

I PROBLEMI DEL TRASPORTO

L'utilizzo dissennato delle vetture private sta soffocando Catania: la Metropolitana può risolvere il nodo del traffico urbano



SI APPLICHERANNO SOLUZIONI ADEGUATE
Allo studio della «task force» del Comune interventi di natura tattica per alleggerire la pressione della circolazione veicolare in città

Oggi in servizio i nuovi elettrotreni

Stamane alle ore 11 entreranno ufficialmente in servizio i nuovi elettrotreni della Metropolitana: andranno a sostituire gli attuali «trenini» che, pur obsoleti, da due anni hanno consentito l'esercizio dei quattro chilometri dell'«underground» catanese.

A passi lenti questo importante infrastruttura urbana va incontro alla sua definizione: ritardi antichi e nuovi hanno finito con il rallentare la realizzazione di un'opera che per la città di Catania può costituire una delle principali soluzioni per il trasporto urbano, una delle soluzioni più efficaci per riportare il traffico ad una condizione accettabile. Intanto altri quattro elettrotreni sono stati finanziati: andranno ad incrementare il parco mezzi della Metropolitana, in attesa che venga completata la tratta piazza Galatea-piazza Giovanni XXIII.



Ma ecco come si presenta la situazione:

Piazza Galatea-Piazza Giovanni XXIII - I lavori di questa tratta sono stati consegnati a fine febbraio 2001: da quella data ad oggi sono state prese in consegna e cantierate dalla ditta (l'Impresa Pollini) le aree, così come sono stati completati tutti i rilievi e le operazioni prepedeutiche per i lavori. L'impresa è in procinto di iniziare lo scavo materiale della galleria. Il percorso si svi-

lupperà da piazza Giovanni XXIII, dove ci sarà uno scavo a cielo aperto che riguarda la stazione, e andrà in galleria naturale, quindi proseguirà in sotterranea da quattro-cinque metri sino ad oltre dodici metri sotto il livello della strada. L'unica, brevissima tratta che interesserà la superficie, è quindi si realizzerà a cielo aperto, è in corrispondenza di piazza Galatea nell'attacco con l'attuale galleria.

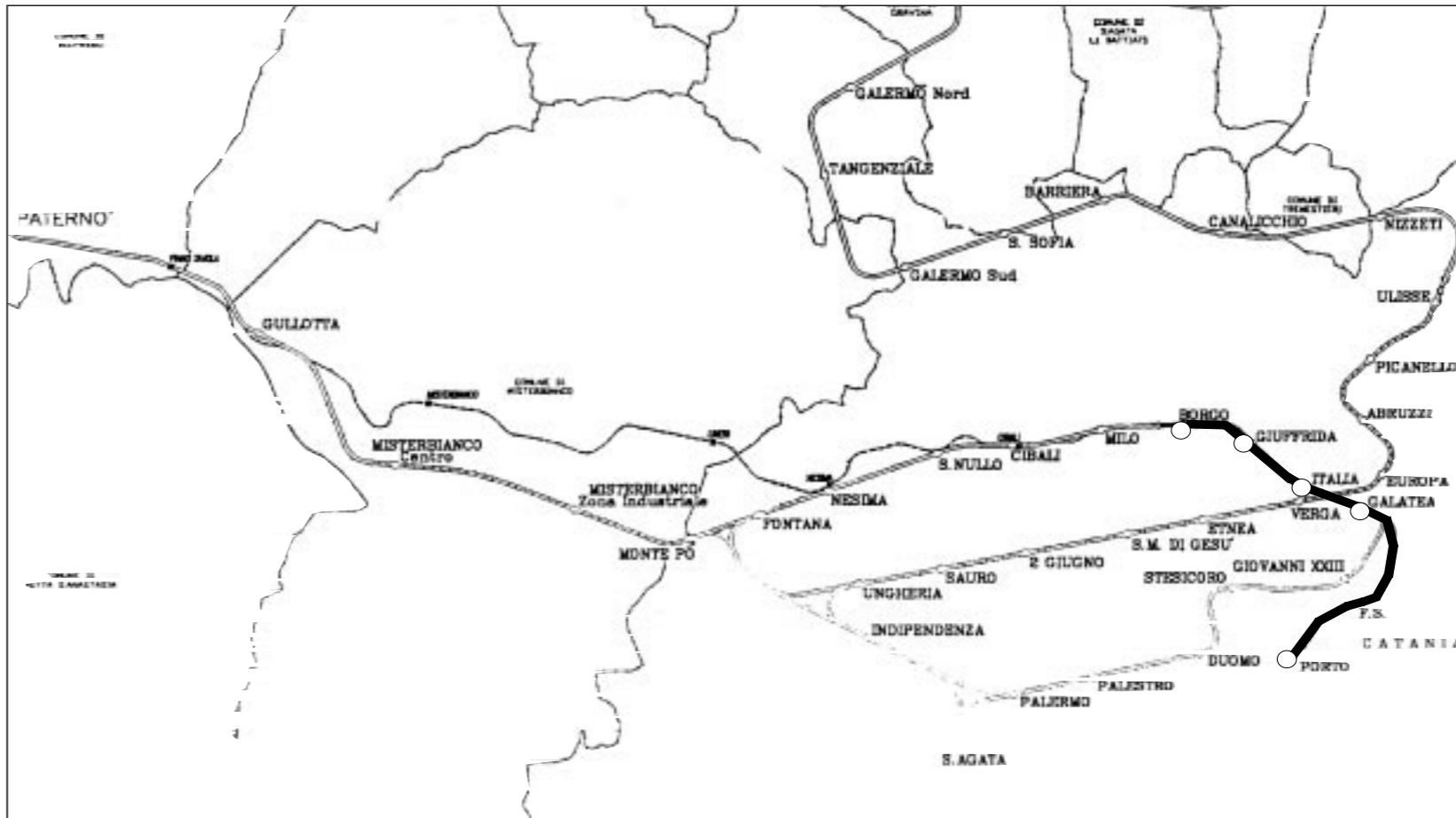
Giovanni XXIII-Piazza Stesicoro - Lotto di 70 miliardi, già finanziato a carico della legge 211. Il progetto definitivo è al ministero delle Infrastrutture. In questa tratta la galleria sarà realizzata a profondità di oltre 15 metri sotto il livello stradale.

