

## Ferrovie

# Il paradosso delle ferrovie siciliane si estende a tutta Italia

Ultimamente si parla meno del Ponte sullo Stretto. Le vicende politiche internazionali con l'imprevedibile presidente Trump hanno in parte coperto anche i temi nazionali, inclusi quelli più divisivi. E poi, dobbiamo riconoscerlo, non è che negli ultimi mesi si siano succedute sostanziali novità sulla grande opera che dovrebbe finalmente unire la Sicilia al resto del Paese. Quello che pareva imminente, ovvero l'apertura dei cantieri, segna il passo ed ancora si assiste alla divergenza dei pareri sulla "campata unica" contrapposta alle "tre campate", mentre neppure si è davvero certi della concreta fattibilità dell'infrastruttura.

Nell'attesa di uno scenario finalmente chiaro, rischia di cadere l'attenzione sulle opere propedeutiche a velocizzare i collegamenti interni alla maggiore isola mediterranea. Uno degli argomenti forti degli oppositori del Ponte ("prima pensiamo a velocizzare le ferrovie siciliane") mostra la sua palese strumentalità. Se cadesse l'argomento Ponte, le forze politiche si scorderebbero il problema dei collegamenti interni, come, del resto, hanno fatto per mezzo secolo.

E, invece, il problema sussiste eccome. A prescindere dalla realizzazione del Ponte, cosa tuttora incerta, la Sicilia meriterebbe un sistema di infrastrutture efficienti per collegare adeguatamente le trenta e più città di medie e grandi dimensioni che sorgono oltre lo Stretto. Perché non ci sono solo Palermo e Catania – due aree metropolitane che sfiorano il milione di abitanti ciascuna – ma anche gli altri sette capoluoghi e centri come Taormina, Modica, Gela o Marsala, solo per citarne alcuni, di notevole rilevanza commerciale o turistica. In realtà la carenza di collegamenti interni è stata risolta, nel giro di una ventina d'anni, tra i decenni Sessanta e Settanta, ma solo sul versante stradale, ritenuto allora sufficiente per rispondere ai problemi della mobilità. Sul versante ferroviario, invece, si sono affollati molti progetti, rimasti però in gran parte sulla carta, mentre l'incuria erodeva il poco esistente.

Ora si è cambiato registro (forse la sola promessa del Ponte qualche risultato lo ha prodotto), ma le conseguenze sono l'apertura di molti cantieri che hanno interrotto, per lunghi mesi e spesso per molti anni, la circolazione ordinaria dei treni. Caso emblematico quello della Palermo – Catania, di cui si è parlato di tra-sformazione in linea ad alta velocità, grazie ai fondi del PNRR. In verità si tratta della velocizzazione

ed elettrificazione di una linea storica a singolo binario, del tutto surclassata dai mezzi su gomma dopo l'apertura dell'autostrada e che aveva conosciuto un timido rilancio proprio in occasione del cedimento di un viadotto della stessa. A lavori conclusi – se tutto va bene nel 2029 - i treni dovrebbero collegare le due maggiori città dell'isola in meno di due ore (per 240 km) e diventare una valida alternativa all'auto. Intanto, però, visto che non si può lavorare in pendenza di esercizio, la relazione è in parte interrotta e sostituita con bus, facendo crollare il numero di spostamenti giornalieri da 4 mila a poche centinaia di persone. Ma non è l'unico caso in Sicilia. Ad essere interrotta lo scorso anno è stata anche la Siracusa – Caltanissetta, adesso la Marsala – Trapani, mentre la Palermo – Trapani via Milo è ferma da tredici anni a causa di una frana e la Caltagirone – Gela da quindici anni per via del cedimento di un ponte cui solo ora, forse, si pensa di porre rimedio. Persino a Messina, da aprile, sarà sospesa la circolazione dei tram sull'unica linea urbana, per lavori di ristrutturazione (che si tradurranno nella riduzione di una tratta a binario unico). La riapertura, se tutto va bene, è prevista alla fine del 2026. E non è che il sacrificio ora richiesto agli utenti sarà ripagato, a lavori ultimati, da prestazioni nettamente migliorate. Quando, finalmente, sarà riaperta la linea Palermo – Trapani via Milo (forse alla fine del prossimo anno) i tempi di percorrenza tra i due capoluoghi (distanti 120 km, anche meno via autostrada) saranno ridotti a "soli" 90 minuti. Ebbene, personalmente ricordo un viaggio effettuato da studente, nel lontano 1973, da Milano a Favignana. Una volta arrivato a Palermo, mi attendeva un'automotrice degli anni Trenta, pomposamente classificata "rapido" che per raggiungere il capoluogo occidentale della Trinacria, impiegava giusto un'ora e trenta minuti. Ossia il traguardo che (forse) sarà nuovamente raggiunto nel '26 dopo 14 anni di interruzione per lavori. La sola cosa che è cambiata nel mezzo secolo che abbiamo alle spalle è la diversa propensione verso la ferrovia. Quando giunsi a destinazione in quel torrido giorno di fine estate di 52 anni fa e dissi che ero arrivato dal Nord in treno mi guardarono come fossi un pazzo stravagante. Già allora i turisti sceglievano immancabilmente l'aereo. Oggi, come ha spiegato il Direttore Regionale di Trenitalia, Vincenzo Pullara, quando sono state prolungate delle corse provenienti

