Primo Piano

La (quasi) alta velocità in Sicilia 11 miliardi per recuperare il gap «Un nuovo passo sulle ferrovie»

Taormina. Via ai lavori di raddoppio di un lotto della Giampilieri-Fiumefreddo: a lavori conclusi da Catania a Messina in 45 minuti. Salvini: «Il mio mestiere è sbloccare cantieri. E ora il Ponte»

Nostro inviato

TAORMINA. La misura delle cose, in una giornata dai numeri a nove cifre, la dà una cifra più piccola. Cento milioni. Di euro naturalmente. Ovvero la 110^a parte degli 11 miliardi per fare la (quasi) alta velocità ferroviaria sull'asse Palermo-Messina-Catania; ovvero l'un per cento dei soldi ipotizzati per il Ponte («Pari a un anno di reddito di cittadinanza, ma l'opera resta per sempre», ghigna Matteo Salvini); ovvero un terzo di quanto è costata finora l'opera sullo Stretto senza nemmeno farla. Cento milioni. Sono i soldi che, secondo il sindaco-galantuomo Mauro Bolognari, Taormina perde ogni anno per il ritardo con cui i turisti, atterrati a Fontanarossa, arrivano a destinazione in un hotel del centro della Perla. Ad esempio, una coppia in arrivo da Berlino «impiega meno di tre ore per arrivare a Catania», ma poi, «cambiando almeno tre mezzi diversi di trasporto», anche «cinque ore, se qualcosa non funziona» per entrare nel cuore della Perla. E così nel Pil della Grande Bellezza (visite e cultura, ma anche ristoranti e shopping), moltiplicando i ritardi per i due milioni di presenze l'anno, la perdita di tempo diventa perdita di soldi.

Ed è forse questo il senso più profondo della «giornata storica» di cui qui parla-no un po' tutti. Intruppati nel cantiere di Trappitello, con caschetti diversi a seconda della categoria (c'è anche l'immarcescibile Dario Lo Bosco, elegantissimo in abito nero, ex presidente Rfi assolto nel processo per tangenti a Palermo), per festeggiare l'avvio dei lavori sulla tratta ferroviaria Taormina-Fiumefreddo. È uno dei 10 lotti (9 finanziati, di cui 5 in esecuzione e gli altri 4 in «fase avanzata di gara, con l'obiettivo di consegnare i lavori entro la fine dell'anno», assicura il commissario governativo Filippo Palazzo) del raddoppio Palermo-Messina-Catania. Che non significa l'alta velocità come c'è al Nord e come si pensa di portare fino a Reggio Calabria.

A19, IL CANTIERE-LUMACA

Più operai sulla Palermo-Catania dopo la "linea dura" di Schifani «In arrivo anche un commissario»

Più operai nei cantieri sull'autostrada A19 Palermo-Catania. Da qualche giorni è aumentato il numero di lavoratori lungo l'autostrada, che nei giorni è stata al centro di polemiche. Renato Schifani ha chiesto «con garbo istituzionale una figura commissariale per l'autostrada A19». «Ritengo che un commissario -



aveva detto il governatore i - senza necessità di poteri "modello Genova" perché si tratta di opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia la figura che possa meglio vigilare sul rispetto dei tempi e sull'andamento dei lavori». E a stretto giro di posta Matteo Salvini, due giorn, i fa ha diramato una nota sul sito del Mit nella quale si dice «impegnato per accelerare i cantieri anche in Sicilia. Per questo in accordo con Regione e Anas, si sta ragionando sulla nomina di un commissario ad hoc per la A19». Sul miglioramento della rete viaria siciliana «abbiamo ingaggiato un confronto forte, ma corretto, con Anas che in merito all'autostrada Palermo-Catania ha cambiato il suo modo di porsi», ha spiegato Schifani, ricordando che «a giugno sarà formato un Accordo di programma con lo stanziamento di un miliardo di euro" per l'autostrada. Per i lavori «ci sarà un unico contraente che avrà la responsabilità anche dei tempi».