Borgo Nesima - Importo 170 miliardi, finanziati a carico della legge 211. Rispetto al progetto già approvato, è stata realizzata una variante: la linea sarà realizzata in galleria fitu-

na a Nesima. Si attende il decreto regionale per affidare la gara, bandita lo scorso anno.

Deposito Paternò-Ardizzone - Primo lotto 30 miliardi, già finanziato con la legge 211. Il progetto è stato già depositato al ministero delle Infrastrutture.

Nesima-Misterbianco Centro - Progetto definitivo trasmesso, in itinere il finanziamento di 200 miliardi a carico dei Fondi «Por».



Metrò, occorre una forte accelerazione

Carlo Pino: «Renderemo i tempi di esecuzione più certi»

Salvo Barbagallo

Catania attende da anni che un sogno si trasformi in realtà: la realizzazione della Metropolitana. Chiediamo al commissario della Ferrovia Circumetnea, Carlo Pino quali sono stati, e continuano ad essere, i problemi che prolungano i tempi per concretizzare un progetto che è «realtà» solo nei quattro chilometri di percorso oggi in esercizio. Carlo Pino risponde: «Sui tempi diventati troppo lunghi esistono giustificazioni che non è compito mio valutare. Posso, invece, dire che nel periodo di affidamento della Ferrovia Circumetnea alla cura di risanamento delle Fs Spa è stata impressa un'accelerazione decisa ai lavori che ha consentito l'apertura della prima tratta da Borgo a Porto. In realtà i tempi di realizzazione di una tratta metropolitana non sono così lunghi come si crede: con tre anni effettivi di lavoro - esclusi i tempi per l'appuntamento del progetto esecutivo, il rilascio delle approvazioni degli enti interessati e l'espletamento della gara di appalto per l'affidamento dei lavori - si sarebbe potuto, ad esempio, raggiungere piazza Stesicoro partendo da piazza Galatea. La fase autorizzativa - che risulta essere, purtroppo, quella più critica e problematica, considerati i numerosi soggetti coinvolti», afferma il commissario della Circumetnea, «ha richiesto, e continua a richiedere, tempi lunghi. Vogliamo sperare che l'acquisita consapevolezza dell'importanza della realizzazione di un'opera che fa di Catania la quinta città italiana dotata di una metropolitana, possa snellire i tempi dei residui iter burocratici. Da parte nostra siamo certi che l'esperienza, già maturata con la costruzione della tratta già in esercizio, renderà più certi e celeri i tempi di esecuzione».

