*Pendolaria 2020* - Focus Sicilia

Palermo, 3 febbraio 2019

Linea Palermo - Agrigento

Su questa tratta RFI ha speso 70 milioni di euro negli ultimi 10 anni per ridurre di circa 20 minuti la percorrenza che invece oggi è aumentata di 5 minuti. La percorrenza programmata è aumentata per evitare di pagare le salatissime multe previste dal contratto di servizio sottoscritto con la Regione in caso di ritardo superiore ai cinque minuti. Cioè, il treno potrebbe impiegare tra AG e PA 1h e 40min, ma si ferma apposta per mantenere un margine ampio (25 minuti circa) che gli consenta di non finire mai in ritardo. La clausola vessatoria della Regione sarebbe finalizzata a evitare che il treno diventi ancora più conveniente rispetto ai bus. Spesso sul treno per tutto il viaggio c'è una insopportabile puzza di fogna. Ebbene, la spiegazione fornita dal personale è che il convoglio che da Palermo arriva ad Agrigento riparte da quest'ultima stazione senza che si provveda a svuotare la vasca di raccolta dei liquami perché semplicemente ad Agrigento non è previsto lo svolgimento di questo servizio. E ancora, un altro dei problemi della tratta ferroviaria in questione è costituito dalle condizioni in cui i passeggeri sono costretti troppo spesso a viaggiare. Sui convogli salgono decine e decine di passeggeri in più rispetto alla disponibilità di posti a sedere. Situazione, questa, che su una tratta utilizzata ogni giorno da tantissimi pendolari si ripete costantemente.

Tratta ferroviaria Catania - Caltagirone - Gela

La ferrovia Catania – Caltagirone - Gela è una linea ferroviaria a binario unico che, trasversalmente, collega il versante jonico e il versante mediterraneo della Sicilia attraversando alcuni grossi centri urbani. La tratta Catania - Caltagirone è stata rimessa in esercizio a febbraio 2019, dopo due anni di chiusura per lavori di manutenzione straordinaria, ma il tracciato è ancora in larga parte quello originario del 1892 e i tempi di percorrenza elevati. Si rende necessario il suo adeguamento sia in termini di tracciato che di elettrificazione, essendo ancora utilizzato da automotrici diesel. Nella tratta Caltagirone -Gela dall’8 maggio 2011 al km 326+600 la linea è interrotta per il crollo di un viadotto, demolito nel 2014. Dai controlli fatti è stato appurato che altri viadotti sono a rischio e necessitano di manutenzione straordinaria se non proprio la ricostruzione. Anch’essa non è stata elettrificata. Ad agosto 2018 è stato presentato pubblicamente un progetto preliminare che potrebbe contare su 90 mln di euro. Altro non è dato sapere. Il bacino d’utenza della tratta a lavori ultimati sarebbe di circa 250.000 abitanti e, una volta aperta la stazione ferroviaria nei pressi dell’aeroporto di Catania, potrebbe essere un ottimo strumento alternativo all’auto e al pullman per quanti usufruiscono dell’aeroporto. Inoltre, il collegamento ferroviario Catania - Gela con il potenziamento della tratta Gela - Ragusa metterebbe in rete i due aeroporti di Catania e di Comiso garantendo quel servizio che chiedono i turisti, per potersi muovere nella Val di Noto con mezzi moderni all’altezza degli standard europei.