Certo, è un passo avanti rispetto ai tempi di percorrenza attuali (la linea Messina-Catania è più lenta oggi rispetto al 1867), ma non è quello che c'è nel resto d'Italia. «Perché l'alta velocità presuppone un percorso da punto a punto, senza troppe fermate intermedie. Mentre in Sicilia c'è bisogno di collegamenti più capillari, anche nelle zone interne», replica ai cronisti poco convinti l'amministratore delegato del gruppo Fs italiane, Luigi Ferraris. Del resto, ricorda «fra Roma e Firenze si viaggia massimo a 250 chilometri orari, i 300 sono solo in alcune tratte». E dunque accontentiamoci di una scelta

che magari dipende da logiche di mercato: conviene spendere il triplo rispetto a un progetto che adesso prevede di portare la velocità media a 200 all'ora? Da Messina a Catania, dall'attivazione, prevista nel 2030, della tratta Giampilieri-Fiumefreddo (2,2 miliardi per 43 chilometri di un nuo-

vo doppio binario, di cui circa 37 in sotterranea e in variante rispetto all'attuale linea, con una stima di 7mila posti di lavoro fino al 2029), ci vorrà mezz'ora in meno: da un'ora e 15 minuti a 45 minuti. Stesso discorso, in prospettiva, per la Palermo-Catania: da tre a due ore (oggi, col cantiere e la necessità di un tratto in autobus, siamo a quota quattro ore).

«L'importanza dell'intervento - osserva Ferraris - va ben oltre, perché questo cantiere fa parte del progetto di potenziamento dell'intero itinerario Palermo-Catania-Messina, un investimento di oltre 11 miliardi di euro per una linea destinata a diventare la principale arteria ferroviaria della Sicilia, fondamentale per la mobilità e per una migliore connessione delle zone interne». Protagonista del cantiere è WeBuild, la società del miracolo Genova, ma anche l'erede della Salini-Impregilo capofila di Eurolink, general contractor del Ponte. «Vedo oggi in questo cantiere tanti giovani e volti

A destra il cantiere (e i lavorratori) della tratta Taormina-Fiumefreddo, inaugurato ieri a Trappitello; sotto il ministro Matteo Salvini e il governatore Renato Schifani





Salini, ad di WeBuild - nei nostri cantieri del Nord Italia come il Terzo Valico e il Brennero, siciliani e calabresi che hanno finalmente un lavoro nella loro terra. Abbiamo previsto proprio in Sicilia una fabbrica dei conci modernissima automatizzata, un esempio nel mondo, e con il gruppo Fs intendiamo creare uno stabilimento per il riutilizzo delle frese a cui possiamo dedicare competenze tecnologiche uniche al mondo».

Ma il più raggiante è il ministro Salvini. «Io faccio il mestiere di quello che sblocca, che accelera, progetta, che finanzia», si autodefinisce così. Spiegando che «sono opere, vere soldi veri. A lavori ultimati si viaggerà più veloci e in sicurezza tra Palemo, Catania e Messina. Sono 11 miliardi sula rete ferroviaria, più veloce e sicura; sono altri miliardi sulla rete autostradale, sulla A19, per riavviare i cantieri fermi da troppo tempo. Stiamo investendo su dighe, porti ed aeroporti siciliani». Ma, gira e rigira, il diche ho già incontrato - racconta Pietro scorso va a finire sempre lì. «È chiaro che se investi su treni più veloci e moderni in Sicilia e in Calabria, occorre che la Sicilia dopo decenni di chiacchiere - scandisce il ministro delle Infrastrutture sia finalmente unita al resto d'Italia e d'Europa con un ponte che sarà un gioiello di risparmio ambientale, di tempo, di ingegneria italiana nel mondo». In perfetta sintonia il governatore Renato Schifani: Ereditiamo una situazione pesante, dovuta a una storia che ha visto la Sicilia come una terra quasi abbandonata in tema di collegamenti. Ma oggi abbiamo un alleato importante: non credo che la nostra Isola abbia mai avuto al fianco un ministro come Matteo, attento quotidianamente ai problemi dei siciliani». Un ministro pronto a giurare che il Ponte si farà, con cantiere al via «entro l'estate 2024». Del resto, scandirà Salvini a Palermo, «è un diritto naturale del popolo siciliano. Dire non facciamolo perché c'è la mafia significa la resa economica e sociale».

