

Comitato Pendolari Sicilia

Patto Pendolari Italiani - Comitato Italiano Utenti Ferrovie Regionali
c/o Giacomo Fazio Via Roccazzo, 18; 90015 Cefalù (PA) Cell. 3470148590 – Email: pendolaripa@yahoo.it

=====

Comitato Cittadino “Cefalù – Quale Ferrovia”

c/o Vincenzo CESARE - C.da Guarneri, 10 ; 90015 Cefalù (PA) - Cell.: 339 5416255; Email: cesarevincenzo@yahoo.it

Cefalù, 18/03/2020. - Prot. N. 07/20

Al Prof. Sergio Mattarella, Presidente della Repubblica Italiana
Palazzo del Quirinale – Piazza del Quirinale
00187 R O M A

Al Prof. Giuseppe Conte, Presidente del Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi - Piazza Colonna, 370
00187 R O M A

Oggetto: Raddoppio ferroviario Castelbuono–Patti e PA-TP e rilancio dell'economia.

Gentilissimi Presidenti,

nostro malgrado, e scusandoci per quella che - in questo particolare e drammatico momento che sta attraversando il nostro Paese - potrebbe essere considerata una interferenza impropria; riteniamo tuttavia opportuno e doveroso mettere al corrente le SS. LL. di quanto rischia di essere perpetrato in Sicilia con il recente varo del “Piano nazionale per il Sud”. Riteniamo infatti indifferibile, per quanto ci risulta, che da parte del Governo venga scongiurato che il gravissimo problema del coronavirus possa fornire, pur senza che lo si voglia, una potente “arma di distrazione” e che perciò si finisca col perpetuare una ennesima, gravissima, errata o incompleta scelta politico-programmatica riguardo a un armonico sviluppo economico, sociale e culturale dell'intera Isola.

Innanzitutto precisiamo che ci riferiamo soltanto alla rete ferroviaria che si sviluppa lungo la costa tirrenica siciliana ed in particolare alla linea ME-PA-TP, il cui previsto ammodernamento e velocizzazione – quale sarebbe definito nel “Piano per il Sud” – ci sembra assurdo e penalizzante e ciò non solo per le aree attraversate ma anche nei confronti dell'intera Regione, per le seguenti - inaccettabili – previsioni:

1) la cancellazione del doppio binario dai decennali programmi di sviluppo Comunitari, Nazionali e delle FF.SS., relativi ai rimanenti 80 Km della tratta Patti-Castelbuono, sui 224 km della intera linea PA-ME, 144 Km dei quali, infatti, sono quasi già del tutto con il doppio binario. Il Piano per il Sud, da Patti a Castelbuono, prevede, purtroppo, come “contentino” solo l'ammodernamento, lasciando il tracciato a “binario singolo”;

2) la cancellazione della linea PA-TP dai programmi di raddoppio - anche questi già previsti dalla UE, dai Governi nazionali e dalle FF.SS. come Corridoio transeuropeo N.1 Network TEN-T., ed oggi inseriti nel “Piano per il Sud” - talché detta linea risulta adesso destinata a una semplice velocizzazione, lasciando anche questa tratta a “binario unico”.

Qualora, malauguratamente, questi due interventi infrastrutturali ferroviari venissero realizzati “a binario singolo”, rimarrebbero poi inalterati per almeno il successivo secolo. Ciò significherebbe voler condannare l'intero versante settentrionale della Sicilia a un crescente impoverimento e degrado economico, culturale e sociale, al perpetuarsi dello spopolamento dei centri abitati attraversati o che si affacciano lungo questa infrastruttura su rotaia. Ci riferiamo in particolare ai comuni dei Nebrodi e delle Madonie e delle aree interessate lungo il versante Nord-Occidentale dell'Isola, da Palermo, ad Alcamo fino a Trapani.

Territori non da penalizzare ma da valorizzare per il loro rilevante patrimonio paesaggistico e ambientale, suggellato dai limitrofi parchi naturalistici regionali dei Nebrodi e delle Madonie (quest'ultimo Geoparco Unesco), dalla lussureggiante Costa Gaia, verso S. Vito lo Capo e la zona di Alcamo, fino alle saline di Trapani. Si tratta di aree, inoltre, con ricchezze culturali, storiche e archeologiche come la Villa romana di Patti, Tindari, Alesa (Tusa), le opere d'arte contemporanea del rinomato

“Museo all'aperto” della Fondazione “La Fiumara d'Arte” del mecenate Antonio Presti, la cattedrale di Cefalù (Sito patrimonio dell'Umanità), e i siti archeologici di Segesta e Mozia, senza elencare i patrimoni di Monreale (con il duomo sito Unesco) e dei capoluoghi provinciali di Messina, Palermo e Trapani.

