

## GRANDI OPERE dai sogni alla realtà

**Investimenti da capogiro.** Il cambio di strategia grazie al via libera per il Ponte sullo Stretto. Alcune opere sono già in cantiere

**Snodo nevralgico.** Sarà il capoluogo etneo grazie al raddoppio della linea con Messina e al potenziamento della tratta fino ad Augusta

# «Da Palermo a Catania in 90 minuti»

Alta velocità «light» e nuove stazioni: così le Fs intendono rilanciare il trasporto su rotaia in Sicilia

LILLO MICELI

**PALERMO.** Il progetto è ambizioso: dotare la Sicilia di un sistema ferroviario in grado di fare viaggiare velocemente persone e merci. Gli investimenti necessari sono da capogiro, ma parte delle risorse sono disponibili. Alcune opere sono già in cantiere e per quelle in fase di studio si potrà ricorrere in parte ai Fas ed in parte di fondi europei di Agenda 2007-2013. Quel che conta è che la Sicilia sia entrata a pieno titolo nei programmi di potenziamento e sviluppo delle Ferrovie italiane. Ciò anche grazie alla previsione della costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina che dovrà essere la cerniera tra il sistema trasportistico isolano e quello del resto d'Italia, che sarà collegato al cuore dell'Europa attraverso il cosiddetto Corridoio 1, Berlino-Palermo. Ma non basta solo il Ponte per collegare la capitale della Germania con il capoluogo dell'Isola. Da Messina a Palermo, infatti, la maggior parte del collegamento ferroviario è ancora a binario unico. Il raddoppio della strada ferrata, però, non è affatto semplice considerata l'accidentata orografia che contraddistingue il territorio della Sicilia settentrionale. I costi previsti sarebbero maggiori di quelli necessari per la costruzione del Ponte sullo Stretto.

milioni di tonnellate di merci tra i due porti e ciò non può avvenire solo su gomma.

Una scelta strategica che consentirà comunque di arrivare velocemente a Messina, anche grazie ai lavori di raddoppio della Catania-Messina. Ma da Bicocca sarà facile collegarsi con il porto di Augusta. E' stato ultimato il progetto preliminare per la velocizzazione della tratta Bicocca-Targia (Siracusa). Dunque, i tre grandi porti di Augusta, Catania e Termini Imerese potranno essere messi in rete tra loro e fare sistema anche con il grande porto di Gioia Tauro, in Calabria. La scommessa è quella di essere pronti ad intercettare i grandi flussi di traffico che sono destinati ad aumentare esponenzialmente nel Mediterraneo con la creazione dell'area di libero scambio prevista per il 2010.

Ma quelle ferroviarie sono opere che hanno bisogno di tempi lunghi per essere realizzati. E non

- IN VERDE**  
Interventi in corso
- IN ARANCIONE**  
Interventi in progetto
- IN BLU**  
Interventi in gara



Ma non è questo l'unico motivo per cui le Ferrovie dello Stato hanno previsto un percorso alternativo: la ferrovia veloce Palermo-Catania utilizzerebbe fino a Castelbuono il doppio binario della Palermo-Messina (i lavori per il raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù-Ogliastrello sono iniziati) per poi inoltrarsi sotto i monti dei Nebrodi e della Madonie, per riemergere a Catenanuova e da lì arrivare a Catania.

Sarebbe un percorso complessivo di 189 chilometri: il primo tratto di 75 km, Palermo-Castelbuono, lungo la direttrice Palermo-Messina; il secondo tratto di 70 km tra Castelbuono e Catenanuova; il terzo tratto di 44 km, Catenanuova-Bicocca-Catania Centrale. Costo previsto circa 4 miliardi di euro. 170 km tra Castelbuono e Catenanuova sarebbero quasi tutti in galleria a doppia canna. La distanza tra Palermo e Catania sarebbe percorsa in un'ora e 30 minuti.

«Ciò non significa - sottolinea l'assessore regionale alle Finanze, Michele Cimino - che è abbandonato il progetto di realizzare il raddoppio ferroviario diretto Palermo-Messina. Questa è una scelta strategica imposta anche dagli accordi di programma quadro sull'intermodalità che la Regione ha stipulato con il governo nazionale. Infatti, il Cipe ha già approvato una delibera per l'interporto di Catania e Termini Imerese. Quindi, ci sarà l'esigenza di movimentare

devono esserci intoppi. Per esempio, i lavori del raddoppio del tratto Fiumetorto-Cefalù-Ogliastrello, sulla Palermo-Messina, hanno subito un rallentamento perché durante gli scavi sono emersi i resti di un vasto insediamento archeologico. I tecnici sono stati tempestivi nel risolvere la questione, creando delle strutture che non intaccheranno le antiche vestigia.

L'alta velocità «light», così si chiama, potrà raggiungere i 200 km l'ora. E sarà la stessa tecnologia che sarà utilizzata da Battipaglia a Reggio Calabria.

Grazie ad un ulteriore investimento di 35 milioni di euro, già deliberato dal Cipe, anche il collegamento ferroviario Palermo-Agrigento. Una distanza che potrà essere percorsa in 90 minuti, rispetto alle circa 2 ore attuali. A lavori ultimati, buona parte sono già stati eseguiti, il treno sarà un'alternativa concreta per chi dalla Città dei Templi deve raggiungere il capoluogo dell'Isola.

Infine, ma non meno importante, l'investimento di circa 81 milioni di euro per la creazione di una rete Gsm che migliorerà lo scambio di comunicazioni tra i macchinisti e gli operatori di terra. Ma renderà possibile ai passeggeri comunicare mentre sono in treno, anche durante il transito nelle gallerie.