Twitter: @MarioBarresi

IL CONVEGNO A PALERMO ORGANIZZATO DA ANNALISA TARDINO

Salvini: «Il Ponte sarà un acceleratore di sviluppo, ma i siciliani non mi lascino solo»

«Ora anche i traghettatori dello Stretto lo vogliono: farà crescere il Pil dell'Isola di 4 miliardi l'anno». Martedì in Cdm il Codice appalti

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Il Ponte non è più un problema di Sicilia e Calabria, ma è un problema del mondo. In una sala stracolma di sindaci e imprenditori al convegno sul Ponte organizzato dall'eurodeputata e commissaria siciliana della Lega, Annalisa Tardino, il ministro Matteo Salvini ha ascoltato i tecnici che hanno dimostrato come la nuova "Via della Seta" ferroviaria che la Cina ha già costruito fino in Turchia e che sta proseguendo in A-

frica, deve passare dalla Sicilia e ha bisogno del Ponte. Enzo Siviero, rifacendosi al cavidotto sottomarino fra Mazara e Tunisia, ha anche ripreso, su questa rotta, le due idee del tunnel sotto lo Stretto di Sicilia e di un ponte sostenuto da isole galleggianti. Salvini ha tirato le somme: «Il Ponte è un acceleratore perchè

dà senso agli 11 miliardi spesi per velocizzare la Palermo-Catania-Messina e altrettanti per la Salerno-Reggio Calabria: abbatte



il muro che oggi c'è fra queste due opere e stende una scala mobile. I traghettatori dello Stretto - ha aggiunto - sono diventati i principali sostenitori dell'opera, oggi ho incontrato Franza: hanno compreso che sarà un'attrazione mondiale capace di generare molto più business rispetto al semplice imbarco di una Panda per 40 euro. Sarà un volano turistico, costerà meno di un anno di Reddito di cittadinanza, farà

aumentare il Pil della Sicilia di 4 miliardi l'anno facendo recuperare la spesa in 3 anni e stiamo studiando anche il pedaggio: costerà meno della metà di un passaggio odierno». Ma, rivolto ai siciliani, ha detto: «Non sarà un percorso facile, il fronte del no è forte, non lasciatemi solo, fate sentire ogni giorno i vostri sì».

Il governatore Renato Schifani ha condiviso l'impostazione del decreto Ponte e si è soffermato anche sulle infrastrutture interne all'Isola. Vincenzo Macello, vice D.g. network Infrastrutture di Rfi, ha descritto investimenti per 21 miliardi, molti nella parte Sud della Sicilia su cui si batte Tardino in Ue. Raffaele Celia, responsabile struttura territoriale Sicilia di Anas, ha riferito degli interventi in corso e in progettazione per 12 miliardi. Quindi Salvini sul Ponte ha confermato l'inizio dei cantieri nell'estate 2024, ha spiegato che per la società Stretto di Messina ha tolto il tetto di 240 mila euro ai compensi del Cda «perchè un bravo manager non lascia il suo posto per venire a fare l'opera più avveniristica al mondo per quella cifra» e ha incassato il sostegno all'opera della commissaria Ue ai Trasporti, Adina-Ioana Vălean. Tardino ha sottolineato che grazie al suo impegno e a quello della Lega in Ue «il Ponte non è più una linea tratteggiata sulla mappa, ma è un'o-pera definitiva nel corridoio Ten-T. E stiamo inserendo la viabilità e le ferrovie del Sud della Sicilia che erano state escluse».

Infine, Salvini ha fatto un annuncio a sorpresa: «Martedì porterò in Cdm il nuovo Codice degli appalti», perchè «se in Italia per fare le cose normali ci vuole un commissario - e quando sono arrivato al ministero ho trovato 117 opere commissariate - vuol dire che le cose non funzionano e per questo ci vuole il nuovo Codice. E martedì spero di portare anche il decreto Siccità».