



**INFRASTRUTTURE**

**Sicilia, mobilità colabrodo: 20 miliardi per arrivare a una svolta**

Marco Alfieri — a pag. 14

**Marco Alfieri**

**P**oco prima di arrivare a Villa San Giovanni, dove ci si imbarca per la Sicilia, tra le case e la collina sbucca una enorme scatola di cemento. È una galleria lunga poco più di un chilometro costruita per deviare la ferrovia e fare spazio ad uno dei piloni che avrebbero dovuto (o dovrebbero) sorreggere il Ponte sullo Stretto, lato calabrese. La galleria, detta variante di Cannitello, è pronta dal 2012, è costata 26 milioni e da oltre un decennio attende di capire quale sarà il proprio destino.

Non ci sarebbe nulla di nuovo in questa ennesima opera incompiuta se non fosse che da qualche mese il governo Meloni-Salvini è tornato a suonare la fanfara del Ponte, riattivandone l'iter.

Su questa grande opera opinione pubblica, lobby e gruppi di potere si dividono da decenni. «Si tratta di una infrastruttura strategica che darebbe impulso all'economia del Meridione, un vincolo esterno virtuoso capace di accelerare anche le opere di secondo livello», dicono i favorevoli. «No, la sua tenuta sarebbe a rischio per fenomeni geo-tettonici, sismici e ventosi. E poi perché costruirlo se poi si arriva sull'isola e la mobilità è un colabrodo?», ribattono i contrari. Insomma, una polarizzazione difficile da conciliare.

Quello su cui tutti concordano, invece, è la fatiscenza cronica delle infrastrutture siciliane. Qualche mese fa la Cna Fita siciliana ha scritto una lettera di fuoco al governatore Renato Schifani. «La condizione delle infrastrutture legate alla viabilità – spiega il responsabile regionale, Giorgio Stracquadanio – è tra le peggiori d'Europa. Gli oltre 20.000 km di rete stradale sono lontani anni luce dall'essere accettabili. I 600 chilometri di autostrada sono in "cura" permanente mentre lo sviluppo delle aree portuali, che significa mobilità delle merci, è fermo al palo». Basta arrivare al porto

# Sicilia, mobilità colabrodo: 20 miliardi per la svolta

di Messina e imboccare una delle due autostrade che si diramano dagli svincoli cittadini, verso Palermo (A20) e verso Catania (A18), per entrare in un dedalo di cavalcavia, viadotti e strade in perenne manutenzione, sensi unici alternati, asfalto in stile gruviera e restringimenti di carreggiata, non di rado oggetto di inchieste giudiziarie da parte delle procure siciliane.

In Sicilia le strade statali e le autostrade A19 (Palermo-Catania) e A29 (Palermo-Mazara del Vallo) sono gestite dall'Anas, le autostrade A18 e A20 dal Cas (Consorzio Autostrade Siciliane). Se poi scendiamo al livello delle provinciali, in gran parte sono ancora le vecchie "trazzere" borboniche asfaltate alla meglio nel corso del Novecento.

Passando alle ferrovie, la situazione non migliora molto. Il primo dato macroscopico è che in Sicilia non esistono linee ad alta velocità, quasi il 42% della rete comprende linee non elettrificate, con treni a gasolio che attraversano l'isola, e su 1.369 chilometri totali, ben 1.166 sono linee a binario semplice, con conseguenti ritardi nel servizio e una necessaria diminuzione delle corse programmate.

La distanza Catania-Palermo può essere coperta solo da un "Regionale Veloce" che impiega dalle 3 alle 4 ore per i viaggiatori con 1 o 2 cambi (anche in autobus). Se poi da Ragusa volessimo raggiungere Trapani in treno servirebbero ben 14 ore e 5 cambi passando per le stazioni di Caltanissetta Xirbi, Termini Imerese, Campofelice, Palermo Centrale e Piraineto.

