**La condizione dei pendolari nel Mezzogiorno**

Ancora una volta occorre ricordare come da Napoli in giù la vita dei pendolari risulti ancor più complicata, fino ad arrivare a casi in cui l’offerta di servizi ferroviari è ferma all’Ottocento, sia per qualità dei treni presenti sia per i ritardi cronici, di fatto una condizione imparagonabile all’utilizzo di mezzi privati. Emblematico è il caso della **Sicilia**, dove i treni purtroppo non hanno di certo visto un miglioramento rispetto ai decenni scorsi. Nell’isola l’89% dei 1.490 km della rete ferroviaria è a binario unico e quasi la metà della stessa rete non è elettrificata. Ma qualcosa si può fare subito per migliorare il servizio ad esempio puntando sulla velocizzazione dei tempi di percorrenza tra le principali città siciliane, un intervento che richiederebbe intanto l’acquisto di **materiale rotabile più efficiente**, ad esempio con un rinnovamentodei vecchi treni “Pendolino” ad un bassissimo costo, per le linee tra Messina, Catania e Palermo. E poi alcuni interventi di adeguamento delle linee per il passaggio di questo tipo di treni per una spesa stimata in circa 40 milioni di Euro. Ovviamente molto di più si potrebbe fare raddoppiando finalmente le tratte ancora a binario unico tra le città principali.

Allo stesso modo risulta fondamentale **evitare investimenti in infrastrutture considerate non prioritarie** dagli stessi comitati dei pendolari siciliani, come un nuovo e costosissimo tracciato diretto tra Catania e Palermo. Ma ancora peggio è la condizione delle ferrovie interne in Sicilia e con la stessa cifra prevista per l’alta velocità Palermo-Catania-Messina (dagli 8 ai 10 miliardi di euro) si potrebbero ammodernare e velocizzare numerose altre tratte considerate “secondarie”. Come ad esempio la Trapani-Palermo (la linea Alcamo-Trapani via Milo è chiusa da oltre 4 anni, ma finalmente sono iniziati gli interventi di ripristino), il completamento del raddoppio Catania Ognina-Catania Centrale e numerosi altri.

Va segnalata in positivo la **velocizzazione della Siracusa-Catania-Messina** grazie ai lavori che hanno riguardato la realizzazione di 6 varianti al tracciato della linea esistente, gli interventi sulle opere d’arte esistenti (rinforzo strutturale a seguito dell’aumento della velocità di esercizio), e la realizzazione di sottopasso, rampe e scale nella stazione di Lentini.

**La situazione per chi si muove in treno in Sicilia tra le peggiori d’Italia**.

I 5 milioni di abitanti dell’isola hanno rispetto a questo servizio meno diritti degli altri cittadini italiani, ma a pagarne le conseguenze sono anche i turisti, che si trovano di fronte a situazioni indegne di un Paese civile che fa parte dell’Unione Europea. Per fare un esempio, ogni giorno **le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.396 della Lombardia, una differenza di 5,3 volte**, ma a livello di popolazione la 7 Lombardia conta “solo” il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni).

Un esempio sono i disagi della linea **Agrigento-Palermo,** lunga 137 km ed elettrificata dagli anni ’90, ma senza un servizio adeguato. Il tempo di percorrenza e’ di poco più di 2 ore, con una velocità media di 67 km/h, e sono 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea. Il **comitato pendolari Palermo-Agrigento** ha denunciato il disagio di chi da mesi è costretto a viaggiare in **treni sporchi e sovraffollati** e ancor peggio la rabbia nel non essere ascoltati nonostante i continui reclami. Le carrozze sono carenti dal punto di vista igienico ma anche il riscaldamento/raffrescamento lascia spesso a desiderare. Di contro, i pendolari sono aumentati vertiginosamente daquando sulla parallela S.S.121 sono iniziati i lavori di raddoppio stradale (adesso interrotti). Inoltre, i treni risultano molto spesso **in ritardo** specialmente nelle giornate di pioggia quando si **allagano i binari** in molte stazioni e si verificano frane che danneggiano i binari, allungando i tempi di percorrenza effettivi delle corse che quindi quasi mai rispettano l'orario d'arrivo previsto.

