



PICCOLI PASSI PER POTENZIALITÀ ANCORA INESPRESSE

Infrastrutture IN SICILIA

FABRIZIO BONOMO

In Sicilia sono previsti investimenti in infrastrutture per almeno 17,5 miliardi di euro (circa 34 mila miliardi di lire), molti dei quali per strade e ferrovie (e il Ponte di Messina), che in un prossimo futuro dovrebbero permettere di valorizzare le sue potenzialità di piattaforma logistica collocata al centro del Mediterraneo; per l'oggi si segnalano i progetti di rilancio dell'aeroporto di Catania, uno dei maggiori del Paese, ma soprattutto l'avvio concreto, grazie alla Legge Obiettivo, delle opere idriche ferme da anni, oltre al completamento del nuovo gasdotto con la Libia, che affiancandosi a quello già esistente con l'Algeria conferma il ruolo strategico dell'isola per l'approvvigionamento di risorse energetiche dall'estero



La Sicilia è una regione dalle molte contraddizioni, perchè nonostante sia una delle più estese e popolate d'Italia (25.707 chilometri quadrati, con poco più di 5 milioni di abitanti) presenta una dotazione infrastrutturale decisamente ridotta rispetto al resto del Paese, in quasi tutti i settori. In particolare, spicca l'arretratezza della ferrovia, che apparentemente è abbastanza estesa, con circa 1.450 chilometri di rete, ma solo un centinaio sono a doppio binario e 753 elettrificati: secondo il Rapporto 2005 del Centro Studi Tagliacarne, elaborato per Unioncamere e presentato nel giugno 2005, se è facile prevedere che a Valle d'Aosta (10,7) e Sardegna (15,1) tocca il ruolo assoluto di cenerentole nel settore ferroviario, sorprende la posizione della Sicilia, che è ancora a metà strada rispetto al livello medio del Paese.

Il paradosso è che si registrano difficoltà anche in un settore primario come quello portuale, dove la collocazione geografica è determinante.

Secondo lo studio Tagliacarne, lo sbocco sul mare agevola la leadership della Liguria (con un indice di 637,6) i cui quattro porti sono nelle prime dieci posizioni della graduatoria per province; la Sicilia è terza (167,9), dopo il Friuli Venezia Giulia (342,1) con quattro fra le prime venti province italiane per dotazione portuale (Trapani, Siracusa, Catania e Messina), però il sistema presenta un elevato numero di porti, dotati di strutture inadeguate e raccordi insufficienti con la rete stradale e ferroviaria, specie nel settore merci, dove oltretutto i due porti maggiori, Palermo e Catania, sono quasi soffocati dalle città, così che la vicinanza al centro urbano - originariamente la loro principale risorsa - oggi rischia di trasformarsi nel problema più grave.

Per questo motivo in Sicilia sono previsti investimenti in infrastrutture per almeno 17,5 miliardi di euro (circa 34 mila miliardi di lire), quasi tutti per strade e ferrovie (e il Ponte di Messina), che in un prossimo futuro dovrebbero permettere di valorizzare le sue potenzialità di piattaforma logistica collocata al centro del Mediterraneo; per l'oggi si segnalano i progetti di rilancio dell'aeroporto di Catania, uno dei maggiori del Paese, ma soprattutto l'avvio concreto, grazie alla Legge Obiettivo, delle opere idriche ferme da anni, oltre al nuovo gasdotto con la Libia, che affiancandosi a quello già esistente con l'Algeria conferma il ruolo strategico dell'isola per l'approvvigionamento di risorse energetiche dall'estero.

Strade

La Sicilia è oggi la regione con la rete stradale primaria (comprese Statali e Provinciali) più estesa e con il maggiore incremento in Italia, più di Piemonte e Lombardia, con oltre 15 mila chilometri - circa il dieci per cento della rete stradale SNIT nazionale - di cui quasi 600 di autostrade (poco meno di Piemonte ed Emilia Romagna); inoltre, è tra le regioni con la più alta dotazione viaria comunale, insieme a Lombardia e Piemonte. Di fatto, quello stradale è il settore dove si sono fatti i maggiori passi avanti, e altri se ne prevedono, considerando che l'Accordo di programma quadro (Apq) fra Stato e Regione, firmato nell'aprile 2004, prevede investimenti per circa 5,3 miliardi di euro (oltre 10 mila miliardi di lire), dei quali 2,4 già disponibili, quasi

tutti fondi statali ed europei già stanziati.

