

MILANO La Freccia della Laguna che salta il binario, l'unico binario tra Palermo e Messina, all'inizio appena del suo viaggio verso Venezia, scopre i guai secolari della Sicilia, delle nostre ferrovie, delle infrastrutture in genere, per le quali è nato un ministero con un ministro dal piglio efficientista che sempre promette tunnel, doppie corsie, alta velocità, ponti giganteschi. Il ponte tra la Sicilia e la Calabria, il più mirabolante tra i progetti del ministro Lunardi, ingegnere, sembra adesso una beffa di fronte al binario unico, ai treni che deragliano, alla velocità commerciale delle fs isolate stimata in ventiquattro chilometri all'ora. Ma il ponte si farà, assicura ancora il ministro sul luogo del "delitto", rispondendo alle obiezioni di molti e persino dell'arcivescovo di Palermo, Giovanni Marra, che l'aveva preceduto: «Non si può fare il ponte sullo stretto lasciando la ferrovia come una monorotaia». Parole dure dell'arcivescovo, ma nessuna sorpresa: «Bisogna disegnare un progetto che non duri cinquant'anni come la Cassa del Mezzogiorno. Il ponte lo vedo valido nella prospettiva che le autostrade e le ferrovie di Calabria e Sicilia concorrono insieme a realizzare sviluppo e sicurezza». Non è neppure questione se fare o non fare il ponte, è questione di priorità: il ponte potrebbe ingoiare tutti i soldi, senza lasciarne per il buon funzionamento delle cose normali, senza le quali non si capisce che senso avrebbe il ponte stesso. Ma Lunardi promette, assicura, garantisce: su un tratto di settanta chilometri è già avvenuto il raddoppio, per altri sessanta si sta lavorando, per altri ottanta siamo in fase di avanzata progettazione (avvertendo che è allo studio una linea ferroviaria ad alta capacità Palermo-Catania-Messina). Toccata conclusiva per la propaganda: «Il governo ha varato un piano di ristruttu-

“ Il governo promette grandi opere Ma le piccole? Miccichè accusa i Verdi: se non era per loro, il raddoppio di Messina era già fatto ”



Pecoraro Scanio: ci chieda scusa per le sue bugie E monsignor Marra incalza: grandi progetti per finire in una monorotaia?

Il vescovo attacca il governo: altro che Ponte...

Ma la destra se la prende con gli ambientalisti: la colpa è di chi ferma i progetti



Una carrozza rimasta di traverso sui binari dopo l'incidente

zione e in un anno ha dimostrato, con risultati pratici, la propria attenzione». Se i risultati pratici sono otto morti, l'attenzione di Lunardi sarebbe solo una minaccia.

Altra attenzione reclamava l'arcivescovo: «A Messina sono ancora da rifare le baracche del terremoto del 1908... Bisogna avere il coraggio di programmare tutto e fare tutto naturalmente con il tempo che ci vuole, ma non mezzo secolo... strutture elementari non sono state realizzate. Sono pesi che gravano su chi ha avuto la responsabilità politica della Sicilia e del Mezzogiorno. Non possiamo più tollerare, accettare questa realtà, non è più il tempo di polemiche, guardiamo a tutto quello che è necessario per lo sviluppo del Sud».

La realtà è che il novanta per cento della rete ferroviaria in Sicilia (millecinquecento chilometri) è ancora a binario unico, solo a metà è elettrificata, i materiali sono obsoleti, la lentezza esasperante. Quasi la paralisi, appena at-

traversato il ponte del futuro. Ma i colpevoli? Gianfranco Miccichè, vicesegretario dell'economia e numero uno di Forza Italia, li aveva subito trovati: i verdi. «Se non era per i verdi - aveva denunciato - il raddoppio della Palermo - Messina sarebbe pronto da dieci anni». Il sottosegretario esclude evidentemente problemi di compatibilità ambientale e risolve così la faccenda. Gli hanno risposto in molti. Pecoraro Scanio lo ha invitato a presentare le proprie scuse: «Indecente accusare i verdi di aver bloccato i lavori ferroviari. Chi ha speculato sul lutto è proprio lui perché non ha trovato di meglio che dire bugie su di noi. Tutti sanno che da sempre i verdi sono per maggiori investimenti, prioritari, e proprio con i verdi al governo nel 2000 fu approvato il raddoppio di quel tratto...». Anna Donati, senatrice dei verdi, a lungo nel consiglio di amministrazione delle ferrovie, ha ricordato: «I verdi e gli ambientalisti hanno sempre sostenuto la necessità del raddoppio della ferrovia e

presentato proposte di investimento per questi interventi. Nel caso specifico credo che Miccichè si riferisca a un progetto fortemente criticato da tutte le associazioni, Legambiente, Wwf, Italia Nostra, perché prevedeva il passaggio in una zona di alto pregio paesaggistico, tutelata dalla Legge Galasso. Ho portato il problema all'attenzione delle ferrovie per cercare di trovare qualcosa a minor impatto: ci siamo riusciti e il progetto era stato approvato nel 2000. Temo invece che Miccichè sollevi questo polverone sapendo di avere torto: il piano di investimenti da 4,3 miliardi di euro che il governo ha proposto per il 2002 come fondi veri e spendibili, approvato nei giorni scorsi dal Parlamento, prevede che di queste risorse la metà sia destinata all'alta velocità e in particolare alla Torino-Milano. Con l'altra metà, si deve fare la manutenzione ordinaria e straordinaria, gli investimenti sui nodi e il potenziamento e il raddoppio delle linee ordinarie: troppo pochi».

