

TRASPORTI
e infrastrutture

Orari inaffidabili. Il presidente del Comitato Me-Ct-Sr, Giosuè Malaponti, documenta ritardi «dai 15 ai 70 minuti» per andare al lavoro

Climatizzazione impazzita. La temperatura interna delle carrozze è spesso insopportabile: «Si sta freschi d'inverno e caldi d'estate»

«I treni? Ogni giorno un'odissea»

Il Comitato dei pendolari denuncia i disagi ferroviari e chiede voce in capitolo sul Contratto di servizio

PRESENTATO ALLA REGIONE UN PIANO DI RIORGANIZZAZIONE DELLE TRATTE

Così Fs vuole «avvicinare» le città siciliane

CATANIA. La sigla del Contratto di servizio fra Trenitalia e la Regione è quasi agli sgoccioli, ma i pendolari non si arrendono: chiedono voce in capitolo sulla definizione di un accordo che li riguarda direttamente, e dal quale dipende l'organizzazione quotidiana della loro vita.

La richiesta di un coinvolgimento attivo al tavolo della trattativa è stata presentata il 6 luglio scorso, con una lettera del Comitato pendolari siciliani indirizzata alle autorità regionali. «Gli utenti del trasporto ferroviario si basano sull'orario per effettuare scelte non solo di viaggio ma di vita - si legge nella lettera - arrivando ad organizzare i ritmi del lavoro in base all'offerta del trasporto ferroviario». Chi meglio dei pendolari, insomma, conosce le magagne del sistema (a cominciare dai ritardi spesso insopportabili o dalle carenze della climatizzazione) e può dare suggerimenti utili per rimediare? «Non ci hanno dato risposta», spiega il coordinatore del Comitato Messina-Catania-Siracusa, Giosuè Malaponti, che spera ancora di riuscire a far breccia nel muro innalzato dalla Regione.

Regione che nel frattempo ha portato a buon punto le trattative, approvando la proposta di Contratto di servizio di Trenitalia. L'intesa definitiva è attesa nelle prossime settimane e dovrebbe prevedere un trasferimento di circa 150 milioni di euro annui, dallo Stato alla Regione, per il mantenimento dei livelli essenziali dei servizi.

«Non capiamo perché la Regione non ci dà voce», protesta Malaponti, sottolineando che in altre Regioni del Centro-Nord i comitati dei pendolari hanno potuto contribuire alla realizzazione del Contratto, definendo perfino le penali nei casi di ritardo ferroviario.

Una nota dolentissima, questa dei ritardi, per i circa cinquantamila pendolari siciliani che ogni giorno scontano sulla loro pelle le inefficienze del trasporto. Nelle fasce orarie più battute dai lavoratori, dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 19.00, gli slittamenti di orario variano «dai 15 ai 70 minuti», spesso non annunciati né giustificati, tiene a precisare Malaponti, assolvendo in parte Trenitalia dalle responsabilità sulla gestione delle rete ferroviaria che competono a Rfi.

Ma i disagi non sono solo sui tempi di percorrenza. Le carrozze sono spesso vecchie e malridotte. Per non parlare della climatizzazione che lascia a dir poco a desiderare. «Freschi d'inverno e caldi d'estate», sintetizza con una battuta-slogan il coordinatore del Comitato, mettendo l'accento sulla disparità tra la promessa di grandi investimenti sulla tecnologia e la realtà con cui si confrontano i pendolari ogni giorno. Il tutto, dietro pagamento di biglietti soggetti periodicamente ad aumento (l'ultimo risale a due anni fa), senza che all'entità della spesa corrisponda l'erogazione di un servizio adeguato.