**Tratta Caltagirone - Catania**

La lunghezza complessiva è di 60 km. Recentemente è stata rimessa in servizio dopo oltre dieci anni di inattività dovuti al crollo di uno dei ponti sui quali insiste il tratto della ferrovia, e che aveva determinato il blocco di tutte le corse in partenza da Catania e verso Gela. Attualmente, sebbene riaperta, tale tratta non risulta assolutamente elettrificata, né tantomeno ammodernata, ciò non consente ai nuovi e moderni treni messi a disposizione di poter percorrere la tratta, restando quindi operativi, per gran parte, vecchi treni a gasolio, sporchi e rumorosi. Non a caso, i tempi di percorrenza restano lunghi e defaticanti per gli utenti del servizio, i quali sono conseguentemente poco propensi a usufruire del trasporto su rotaia. Il tempo di percorrenza medio da Caltagirone a Catania Centrale dovrebbe essere di 1 ora e 34 minuti, in realtà, a causa di vari rallentamenti e inefficienze nel servizio, la singola corsa non ha mai una durata inferiore alle 2 ore e 30 minuti, sfiorando anche le 3 ore e oltre. Durante la settimana, vi sono 3 treni al giorno da Caltagirone a Catania Centrale, e viceversa. Il primo treno parte da Catania Centrale alle ore 5:38 per arrivare a Caltagirone alle ore 7:28 e ripartire verso Catania Centrale alle ore 8:00, con arrivo programmato alle ore 9:36, orario praticamente inutilizzabile per chi avrebbe necessità di recarsi a lavoro a Catania, continuando quindi a preferire le rapide corse del servizio AST e Interbus. A ciò si aggiunga che il pezzo del biglietto, pari a € 7,60, è nettamente superiore rispetto al costo del bus, circa € 6,00, il che costituisce un evidente disincentivo a utilizzare questo mezzo di traporto. L’handicap maggiore, che di fatto mozza totalmente l’utilizzo del treno per i giovani e gli studenti fuori sede, deriva probabilmente dal fatto che la domenica non vengono effettuate corse alcune. Ciò spinge quindi la mole di studenti universitari a continuare a preferire l’autobus come mezzo per recarsi all’università o per rientrare a casa nel fine settimana.

Linea Siracusa - Ragusa - Gela - Canicattì

Nel 2005 il progetto per l’elettrificazione e riqualificazione della linea prevedeva 6 anni di lavori e 183 mln di euro di investimenti iniziali. Secondo il progetto, a regime il tempo di percorrenza complessiva dei treni viaggiatori diventerebbe di 30 minuti contro le attuali tre ore. A oggi se ne sono stati spesi solo 38 milioni per la tratta Licata-Comiso. Intanto, nonostante la tratta ferroviaria colleghi ben quattro province, la velocità media è di 55 km orari. Aumentano solo le proteste dei pendolari.

Raddoppio dei binari tra Fiumefreddo (CT) e Giampilieri (ME)

Venti anni in attesa del cantiere. L’opera è inserita nel potenziamento della direttrice Messina-Catania-Palermo. Si tratta di 42 km di ferrovia a doppio binario, in variante rispetto alla linea attuale, di cui 38 Km in galleria, già inclusa nel contratto di programma con RFI dal 2000 e il cui tracciato preliminare risale al 2003. Il 2005 era l’anno di fine lavori. Il raddoppio della linea fra Giampilieri e Fiumefreddo, dal costo complessivo di circa 2,3 miliardi di euro, permetterà di aumentare la capacità della linea e di garantire maggiore regolarità per i treni in viaggio fra Messina e Catania, collegamento che è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo. RFI intende partire dalla tratta Fiumefreddo-Letojanni, con un appalto da 900 mln di euro, con l’impegno a far partire il cantiere nel 2020. Attualmente è in corso l’iter autorizzativo sul progetto definitivo.

Catania: tratte metropolitana Stesicoro - Aeroporto Fontanarossa e Monte Po - Misterbianco Centro