La litoranea ME-PA, e il suo prolungamento verso Trapani, in doppio binario – come in larga parte realizzata tra PA e ME non ad Alta velocità, ma giornalmisticamente definita ad “Alta Velocità light” – è l'infrastruttura primaria per eccellenza dell'Isola, in grado di determinare il rilancio – se ultimata in doppio binario – dell'economia non solo locale ma regionale e di quella turistica in particolare. La ME-PA, proprio da Patti a Castelbuono, si integra tra l'altro con tutte le strade di accesso ai numerosi comuni dei due parchi regionali dei Nebrodi e delle Madonie, comprese le arterie stradali di penetrazione interprovinciale quali la costruenda S. Stefano di Camastra-Gela e la S. Mauro Castelverde-Gangi. Arterie quest'ultime che inoltre si intersecano, con le autostrade A-19 PA-CT e A-20 PA-ME. Segnaliamo anche i cospicui investimenti per lo sviluppo del turismo fatti di recente nei comuni costieri del settentrione dell'Isola per il nuovo eccellente porto turistico di Capo d'Orlando, per quello in via di potenziamento di S. Agata di Militello, e per il realizzando avveniristico porto turistico di Santo Stefano di Camastra, cittadina nota per le sue storiche aziende artigianali di ceramica.

La Messina-Palermo-Trapani in doppio binario, oltre a collegare i tre capoluoghi direttamente e velocemente tra loro e con il resto dell'Isola, rappresenterebbe l'asse portante tra la Sicilia, la nostra Penisola e l'Europa, come da sempre previsto dai programmi infrastrutturali della UE, dai vari Governi succedutisi nel tempo, e dalle FF. SS. Inoltre, con il doppio binario ad “Alta velocità light” e quindi con l'incremento delle corse e la celerità dei treni anche da e per gli aeroporti di Palermo Punta Raisi e di Trapani Birgi, tale linea sarebbe un incentivo prezioso non solo per i collegamenti su rotaia a lunga percorrenza verso il resto della Sicilia, della Penisola e dell'intera Europa ma per il turismo e per l'incremento del pendolarismo dei residenti dei comuni che gravitano nei pressi e lungo la dorsale tirrenica ME-PA-TP, contenendone la tendenza allo spopolamento.

Non a caso, l'Unione Europea, sin dal suo nascere, ha individuato come Asse ferroviario N. 1 il Corridoio Berlino-Messina-Palermo, con il tracciato costiero siciliano via Patti e Castelbuono. Scelta programmatica, questa, reiterata e implementata dalla Commissione Europea nel 2004 con la Decisione N.884/2004/EC per la creazione del network di trasporto transeuropeo TEN-T e con la previsione programmatica, sempre lungo l'Asse ferroviario N. 1 Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo (lungo la dorsale tirrenica), del prolungamento – ovviamente in doppio binario – di tale corridoio N. 1 da Palermo fino a Trapani. Soluzione quest'ultima tendente all'aggancio più diretto e immediato dell'Europa all'estremità nord-occidentale della Sicilia, da considerare “porta” tra il Vecchio Continente e quello africano.

Come se non bastasse, dai programmi del Ministero delle Infrastrutture – come dall'UE – l'intera tratta ferroviaria settentrionale della Sicilia (ME-PA-TP), è stata inserita nell'Atto di indirizzo concernente le infrastrutture che si sarebbero dovute realizzare nel 2009, indicandola come “priorità politica N.1” e quindi tra gli interventi per il rilancio delle ferrovie nonché per lo sviluppo del Mezzogiorno. Il tutto già introdotto nel quadro strategico nazionale 2007-2013, come tra l'altro si evince chiaramente nelle interrogazioni parlamenti presentate nel 2009 dei senatori Fleres, Ferrara, Alicata, D'Alì e Vicari, quest'ultima con 2 e più interpellanze.

Altra tangibile dimostrazione della validità delle consolidate decennali scelte strategiche e programmatiche e delle volontà politiche Comunitarie, Nazionali e delle FF.SS. relative alla realizzazione del doppio binario lungo la dorsale tirrenica siciliana è data dal Contratto di Programma 2007-2011, stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI SpA, deliberato favorevolmente anche dal CIPE nella seduta del 13 maggio del 2010, con la specifica scelta del completamento del raddoppio della PA-ME, quindi della tratta tra Patti e Castelbuono, per un valore di €3.950 milioni.

Tuttavia, non possiamo fare a meno di sottolineare che la scelta di dare la priorità alla costruzione del doppio binario della PA-CT, rispetto alla PA-ME con la contemporanea cancellazione del previsto raddoppio di 80 Km tra Patti e Castelbuono, possa considerarsi il risultato di una forzata e distorta politica programmatica portata avanti da diversi anni da più parti. Non a caso, da quasi un ventennio, si è registrato un continuo “stop and go” nella progettazione e nello stillicidio dei finanziamenti con più o meno strumentali pretesti “motivati” dalla “mancanza di fondi”, da “indisponibilità di cassa”, da “storni” di risorse e/o dal “rinvio” di triennio in triennio dei lavori appaltati o da appaltare relativi ai 32 Km di raddoppio della Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono. Tratta il cui completamento, salvo ulteriori intoppi, sarà concluso - grazie anche alle 10 accurate interrogazioni parlamentari presentate nel tempo dai senatori Ferrante, Fazio, Vicari, Lumia, Giambrone, (alcune delle quali a firma bipartisan) e all'on. Leoluca Orlando - dopo circa un quarto di secolo, cioè un lasso di tempo forse superiore a quello impiegato per completare la rete ad 'Alta Velocità, dal Nord Italia fino a Salerno,.