I principali interventi finanziati riguardano il completamento delle autostrade Messina-Palermo, Catania-Siracusa e Siracusa-Gela, ai quali si affiancano una serie di interventi minori, di cui è però necessario reperire una parte delle risorse: il completamento delle superstrade Caltanissetta-Gela, Santo Stefano di Camastra-Gela e Licodia-Eubea, l'adeguamento della Palermo-Agrigento e la realizzazione della Ragusa-Catania.

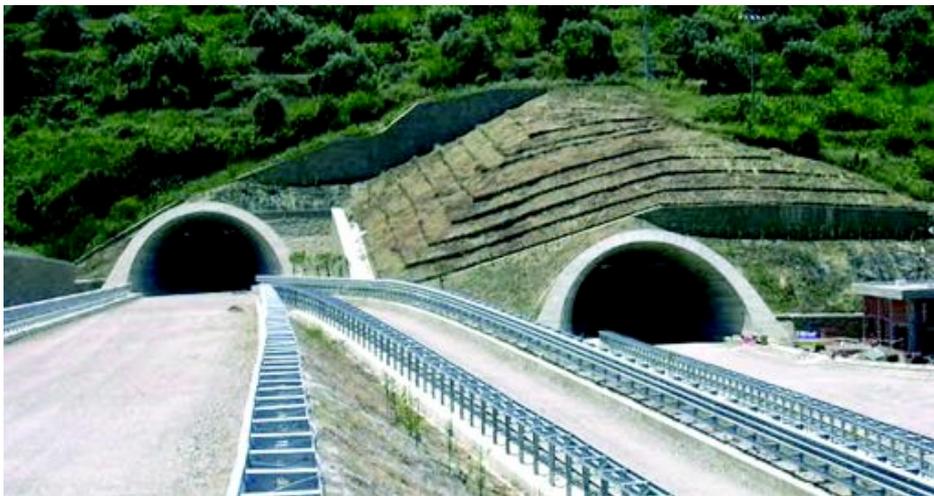
La Messina-Palermo - un'opera da 1 miliardo di euro, iniziata negli anni Sessanta - è stata inaugurata già nel dicembre 2004, perchè nell'aprile dello stesso anno erano in esercizio 121 km, e per aprire al traffico gli altri 41 mancava solo il completamento di un tratto di 20 chilometri; per essere completamente operativa mancano solo i caselli e i relativi impianti di pedaggio, oltre a parte degli impianti elettrici e la segnaletica stradale; per questo, sempre nel dicembre 2004, il Cipe ha stanziato un contributo



Sistemi in Sicilia

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistemi urbani
	Hub Interportuali
	Schemi idrici
	Ponte stretto di Messina

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Veduta dei lavori sull'autostrada Palermo-Messina, nel 2004

integrativo di 85,60 milioni di euro, accompagnato però dalla (amara) constatazione “che le tariffe applicabili non consentono la copertura neanche dei costi residuali di investimento”, tenendo conto che quando l'intera arteria sarà in esercizio va avviato anche un programma di manutenzione della parte costruita nel 1960.

Per quanto riguarda la Catania-Siracusa, lunga circa 70 chilometri, i lavori riguardano l'adeguamento di un tratto di 25, oggi a una sola corsia per senso di marcia, per portarlo a due corsie di 3,75 metri per ogni senso di marcia, oltre a una corsia di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale, come i restanti 45 chilometri; i lavori - aggiudicati all'impresa Pizzarotti, vincitrice dell'appalto come Contraente Generale - sono stati aperti ufficialmente nel marzo scorso e il termine contrattuale prevede la loro conclusione entro l'aprile del 2009, per un costo complessivo di 694,46 milioni di euro; tra le opere più significati-

ve si segnalano 24 viadotti, per un totale di circa 8 chilometri; 10 gallerie naturali (quasi 12 chilometri) e 4 gallerie artificiali a doppia canna (5,6 chilometri).

