi europei 2007-2013 per gli investimenti finali, saremmo andati da Palermo a Catania in un'ora e 40 minuti. Costo complessivo: due miliardi e seicento milioni di euro.

Rfi però era di diverso parere, perché il suo progetto prevedeva un tunnel attraverso i Nebrodi lungo 40 km. Sì, un tunnel che costerebbe



circa 6 miliardi, tanto quanto il Ponte sullo Stretto e che avrebbe un eccessivo impatto ambientale.

E in un anno cos'è successo del progetto della Sabir?

«Non ne ho idea. La Fondazione donò il progetto al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione siciliana, che in quella occasione si disse disposta a metterlo in atto subito, sottolineando come Rfi rivestisse esclusivamente il ruolo di esecutore progettuale delle scelte strategiche delle istituzioni. Ma ad oggi non è stato istituito neppure un primo tavolo tecnico. E nel frattempo le 5 ore del percorso sono diventate 6. Francamente mi chiedo, e chiedo a chi dovrebbe sapermi rispondere, cosa può aver determinato l'immobilismo della Regione siciliana.

Non mi meraviglio del silenzio di Rfi, che dopotutto non ha mai condiviso il progetto della Dorsale ferro-

viaria. Invece dico che non è ammissibile, e qui torno ad indignarmi, viandone la fatica degli spostamenti attraverso l'isola, senza dover per questo impegnare cifre iperboliche, non faccia nulla e sprechi il suo e il nostro tempo in improbabili giochi dei quattro cantoni politici.

Non voglio pensare che si stia attendendo la realizzazione del famoso Ponte, che da solo non può bastare: cosa se ne fanno i siciliani di persone e merci che attraversano in fretta la penisola e il Ponte, per rallentare miseramente subito dopo, ostaggio delle nostre ferrovie antiquate? Il completamento del Corridoio Berlino-Palermo deve passare attraverso la realizzazione di infrastrutture adeguate alle necessità dei siciliani, che non mi sembra siano diverse da quelle degli altri italiani. Anche se per le ferrovie nazionali il Paese si ferma ben lontano da qui».

L'avvocato Carmine Caprì nella foto accanto, presidente della Fondazione Sabir che ha realizzato il progetto di fattibilità donato al Governo nazionale e anche al Governo regionale che avrebbe potuto, se attuato, migliorare il trasporto ferroviario in Sicilia



LA FONDAZIONE SABIR

Oggi gli spostamenti sono quasi un incubo

Il progetto di fattibilità donato dalla Fondazione Sabir al Governo nazionale e anche a quello regionale, contiene anche delle piccole opere che permetterebbero di contenere la nuova capacità di spostamento realizzata grazie alla dorsale. L'idea è quella di agevolare gli spostamenti che oggi sono quasi un incubo.