Perché la Regione non vuole tenere conto del parere degli utenti? «Potrebbero almeno ascoltare cosa abbiamo da dire, e magari poi decidere come vogliono loro, sono legittimati a farlo», osserva Malaponti, chiedendo almeno un segnale di attenzione che altrove è stato riconosciuto ai comitati dei pendolari. Del resto, la stessa Trenitalia, fin dal 2001, con la Carta dei servizi ha adottato la politica di «mettere al centro il cliente», aprendo un canale di comunicazione diretto con i comitati. Ma la centralità degli utenti, e in particolare dei pendolari, secondo Malaponti andrebbe valorizzata anche ad altri livelli: per esempio, nella Consulta regionale dei Trasporti: «Chiediamo la possibilità di inserire un nostro rappresentante».

GABRIELLA BELLUCCI

Dal 13 dicembre prossimo più treni con orari di facile memorizzazione e meno fermate per ridurre i tempi tra le principali stazioni

PALERMO. Nuovi collegamenti e riduzione dei tempi di percorrenza tra le principali stazioni ferroviarie dell'Isola. È quanto prevede il documento che farà da guida al prossimo contratto di servizio che la Regione siciliana stipulerà con Trenitalia, subentrando così nella gestione del sistema ferroviario. Il progetto, che prevede una rimodulazione complessiva del trasporto su rotaie, entrerà in vigore dal prossimo 13 dicembre a condizione che la giunta regionale dia il via libera al piano che è ora sotto l'esame tecnico del dipartimento regionale dei trasporti.

Si prevede la riorganizzazione complessiva dei servizi, in un'ottica di sistema integrato, con la logica di «Memorario», il servizio innovativo che offre più treni con orari di facile memorizzazione, a cadenze regolari e coordinati per semplificare gli spostamenti dei viaggiatori.

La riorganizzazione degli orari riguarderà in prima battuta la tratta Messina-Palermo che collega la costa settentrionale della Sicilia. Il piano prevede una riduzione di tempo pari a un'ora e dieci minuti. Attualmente, infatti, i passeggeri impiegano circa 3 ore e mezza per raggiungere le due città. Con il nuovo piano il tempo di percorrenza il tempo medio si ridurrà, fino a coprire le due distanze in due ore e 40 minuti. Lungo il percorso sono inoltre previste cinque fermate intermedie. Fra un treno veloce e l'altro, il piano prevede anche l'inserimento dei treni "lenti", con funzione di afflusso

e deflusso ai treni veloci per i viaggiatori in discesa e in salita dalle stazioni dove i collegamenti veloci non effettuano fermate. L'offerta giornaliera sarà completata da servizi tra Palermo e Termini Imerese ogni trenta minuti, con fermate in tutte le stazioni, compresa la stazione di Ficarazzi che sarà attivata alla fine di luglio. La tratta prevede anche un servizio di collegamento tra Messina e Milazzo ogni ora, con

fermate in tutte le stazioni.

Il piano mette mano anche ai collegamenti tra il capoluogo regionale e Agrigento. Il tratto verrà servito dalle 5 del mattino, sino alle 20, con un treno in partenza ogni ora e un tempo di percorrenza di 2 ore e 10 minuti. L'intervento sulla Palermo-Agrigento sarà comunque completato entro il 2010 e ridurrà il tempo di percorrenza fino alla città dei Templi di circa 25 minuti.

Novità anche sulla linea Palermo-Catania. Il piano prevede infatti una riduzione nei tempi medi di percorrenza di oltre trenta minuti. Si passerà dalle attuali tre ore e 40 minuti previste per collegare via rotaie le due città, fino alle tre ore e sette minuti.

Per l'asse ferroviario Messina-Catania-Siracusa, si prevede l'applicazione dello stesso progetto orario applicato sulla Palermo-Messina. «I contenuti esatti - si legge nella nota dell'ufficio della Regione a margine dell'incontro con i vertici di Trenitalia - verranno presentati dalla direzione regionale di Trenitalia successivamente, poiché sono necessari ulteriori approfondimenti tecnici, dovuti alle forti interferenze, su quell'asse, dei treni continentali». Il costo complessivo del progetto ammonta a circa 130 milioni, con un incremento di quasi dieci milioni di euro. Dal punto di vista finanziario, l'intera rete di servizi è coperta da fondi nazionali, ad eccezione dei dieci milioni di incremento. «Sarà necessario reperire questa somma - spiegano dal dipartimento dei trasporti - dal bilancio regionale».