Per la Siracusa-Gela sono in fase avanzata i lavori di tre lotti, su un tratto di circa 32 chilometri, che dovrebbe essere aperto al traffico nel 2006, mentre per il completamento fino a Ragusa, dove sono in corso di appalto altri tre lotti, si prevede la fine dei lavori entro il 2009.

In fase di progetto sono poi le due superstrade Palermo-Agrigento (2,239 miliardi di euro) e Agrigento-Caltanissetta (594,5 milioni di euro), che stanno seguendo l'iter previsto dalla Legge Obiettivo, dopo che nel maggio 2004 il consiglio di amministrazione dell'Anas ha approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale della prima e il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale della seconda.

“L'apertura dell'intero tronco autostradale Messina-Palermo, l'avvio dei lavori per il completamento della Catania-

Siracusa e il prossimo finanziamento della Siracusa-Gela ci riempiono d'orgoglio - sottolinea Salvatore Cuffaro, Presidente della Regione Sicilia - e ci spingono a ben sperare che sia possibile e prossima la chiusura dell'anello autostradale siciliano, mentre il programma operativo pluriennale dell'Anas prevede già la messa in sicurezza e il potenziamento della rete stradale con particolare riferimento ai collegamenti interni”.

Logistica

Per il trasporto e la gestione del traffico merci la Sicilia sembra credere alle prospettive che si aprirebbero con il ponte di Messina verso il centro del Mediterraneo: “Certi che quest'isola possa realmente divenire la piattaforma logistica dell'intero Mediterraneo - afferma Salvatore Cuffaro - abbiamo deciso di attuare la riorganizzazione del sistema di movimentazione delle merci, realizzando il sistema degli interporti siciliani con i due poli di Catania e di Termini Imerese, ai quali si interfaccia il sistema dei 9 autoporti pensati omogeneamente distribuiti su tutto il territorio”.

Un elemento di relativa certezza è rappresentato da due delibere Cipe del 2003, con le quali si approva e si finanzia il primo di tre lotti dell'Interporto di Catania, comprendente un polo logistico, un polo intermodale e gli allacci stradale e ferroviario, realizzati su due diverse aree indicate dall'Amministrazione comunale: il polo intermodale a ridosso dello scalo merci di Bicocca, il polo logistico in un'area distante circa 800 metri.

L'intervento è finanziato con 21,703 milioni di euro a carico della Legge Obiettivo (con parte delle risorse programmaticamente riservate al Ponte sullo Stretto di Messina) su un totale di oltre 76,53 milioni di euro, di cui 15 coperti dalla Regione e 4,9 da un aumento di capitale dell'Interporto di Catania Spa.

Particolari della cerimonia di apertura dei cantieri della Catania-Siracusa, nel marzo 2005



Ferrovie

La rete ferroviaria siciliana, che verrà inclusa nel progetto Trans-European Railway (TER), mostra ancora parecchie carenze infrastrutturali - sostiene Salvatore Cuffaro - sia lungo le due dorsali tirrenica e ionica sia nelle linee di interesse regionale. Le potenzialità della rete ferroviaria, in termini di estensione, vengono infatti vanificate dalle

inefficienze tecniche, tecnologiche, gestionali e funzionali dell'infrastruttura, tra cui emerge particolarmente grave il problema della limitazione in altezza delle sagome, che incide pesantemente sulle possibilità del trasporto combinato strada-ferrovia e in generale sullo sviluppo della domanda merci.

È impensabile inoltre che il collegamento Catania-Palermo debba svolgersi unicamente su gomma visto che i tempi del collegamento ferroviario - continua Cuffaro - sono ancora oggi da far west. In tal senso un sensibile rinnovato atteggiamento positivo di Rfi e Trenitalia che pare abbiano colto l'opportunità di scommettere sulla Sicilia, concorrendo con propri finanziamenti insieme alle risorse messe a disposizione dalla Regione siciliana dallo Stato e dall'Unione Europea, oggi destinati al duplicamento delle direttrici costiere e domani alla velocizzazione dei collegamenti interprovinciali, ci lascia ben sperare per il futuro.