Quanto al Ponte di Messina come possibile volano (così lo ha presentato il sottosegretario Lupi) per le infrastrutture a terra, Donati ha tagliato corto: «È ipocrita dirlo, tenuto conto che dopo aver investito 5 miliardi di euro, non ci saranno più risorse per lavori che ne richiedono quasi due e mezzo».

Governo inadeguato, ha semplicemente concluso Renzo Lusetti, segretario della commissione trasporti della camera: «Opere ciclopiche ed illusorie come il ponte sullo Stretto di Messina servono solo a gettare fumo negli occhi agli italiani, mentre il governo non è capace di predisporre un piano di ammodernamento delle infrastrutture».

La Messina - Palermo tra le grandi opere c'è, peccato che l'abbiano messa in coda. Il binario può attendere.

o.p.

l'intervista

Pietro Folena

Ds

Mariagrazia Gerina

ROMA Il giorno dopo l'incidente che ha portato alla morte di otto persone sul binario unico che unisce Palermo a Messina, è il giorno delle polemiche. Il governo che batte la gran cassa delle «Grandi opere», si trova «nudo» davanti al raddoppio di un binario ferroviario. I verdi chiedono risposte al ministro Lunardi sui ritardi dei lavori per il raddoppio. Il ministro invita a non strumentalizzare. Ma poche ore dopo la notizia, il viceministro dell'Economia, Miccichè, ha già risposto sui giornali, chiamando in causa i verdi insieme alla «demagogia ambientalista» dei governi di centro sinistra.

Pietro Folena, cosa sta succedendo?

Intanto di fronte a una tragedia di queste proporzioni, la cui dinamica deve essere ancora accertata, bisogna evitare ogni atteggiamento strumentale. Prima, il rispetto per i morti, i feriti, le persone che hanno subito questa tragedia su una linea obsoleta, in una zona dove il treno è poco conveniente, l'ultimo anello della mobilità. Detto questo, i verdi hanno sollevato un problema che non è una strumentalizzazione ma una constatazione di priorità che il governo ha scelto. Tra queste sicuramente non c'è la ferrovia e tra le priorità ferroviarie sicuramente non c'è il mezzogiorno, né tanto meno le linee fuori dal sistema dell'alta velocità. Per queste ragioni ho trovato

«È indecente che un rappresentante del governo non trovi niente di meglio che accusare di fondamentalismo ambientalista il centrosinistra»

«Adesso bisogna invertire l'ordine delle priorità»

veramente indecente l'intervista di Gianfranco Miccichè. È indecente che un rappresentante del governo, che dovrebbe accorrere a portare la vicinanza delle istituzioni a chi è stato colpito dalla tragedia non trovi di meglio che rilanciare un'intervista sul principale quotidiano italiano per accusare i governi di centrosinistra di fondamentalismo ambientalista.

Le sembrano senza fondamento quelle accuse?

Mi sembrano ridicole. Se qualche appunto bisogna fare ai governi di centrosinistra è che in anni in cui

pure non c'erano risorse economiche per risanare il paese forse non abbiamo puntato a sufficienza su soluzioni alternative rispetto alle autostrade e al traffico su gomma. Il problema non è stato un eccesso ma se mai un difetto di attenzione a uno sviluppo sostenibile. Mi sembra una polemica fuori luogo che depista. Io non dirò mai che la tragedia di ieri è colpa del governo Berlusconi, è una sciocchezza perché il problema del binario unico c'era anche prima. Ma sul terreno delle opere pubbliche è stata fatta una chiara operazione politica. Questo governo ha fatto

una scelta nordista. Il grosso dei lavori della legge obiettivo è concentrato al Nord e gli interventi sono stati concepiti secondo una doppia velocità. La tangenziale di Mestre intasata ogni giorno è al primo posto, il fatto che per andare da Palermo a Messina nel 2002 ci vogliono quattro ore di treno più o meno come nel 1927 non è una priorità. E poi ha scelto di non puntare affatto su una mobilità sostenibile.

Se Miccichè sposta il tiro, le parole del vescovo di Messina, monsignor Marra, «Non si può fare il Ponte sullo Stretto

lasciando la ferrovia con una monorotaia», non lasciano molto scampo al governo.

Questo governo ha fatto la scelta di dire "il ponte subito" e non ha fatto alcunché per modernizzare reti ferroviarie e di mobilità che rispondano alle esigenze dei cittadini. L'unica opera che viene proposta per il Mezzogiorno dal governo è il ponte sullo stretto di Messina. Questo è un tema che ha acceso discussioni anche a sinistra. Ma c'è una questione di priorità. La vera priorità oggi sono le reti stradali e ferroviarie del mezzogiorno e il ponte sullo stretto viene solo

dopo. Non si può dire che le due cose si possono fare insieme perché questa è un'opera che durerà tutte le risorse disponibili.

