

FRECCIA ROTTA un anno dopo

La protesta. Il 19 gennaio dello scorso anno la «marcia» contro i disagi del collegamento: per capire se qualcosa è cambiato, abbiamo ripetuto il percorso

La situazione. Lunghe attese e stazioni semi-deserte. Poi «salta» la corsa da Agrigento e all'arrivo a Palermo il ritardo supera i 60 minuti

Viaggio da Catania a Palermo «odissea» lunga più di sei ore

Nessun altro viaggiatore sulla tratta. E un treno cancellato dilata i tempi



ORAZIO VECCHIO

CATANIA-PALERMO. «Da dove vuoi partire?». Catania. «Dove vuoi arrivare?». Palermo. «Quando vuoi partire?». Un giorno ferialo di metà gennaio, un anno dopo l'iniziativa di protesta e protesta felicemente battezzata "Freccia rotta", che accesse i riflettori sull'arretratezza del collegamento ferroviario tra le due maggiori città della Sicilia. Sì, a distanza di dodici mesi vogliamo ripetere lo stesso viaggio. Ma stavolta in anonimato, per capire se quella marcia di politici, sindaci e amministratori abbia avuto qualche esito. Il nostro percorso comincia dal sito delle Ferrovie dello Stato e rispondiamo alle domande del sistema Internet per verificare se quel collegamento sia stato mantenuto e se abbiamo alternative convenienti. Seconda ipotesi scartata, perché la soluzione precedente, via Messina, dura 50 minuti in più e costa quasi il doppio. Scegliamo allora di partire alle 9.23 da Catania. Come un anno fa. Come chiunque avesse un appuntamento di lavoro o un impegno personale dall'altro lato dell'Isola. Come un viaggiatore che preferisse il binario alla strada.

Qualche minuto dopo le 9 di un giorno ferialo di metà gennaio, entriamo in stazione. Molta gente arriva, poca quella in partenza. Alla biglietteria diciamo di dovere andare a Palermo con il treno delle 9.23. L'addetto ci guarda un po' stranito, comprensibilmente. «C'è un cambio, vero?». «No, ne deve fare due». D'altronde, era scritto sul sito ed è stampato anche sul biglietto. «Sono 12 euro e cinque centesimi». Abbiamo il tempo per andare in edicola e comprare un quotidiano: è un viaggio lungo e bisogna attrezzarsi. Per il resto, ci siamo premuniti: libro e riviste, panino e bevande sono già nello zaino. Al binario due ci attende il treno 8661 con destinazione Caltanissetta centrale: dovremo scendere

alla fermata precedente, Caltanissetta Xirbi, per il primo cambio. Il fiammante locomotore è già in moto e, quando non sono ancora le 9.15, saliamo a bordo. Esibiamo il "titolo di viaggio" al controllore, che fa presto a chiedere a tutti e sette i passeggeri. Compreso un immigrato africano, che però ha il biglietto per Siracusa: «Deve scendere e fare quello giusto», gli intima l'uomo in divisa Fs. Ma lui resta seduto al suo posto.

Sono le 9.26: con tre minuti di ritardo, fischiano, il treno lascia la stazione di Catania centrale già meno affollata rispetto a un quarto d'ora prima, sfiora il traffico sopra gli archi della marina, in un baleno sguscia via dal centro della città. Trenitalia ci augura buon viaggio. Nel nostro scompartimento siamo in cinque, in fondo si è isolato un tizio, davanti insieme con alcuni dipendenti Fs c'è un altro passeggero. Ci fermiamo alla stazione di Bicocca, deserta, alle 9.35 e stiamo fermi dieci minuti. Nessuno scende, nessuno sale. Si riparte. Un ragazzo, probabilmente uno studente, è il primo dei nostri compagni di viaggio ad abbandonarci: scende a Catenanuova quando sono le 10 e sette minuti. Per qualche chilometro "corriamo" parallelamente all'autostrada, dalla quale ci separano distese di coltivazioni. Superiamo Libertina, salutiamo a destra un simpatico gregge di pecore, sopravanziamo a sinistra imponenti impianti eolici. Annunciata da filari di fichidindia, alle 10.27 ecco la stazione di Dittaino: brevissima fermata. Nessuno scende, nessuno sale. Si riparte. Pochi minuti dopo eccoci a Leonforte, dove invece imbarchiamo ben cinque passeggeri, tutti giovani, che attendevano sotto l'ombrellone visto che le aree della stazione non sono coperte.