da Agrigento fino all'aeroporto di Punta Raisi, si è registrato un grande successo di pubblico. Il treno adesso è rivalutato, almeno per raggiungere gli aeroporti raccordati dalla provincia più remota. C'è, quindi, in giro per l'Italia, un grande desiderio di viaggiare in ferrovia. Peccato che i vertici aziendali, vincolati dalle scadenze del PNRR, e delle direttive rigide in fatto di sicurezza, facciano di tutto per soffocarlo. Il paradosso siciliano travalica lo Stretto, anche in assenza del Ponte, e si estende all'intero Paese. Lavori sono in



corso un po' dovunque – lo ha ammesso lo stesso AD del Gruppo FS, Stefano Donnarumma - e molti altri sono annunciati per i prossimi mesi, soprattutto nella stagione estiva, quando diminuiscono i pendolari (gli unici in grado di mobilitare talvolta qualche fastidiosa protesta) e dei turisti in giro alla scoperta del Bel Paese non importa a nessuno.

Così, oltre alla martoriata Valtellina, che dovrebbe prepararsi per le Olimpiadi Milano – Cortina, oltre alla linea internazionale del Sempione, oltre a svariati nodi locali, da Bergamo a Mantova, a chiudere dal 21 luglio al 31 agosto sarà persino la linea Milano – Genova, sovraccarica in estate di escursionisti che, già normalmente, faticano non poco a raggiungere le località balneari sparse lungo le coste liguri. I treni intercity, deviati via Piacenza, impiegheranno fino a tre ore per andare dal capoluogo lombardo alla Lanterna. E lo stesso calvario si ripeterà nell'estate 2026. Persino la “metropolitana d'Italia”, ovvero la dorsale ad Alta Velocità che si snoda da Torino a Napoli, risente pesantemente del proliferare di cantieri manutentivi a soli quindici anni dal suo completamento. Al punto che la fetta di mercato conquistata dal treno (Frecciarossa ed Italo congiuntamente), che aveva raggiunto il 90 per cento del traffico complessivo, comincia a scricchiolare, mentre riprende quota la percentuale del traffico aereo tra Milano e Roma. Certamente l'obsolescenza delle infrastrutture rappresenta un'emergenza nazionale, ma nessuno si sognerebbe di chiudere per mesi un'intera autostrada, pena l'insurrezione incontrollabile di migliaia di automobilisti e camionisti.

Semmai ci si limita allo stillicidio di restringimenti che esasperano abbastanza chi sta al volante, ma non valicano il limite di sopportazione. Oppure ci si appella al volenteroso buon senso. Mi ha colpito una bella inserzione pubblicitaria che ha campeggiato a pagina intera su alcuni quotidiani. Il volto di un bambino che invoca: “Rallenta: il mio papà lavora in autostrada”, oppure di un anziano che ripete il medesimo invito: “Rallenta: mia figlia lavora in autostrada”. In ferrovia, invece, non c'è bisogno di sensibilizzare la coscienza del macchinista. Quando si lavorava in pendenza di esercizio, i rallentamenti erano rigidamente imposti dalla segnaletica. Adesso, per non sbagliare, si chiude tutto e si costringono i malcapitati viaggiatori con bagaglio al seguito a penosi trasbordi su bus sostitutivi che poi resteranno immancabilmente incolonnati al primo restringimento, facendo spesso saltare il proseguimento fino alla destinazione finale. Ma che se ne importa. Quel che conta è contenere i costi e scaricarsi da ogni responsabilità. I risultati si vedranno alla fine, quando i manager ora al comando saranno transitati ad altri incarichi.

Massimo Ferrari  
Presidente UTP/Assoutenti