Il problema delle ferrovie siciliane non è nato con questo governo. Cosa è stato fatto negli anni del centro sinistra?

Quei lavori sul secondo binario di cui parla oggi Lunardi sono stati avviati proprio negli anni del governo di centro-sinistra. Non dimentichiamoci che dieci anni fa su quel tratto di ferrovia la mafia locale aveva messo le mani. Tutto il sistema delle opere pubbliche è stato per an-

ni bloccato sotto il controllo della criminalità organizzata. Negli anni del centrosinistra, invece, con risorse veramente limitate, furono avviati alcuni lavori. Compreso quello del raddoppio su quel tratto.

Eppure, nel 2002 quel tratto è ancora a un solo binario...

Certo, è così. È una situazione grave e credo che occorra fare una riflessione anche critica.

Quale risposta crede che dovrebbe venire ora, dopo questo incidente?

Ci vuole subito una discussione in parlamento. Bisogna che si diano indicazioni per invertire l'ordine delle priorità imposto dalla legge-obiettivo di Lunardi. Occorre mettere in testa le infrastrutture ferroviarie, partendo non dall'alta velocità - che pure dovrà andare avanti - ma proprio da Rovetta. Quante Rovetta ci sono in Sicilia e nel Mezzogiorno.

Hanno spacciato solo sogni

Mario Centorrino

MESSINA È un treno povero la "Freccia della laguna" che parte da Palermo con destinazione Venezia. Come quello dell'immediata dopoguerra descritto da Vittorini. E che l'altro ieri pomeriggio è deragliato a pochi minuti di distanza da Messina. I due vagoni letto che abitualmente fanno parte del convoglio per regalargli dignità, hanno perso da tempo il loro colore originale e all'interno odorano di muffa. Poi tante cucette claustrofobiche e una preistorica vettura per i viaggiatori locali che vi si accalcano in microcompartimenti, ginocchia contro ginocchia, non potendo accedere nei treni notte come ora le cucette sono eufemisticamente defini-

te. C'è una folla che si accalca alla sua partenza: parenti che salutano soldatini di leva, volti contadini ad accompagnare i nuovi emigranti, extracomunitari con enormi carichi che traslocano, coscienti di essere sbarcati in una terra dimenticata. E ancora, comitive di adolescenti che assaporano il gusto del primo viaggio senza neppure desiderare l'alternativa dell'aereo.

Da Palermo a Messina (duecento chilometri all'incirca) la Freccia impiegherà normalmente quattro ore. Normalmente, è il caso di sottolineare, perché i guasti lungo la linea o le avarie sono cronaca quotidiana. Sotto silenzio, da tanti anni. Carrozze vecchie viaggiano su un armamento obsoleto costituito in gran parte da un solo binario. Grandi lavori, sbandierati con effetto annun-

ziano, per un raddoppio che forse

non si realizzerà mai: il completamento di una tratta, 12 Km, è previsto nel 2007; un altro lotto, 5 km, dovrà attendere il 2008.

Non speculiamo su questo incidente, dice il ministro Lunardi. Anzi, cancelliamolo il più rapidamente possibile dalla memoria, pensano altri, come eravamo riuniti a fare in Sicilia con la pen-

ria di acqua e la presenza della mafia. Poi, l'imprevisto, sotto forma di siccità e di messaggi ambigui che vengono dalle carceri. E ora questi morti di Messina a rendere grottesca la pubblicità delle Ferrovie dello Stato. Nella quale si promettono, per la Sicilia, ma solo a partire dal 2003, treni pendolari modernissimi, esponendone in piazza il prototipo, come nei paesi in via di sviluppo. E l'attraversamento dello Stretto con navi confortevolissime marchiate "Viablu". Gli stessi ferry-boat di ora dove il marchio citato sostit-

uirà, dopo apposita riverniciatura, quello attuale di Ferrovie dello Stato. Giudicato, da qualche esperto di relazioni pubbliche, ormai di scarso richiamo.

La Sicilia, terra dimenticata, con rappresentanti politici in parlamento, tutti di centrodestra (bisogna risalire al '29 - lista unica di deputati designati dal gran con-

siglio del fascismo - per trovare un esempio analogo). Eletti spacciando un sogno: che l'alta velocità non si sarebbe fermata a Eboli e che gli investimenti nelle reti ferroviarie dell'isola, si sarebbero rapidamente sbloccati anche senza la definizione dell'alternativa -ponte. Un sogno presto sopraffatto dal permanere di una realtà: il treno, in Sicilia, è trasporto da straccioni, senza sicurezza, pulizia, climatizzazione, toilettes praticabili.

Del resto, il protagonista della pubblicità di Trenitalia per lo stretto ("un bagno di folla, onorevole") oltre a usare Viablu viaggia naturalmente in Sicilia solo con l'auto blu.