«I siciliani – ricorda Giosuè Malaponti, presidente del Comitato pendolari – aspettano ancora di vedere realizzate le opere del primo accordo di programma quadro tra Regione siciliana (Totò Cuffaro presidente) e Ministero dei Trasporti (Pietro Lunardi ministro), correva l'anno 2001». A quel tempo si parlava di rivoluzione e "cura del ferro" con investimenti miliardari. «Quasi

**Infrastrutture.** Strade in perenne manutenzione e ferrovie antiquate: l'isola sconta una malagestio ultradecennale. In attesa del Ponte sullo Stretto

tutto è rimasto lettera morta», allarga le braccia Malaponti.

Se questa è la fotografia passata e presente, «una infrastrutturazione viaria e ferroviaria efficiente è una scommessa che il governo Schifani non può perdere», ripete l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Alessandro Aricò. Sarà la volta buona?

Il sistema imprenditoriale siculo elenca 14 opere prioritarie (vedi infografica a lato) per colmare almeno in parte il gap con il resto del paese. «Bisogna correre», ammette Ivo Blandina, vicepresidente di Sicindustria con delega alle infrastrutture e presidente nazionale di Uniontrasporti. «I Fondi del Pnrr (2,7 miliardi per infrastrutture ferroviarie, porti e Zes siciliani, ndr) sono una bella prospettiva ma abbiamo davanti l'esperienza deludente nella gestione dei fondi europei. Con quali strumenti di programmazione, attuazione e affidamento pensiamo di realizzare investimenti di miliardi nell'orizzonte temporale imposto dal Pnrr?».

L'incapacità di fare **progettazione** e di introdurre strumenti efficaci di pianificazione è una delle malattie endemiche della Pa siciliana. «Bisogna accelerare i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali, che spesso raggiungono i 15 anni», conferma Dionisio Giordano, segretario generale della Fit Cisl Sicilia. I fondi ci sono, forse mai come oggi. «Ben 20 miliardi di copertura economica per le infrastrutture ferroviarie, viarie e portuali tra Fondo di Sviluppo e Coesione, Pnrr, Contratti di programma di Anas e RFI con il Ministero delle infrastrutture e Regione, Decreto porti, Pon infrastrutture e reti», calcola Giordano. Anche se in Sicilia i soldi per le opere pubbliche non sono mai mancati. «Il vero problema è l'effettiva realizzazione delle infrastrutture», conclude Malaponti. «In tempi ragionevoli e senza spreco di denaro».

**Servono 3-4 ore per spostarsi in treno da Palermo a Catania, quattordici da Ragusa a Trapani**



## Le infrastrutture necessarie

Le 14 opere strategiche per il rilancio del territorio isolano secondo il sistema imprenditoriale



### LE OPERE IN DETTAGLIO

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1</b> <b>Intervalliva «Tirrenico Ionica»</b></p> <p><b>2</b> <b>Nuovo collegamento Palermo Catania (AV/AC)</b></p> <p><b>3</b> <b>Itinerario Palermo - Agrigento (SS 121 SS 189)</b><br/>Ammodernamento a quattro corsie<br/>Tratta <b>Palermo innesto con la SS 189</b> (Lercara Friddi)</p> <p><b>4</b> <b>Linea Messina Catania:</b><br/>raddoppio Giampileri Fiumefreddo</p> <p><b>5</b> <b>Realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina</b></p> <p><b>6</b> <b>Completamento raddoppio Palermo - Messina</b></p> <p><b>7</b> <b>Collegamento viario Ragusa - Catania SS514 - SS194</b></p> | <p><b>8</b> <b>Velocizzazione Catania - Siracusa</b></p> <p><b>9</b> <b>Completamento Autostrada Siracusa - Gela (A18)</b></p> <p><b>10</b> <b>Infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo alla grande viabilità</b></p> <p><b>11</b> <b>By pass e collegamento del porto di Augusta</b></p> <p><b>12</b> <b>Realizzazione Interporto Termini Imerese</b></p> <p><b>13</b> <b>Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Trapani Birgi</b></p> <p><b>14</b> <b>Sviluppo del cargo aereo nell'Aeroporto Pio la Torre di Comiso</b></p> |
|---|---|

Fonte: Unioncamere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



045688