Ripartiti, usiamo la "ritirata". Diremo che è sobria (per esempio, manca lo specchio) e anche un po' ristretta (il lavabo, per dire, misura due palmi di mano).

Ma almeno pulita: non può che essere preservata dal limitato afflusso, dal momento che l'acqua non funziona. Il tizio in fondo si è intanto addormentato abbandonandosi, più o meno comodamente, sui sedili.

Il locomotore arranca nella salita che porta su fino a Enna. Dove arriviamo alle 10.45, con dieci minuti di ritardo, come avverte inesorabile il tabellone luminoso che scorgiamo tra i binari della stazione. Recuperiamo ripartendo immediatamente e raggiungiamo Villarosa alle 10.57. Il controllore scambia due battute con un collega. Nessuno scende, nessuno sale. Ripreso il viaggio, ci aspetta la nostra prima fermata: Caltanissetta Xirbi. È il luogo del cambio, il momento della verità: chi va a Palermo deve scendere qui e attendere la prima delle due coincidenze. E infatti siamo soli a lasciare il treno 8661. Lo saremo per un bel po', visto che ripartiremo alle 12.38 e sono appena le 11.15.

La biglietteria automatica è guasta: "Attenzione non inserire banconote e/o monete" è l' ammonizione scritta con un pennarello dai tratti ormai sbiaditi. La stazione è deserta, i bagni chiusi, la sala d'attesa completamente vuota. Gettiamo qualche carta per dare un senso al cestino dei rifiuti ancora immacolato e ci mettiamo a leggere sul sedile. Oltre i vetri della sala d'attesa sfilano un operaio delle Fs, seguito da un cane fradicio. Il primo campanello che annuncia il passaggio di un qualche treno trilla alle 11.26, poi più nulla fino alle 12.29, quando si presenta il treno 8699 per Roccapalumba Alia, proveniente da Caltanissetta centrale. C'è vita, lì dentro: è un mezzo più moderno e confortevole, un Minuetto, affollato soprattutto di studenti che tornano in paese. Ci muoviamo puntualmente. All'esterno ci sono 9 gradi, avvisa il display nella carrozza, che ci comunica anche la temperatura interna (16

LE TAPPE



RITARDO A ENNA

Il treno 8661 delle 9.23 con destinazione Caltanissetta, partito da Catania centrale (nella foto a sinistra) con qualche minuto di ritardo, arriva a Enna dieci minuti dopo l'orario previsto (foto qui a lato). Pochi i viaggiatori a bordo.

PRIMO CAMBIO

Il collegamento prevede due cambi, il primo a Caltanissetta Xirbi (nella foto a destra). Stazione nella quale nessun altro scende o riparte, segno che non ci sono passeggeri del treno partito da Catania che debbano raggiungere Palermo.



CANCELLAZIONE

La seconda coincidenza, da Roccapalumba Alia (foto a sinistra) per Palermo, salta a causa della soppressione del treno proveniente da Agrigento, sostituito da un bus. I viaggiatori però attendono il collegamento successivo, che passa un'ora dopo.

L'ARRIVO

All'arrivo alla stazione di Palermo centrale sono le 15.35. Dalla partenza da Catania, sono passate sei ore e 12 minuti, un'ora in più rispetto al tempo impiegato dalla «Freccia rotta» che il 19 gennaio scorso sollevò il velo sui disagi del collegamento.



PER RFI L'ISOLA NON È UNA PRIORITÀ: PREVISTA UNA SPESA DI 30 MILIONI DI EURO

Solo briciole per l'ammodernamento delle Ferrovie in Sicilia

ANDREA LODATO

CATANIA. E' sempre una lotta, da qualunque parte la vedi e con chiunque se ne parli. Il concetto sembra restare sempre lo stesso: per le Ferrovie dello Stato, Rfi come si chiamano in questo secolo, la Sicilia sembra solo un enorme ramo secco, che va tagliato. Perché, naturalmente, mentre l'azienda è cambiata, ha investito, sta spendendo per far correre di più e meglio i treni in tutta Italia, la Sicilia è rimasta al secolo passato, al ciuuu, ciuuuuu dei treni a vapore. Naturalmente Reti ferroviarie italiane prova a smentire, il presidente Moretti cerca di spiegare che si fa quel che si può, ma soprattutto quel che serve. Così al Nord ed al Centro serve l'alta velocità, al Sud molto di meno, in Sicilia praticamente nulla. Dietro ci sta anche un ragionamento sicuramente molto cinico e forse anche un po' baro: la Sicilia è troppo distante dal resto dell'Italia per spingere la gente a salire su un treno e risalire il continente, fosse pure, dicono loro, un treno comodo e veloce. Insomma chi glielo fa fare a Rfi a spendere miliardi per collegare Agrigen-