Negli ultimi anni un’altra criticità sta riguardando le ferrovie della Sicilia; è dal Maggio del 2011 che un ponte della **linea Caltagirone-Niscemi** è crollato sulla S.P.39 interrompendo, quindi, le due arterie di collegamento fra le due città. Da allora si è assistito all’abbattimento delle rimanenti parti del ponte mentre nel 2015 la direzione di RFI ha deciso di realizzare grazie a 7 milioni di investimento il potenziamento del tracciato Gela-Ragusa-Modica, escludendo però dai propri piani il progetto di ricostruzione del ponte sulla Caltagirone-Niscemi. Finalmente il Ministero ha **sbloccato 90 milioni di euro**, somma necessaria alla ricostruzione del ponte ferroviario.

**Area dello Stretto di Messina**

L’altra area importante per la consistenza degli spostamenti pendolari in Sicilia è quella di **Messina**. Eppure nell’area dello Stretto si sente parlare, ormai da anni, soltanto del Ponte. Al contrario con pochi investimenti ma coordinati si potrebbe in poco tempo arrivare a un sistema integrato che metta nelle condizioni di potersi muovere in treno e in traghetto tra le città che si affacciano sul mare in pochissimo tempo. Ad esempio riorganizzando gli orari dei traghetti sia a Messina sia a Villa San Giovanni in Calabria, in modo tale da garantire un’attesa minima per i treni. Per fare un esempio concreto, sul versante siciliano una volta arrivati via mare si può prendere solo un treno, quello delle 6:40, nell’orario dei pendolari da Messina verso Palermo. E se la situazione era leggermente migliorata verso Catania in passato (con i Regionali in partenza tra le 6 e le 9 del mattino passati da 1 nel 2013 a 4 nel corso del 2014) va sottolineato in negativo come si sia tornati indietro negli ultimi 3 anni con solo 3 Regionali.

Uno dei comitati dei pendolari più attivo e indignato è proprio quello dello Stretto che chiede da anni la creazione dell’ "autostrada del mare dello stretto" che al momento, oltre che esoso per gli utenti, vede la necessità di un miglioramento nella qualità e nella quantità delle corse. A peggiorare la situazione dall’autunno 2014 la Sicilia ha visto spostare i traghetti di Fs Bluferries dal porto storico di Messina per approdare al porto di Tremestieri, frazione a sud del centro abitato di Messina. Questo abbandono ha penalizzato in modo pesante lo spostamento di migliaia di pendolari sulle due sponde, i quali non hanno più usufruito di un trasporto pubblico garantito da Ferrovie dello Stato ma si servono per la stragrande maggioranza di traghetti ed aliscafi di società private con orari differenti e con molte meno corse giornaliere e nei festivi. Nel corso del 2015 si è aggiunta un’altra nota negativa vista l’impossibilità di ottenere il servizio “***interlining***”, ovvero la possibilità di imbarcarsi sulle navi di qualunque vettore a prescindere da quello dal quale è stato comprato il biglietto.

Le compagnie di navigazione, che non hanno mai manifestato una grande propensione verso Tremestieri, si sono attrezzate per l’occasione. Le corse della Caronte&Tourist, che opera in regime di monopolio nella rada San Francesco, avvengono ogni mezz’ora, anziché ogni 40 minuti, con l’utilizzo di cinque traghetti. Bluferries, nel porto storico, impiega due navi, 24 ore su 24. Normalmente ce n’è una soltanto, mattina e pomeriggio. In più **i prezzi aumentano di anno in anno** senza che l’Antitrust rinvenga alcuna irregolarità o alcun cartello atto al controllo delle tariffe.

