

«Prendere l'autobus o il treno? Questo l'eterno dilemma del trasporto pubblico in Sicilia»

Dagli ultimi interventi sui quotidiani, sembra che in Sicilia vengano scoperti definitivamente "bus e treno come mezzi di trasporto".

Un solo dato per chiarezza di informazione, nel 2012 i km/bus effettuati in Sicilia e pagati dalla Regione sono stati pari a 77.621.511 contro i 10.476.000 km/treno per'altro pagati dal ministero dei trasporti sino a dicembre 2014.

Si accenna a una sorta di gara tra treno e bus. E' più veloce il bus o il treno? E' più costoso il treno o il bus? E' più inquinante il bus o il treno? La necessità per i siciliani non sta in questa sorta di gara tra treno e bus ma nell'avere un efficientamento dei servizi di trasporto e quindi una intermodalità che coniughi due o più mezzi di trasporto cercando di creare un servizio efficiente ed efficace. L'enfasi che dal 13 aprile scorso è stata data al treno solo sull'asse ferroviario Palermo-Catania è servita ben poco a rilanciare quanti più mezzi di trasporto per i siciliani.

Operazione che è servita alla sola impresa ferroviaria "Trenitalia" a rilanciare il proprio brand e la propria attività in Sicilia e nella fattispecie su una tratta ferroviaria sulla quale non si erano mai scommessi, nonostante i vari solleciti della politica e i vari finanziamenti a Rete Ferroviaria Italiana per ammodernare e velocizzare l'attuale tracciato della

Palermo-Catania. Non sono stati rispettati i tempi di percorrenza dichiarati e imposti dal Cis (2 ore e 45 minuti nel 2013) e dal Pac (2 ore e 30 nel 2014) quando ancora invece si impiegano 3 ore circa e la si promuove come velocizzazione tra le due città, pur non avendo apportato alcuna modifica all'attuale tracciato se non quelle di migliorare incroci e coincidenze.

Immaginiamo un po' se avessero ammodernato, in questi ultimi cinque anni pur avendo i finanziamenti, l'attuale tracciato i tempi di percorrenza sarebbero scesi al di sotto delle 2 ore e 30. Ma nonostante tutto, a oggi, non ci è dato sapere perché non è stato dato corso all'ammodernamento e alla velocizzazione della Catania-Palermo. Di chi la responsabilità, oltre a quella della politica? A chi spettava controllare? Perché non sono stati spesi i 30 milioni previsti per la funzionalità di questa direttrice ferroviaria dal 2010 a oggi?

Se da un lato l'impresa ferroviaria Trenitalia si rilancia dall'altro lato l'istituzione Regione, con l'assessorato regionale alle Infrastrutture, mobilità e trasporti, è in totale fase di stallo.

A giugno 2014 veniva bandita la gara per l'acquisto di 5 nuovi treni per un importo di circa 50 milioni, gara a tutt'oggi bloccata dai vari ricorsi.

A novembre 2014 veniva finalmente firmato, ed era la terza fir-

ma quella dell'assessore Pizzo dopo quella degli assessori regionali ai Trasporti, Bartolotta e Torrisi, sull'Accordo di Programma per il trasporto ferroviario in Sicilia tra Mit e Mef, ma a distanza di sette circa mesi da quella firma, del famigerato "Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario", che la Regione doveva sottoscrivere con Trenitalia, ancora non si conoscono né i contenuti, né i tempi dell'eventuale sottoscrizione, né la durata, né la tipologia di servizi che la Regione vuole acquistare.

A dicembre 2014 è scaduto il Contratto di Servizio tra il ministero dei trasporti e Trenitalia per il trasporto universale dei treni da e per il nord. Questo è un altro problema per la Sicilia, perché al momento Trenitalia sta operando in deroga e, se non verrà bandita dal ministero dei Trasporti la gara per l'affidamento del servizio universale (treni da e per il nord), la Sicilia non avrà alcun treno da gennaio 2016 che la collegherà con il resto dell'Italia e dell'Europa.

A dicembre 2014 sono scadute, in Sicilia, tutte le concessioni relative ai servizi su gomma e anche su questo il totale silenzio dell'assessorato ai Trasporti.

Per poter andare avanti alla Regione Sicilia serve il nuovo Prtm (Piano regionale dei trasporti e della mobilità) cosa che a oggi ancora non ha. Ci risulta, invece, che i precedenti assessori ai Tra-

sporti avevano con gli uffici stilato le linee guida per il nuovo Piano regionale dei trasporti e della mobilità, visto che il vecchio Piano Direttore dei Trasporti, approvato nel 2002, non aveva collegato a se i quattro Piani Attuativi (aereo, marittimo, stradale e ferroviario) approvati nel 2004. Infatti, chiediamo di conoscere dal 2004 a oggi quanti studi sono stati commissionati dall'assessorato regionale alle Infrastrutture e trasporti sull'integrazione vettoriale e sull'intermodalità? Presumiamo diversi e perché non sono stati attuati in questi dieci anni? Qual è stata la necessità di bandire una gara per l'affidamento dei servizi per l'aggiornamento del "Piano regionale dei Trasporti e della Mobilità e delle relative procedure Vas (costo euro 186mila + Iva) a due anni di distanza del Regolamento (Ue) n. 1303/2013 del 17 dicembre 2013? Gli uffici regionali non sono in grado di definire tale piano magari con l'apporto a costo zero delle Università agli Studi di Palermo, Messina, Enna e Catania? E' nostra convinzione che un'accurata programmazione e un'attenta integrazione dei due mezzi di trasporto possano finalmente dare alla Sicilia un servizio di trasporto pubblico efficiente ed efficace, sempre che ci sia quella volontà politica di far funzionare le cose come nelle altre regioni.

GIOSUÈ MALAPONTI

Comitato Pendolari Siciliani-Ciufar