

LA REGIONE SICILIANA PAGA 3 EURO A KM ALLE FS E SOLO 1 EURO ALLE AUTOLINEE PRIVATE

Bus batte treno in efficienza e risparmi

I visitatori di Expo 2015, se mai volessero raggiungere la beata Trinacria per ammirarne bellezza e assaggiarne le specialità culinarie, saranno informati su come muoversi?

Assodato che, grazie all'ennesimo crollo dell'infrastruttura stradale, si è rispolverato il sistema ferroviario, oggi si è attratti dall'idea di "un'Alta Velocità siciliana" proclamata, al momento, per le sole tratte Catania-Palermo e Catania-Messina, grazie ai treni Minuetto che talvolta impiegano poco meno di tre ore. Per muoversi in tutto il resto dell'Isola il mezzo più certo rimane sempre l'autobus.

Molti siciliani aspettano di vedere risultati da investimenti infrastrutturali, la maggior parte dei quali ancora in fase progettuale. Intanto i viaggiatori stanno vivendo un surreale gioco delle tre carte: il nuovo treno veloce è in realtà sempre lo stesso treno con qualche fermata in meno e buona pace ai pendolari di Marianopoli, Villalba e Valledlunga rimasti appiedati, per citarne solo alcuni. Solo dopo la realizzazione

della rete, le ferrovie potranno offrire realisticamente servizi veloci.

Nonostante le difficoltà per la poca manutenzione stradale, i mezzi su gomma continuano a garantire gli spostamenti di 30 milioni di passeggeri l'anno. Quest'anno sono in scadenza sia i contratti tra Regione e Ferrovia, sia quelli tra Regione e aziende di autolinee: il governo è chiamato a decidere, per il futuro, "come", "con chi" e "a che prezzo" soddisfare l'esigenza di mobilità siciliana e di "inclusione sociale".

Peraltro, manca ancora un Piano regionale integrato dei Trasporti che analizzi le esigenze dei viaggiatori e trovi le conseguenti soluzioni da offrire - in infrastrutture e in servizi. Serve un tavolo - chiesto a gennaio anche dall'Anav - che faccia il punto sulla situazione con operatori del settore e istituzioni, per dare risposte concrete alle esigenze di mobilità sull'intero territorio.

Meno di un mese fa uno studio di settore del Politecnico di Milano evidenziava come il Trasporto pubblico locale in Sicilia sia meno costoso della media na-

zionale (2,2 euro per ogni chilometro percorso dall'autobus) e della media europea (1,4 euro per ogni chilometro percorso autobus). Risultato che è stato possibile raggiungere, continua lo studio di settore, per tre motivi: dimensione medio-piccola delle aziende per la maggior parte private; efficienza e qualità di linee dirette affiancate da linee capillari; contenimento dei costi e quindi elevato rapporto ricavi/costi, mediamente più alto rispetto a territori comparabili.

Quali saranno le scelte? Finora il modello siciliano di autolinee private, paradossalmente, col più basso ricorso al sostegno pubblico d'Italia ha consentito, e consente al governo Crocetta, di risparmiare ogni anno 59 milioni di euro. E poiché in Sicilia il contributo a chilometro per le aziende di autolinee è fermo dal 1995, la Regione ha risparmiato, in questi vent'anni, un miliardo e 180 milioni di euro. È da sperare che il risparmio ottenuto in tanti anni non venga adesso utilizzato per alimentare nuovi sprechi.

Il governo regionale spende ogni anno

110 milioni di euro per la Ferrovia (a fronte di 10 milioni di treno chilometri), 100 milioni di euro per le aziende urbane (a fronte di 30 milioni di bus chilometri), 101 milioni di euro per le aziende interurbane, di cui 50 milioni di euro all'azienda regionale Ast (per 15 milioni di chilometri percorsi), 51 milioni di euro per le restanti 70 aziende private (a fronte di 50 milioni di chilometri percorsi). Il governo Crocetta paga, dunque, 11 euro per ogni chilometro offerto dalla Ferrovia, 3,3 euro per ogni chilometro offerto dalle aziende municipalizzate, sempre 3,3 euro per ogni chilometro offerto dalla propria azienda Ast e infine paga 1,02 euro per ogni chilometro autobus offerto dalle autolinee private.

Al momento la Regione ha soltanto una strada: ridurre dove si spreca. Il governo Crocetta, sollecitato da Roma a risparmiare, non può privilegiare tra i servizi offerti quelli che costano da tre a dieci volte di più. Si potrebbe fare rete con i vari operatori di settore. Non si tratta di alta finanza, ma di semplice logica.

LICIA FLORIDIA