**Linea Siracusa Gela**

E ancora, in pessimo stato è la **linea Siracusa-Gela** che ha un'estensione di ben 181 km, pari al 13% dell'estensione totale della rete ferroviaria siciliana. Si tratta di una linea **non ancora elettrificata e a binario unico** e che vede ormai due soli treni diretti collegare le due città. Il numero di pendolari che frequentano questi treni è di circa 500 al giorno di cui il 95% si muove da Modica-Pozzallo a Siracusa e viceversa, mentre gli utenti del tratto Modica-Gela sono quasi inesistenti. Solo nei recenti anni i treni soppressi sulla linea sono stati 14 fino ad arrivare ad **un solo collegamento diretto al giorno nel 2016/2017**. **Con l’ultimo orario invernale** si e’ almeno tornato ad avere **3 collegamenti diretti per senso di marcia**. Nel 2016 e’ stato attuato il **potenziamento infrastrutturale nel tratto di linea Gela-Modica-Ragusa**. Sono state realizzate modifiche al tracciato, migliorata la geometria del binario e rinnovati gli impianti di telecomunicazione e sicurezza. L’investimento complessivo è stato di circa 7 milioni di euro, provenienti dai Fondi Pac (Piano Azione e Coesione). Ma ancora il treno piu’ veloce impiega **3 h e 15 m per collegare Siracusa a Gela**.

Una enorme opportunità di sviluppo su questa linea è rappresentata dalla **cintura urbana della città di Ragusa**, attraversata per 17 km dalla ferrovia. Già nel 1995 era stato redatto lo studio di fattibilità per la realizzazione di una **Metropolitana di superficie**, opera che senza grandi investimenti, sfruttando cioè l’infrastruttura esistente, attraverso la costruzione di alcune pensiline per le fermate, un ascensore per la fermata di Piazza Poste, ed una scala mobile per la fermata del vecchio ospedale, avrebbe potuto rappresentare un grandioso strumento per sviluppare una mobilità alternativa e sostenibile d’avanguardia. Si tratterebbe di 15 fermate strategicheche avrebbero potuto cambiare in meglio la qualità dell’aria e della vita dei ragusani. Successivamente RFI, dopo parecchi anni ha modificato di propria iniziativa il progetto, riducendo il numero delle fermate a 7 ed ha proceduto alla stesura del progetto preliminare, redatto però senza alcuna consultazione con il territorio e completamente lontano dall'assolvere ad esigenze di mobilità sostenibile urbana in special modo perché le fermate sono ubicate quasi tutte in siti non utili ai cittadini. Sarebbe un miglioramento enorme per la città, potendo contare su un collegamento da Ibla al nuovo ospedale di contrada Puntarazzi in poco meno di un quarto d´ora. Servono circa 10 milioni per adeguare linea e stazioni, una cifra non impossibile. Dall’analisi del percorso della metro e dell’estensione della città attorno ad esso, si può prevedere un flusso di viaggiatori attorno ai 20.000 al giorno; ma la metro dovrebbe funzionare solamente per determinate ore di punta. Una novita’ importante su questa opera viene dal Comune di Ragusa che nei primi giorni del Dicembre scorso ha sottoscritto un accordo con il Governo che regolerà i rapporti tra le parti per ciò che concerne l'erogazione in favore del Comune del finanziamento di **18 milioni di euro**, risorse previste per il programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane. I 18 milioni erogati serviranno a **realizzare le prime cinque stazioni** che sono Ibla, sarà collegata ai giardini iblei attraverso una funivia, la stazione di piazza del Popolo, di viale Colajanni e di Cisternazzi, all’altezza con il nuovo ospedale. E poi c’è la fermata di Donnafugata dove, però, non c’è alcunché da fare in quanto non sono previste opere.