La messa in rete dei nuovi treni "Minuetto" - conclude Cuffaro - con collegamenti rapidi e diretti su alcune tratte particolarmente significative quali Agrigento, Cefalù, Taormina, Siracusa-Noto, con i lavori di velocizzazione per esempio della Palermo-Agrigento, che dal 2009 sarà percorribile in poco più di un'ora e 25, sono segni concreti di questa nuova sinergia che tuttavia va implementata da parte di Rfi e Trenitalia.

Nel complesso, il Piano di Rfi per lo sviluppo della rete ferroviaria in Sicilia,



Schema degli interventi previsti da Rfi in Sicilia

presentato nel 2003, prevede investimenti per 16 miliardi di euro fino al 2013, quando dovrebbe essere completato il raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono sulla Palermo-Messina (nel 2004 è stato pubblicato il bando per i lavori - da affidare a un Contraente Generale - per la prima fase dei lavori); per il completamento del raddoppio di questa linea Rfi ha stimato una spesa di circa 5,9 miliardi: 780 milioni per la tratta Fiumetorto-Castelbuono, 4,3 per Castelbuono-Patti e 651 per la linea Patti-Messina.

Il raddoppio della tratta Giampillieri-Fiumefreddo (42 chilometri per 1,97 miliardi), della Messina-Catania, sta seguendo le procedure della Legge Obiettivo, così come al Cipe è anche il progetto di raddoppio dell'intera linea Catania-Siracusa (1,5 miliardi di euro), mentre nel 2008 dovrebbe essere attivata la linea veloce Fiumetorto-Agrigento (140 milioni).

Nel 2009 è prevista l'attivazione della linea veloce ed elettrificata sui 183 chilometri a binario semplice della tratta Siracusa-Ragusa-Gela (400 milioni di euro), mentre per la velocizzazione della Palermo-Trapani (600 milioni) è in corso lo studio di fattibilità.

È in progettazione anche una linea ad alta velocità fra Catania e Palermo, per un investimento stimato in 4 miliardi di euro (l'attivazione comunque è collegata all'entrata in servizio del Ponte sullo Stretto).

Infrastrutture urbane

Per quanto riguarda le infrastrutture urbane, gli interventi previsti sono soprattutto ferroviari e riguardano Palermo, Catania e Messina

A Palermo si tratta della chiusura dell'anello ferroviario, che avverrà in sotterraneo nel tratto Giachery-Lolli, dal costo di circa 116 milioni di euro, di cui 95 milioni per lavori ed escluso il materiale rotabile (a carico del gestore), approvato dal Cipe, nella

sua ultima variante, nel luglio 2003 e finanziato con quasi 7 milioni.

Inizialmente si prevedeva la realizzazione di una linea di circa tre chilometri ad esercizio ferroviario nella tratta Notarbartolo-Giachery e tranviario in quella Giachery-Palermo centrale; poi, nella modifica approvata dal Cipe nel 2003, si è deciso di eliminare la linea tranviaria - e di sostituirla con il prolungamento da Giachery a Lolli della linea ferroviaria in esercizio, per 2,3 chilometri, in sotterraneo, a binario semplice e con nuove ulteriori fermate.

A questo si integrerà una metropolitana leggera, in progetto, destinata a collegare il centro di Palermo con la periferia nord, nelle stazioni d'interscambio Libertà e Politeama e con il passante ferroviario nelle stazioni di Notarbartolo e Lolli.

Per Catania si prevede di prolungare la ferrovia Circumetnea nella tratta urbana da Nesima a Misterbianco Centro, oltre a un riassetto generale del nodo ferroviario, dovuto alla richiesta di interrimento della stazione di Catania centrale.

A Messina, dopo la realizzazione del tram, oggi è in corso il progetto di una "Metroferrovia", dal costo di circa 175 milioni di euro, di cui sono iniziati i lavori a marzo 2004: si tratta del potenziamento della linea ferroviaria tra Messina e Giampillieri, per consentire un servizio di trasporto di tipo metropolitano, con nuove fermate e l'attrezzaggio tecnologico di quelle esistenti.

