



fra Snamprogetti Technip Italy; Ati fra Systra (capogruppo) e Technital. Il termine di presentazione delle offerte è stato fissato per il 30 settembre 2005.

Monitoraggio ambientale

Un'altra gara in corso è quella per il responsabile del Monitoraggio ambientale del progetto e della sua realizzazione, con particolare riferimento alle ricadute ambientali e socioeconomiche sul territorio e alla verifica dell'efficacia degli strumenti mitigativi messi in atto. La gara - da 37 milioni di euro e una durata di 97 mesi - è stata indetta a giugno e ha concluso la fase di prequalifica all'inizio di settembre, con l'arrivo di quattro richieste di partecipazione alla gara vera e propria.

Brokeraggio Assicurativo

A luglio è stato pubblicato un quarto bando di gara internazionale, per la selezione del soggetto al quale affidare i servizi di Consulenza e Brokeraggio Assicurativo, e alla scadenza della prequalifica, all'inizio di settembre, le richieste di partecipazione sono state sette.

Il servizio messo in gara, mediante licitazione privata, non comporta oneri diretti per la Concessionaria, perchè la remunerazione del Broker sarà a carico delle compagnie assicuratrici (come da prassi di mercato), a loro volta scelte dopo una gara internazionale, con le quali verranno stipulate le relative polizze.

Ferrovia

Il riassetto del nodo di Catania

Per le infrastrutture ferroviarie in Sicilia, molte delle quali sbloccate grazie alla Legge Obiettivo, spicca il progetto di riassetto del nodo ferroviario di Catania, sia per il costo - circa 850 milioni di euro (1.645 miliardi di lire), che nessuno sa ancora dove reperire - sia perchè comporta il ridisegno generale della rete nel

Veduta della stazione e del porto di Catania



raggio di oltre 30 chilometri, sia infine per la filosofia che lo sottende, non necessariamente positiva ma sicuramente specchio di una tendenza in atto da diversi anni, cioè l'interramento delle infrastrutture di trasporto: il riassetto del nodo di Catania nasce dalla decisione di aprire la città al mare, da cui è divisa, interrando la stazione di Catania Centrale.

Molte opere e tempi lunghi

Il progetto, per essere realizzato, richiede un numero notevole di interventi:

- l'interramento della linea ferroviaria tra Piazza Europa e Piazza dei Martiri, inclusa appunto la stazione centrale, per un totale di 19 chilometri, di cui 4 nel tratto urbano e gli altri 15 nell'hinterland;
- il raddoppio della tratta Zurria-Acquicella, attualmente a binario unico;
- il trasferimento allo scalo di Bicocca, all'estrema periferia sud, di tutte le attività industriali della ferrovia (depositi di locomotori, squadre rialzo, scali merci, punti di salita delle auto al seguito ecc.) che ora si trovano nella zona di Acquicella, con il recupero di aree di proprietà Rfi e la ristrutturazione della stazione di Acquicella;
- la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca; una bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo-Catania;
- tre nuove fermate per il servizio metropolitano, a Fontanarossa, Accastello e Acireale.

A tutto questo si integra il raddoppio della Messina-Siracusa, nel tratto di 2,8 chilometri tra Catania Centrale e Catania Ognina, contiguo all'intervento e già in bilancio, mentre il libro dei sogni guarda a una eventuale linea ad alta



velocità lungo il Corridoio europeo 1 Berlino-Palermo, che attraverso il ponte di Messina dovrebbe raggiungere la città per poi dirigersi verso Palermo, con un tunnel nella tratta centrale, a Enna, evitando così la linea Messina-Palermo, ritenuta inadatta per i treni ad alta velocità ed eccessivamente costosa da mettere a nuovo.

Alla fine, l'area metropolitana di Catania si estenderà per più di 30 chilometri, da Lentini a Taormina, impegnando una parte consistente della costa ionica della Sicilia.

La durata complessiva dei lavori dovrebbe durare dieci anni, dei quali ben cinque per l'interramento della Stazione

Centrale, il tutto affidato - secondo il Comune di Catania - a una società per azioni (che non esiste ancora): un soggetto con un capitale non inferiore al milione di euro, la cui maggioranza dovrà spettare ad Rfi, con una quota di minoranza di proprietà comunale.

Una rivoluzione a cascata

Di fatto, spostare una ferrovia non è una cosa semplice: mentre nel sistema stradale in qualsiasi posto si faccia la strada comunque trova una sua funzione, nel sistema ferroviario questo non è assolutamente vero, perchè - sottolinea Rfi - va fatta sapendo già come verrà utilizzata, e progettata esattamente per quella tipologia di traffico; se la tipologia dovesse cambiare, o addirittura cessare, quella ferrovia non potrà essere sfruttata, anche per molta parte delle sue potenzialità.

Per Catania poi non si tratta semplicemente di investire 850 milioni di euro e abbassare di cinque metri il piano



Pianta dei tracciati ferroviari nel centro di Catania

della stazione, e così aprirsi al mare, perchè la scelta di interrare la stazione porta a una rivoluzione vera e propria del nodo ferroviario, oltre che dell'assetto urbano della città e del suo hinterland, per un effetto cascata per le soluzioni che impone ogni scelta tecnica. Il primo passaggio è legare l'interramento della stazione con quello dei tratti di linea precedente e successivo, in parte già previsto e in parte determinato proprio dalle nuove scelte.

