

## FERROVIE svolta in Sicilia

**Velocizzazione.** Trovati i 30 milioni necessari, le Ferrovie hanno inserito l'opera nel Contratto di programma 2007-2011. Ora manca solo l'ok del Cipe

# Pronti soldi e progetto per la Catania-Palermo

Presto Rfi darà il via ai lavori che dureranno un anno

ANDREA LODATO

CATANIA. La velocizzazione della linea ferroviaria Catania-Palermo si può fare. Ufficialmente, con tanto di volontà espressa a suo tempo e confermata ripetutamente dal governo, ma stavolta anche con l'inserimento del progetto e relativo finanziamento nel Contratto di programma che Rfi ha rinnovato e siglato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. C'è stato negli ultimi mesi un fitto scambio di documenti, di richieste, di analisi e precisazioni, anche perché nell'ultimo Contratto di programma, quello 2007-2011 e anche nel relativo aggiornamento che era stato fatto, la velocizzazione della tratta Catania-Palermo era rimasta come una nebulosa. Molto genericamente si parlava nel documento di interventi di velocizzazione della linea ferroviaria e di una parte di fondi che si sarebbero potuti attingere dai Pon. Il lavoro di ricerca certosino svolto dal sottosegretario alle Infrastrutture, Pippo Reina, ha però fatto emergere progressivamente le varie opportunità che c'erano e che s'erano, forse, smarrite tra le pieghe della montagna di documenti di Rfi a Roma. Così, stando ad un documento riservato che fa parte del carteggio interno al Ministero ed invia-

to per conoscenza a Rfi, si evince che il 27 gennaio scorso, poco prima appunto di procedere all'aggiornamento ulteriore del Contratto di programma, dal Ministero era partita tanto per cominciare la sollecitazione relativa all'inserimento della Catania-Palermo in un decreto di finanziamento ed per questo erano stati prospettati altri elementi decisivi per imprimere una svolta al piano.

In sostanza il Ministero scriveva ai suoi uffici, e spiegava anche a Rfi, che in base alla discussione fatta in relazione al Contratto 2007-2011 e tenuto conto della disponibilità economica di circa 20 milioni presente legata ai Pon e alla successiva integrazione annunciata dal Cipe di altri 10 milioni, si poteva ormai arrivare all'inserimento del progetto nel Contratto di programma siglato con le Ferrovie. Dietro la pressante richiesta c'era, come abbiamo in passato anticipato, il fatto che i 20 milioni fondamentali per inserire il progetto della Catania-Palermo nella bozza di Decreto degli interventi ritenuti ammissibili, erano già stati recuperati da fondi Pon relativi al capitolo Reti e Mobilità, mentre i successivi 10 milioni stavano nella dotazione dei fondi Fas. Insomma un invito indiretto ma inequivocabile, mettiamola così, a Rfi a prendere atto di questa disponibi-

lità economica, dell'accelerazione impressa all'interno del Ministero e relativo invito a fornire il più presto un progetto definitivo su questa velocizzazione.

La risposta c'è stata, il primo febbraio, infatti, Rfi ha risposto al Ministero, ed in maniera specifica al sottosegretario Reina, dicendo che il progetto di velocizzazione era effettivamente ricompreso nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di programma, che l'impegno economico previsto è di 30 milioni di euro, suddivisi con i 20 milioni a valere sul Pon Reti e Mobilità 2007-2013 e 10 a valere sui fondi Fas. Ma Rfi ha anche aggiunto a Reina altri particolari decisivi per la svolta dell'operazione. Perché ricostruendo il percorso del tavolo tecnico istituito l'11 giugno dello scorso anno a Roma, presieduto dallo stesso Reina e a cui hanno partecipato i rappresentanti della Struttura tecnica di Missione del Ministero, Rfi e responsabili della Regione Sicilia. Dopo quel tavolo, in sostanza, la Regione ha lavorato con una commissione ad hoc, insediata il 18 giugno, che ha provveduto ad elaborare e completare a novembre la rimodulazione del progetto, che a quel punto Rfi ha potuto inserire nel Contratto di programma aggiornato.