Aeroporti

Il sistema aeroportuale della Sicilia, come quello di molte regioni del Sud Italia, beneficia di un vasto piano di ampliamenti e/o ammodernamenti - anche per scali piccoli e con poco traffico, reale o potenziale - co-finanziato dall'Unione europea con circa 370 miliardi di lire (circa 190 milioni di euro), che integrati con fondi statali e regionali portano a un investimento complessivo di 860 milioni di euro (circa 1.666 miliardi di lire) che interessa gli aeroporti di: Napoli in Campania; Bari, Brindisi, Foggia e Taranto in Puglia; Reggio Calabria, Lamezia Terme, Crotone e Sibari in Calabria; Cagliari, Olbia e Alghero in Sardegna.

In Sicilia gli scali che godono di questi finanziamenti sono Catania (dove sono previste opere per 125 milioni di euro) e Palermo (75 milioni), ma anche Trapani (19 milioni), Comiso (47 milioni), Pantelleria (38 milioni) e Lampedusa (28 milioni); inoltre si segnala il progetto per trasformare l'aeroporto militare di Boccadifalco in un "City airport" per Palermo.

Il trasporto aereo in Sicilia è assicurato essenzialmente dagli aeroporti di Palermo e Catania - precisa Salvatore Cuffaro - che insieme raggiungono quasi i 10 milioni di passeggeri annui, mentre quelli di Trapani, Pantelleria e Lampedusa garantiscono i collegamenti regionali anche ai fini sociali e turistici. L'aeroporto di Comiso è ormai una realtà che dovrà fare sistema con quello catanese per la Sicilia orientale, così come Trapani si interfacerà con Palermo per la Sicilia occidentale.

Il rafforzamento del sistema aeroportuale siciliano non esclude (anzi la prevede con forza) la realizzazione di un nuovo aeroporto di livello intercontinentale - sostiene Cuffaro - che possa garantire continuità all'incremento della domanda di trasporto aereo, anche in questo caso con un pensiero di speranza e di ottimismo nei confronti dell'area di libero scambio nel Mediterraneo centrale.



Vista prospettica della nuova aerostazione prevista per lo scalo di Catania

Porti

Con riferimento alle dotazioni portuali, la Sicilia supera la media nazionale con un dato pari al 175 per cento - ricorda il Presidente Cuffaro - contando su 8 porti marittimi di categoria A ed un elevato numero di porti minori distribuiti lungo tutta la costa insulare. Si tratterà adesso di mettere a sistema le risorse portuali siciliane ottimizzando l'opera delle Autorità Portuali che dovranno applicarsi sui sistemi territoriali integrati e non più sulle singole realtà comunali. Pozzallo, Siracusa, Augusta e Catania possono ben costituire ad esempio, un unico sistema portuale capace di integrarsi nel



futuro corridoio mediterraneo quale baricentro funzionale fra il polo spagnolo e quello greco-afro-asiatico. Così come Palermo e Termini Imerese sono due realtà da integrare e potenziare.

Idrico

I progetti per il riassetto della rete idrica esistono e li stiamo gradualmente finanziando - afferma Salvatore Cuffaro, Presidente della Regione Sicilia ma anche Commissario per l'Emergenza idrica - e concluderemo il commissariamento con nuove interconnessioni, che consentiranno ai siciliani di non patire più la sete. L'acqua sarà portata laddove sarà necessaria, grazie anche agli invasi pieni e alle dighe quasi tutte collaudate.

Di fatto, dopo anni di stasi e difficoltà, anche dopo il varo della Legge Obiettivo, oggi si sono sbloccate tre grandi opere, delle sei inserite nella legge: gli acquedotti Favara di Burgio, Gela Aragona e Montescuro ovest, per un investimento di quasi 240 milioni di euro (circa 460 miliardi di lire), su un totale di 404 milioni di euro per tutti gli interventi previsti.

Schema delle infrastrutture idriche avviate tra il 2004 e 2005