Connessione della metropolitana con la Stazione FS dell’Aeroporto. Le tratte si inseriscono nel più ampio progetto di sviluppo della rete metropolitana della Circumetnea. Il progetto della tratta Stesicoro - Aeroporto è stato approvato dal Cipe già nel 2006, con un primo stanziamento di 90 milioni. La tratta, lunga 6,9 km e 8 nuove stazioni, permetterà di collegare l’aeroporto internazionale di Catania al centro della città. A oggi sono in corso i lavori relativi alla costruzione del tunnel dalla stazione Stesicoro alla futura stazione Palestro. I lavori, partiti bene, sono stati rallentati dalla crisi di liquidità dell’impresa aggiudicataria e i finanziamenti coprono solo alcune opere civili e non il completamento delle stazioni, delle rifiniture, degli impianti e dell’armamento. A marzo scorso è stato approvato dalla Commissione Europea l’accesso al finanziamento di circa 400 milioni di euro inserito nel DEF 2018. Dovrà seguire un bando di gara e l’assegnazione dell’appalto per poter completare l’intera tratta Stesicoro-Aeroporto, stazioni comprese. Il tutto entro il 2024. Il progetto della tratta Monte Po - Misterbianco Centro, di 2,1 km, interamente finanziato con 100 milioni di euro, prevede la realizzazione di due nuove stazioni: Misterbianco Zona Industriale e Misterbianco Centro. A ottobre 2018 arriva lo sblocco con l’aggiudicazione provvisoria dell’appalto. Ci vorranno mesi per quella definitiva, salvo altri intoppi. Non ha, invece, nessun finanziamento la connessione della Stazione FS dell’Aeroporto, i cui lavori finalmente sono avviati, con la metropolitana di Catania, tramite la stazione Ferroviaria Circumetnea Santa Maria Goretti e con il parcheggio scambiatore omonimo.

**Anello ferroviario di Palermo**

Il 22 giugno 2007 la Tecnis di Catania si aggiudicò l’appalto per un importo di 97,5 milioni di euro; vicende giudiziarie e contenziosi hanno tuttavia impedito l’apertura dei cantieri, ed i costi sono lievitati notevolmente. I lavori per il prolungamento della tratta sono iniziati ufficialmente nel settembre del 2014. Ma la fine dei lavori è stata spostata di anno in anno. Si prevede ad oggi il 2021.

L’anello Ferroviario è un progetto in due fasi: la prima, con un costo di 150 milioni di euro, per quanto riguarda la tratta Giachery – Politeama, che ha una lunghezza di circa 1,6 km e include tre nuove fermate (Libertà, Porto e Politeama), mentre la seconda fase, tratta Politeama – Notarbartolo” ha un’estensione di circa 1 km, di cui circa 800 metri in galleria naturale (galleria Malaspina) e include la realizzazione della nuova fermata Malaspina.

Con la seconda fase ci sarà l’effettiva chiusura dell’anello ferroviario, con il proseguimento del tracciato dalla stazione Politeama (attraverso un percorso sottopassante le vie Paolo Paternostro e Malaspina) alla esistente stazione Notarbartolo.

Nel 2020 dovrebbero iniziare sia la “cantierizzazione” della zona del porto (via Crispi), con i vari step che si protrarranno fino al 2021, sia i lavori delle nuove stazioni. La fine dei cantieri dell’anello ferroviario dovrebbe avvenire a giugno del 2021, da lì passeranno sei mesi per tutte le certificazioni del caso con tanto di pre-esercizio, e nel 2022 i treni potranno viaggiare sui binari cittadini.

**La tratta ferroviaria Giardini - Alcantara - Randazzo**

|  |
| --- |
|  |

Sospesa nel servizio nel 1994 e dismessa con decreto nel 2011, oggi è un collegamento ritenuto essenziale per favorire flussi di turisti nella valle Alcantara e far conoscere, attraverso un tracciato particolarmente significativo, le numerose bellezze sparse nell’area che dalla costa arriva alle pendici dell’Etna. Basta ricordare le Gole dell’Alcantara, i borghi arrampicati sulle colline, la Cuba bizantina, il Vulcanetto di Mojo e tutte i monumenti di varie epoche disseminati in soli 37 km. La sua riattivazione darebbe il via a un ripristino del trasporto pubblico accompagnato da nuove formule di connessione con il trasporto tramite autobus, entrambi strategici per arrestare lo spopolamento del territorio e per favorire attività turistiche decentrate e caratterizzate da sostenibilità e valorizzazione dei prodotti agricoli, artigianali e della cucina del territorio.

**Linea Marsala Palermo**

Da Marsala a Palermo, trent’anni fa, il tempo di percorrenza era di 3 ore e 30 minuti, ma c’erano due linee: la via Castelvetrano e la via Milo. Oggi il tempo di percorrenza è più o meno uguale, ma la via Milo è chiusa da sei anni.