«Con questa nuova offerta - spiegano Titti Bufardeci, ex assessore regionale ai Trasporti passato da poco alla guida della cooperazione, con il neo assessore Nino Strano - si avvia un miglioramento graduale del sistema, con la certezza che gli utenti potranno fin da subito percepire risultati concreti».

GIUSY CIAVIRELLA

L'ASSESSORE BUFARDECI

«Un sensibile miglioramento del servizio»

L'assessore regionale Titti Bufardeci, prima di passare ieri le consegne del Dipartimento del Turismo e dei Trasporti al neo assessore Nino Strano, ha avuto la soddisfazione di firmare l'accordo con le ferrovie dello Stato. «Lo considero utile per facilitare la mobilità dei siciliani. Sono piccole modifiche, ma che oggettivamente consentono una accelerazione».

Ciò?

«Tipo Palermo-Messina si fa in 3 ore e 40'. Il Catania-Palermo si fa in 3 ore e 10'. Comincia a essere un miglioramento notevole. Da aggiungere che a questo si lega la logica del "memorario", per cui anche quei Comuni che non fanno parte delle fermate previste possono integrarsi. Faccio un esempio: se Patti non rientra tra queste fermate il cittadino se ne va a Barcellona Pozzo di Gotto e sa a che ora passa questo tipo di treno. Inoltre su questo tipo di binario può passare il "pendolino". In questa fase abbiamo determinato anche quella famosa bretella che porta all'aeroporto di Fontanarossa il che agevererà i passeggeri siracusani e indirettamente anche quelli catanesi. La progettazione è di Rfi e l'intervento tutto sommato pare sia modesto, c'è chi parla di 7 milioni di euro».



TITTI BUFARDECI

«Abbiamo anche gettato le basi per la famosa bretella per l'aeroporto di Fontanarossa che agevererà i catanesi e i siracusani»

per la Catania-Palermo?

«Parte nel 2015, nel frattempo si curerà la progettazione. L'obiettivo è di arrivare alla fine a compiere il percorso ferroviario tra Catania e Palermo in 2 ore». In pratica è il progetto Sabir, elaborato dai docenti dell'Università di Palermo, il cui costo è di 2,5 miliardi di euro, mentre il progetto delle Ferrovie con un tunnel di 50 chilometri costerebbe 5 miliardi e taglierebbe fuori il centro della Sicilia e città come Caltanissetta ed Enna. Quale progetto sarà adottato non è stato ancora stabilito, la discussione è in corso, ma si tratterà di reperire le risorse. Se tutto andasse bene, della veloce Catania-Palermo ne usufruiranno i nostri nipoti.

T. Z.

I tempi di percorrenza a confronto

Tempi medi attuali delle principali tratte	Tempi previsti con il nuovo piano Ferrovie-Regione
■ PALERMO-MESSINA 3h 30m	■ PALERMO-MESSINA 2h 40m
■ PALERMO-CATANIA 3h 40m	■ PALERMO-CATANIA 3h 07m
■ PALERMO-AGRIGENTO 2h 35m	■ PALERMO-AGRIGENTO 2h 10m
■ CATANIA-MESSINA 1h 50m	■ CATANIA-MESSINA da definire
■ CATANIA-SIRACUSA 1h 20m	■ CATANIA-SIRACUSA da definire

EMENDAMENTO DELL'ON. NINO MINARDO: «LO STATO ASSICURI I SISTEMI DI SICUREZZA»

Riggio: «Ecco come sbloccare l'aeroporto di Comiso»