Un iter complicato, ma inevitabile a quanto pare, che catapulterà, però, al prossimo Cipe, l'idea della velocizzazione della Catania-Palermo in splendida realtà. Perché esiste già anche un progetto di massima, che era stato elaborato a suo tempo con puntualità e lungimiranza da Rfi-Sicilia, e su quel progetto adesso, soldi in cassa, Rfi potrà lavorare per avviare al più presto possibile i lavori. Decideranno le Ferrovie se realizzare direttamente i lavori oppure se ricorrere ad altre ditte, quel che si sa è che si tratta di interventi essenzialmente legati all'adeguamento delle rotaie alla pendolizzazione della tratta, che consentirà ai treni, non quelli attuali ma treni nuovi e più moderni che Trenitalia dovrebbe già avere disponibili perché inutilizzati altrove, che non dovranno più rallentare lungo le tante curve tra Catania e Palermo.

Quando arriverà il sigillo del Cipe e Rfi ne avrà preso atto, si potrà, dunque, partire, e la durata dei lavori potrebbe non superare l'anno. Insomma a 150 anni dall'unificazione dell'Italia, la Sicilia potrebbe avere un treno veloce che potrà collegare in 2 ore e 30, al massimo 40, le sue due capitali. Lontane ancora oggi quanto lo erano le città del Regno delle due Sicilie e quelle del Regno Savoia.



LA STAZIONE DI CALTANISSETTA, SIMBOLO SINO AD OGGI DELL'ARRETRATEZZA DELLE FERROVIE NELL'ISOLA

LA NECESSITÀ DI INTEGRARE FERROVIE E PONTE

## Nei Pon fondi per sviluppare l'intermodalità

CATANIA. Non c'è solo la velocizzazione della Catania-Palermo, che è un fatto interno alla Sicilia sino ad un certo punto. Ma nel Pon Reti e Mobilità 2007-2013 cui ha lavorato il Ministero delle Infrastrutture ci sono altri interventi che riguardano la Sicilia, molti la Calabria e, sommandoli e analizzandoli, quasi tutti anche il Ponte sullo Stretto che Berlusconi e l'Anas vogliono fortemente realizzare. Per quanto riguarda il sistema ferroviario siciliano 135 sono i milioni destinati al nodo ferroviario di passante Palermo Centrale-Braccaccio-Carini, mentre 333 milioni serviranno al raddoppio, già da tempo anche

Ma è interessante anche quel che è stato programmato in Calabria, perché, come detto, si tratta di interventi che servono a completare o integrare o realizzare il sistema di intermodalità che dovrà collegarsi direttamente con le opere del Ponte sullo Stretto e con il Ponte stesso. Così in programma tra velocizzazioni e adeguamenti e innovazioni varie, ci sono 65 milioni di euro da spendere tra Battipaglia e Reggio Calabria, nel tratto Scalea-Reggio per la ricostruzione della galleria Corea, mentre su questa stessa tratta si spenderanno 43 milioni per valorizzazione e miglioramento sagoma trasporto intermodale, il potenziamento e la messa a modulo delle stazioni. Per miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su Reti Ten sono previsti investimenti per 28 milioni nelle tratte Praia Ayeta-Reggio Centrale, Sibari-Reggio Centrale e nei nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Come detto si tratta di interventi che velocizzeranno la percorrenza ferroviaria in Calabria, ma che, soprattutto, modernizzeranno alcune tratte strategiche per creare le giuste ed essenziali connessioni con l'intermodalità che nascerà con tutte le opere propedeutiche e complanari al Ponte sullo Stretto e poi allo stesso accesso ferroviario di passeggeri e merci sul Ponte.