to a Roma e Milano con la Tav, che comunque richiede un bel po' di tempo di percorrenza, quando un agrigentino, o un nisseno, un catanese o un trapanese possono prendere un aereo e arrivare molto prima in Italia? Discorso, abbiamo detto, molto baro e, forse, un po' cinico, perché proprio le grandi distanze vengono coperte in tutti i paesi, da quelli più evoluti a quelli in via di sviluppo, con il traffico ferroviario. In Italia, invece, la Sicilia è troppo lontana per provarci.

Ma Rfi non vuol sentire parlare di abbandono, e rivendica il fatto che sta portando avanti il Contratto di programma per quelli che tecnicamente chiamano "Interventi di potenziamento infrastrutturale per adeguamento al nuovo modello di esercizio della Regione Sicilia". L'accordo che abbraccia l'arco temporale 2007-2011 è stato confermato a Roma nel novembre del 2009, quando è stato aggiornato ed in parte adeguato a nuove esigenze. Ruota su tre punti principali e su tre linee che, ovviamente, andrebbero modernizzate e velocizzate, cioè la Palermo-Catania, la Palermo-Messina e la Palermo-Agrigento. Ma a leggerlo co-

si potrebbe sembrare la rivoluzione del trasporto ferroviario nell'Isola, invece i quattrini che stanno in questo Contratto sono in tutto 30 milioni.

Per la linea Palermo-Messina gli interventi infrastrutturali attivati o da attivare a breve sulla linea sono il completamento del raddoppio Rometta-Pace del Mela (che è già stato attivato); le nuove fermate di Torregrotta/Venetico e Spadafora in sostituzione delle attuali fermate soppresse di Venetico, Spadafora e Roccavaldina; il prolungamento dei sottopassi a Termini e Bagheria, la cui attivazione è prevista nel dicembre del 2010. Su questa linea gli interventi di velocizzazione previsti al momento e nel Contratto di programma sono quelli che si possono definire standard, cioè la realizzazione di sottopassi, la velocizzazione degli itinerari di stazione a 60 km/h, le modifiche ai dispositivi di stazione per consentire l'ingresso contemporaneo dei treni in condizioni di sicurezza. Parliamo, cioè, di modifiche certamente essenziali, ma non tali da poter far gridare al miracolo innovativo e, soprattutto, a qualcosa che somigli all'alta velocità, manco

per niente. Gli impianti interessati dagli interventi previsti da Rfi sono Pollina, Caronia, Torre del Lauro e S. Agata di Militello in prima fase e Gioiosa Marea in seconda fase, mentre quello che, in maniera molto suggestiva, viene definito Scenario infrastrutturale di riferimento per il 2012, riguarda il raddoppio Fiumetorto-Cefalù/Ogliastrello.

Per quanto riguarda, invece, la Palermo-Agrigento, gli interventi previsti sulla linea sono la variante di Lercara, la nuova stazione di Lercara Direzione e la trasformazione di Roccapalumba in stazione passante (prevista per il dicembre 2011); la chiusura all'esercizio del tratto Roccapalumba-Castronuovo, estesa circa 14 km (dicembre 2011); interventi ad Agrigento Bassa ed Aragona Caldare, con

la realizzazione di 4 binari di circolazione di cui il 2° di corretto tracciato (luglio 2010); e il sottopasso di Aragona (luglio 2010). Nel 2012, invece, si dovrebbe puntare alla velocizzazione Fiumetorto-Roccapalumba.

Ed eccoci alla Palermo-Catania, per la quale si attende di sapere se e quando si potrà lavorare per la pendolarizzazione della linea grazie ai soldi cercati e trovati tra gli avanzi di fondi Fas non spesi da altre regioni e che consentirebbe di far precipitare i tempi di percorrenza dalle attuali 5 o 6 ore, a 2 ore e 40. Nel frattempo Rfi scrive nel suo Contratto di programma che prevede interventi di velocizzazione nelle stazioni di Libertina, Villalba, Villarosa, interventi finalizzati all'istituzione del rango C per procedere

Dai Fas previsti 50 milioni per la linea Palermo-Catania

Mentre si pensa al Ponte si fa sempre più lontana l'alta velocità

gradi) e la velocità raggiunta (86 km/h). Diamo un'occhiata intorno: i passeggeri saranno una trentina. I primi scendono a Villalba, poi a Valledolmo e Valledolmo. La temperatura interna è salita a 20 gradi, mentre la velocità in galleria è calata fino a 25 km/h. La maggior parte dei viaggiatori si ferma a Roccapalumba Alia, dove arriviamo alle 13.30, quasi in punto, e dove altri aspettano il treno 3897 delle 13.35 per Palermo centrale, proveniente da Agrigento. Ma il "dirigente movimenti" avverte il gruppetto e poi annuncia al microfono: quel treno è stato soppresso e sostituito con un'autocorsa, che si fermerà «nel piazzale antistante la stazione».