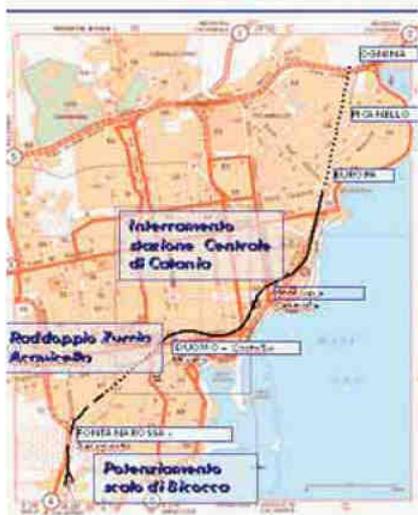
## CATANIA CON PALERMO, MESSINA E AGRIGENTO «CUORE» DEL PIANO DELLE FS

# E la Stazione centrale sarà interrata



**LA NUOVA PA-CT**  
Sarà lunga 189 km la nuova linea ferroviaria Palermo-Catania. Costo: circa 4 miliardi di euro. Primo tratto: direttrice Palermo-Messina fino a Castelbuono (75 km); secondo tratto: Castelbuono-Catenanuova (70 km); tratto finale: Catenanuova-Catania Bicocca (40 km)

**CATANIA**  
Investimento da 507 milioni di euro. Prevede il raddoppio della linea del nodo ferroviario; il potenziamento della stazione di Acireale; l'interramento Stazione Centrale; potenziamento Bicocca



**PALERMO.** Velocizzare i collegamenti tra le aree metropolitane, ma anche rendere più efficienti i trasporti all'interno delle città e con il loro hinterland. Palermo, Catania, Messina e Agrigento sono i centri verso i quali le Ferrovie dello Stato hanno concentrato le loro attenzioni. Si tratta di interventi attesi da tempo, in parte già iniziati, in parte ancora nella fase progettuale. Tra le opere infrastrutturali che in qualche caso potrebbero cambiare il volto delle città, vi è l'interramento della Stazione Centrale di Catania. Un progetto che parte da lontano e che potrebbe finalmente essere realizzato. Il potenziamento del cosiddetto «nodo metropolitano di Catania», prevede una serie di interventi che comprendono le stazioni di Acireale e Catania-Bicocca, oltre l'interramento della Stazione Centrale. E' prevista la realizzazione di nuove fermate ad Acitrezza, Ognina, Picanello, Piazza Europa, Duomo e aeroporto di Fontarossa. Nelle ore di maggiore traffico, sono previste corse ogni 10 minuti. Costo previsto dell'investimento, circa 500 milioni di euro.

gento Centrale e «Vulcano» porterebbe a Porto Empedocle, nei pressi dell'approdo dei traghetti per Lampedusa. Sarebbe un percorso di circa 21 chilometri in parte esistente, ma che necessita di un profondo restyling.

Investimenti sostanziosi sono previsti per il raddoppio del passante ferroviario di Palermo, dalla zona industria di Brancaccio all'aeroporto «Falcone e Borsellino» di Punta Raisi. Un'opera che ha subito rallentamenti per la contestazione di comitati di cittadini poiché il progetto originario prevedeva i binari in superficie in alcuni punti nodali della città. E' stato necessario un finanziamento di ulteriori 250 milioni di euro, a carico della Regione, per effettuare l'opera in galleria. E' in corso la progettazione della variante. Per il resto i lavori sono stati consegnati nel febbraio del 2008. Ma nuovi comitati di cittadini si stanno organizzando nei quartieri «Pallavicino», «San Lorenzo» e «Tommaso Natale» dove, secondo l'attuale progettazione, i binari rimarrebbero in superficie per qualche chilometro, mantenendo in vita quattro passaggi a livello che bloccano più volte il traffico durante la giornata e che in futuro, grazie al doppio binario, le corse aumenteranno, rischiano di paralizzare una parte della città a maggiore densità abitativa.

Tra le opere in programma, anche la chiusura del cosiddetto «anello ferroviario» di Palermo. Un circuito che parte dalla Stazione Centrale fino alla Stazione Notarbartolo che poi si irradia verso la Fiera del Mediterraneo per fermarsi a Piazza Giachery, nei pressi del Mercato ortofruttilico. Il progetto prevede il prolungamento fino al porto per risalire nei pressi del teatro Politeama. Quindi, il proseguimento fino a Malaspina per ricongiungersi con la tratta principale Centrale-Notarbartolo.

Considerata la particolare conformazione urbanistica di Agrigento, un adeguato servizio metropolitano potrebbe risolvere parecchi problemi di mobilità della Città dei Templi. C'è già un collegamento ferroviario Agrigento Bassa-Agrigento Centrale. Ma quello che si vorrebbe attrezzare è un servizio di tipo metropolitano che parta da Aragona (area industriale), passando i quartieri S. Michele, Fontanelle, Agrigento Bassa, Agri-



### VELOCIZZAZIONE CT-SR

Il progetto di velocizzazione della Catania-Siracusa (tratta Bicocca-Targia, immagine sopra) ha una previsione di spesa di 76 mln di euro.

### RADDOPPIO ME-CT

Previsti lavori (immagine a destra) lungo la tratta di 42 km tra le stazioni di Fiumefreddo e Giampì; realizzazione delle stazioni di Fiumefreddo e S. Alessio-Santa Teresa e di nuove 4 fermate (Alcantara, Taormina, Nizza-Altè e Itala-Scaletta)