La seconda conseguenza è il sostanziale ridimensionamento della stazione, che da 18 binari passerà a 4 o 5 al massimo, perchè non è pensabile interrarli tutti.

A sua volta, il ridimensionamento richiede una revisione completa del modello di esercizio, perchè la nuova Catania Centrale non potrà più essere luogo di origine e destinazione dei treni, sia di lunga percorrenza che del trasporto regionale: quindi i primi devono essere spostati a Siracusa o sull'asse

Enna-Caltanissetta (IC notte), mentre per il servizio metropolitano si prevedono attestamenti incrociati alle stazioni periferiche di Letoianni e Lentini, a nord e a sud della città, perchè altrove mancano gli spazi necessari.

Problemi simili riguardano anche la ferrovia Circumetnea, di cui deve essere ripensato l'attestamento e lo scambio all'interno della stazione interrata.

Inoltre, il collegamento con il porto diviene soltanto tecnico, perdendo una parte della sua funzionalità.

Lo stravolgimento completo del nodo viene poi dalla richiesta di intensificare le fermate in area metropolitana e dalla messa in discussione di tutte le funzioni esistenti, sia quelle industriali che commerciali: si aumenta a cinque il numero di stazioni all'interno del Passante - Ognina, Picanello, Piazza Europa, Duomo (Castello Ursino) e Fontanarossa (aeroporto) - per la gran

parte sotterranee, perchè si adegua il loro numero e il posizionamento a quanto previsto dal Piano regolatore del Comune, che guarda fra l'altro allo spostamento di una serie di attività al Centro direzionale e allo sviluppo dell'aeroporto (si stima debba raggiungere un traffico di 4,5 milioni di passeggeri all'anno, contro i tre attuali).

Il nuovo polo industriale e merci a Catania Bicocca

L'interramento di Catania Centrale significa anche spostare tutte le attività industriali della ferrovia, oltre che gli uffici di manutenzione, perchè è stato chiesto di liberare alcune aree a Fontanarossa, all'interno della città.

Da qui la necessità di individuare luoghi adatti a ospitare queste funzioni, e la scelta di valorizzare soprattutto il polo di Catania Bicocca, dove è in corso anche la realizzazione del nuovo interporto.

Tutto questo porta alla ristrutturazione



Itinerari ferroviari e poli di "scambio": scenario futuro

507 milioni di euro, di cui l'80 per cento (406 milioni) per opere ferroviarie, 59 per opere extralinea e di riambientalizzazioni, 28 per servizi di ingegneria e alta sorveglianza - e stanziato 1,063 milioni di euro per avviare il progetto definitivo della prima fase (che Rfi affiderà a Italferr, per un costo previsto di 11,61 milioni di euro).

La copertura finanziaria dell'intervento, che non è richiesta in questa fase, è prevista a totale carico pubblico, in particolare dalle risorse della Legge Obiettivo;

Per ora comunque tutte le attività che Rfi ha contrattualizzato con lo Stato sono coperte finanziariamente, siano esse le opere vere e proprie o, spesso, la sola progettazione, per un totale di circa 100 milioni di euro, che nei prossimi due anni e mezzo permetteranno di completare la progettazione e di predisporre le gare d'appalto.

Quindi, nonostante la dimensione degli interventi e i costi notevoli, per ora si può dire che è tutto vero, è tutto in corso, e ci sono contratti firmati dallo Stato, anche se non si sa ancora bene se e come verranno reperiti tutti i fondi necessari per realizzare rapidamente l'intero progetto.

completa della stazione di Bicocca, che nell'arco di dieci anni diventerà:
 - il punto di arrivo e partenza dei treni del trasporto regionale;
 - il polo industriale del sistema ferroviario, con le officine di lavorazione;
 - il polo logistico di Catania, perchè, insieme all'interporto, viene ristrutturata l'area dove attualmente si gestisce il traffico merci per tutta la Sicilia orientale.

D'altra parte, Catania è una delle scommesse merci del Sud, come intermodalità e logistica (a prescindere dal Ponte di Messina), perchè secondo Rfi è un gradino sotto Gioia Tauro, ma certamente sopra Termini Imerese: non sarà mai un impianto da 3,5 milioni di teu come Gioia Tauro o da 2,5 milioni come Taranto, però si tratta di un impianto da 1,5 milioni di tonnellate/anno per Rfi e 1,8 per gli interporti siciliani, che quindi non raggiunge i 2,4 di Marzaglia o i 3 di Verona Quadrante Europa, ma dal punto di vista ferroviario ha molte potenzialità perchè da qui partono treni con 1.200 chilometri di percorrenza (e non da poche centinaia); quindi il suo peso relativo è notevole, per chi vende merce e chi gestisce il trasporto.

Aspetti economici

Il riassetto del nodo dovrebbe costare, a una prima stima, circa 850 milioni di euro, dei quali 826 per l'interramento dei binari e la riqualificazione della Stazione Centrale, e 11,6 milioni di euro per indagini archeologiche, geologiche e per la progettazione preliminare. Nel settembre 2004 il Cipe ha approvato il progetto preliminare e la stima di costo di una prima fase - quantificata in

Itinerari merci: scenario futuro