**Linea Messina - Catania**

La linea, costruita in gran parte molto vicina al mare, è fortemente a rischio di stabilità e causa di sospensione del servizio, specialmente nelle stazioni vicino Messina come Contesse, Mili, Galati per le fortissime mareggiate ed erosioni della costa.

**Linea Messina - Taormina - Catania - Siracusa**

Non c'è la giusta continuità della linea Messina - Taormina - Catania - Siracusa con l'attraversamento ferroviario dello Stretto. Innanzitutto è stata smantellata la Stazione Marittima di Messina, deputata al normale transito di treni e navi traghetto. Con tale rottura dell'unità ferroviaria, il servizio di traghettamento servito dalla flotta navale pubblica è stato reso approssimativo, inaffidabile del tutto sconveniente a favore delle società private di traghettamento che impongono tariffe altissime: 39€, solo andata, per un’auto per i 4 km di mare.

**Stazioni impresenziate**

Oramai da lungo tempo diverse delle stazioni della tratta Palermo Catania risultano impresenziate, non hanno, cioè, alcun personale fisso delle Ferrovie. Una simile situazione potrà essere accettabile nel caso di stazioni minori alle quali l’utenza arriva raramente sia in partenza come in arrivo, ma non lo è assolutamente nel caso, ad esempio, della Stazione di Enna.

La stessa, utilizzata da universitari e pendolari sia verso Enna (sede universitaria oramai affermata) sia verso Palermo e Catania, risulta, intanto, raggiungibile con grande difficoltà a causa della non coincidenza delle corse dei pochissimi mezzi pubblici da e per Enna centro con i treni che effettuano il servizio e non offre alcuna facilitazione all’utenza che si ritrova in una stazione del tutto deserta e non di rado spettralmente isolata per ore ed ore. Ferrovie potrebbe quanto meno estendere quelle agevolazioni già previste in altri simili casi anche alle stazioni più importanti consentendo a associazioni la utilizzazione degli stabili ferroviari (alcuni dei quali in lenta rovina) in cambio della rinnovata vitalità dei luoghi.

**La progettazione della nuova linea PA - CT**

Un discorso del tutto diverso va fatto per la progettualità che RFI ha messo in campo per la tratta Palermo - Catania, la stessa che complessivamente giunge a circa 241 km, praticamente ripercorre il tracciato della ferrovia ottocentesca (1885) e nella stragrande maggioranza del tracciato presenta un unico binario.

Sulla tratta Ferrovie ha messo in atto ben tre diverse ipotesi di intervento:

la prima, osteggiata dalle amministrazioni provinciali e dei comuni del nisseno e dell’ennese, fu presentata nel 2004 con un progetto di massima e successivamente con una progettazione di maggior dettaglio e prevede una nuova tratta dalla stazione di Castelbuono posta lungo la Messina - Palermo, un tracciato di circa 60 km che attraversa l’intera catena montuosa dell’Appennino siculo e giunge sino alla stazione di Catenanuova. Da lì nuovamente sul vecchio tracciato, ma del tutto riveduto (progettazione in atto in questi anni), sino a Catania.

A parte i costi incredibili dell’opera, valutabile intorno ai 4/5 miliardi di euro a causa della presenza di ben 15 gallerie delle quali almeno 6 a doppia canna, enorme l’impatto ambientale e gravissima la eliminazione di ogni rapporto della ferrovia con i maggiori centri dell’interno isolano;

la seconda, sempre con una nuova tratta, avrebbe visto una direttrice che, invece di puntare verso Catenanuova avrebbe ritrovato il vecchio tracciato a Enna, dove sarebbe stata costruita una nuova stazione più centrale rispetto la città bassa, e da lì, ricalcando il tracciato della SS 192, sarebbe arrivata a Catenanuova;

la terza, invece, di adeguamento della linea esistente con il raddoppio quasi per intero e con il mantenimento a binario unico delle due gallerie di Magazzinazzo e Misericordia.

Di fatto, ad oggi, la linea ha visto l’affidamento dei lavori tra Catenanuova e Bicocca, ancora in corso, e quelli tra Campofelice e Fiumetorto sulla PA - ME nella quale la linea PA - CT si inserisce.