**Metropolitana di Catania**

Cruciale è la realizzazione della tratta Stesicoro–Aeroporto della **metropolitana di Catania**. Lunga 6,9 km e con 8 nuove stazioni previste permetterebbe di allacciare l'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa al centro della città, con un collegamento veloce ed efficiente. Già dal marzo 2006 esiste, per questa tratta, il progetto definitivo, che pero’ rimane ancora priva di finanziamento.

Tra le buone notizie è il **completamento, entro il 2018, della tratta da Nesima,** con l’apertura di due nuove stazioni - Fontana e Monte Po. Oltre a questo vanno segnalati i **115** **milioni stanziati per il collegamento fino a Misterbianco, Belpasso e Paternò**.

Nel corso degli ultimi 2 anni sono state inaugurate la tratta **Borgo-Nesima** e **Stazione-Stesicoro che ha portato finalmente la metropolitania nel centro storico di Catania**.

Tanto atteso anche il completamento del **raddoppio tra Catania Ognina e Catania Centrale, inaugurato a Luglio 2017. La nuova linea,** senza passaggi a livello, si estende per circa **2,6 km, di cui 1,4 in galleria** per un investimento complessivo di circa 100 milioni di euro. Nel 2018 sarà attivata anche la fermata Picanello, in sotterranea. La velocizzazione e i raddoppi previsti su altre tratte consentiranno di collegare Catania a Messina in circa 45 minuti e Catania a Palermo in circa 1 ora e 45 minuti.

**Contratto di servizio**

La condizione dei pendolari siciliani è stata resa ancora più difficile dall**’assenza del Contratto di Servizio tra la Regione Sicilia e Trenitalia per lungo tempo**, per cui negli ultimi 7 anni sono stati cancellati oltre 2 milioni di km/treno e quasi del tutto i treni da e per Roma ed il nord. Dopo il trasferimento alla Regione dei compiti di programmazione e amministrazione relativi ai servizi ferroviari, si é arrivati finalmente alla **firma di un Contratto ponte a fine 2015.** Il Contratto di Servizio definitivo e’ ora alla verifica da parte della Regione.

**Stazioni abbandonate**

**I pendolari siciliani** segnalano da anni molte stazioni in uno stato di lento abbandono ed incuria come quella di **Barcellona-Castroreale**, la seconda stazione per bacino d’utenza della Provincia di Messina che vedeva fino a pochi anni fa la fermata di tutti i treni passeggeri e merci mentre ora è stata declassificata come semplice fermata impresenziata sulla linea Messina-Palermo. Recentemente il Comitato Pendolari Siciliano ha segnalato altre problematiche in questa stazione legate alla mancata illuminazione delle pensiline sui binari, ottenendo almeno il suo ripristino nei mesi scorsi.

Anche a **Milazzo** la situazione della stazione è quanto mai preoccupante. Lo ha denunciato più volte il Comitato Pendolari S.Agata ed il Comitato Pendolari Siciliani vista la condizione di totale abbandono in cui versa in particolare il parcheggio antistante la stazione, con erbacce, rifiuti e sporcizia di ogni genere. Ancor più grave è il fatto che si tratta di una delle stazioni utilizzate dai turisti nel periodo estivo per raggiunge le isole Eolie. Almeno dalle ultime dichiarazioni il Comune sembra avere l’intenzione di riaprire al piu’ presto il bar della stazione. Purtroppo da fine 2013 in poi si è assistito ad un lento declino, o addirittura ad una vera e propria chiusura, per alcune importanti stazioni come quella **Comiso (RG),** che ha visto uno smantellamentodell’infrastruttura ferroviaria costante. Il tutto mentre al contrario l’aeroporto di Comiso stia ingranando verso un funzionamento ottimale, privandolo al tempo stesso di una rete di collegamenti col territorio, sopprimendo la ferrovia e lasciando una rete viaria stradale assolutamente insufficiente. RFI ha precisato che non è in atto alcun progetto di dismissione della stazione e che le opere sono finalizzati a una semplificazione degli impianti mirata al contenimento dei costi di manutenzione. Al contrario da un anno e mezzo RFI ha smantellato il secondo binario eliminando, di fatto, gli scambi e la possibilità di collegamento. La stazione ferroviaria di **Licata** non versa in migliori condizioni. L' area vive in uno stato di degrado assoluto, terra di conquista per atti delinquenziali e sporcizia. Biglietteria chiusa a luglio ed agosto nella stazione di **Patti** con servizi igienici mancanti, sterpaglie, sporcizia e degrado diffuso. Una situazione incredibile visto che si tratta di un Comune con oltre 13.000 abitanti e che vede il transito di molti turisti d’estate, oltre al regolare flusso di pendolari durante l’anno.