Oggi, tra l'altro, è comodo e facile sostenere che è stata data la priorità realizzativa alla direttrice PA-CT anche per i “flussi di traffico”, dopo che la principale e storica linea ferroviaria dorsale tirrenica PA-ME (ma anche la PA-TP), dopo decenni di ritardi, nonostante i ripetuti solleciti da parte dei due Comitati per il relativo raddoppio, è stata ridotta quasi a “ramo secco”. Una statistica, quella sui presunti maggiori “flussi di traffico” della PA-CT rispetto a quelli della PA-ME, maturata peraltro in questi ultimi anni, a seguito della chiusura prima e strozzatura ancora attuale dell'autostrada A/19 PA-CT, per il crollo del viadotto Imera. Un incremento di utenti determinato dalla conseguente e provvidenziale crescita delle corse e della messa sui binari di treni più moderni e veloci sulla PA-CT, per mitigare i disagi delle interruzioni dell'importantissima arteria autostradale.

In Sicilia, aggiungiamo, da molti anni si attende la ricostruzione di qualche campata del citato viadotto Imera lungo la A/19, mentre a Genova, in poco più di un anno, sono stati demoliti i resti del ponte Morandi – che sovrasta le case del capoluogo ligure – e sta per essere ultimato il viadotto progettato da Renzo Piano.

Ma, a quanto sopra esposto, va aggiunto e precisato che i fondi utilizzati per il doppio binario, realizzato per i due terzi dei 224 Km tra PA e ME (tranne il “buco nero” di Km 80 tra Patti e Castelbuono che si vorrebbe lasciare a binario unico), sarebbero da considerare quasi uno spreco di denaro pubblico. Con la interruzione intermedia (Patti-Castelbuono) a binario singolo, la PA-ME infatti, non sarà adeguatamente sfruttata rispetto alla sua potenziale previsione, con l'aggravante di eludere le primarie ed indifferibili esigenze di sicurezza e di tutela della pubblica incolumità per gli utenti e per il personale viaggiante delle FF. SS.

Forse, per realizzare il doppio binario nei rimanenti km 80 tra Patti e Castelbuono e nella tratta da Palermo a Trapani, si attende l'accentuarsi del degrado economico, sociale e culturale e l'ulteriore spopolamento dei comuni che ricadono lungo e in prossimità di tale tracciato? Oppure si è forse in attesa di un non auspicabile disastro ferroviario, come quello che si è registrato in Puglia il 12 luglio 2016, tra Bari e Barletta, che ha visto l'incredibile e tragica conta di ben 23 morti e oltre 50 feriti per il binario singolo?

La nostra non è una iniziativa di campanile e non vuole alimentare una guerra tra poveri. Non a caso, non esitiamo a giudicare positivamente l'inserimento nel “Piano per il Sud” di tutte le altre tratte ferroviarie da ammodernare nel centro-sud della Sicilia, compreso il realizzando raddoppio della Messina-Catania-Palermo oggi meritoriamente facente parte del Corridoio ferroviario transeuropeo Ten-T, Scandinavia-Mediterraneo.

Per quanto sopra esposto, cortesemente si chiede alle SS. LL.

un autorevole, sollecito intervento presso i Ministeri competenti, il Gruppo Ferrovie dello Stato, Rfi, Italferr e Trenitalia per fare in modo che le scelte programmatiche vengano adeguate ad un più armonico sviluppo dell'Isola per scongiurare che il Nord geografico della Sicilia diventi presto il Sud economico, culturale e sociale della medesima, e il sempre più profondo Sud d'Europa. E' pertanto auspicabile che il Piano per il Sud - utilizzando inoltre le prevedibili risorse finanziarie che l'UE e il Governo dovrebbero destinare alle infrastrutture per il rilancio dell'economia nazionale e superare questo grave momento di crisi – contenga anche:

1 a) il finanziamento immediato dei circa 80 Km di doppio binario della tratta Patti-Castelbuono (sui 224 Km della litoranea PA-ME, quasi interamente raddoppiati ed in esercizio), magari utilizzando i fondi previsti dal Piano per il Sud per l'ammodernamento del binario singolo;

2 b) la realizzazione del doppio binario della PA-TP, utilizzando inoltre, anche in questo caso, le risorse finanziarie che sarebbero previste per il binario singolo nel Piano per il Sud, da destinare invece ad uno o più lotti a doppio binario della stessa tratta.

Confidando nella condivisione da parte delle SS. LL. delle motivazioni sopra elencate e dei suggerimenti indicati e, ringraziando anticipatamente per un Loro auspicabile, autorevole e sollecito interessamento in merito alle nostre costruttive proposte, ci è gradito porgere

Cordiali Saluti

Il Presidente del Comitato Pendolari Sicilia – Patto Pendolari Italiani
Comitato Italiano Utenti Ferrovie Regionali
(Giacomo Fazio)

Il Presidente e portavoce del Comitato Cittadino Cefalù- Quale ferrovia
(Vincenzo Cesare)