Per quanto riguarda la Catania-Palermo, il progetto prevede di rivedere l'assetto delle stazioni ferroviarie, per esempio, toccate dal treno veloce. Nel progetto già elaborato, in sostanza, il treno partendo da Catania si fermerebbe soltanto alle stazioni di Catenanuova, Caltanissetta e Termini Imerese. Tre fermate logiche per coprire anche le province particolarmente interessate alla tratta Catania-Palermo, cioè quella di Enna, quella di Caltanissetta e quella di Agrigento, che anche adesso fa riferimento alla stazione di Termini Imerese dopo un cambio di treno.

A. LOD.

L'INTERVISTA

Il sottosegretario alle Infrastrutture spiega come si è riusciti ad accelerare l'iter

## Reina: «Impegno rispettato, ora basta ritardi»

**PROSPETTIVE.** «E' un'opera molto importante anche per l'economia siciliana»

ROMA. «La velocizzazione della Catania-Palermo rappresenta un momento fondamentale per il trasporto passeggeri, ma devo dire che lo è, forse soprattutto, perché rappresenta un importante canale di drenaggio di merci dirette o provenienti dai porti siciliani e, come abbiamo ribadito più volte e con forza anche altri attori di questa vicenda, si colloca nell'ambito del potenziamento del quadrante orientale produttivo della regione. Anche per questo mi sono battuto sino in fondo per reperire i fondi indispensabili per sbloccare questo progetto per ridurre sostanzialmente i tempi di percorrenza tra Catania e Palermo».

Il sottosegretario alle Infrastrutture, Pippo Reina, è appena uscito da una riunione romana con il presidente della Regione, Raffaele Lombardo, leader del partito di Reina, l'Mpa. Anche in quella riunione si è parlato di infrastrutture, strade, autostrade, porti e di soldi che Roma, evidente, fatica a liberare per far mettere in moto la macchina della Regione. Ma per oggi Reina può incassare la soddisfazione di aver visto inserito quel progetto della velocizzazione della Catania-Palermo nel Contratto di programma di Rfi. Ora non ci dovrebbero essere più alibi, né ritardi.

«Credo proprio di no. Per questo mi sono mosso nell'ultimo anno con grande prudenza e discrezione, perché troppe volte le nostre attese erano state tradite, erano state bruciate, perché ci era stato detto che non c'erano progetti, che non c'erano soldi, che era meglio pensare ad altre soluzioni. Dico subito che non è che io sia contrario all'idea di realizzare l'alta velocità tra Catania e Palermo. Dico anche, però, che si tratta di un'operazione con costi che si aggirano intorno ai 4 miliardi. Non credo che in questo momento ci siano fondi per metter mano ad un'opera ciclopica come questa. Molto meglio, allora, partire dalla velocizzazione della tratta già esistente, con i 30 milioni che abbiamo trovato e che abbiamo presentato su un vassoio d'argento a Reti ferroviarie».

Adesso tocca a loro e, spiega ancora Reina, se in un anno, com'è possibile, la velocizzazione sarà realizzata e i siciliani ricominceranno ad avere fiducia nel traffico ferroviario, a quel punto sarà la



L'INTERVENTO TECNICO



Uno è l'intervento fondamentale da fare per velocizzare la Catania-Palermo: sostituire i tratti antichi con materiali rotabili pendolanti, capaci, cioè, di sostenere la maggiore velocità con cui viaggerebbero i treni. Una soluzione che, tecnicamente, farebbe passare la tratta ferroviaria dal rango C al rango B. Naturalmente accanto agli interventi sulla linea ferrata, è anche previsto il cambiamento dei treni. Le Ferrovie avrebbero già nella loro disponibilità motrici moderne, molto simili ai Pendolini, che potrebbero essere trasferite in Sicilia. Nel caso in cui, invece, non dovesse esserci questa disponibilità, di cui si era parlato mesi fa, allora potrebbe essere la Regione ad affrontare la questione, cercando, appunto, di reperire le motrici moderne in grado di accelerare sulla nuova ferrovia.

vare a questo progetto ed alla sua realizzazione era anche una scommessa. Perché ho detto con forza a Rfi ogni volta che ci siamo seduti attorno ad un tavolo, non è possibile che la Sicilia non venga considerata in nessun progetto di modernizzazione. Tanto più oggi che è ufficialmente partito il progetto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto».