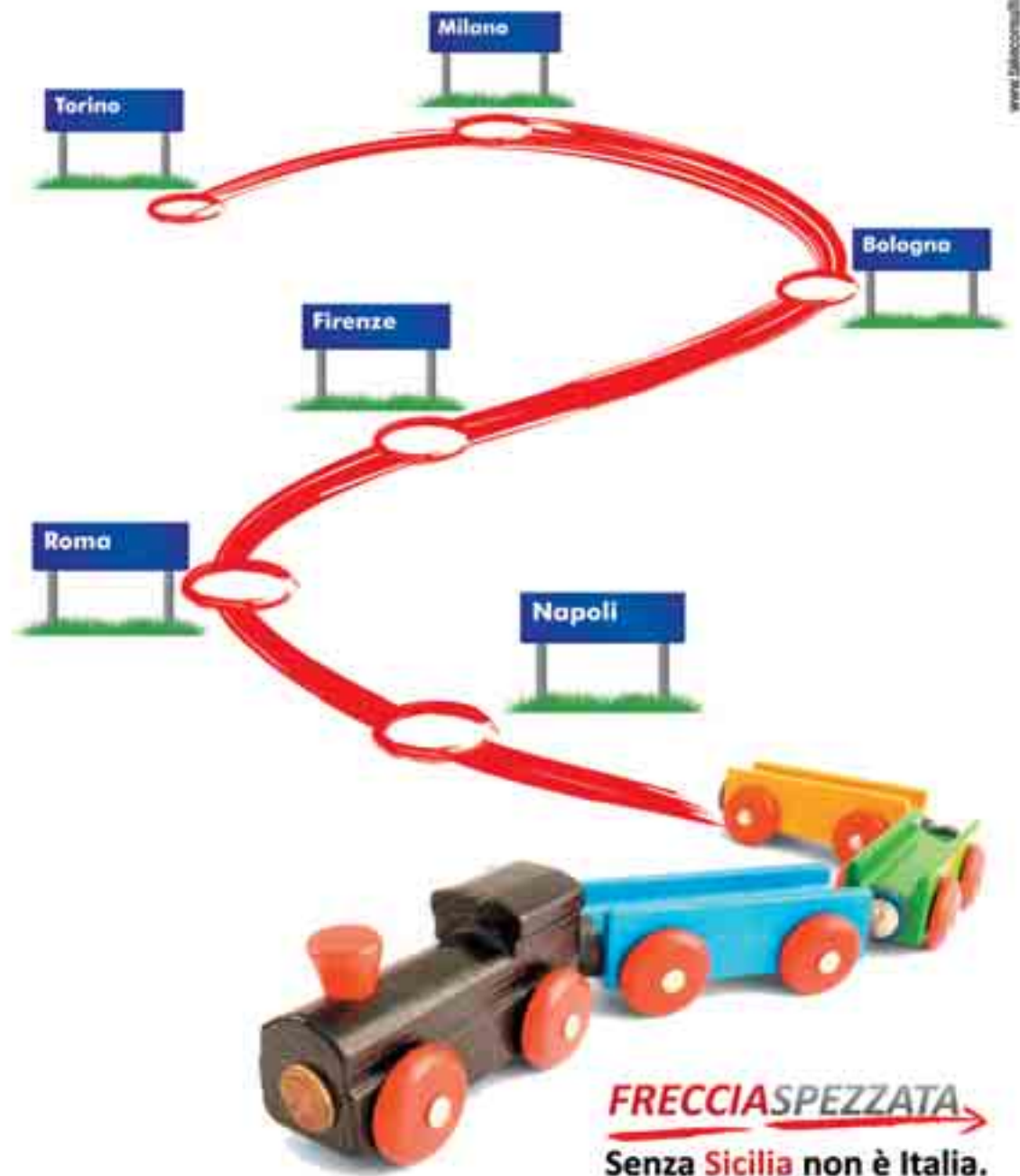
Il prof. Francesco Russo ha precisato più volte che, sarebbe necessario dotare la linea ferroviaria di due adduzioni costituite da un sistema metropolitano che assicuri collegamenti frequenti anche di 15 minuti.

Il progetto della Fondazione Sabir, consultabile sul sito www.fondazioneSabir.it, si contrappone a quello presentato dalle Ferrovie dello Stato che invece vorrebbero realizzare il collegamento costruendo una galleria di di 0 chilometri

tri dentro i Nebrodi, con un costo di oltre quattro miliardi di euro.

«Abbiamo recuperato la possibilità di utilizzare l'antica strada romana - spiega il presidente Caprì - collegando Catania con le Enna e Caltanissetta che altrimenti rimarrebbero escluse, ci sembra un modo per creare infrastrutture fruibili a tutti e non lasciare emarginati territori importanti.

L'obiettivo finale è quello di ridurre i tempi di percorrenza della tratta Catania Palermo dagli attuali 300 minuti a 150 in soli due anni per poi ridurli a 100 minuti circa in cinque anni grazie alla realizzazione della dorsale ferroviaria con un costo stimato, per l'ultima fase del progetto di 2,7 miliardi di euro reperibili dai fondi 2007-2013».



37' da Bologna a Firenze	2h 59' da Roma a Milano
60' da Torino a Milano	4h 10' da Napoli a Milano
1h 10' da Roma a Napoli	4h 10' da Roma a Torino
1h 45' da Milano a Firenze	5h 59' da Palermo a Catania

fondazione**sabir**
PENSANDO AL FUTURO.
www.fondazioneSabir.it