Sconforto, rabbia e rassegnazione. Poi si forma un capannello, i pendolari si consultano, un dubbio è da sciogliere: prendere il bus o attendere il passaggio del treno successivo? «La Agrigento-Palermo a scorrimento veloce è pericolosa, specie con questa pioggia». «Ma farà la strada interna attraverso i paesi e impiegherà molto più tempo». Insomma, si conclude, meglio aspettare un'ora e salire sul treno successivo. «E io, che avevo lasciato la macchina a Villalba per evitare di mettermi in strada con questo tempo!». «Pazienza». Già, soprattutto per quel poverino che deve prendere a Termini Imerese l'intercity per Bologna alle 15.03 e che invece delle 14.01 arriverà alle 15.01. Preoccupato, comunica il problema al capostazione, che si mostra comprensivo e gentilmente chiede ai colleghi di Termini di aspettare i passeggeri provenienti da quest'altro treno, prima di dare il via all'intercity. In sala d'attesa, inevitabilmente, il discorso cade sulle condizioni di ferrovie e strade, sul ponte sullo Stretto, sugli autobus. Occupiamo parte del tempo della sosta con il pranzo, consumandolo abbastanza lentamente. Il dilemma dei pendolari è intanto sciolto dallo scorrere del tempo: quando l'altoparlante annuncia l'arrivo della coincidenza successiva, dell'autobus ancora non c'è traccia. Ecco, il nostro treno, il 3899: puntuale, riparte invece un paio di minuti oltre l'orario previsto. Nell'attesa, due insegnanti di ritorno da scuola si lamentano: il giorno prima, la soppressione era stata in senso inverso, da Palermo. «Vuol dire che dobbiamo ricominciare a scrivere», commenta quella più indispettita.

L'ultima tratta della nostra odissea dura poco meno di un'ora: superiamo Montemaggiore e Cerda, arriviamo sulla costa e a Bagheria il treno corre. Quando calpestiamo il pavimento della stazione centrale di Palermo, le lancette dell'orologio segnano le 15.35. Percorsi poco più di 200 chilometri, presi tre diversi treni, effettuati due cambi con un'attesa di oltre due ore, dalla partenza sono passate sei ore e 12 minuti: un anno fa alla comitiva in marcia, senza disagi aggiuntivi, ne bastò una in meno. Lo stesso tempo avremmo impiegato ora, se non avessimo "beccato" una cancellazione. Ma tant'è: "Freccia rotta" è sempre con noi. Anzi, se possibile, è ancora più rotta.

all'eliminazione puntuale di limitazioni di velocità. Nel solito Scenario infrastrutturale di riferimento 2012 Rfi inserisce la velocizzazione dei tratti Fiumetorto-Roccapalumba.

Trenta milioni, una manciata di euro rispetto a quel che servirebbe e a quel si sta spendendo altrove per rendere il trasporto ferroviario effettivamente competitivo e, soprattutto, degno di un paese civile. Nella programmazione dei Fondi Fas, poi, la Regione siciliana ha previsto un investimento di 50 milioni di euro per la Palermo-Catania, anche se l'idea di realizzare quel faraonico progetto ex novo con gallerie, sottopassi e altre diavolerie ingegneristiche sembra essere stato accantonato perché ci vorrebbero una barca di soldi e tempi biblici. Ma anche quell'unica destinazione di 50 milioni per il traffico ferroviario da parte della Regione, che per la verità nei Fas ne prevede molti altri, ma per le metropolitane, quindi con altre logiche e finalità, fa capire che forse ai treni che sibilano leggeri leggeri sui binari da queste parti non crede quasi nessuno. E se si sta facendo una battaglia epocale per fare il Ponte sullo Stretto e farci passare su soltanto qualche vecchia locomotiva, allora bisognerebbe riavvolgere il nastro e lanciare l'offensiva infrastrutturale partendo da un'altra linea di rivendicazione. Forse.