Anche su questo Reina è chiaro e guarda avanti: «Il Ponte è un'opera per cui ci siamo battuti, il presidente Lombardo in testa, sin dal primo momento, perché ci crediamo, perché ha un straordinario valore simbolico, ma ne ha anche uno concreto e pratico. E il Ponte ha tanto più ragione di esistere e di essere realizzato in un quadro in cui il trasporto ferroviario sia prioritario. Il Ponte serve soprattutto a questo, non solo al passaggio delle auto, è uno strumento legato al traffico ferroviario, delle merci. Per questo con il Pon 2007-2013 Reti e Mobilità il governo ha previsto investimenti importanti sia sulla Salerno-Reggio Calabria che nei più importanti nodi e sulle tratte siciliane».

A. LOD.

DA NOTO A MODICA S'È FATTA SERA

## Il console prende il treno. Ma deve attendere

SALVATORE MAIORCA

SIRACUSA. Il console prende il treno. Vuol dimostrare la necessità e utilità di usare i mezzi di trasporto pubblico. Per ridurre il traffico privato. E quindi per ridurre rischi e inquinamento. Ma la sua buona volontà risulta mal riposta. Ci son volute due ore di attesa per poter prendere il treno su quella che dovrebbe essere la via del barocco: da Noto a Modica. E chi lo accompagnava non sapeva più da che parte nascondere la faccia. Tuttavia è rimasta la soddisfazione dell'ammirazione manifestata dal console per il barocco di Noto e per l'accoglienza ricevuta. Tutto peraltro per la buona volontà di privati. L'ospite di riguardo era il console

Frustrati la buona volontà e il buon esempio. Per mister J. Patrick Truhn una disavventura analoga a quella sofferta a Napoli per andare a Sorrento

generale degli Stati Uniti a Napoli, J. Patrick Truhn. Era accompagnato dalla sua assistente Albina Parente. È stato accolto dall'avvocato Franzo Boscarino e dalla sua fidanzata Marinella Iacolare, napoletana, vicepresidente in servizio a Siracusa. Aveva stabilito il contatto l'amministratore delegato della Camera di commercio statunitense in Italia, Simone Crolla.

Il console è stato guidato nella visita alle chiese e ai palazzi del centro

storico di Noto, eccezionalmente aperti per l'occasione. È rimasto incantato, in particolare, dalle chiese di Santa Chiara e del San Salvatore, dalle mensole scolpite dei balconi del palazzo Villadorata, dal fascino della rosea pietra netina. Ha sottolineato la levità del barocco di Noto rispetto a quello di Lecce. Da conoscitore della storia dell'arte. Il presidente del Consiglio comunale, Corrado Cultrera, gli ha donato una litografia raffigurante

una chiesa di Noto.

Ma la visita si è conclusa alle quattro del pomeriggio. E non c'era un treno per Modica prima delle diciotto. Che fare se non intrattenere l'illustre ospite fino all'ora del «viaggio»? D'altra parte il console non ha potuto non ricordare (e raccontare) una disavventura analoga sofferta a Napoli. Voleva andare a Sorrento in treno. Ma il treno non c'era. Da Napoli in giù...

Il console e la sua assistente hanno preso il treno a Siracusa. E fin lì tutto a posto: il treno c'era. Ma a Noto, per arrivare a Modica, s'è fatta sera. Alla fine il console si è arreso. L'indomani da Modica a Ragusa è andato con mezzi privati. Questa è la via del barocco. Pazienza. C'è il barocco.