**Il nodo di Palermo**

Il **nodo di Palermo** sconta i problemi di tutte le città del Sud. In tutta la Regione sono 37.000 i pendolari che prendono il treno (in calo rispetto allo scorso anno) e che nonostante le difficoltà di una rete vecchia ed inadeguata, continuano a preferire questo mezzo per i propri spostamenti. Per quanto riguarda la città di Palermo l’Istat ha calcolato che il totale dei pendolari raggiunge addirittura le 280mila unità giornaliere, con margini enormi nel trasferire buona parte dei pendolari su ferro.

L’opera infrastrutturale necessaria per creare un efficiente sistema di trasporto su rotaia a Palermo è il **Passante Ferroviario**. Il progetto, rinviato per molti anni e partito nel 2008, punta a costruire un collegamento in doppio binario di 60 km sulla linea Palermo-Messina, tra la stazione Notarbartolo e l’aeroporto di Punta Raisi, permettendo di creare un servizio di metropolitana leggera tra Carini, Palermo e Termini Imerese. L’opera dovrebbe entrare in funzione, comprese le 17 fermate tra nuove ed ammodernate, nel 2018. Al momento sono però fortemente rallentati i lavori nella Tratta A (quella centrale) mentre solo nel corso dei prossimi mesi verra’ riattivata la circolazione dei treni dal centro di Palermo all’Aeroporto di Punta Raisi.

Altra opera è **l’Anello Ferroviario.** Si tratta di soli 6,5 km con 8 fermate che attraverserebbero in maniera circolare il centro di Palermo collegando in sotterranea punti nevralgici come il Porto e la Stazione centrale (con un nodo di scambio per il Passante). Purtroppo il cantiere per i lavori è partito solamente a fine 2014, quando sono stati avviati i lavori per il primo lotto di 1,6 km, tra le fermate Giachery e Politeama che dovranno concludersi a fine 2016. I ritardi accumulati però fanno pensare che si potrà vedere l’ultimazione dei cantieri solo dopo il 2018.

**Anche Palermo ha visto l’arrivo nelle scorse settimane degli stanziamenti nazionali** del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti relativi alle linee metropolitane e urbane su ferro. Infatti, al capoluogo saranno destinati **100 milioni di euro**che serviranno alla **progettazione e realizzazione del II lotto funzionale dell’anello ferroviario**. Questa cifra, unita ad altri 23 milioni stanziati nei mesi scorsi da Rfi per il cosiddetto upgrading di nodo, corrisponde all’**importo che da più di un anno Comune e Regione avevano chiesto al Governo** **per poter ultimare l’opera**dandole così un senso.

**Successo per il tram di Palermo**

Una buona notizia dal Sud è quella di Palermo, dove sono in servizio **4 nuove linee di tram** da fine 2015. Si tratta di un sistema con una lunghezza di 14,2 km. I lavori per tutte e tre le linee furono avviati nel 2007. Il successo è già evidente con il **30% dei biglietti venduti in più** alla fine del 2016 rispetto al lancio del servizio ed almeno **25.000 passeggeri al giorno**. È prevista la realizzazione di altre tre linee che andranno ad aggiungersi a quelle già esistenti entro il 2021.

<http://pendolaria.it/successo-per-il-tram-di-palermo/>