TONY ZERMO

Il presidente dell'Enac, Vito Riggio, dopo avere posto sabato scorso la prima pietra dei lavori all'aeroporto di Pantelleria, torna ad occuparsi di sbloccare alcuni problemi importanti che riguardano gli scali di Fontanarossa e di Comiso. Per l'aeroporto ragusano, pronto ma senza uomini radar e senza vigili del fuoco, «ho concordato con la Sac, quale maggiore azionista dell'aeroporto, di fare una convenzione con l'Enav, anche provvisoria perché lo scalo ragusano non è che abbia bisogno del servizio in torre 24 ore su 24. Questo consente di ridurre al minimo i costi e potere certificare l'aeroporto dando il tempo al presidente Lombardo di trattare con il



VITO RIGGIO, PRESIDENTE DELL'ENAC

L'assurdità di uno scalo già pronto, essenziale per lo sviluppo della zona, ma che non si apre

ministro del Tesoro Tremonti per avere l'inserimento dell'aeroporto nel contratto di servizio dell'Enav. Se questa cosa andasse bene, noi potremmo certificare l'aeroporto a settembre. I soldi si troveranno nell'ambito statale o regionale, quello che è inaccettabile è che l'aeroporto sia completo e che non lo si possa aprire perché mancano il personale Enav e i vigili del fuoco».

E per la questione dei vigili del fuoco?

«Qualcosa si muove nel senso che a quanto pare sono arrivati altri vigili del fuoco a Ragusa che potrebbero prestare parzialmente servizio anche allo scalo. Loro pongono la questione dell'ampliamento dei locali, ma questo possiamo risolverlo, noi Enac, in quanto a suo tempo rimasero dei sol-

di con il ribasso d'asta, in parte il sindaco li ha utilizzati, ma una parte è ancora rimasta, più qualche altro intervento, riusciremmo ad ampliare i locali per ricoverare i mezzi dei vigili del fuoco. Noi insistiamo per l'apertura dell'aeroporto che è importantissimo per l'economia di questa zona di Sicilia. Su Comiso sono pronto a sostenere sia l'impegno della Sac e sia il presidente Lombardo nel suo rapporto con Tremonti. E' il momento di parlare di fatti concreti e di stringere, così come va stretto l'impegno per Fontanarossa».

Ciò la questione dell'allungamento della pista?

«Sì, con Lombardo abbiamo valutato che servono 200 milioni e lui se li deve fare dare tutti dai fondi Fas. Per al-

lungare la pista si deve interrare la linea ferroviaria e ho scoperto che invece le Ferrovie vogliono allargare il fascio dei binari sul demanio aeroportuale. Ho scritto alle Ferrovie e per conoscenza al ministro dei Trasporti dicendo: ma come, noi vogliamo l'interramento dei binari e voi invece li volete allargare di più? L'allungamento della pista a 3,2 chilometri è indispensabile per i voli intercontinentali e per l'ipotizzato collegamento diretto con Dubai».

E' opportuno ricordare a tutti i deputati siciliani che l'apertura dello scalo di Comiso non riguarda soltanto il problema dell'Enav, ma tutti i servizi che lo Stato deve erogare, non ultimo quello dei vigili del fuoco.

A sollecitare l'apertura di Comiso ci sono degli emendamenti proposti dall'on. Nino Minardo (Pdl) che chiede «la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte dell'Enav: l'aeroporto di Comiso deve essere inserito nell'apposito elenco di competenze dell'Enav e usufruire degli stessi benefici degli scali statali». «Gli emendamenti - spiega l'on. Minardo - puntano al finanziamento dei sistemi di sicurezza all'interno dello scalo di Comiso e si legano al decreto anticrisi che dispone un finanziamento a favore degli aeroporti di Brindisi, Rimini, Ciampino, Verona e Treviso. Considera l'urgenza dell'apertura di Comiso mi sono fatto promotore di questa iniziativa, scrivendo anche a tutti i deputati siciliani affinché la sostengano».