- Sono sufficienti gli attuali quattro chilometri in esercizio a «convincere» i catanesi ad utilizzare la Metropolitana? «È evidente che se pretendessimo fare dei paragoni con i volumi di viaggiatori trasportati dalle grandi reti metropolitane di Parigi o Londra, o con quelle più modeste ma pur significative, di Milano e Roma, rischieremo lo sconforto», afferma Carlo Pino, che tiene ad aggiungere: «Bisognerebbe, però, te-

ner conto che nelle capitali di Francia ed Inghilterra i lavori in sotterranea sono iniziati alla fine dell'Ottocento e che a Milano e Roma i primi colpi di piccone per realizzare le loro linee metropolitane sono stati dati negli anni Cinquanta. Napoli, Genova e Catania, matricole in questo specialissimo club, in compenso sono già oggi realtà interessanti per le applicazioni di tecnica ingegneristica più avanzata. Pensiamo, ad esempio, ai nuovi elettrotreni che oggi effet-

tueranno la corsa inaugurale: essi», afferma Carlo Pino, «rappresentano dei prototipi di una nuova generazione di convogli metropolitani. Per quanto riguarda Catania va pure detto che in realtà le frequenze consentite dai vecchi convogli recuperati dalla Ferrovia Centrale Umbra non erano certamente tali da attrarre la clientela. In questi mesi abbiamo utilmente rotato i nuovi mezzi ed ora ci si può considerare a regime. È indubbio, però, che da soli

non si va da nessuna parte». - Cosa intende dire? «Che quattro chilometri di metropolitana non servono a nulla, come non servono a niente i 13 chilometri che saranno resi disponibili, se non si procederà ad una completa rivisitazione di tutto il sistema del trasporto urbano catanese, nel senso che occorre creare sinergie fra i diversi vettori».

- Quale può essere la «formula» per risolvere il problema del traffico a Catania? Carlo Pino risponde ancora: «Non

c'è dubbio che la realizzazione delle nuove tratte di metropolitana rappresenti una soluzione a medio termine per la mobilità di Catania. Nel breve termine sono necessari interventi di natura tattica, già utilizzati in altre realtà urbane, per favorire l'uso dei mezzi pubblici di trasporto. Per fare alcuni esempi: l'aumento della percentuale delle corsie riservate alla sola circolazione dei bus e dei tram all'interno di un rassetto funzionale delle reti di trasporto

pubblico locale di superficie; l'individuazione degli itinerari radiali e lungo tutti gli itinerari là dove esistono gli spazi sufficienti per l'organizzazione di una ordinata ed economica offerta di sosta di superficie; l'installazione, lungo tali itinerari, di sistemi semaforici centralizzati in grado di assicurare la priorità alla circolazione dei mezzi pubblici senza penalizzare quella privata; l'utilizzazione della leva tariffaria di sosta per scoraggiare la penetra-

zione all'interno del centro urbano delle vetture private e incoraggiare l'uso dei parcheggi scambiatori periferici. Tutti questi, possibili provvedimenti», conclude il commissario della Ferrovia Circumetnea Carlo Pino, «vengono attualmente valutati attentamente dalla «task-force» del Comune, molto ben coordinata dal professore Rodolfo De Dominicis, e di cui fa parte per conto della Ferrovia Circumetnea l'ingegnere Gentile».



IL FUTURO DELLA LINEA FERROVIARIA PEDEMONTANA

Circum in fase di trasformazione e potenziamento

Grandi potenzialità di utilizzo nel settore turistico per lungo tempo trascurate

Quale futuro attende la Ferrovia Circumetnea e come si presenterà l'ente di fronte alle nuove sfide del mercato? Risponde il commissario Carlo Pino: «Dal 1997 il ministero dei Trasporti ha affidato alle Fs Spa la gestione e la ristrutturazione di tutte le Ferrovie in Gestione commissariale governativa, tra cui la Ferrovia Circumetnea, al fine di creare i presupposti per la loro trasformazione in società. L'obiettivo primario di questo processo di risanamento era il miglioramento del rapporto ricavi-costi. Il parametro da utilizzare per la valutazione della gestione è il rapporto tra i ricavi del traffico e i costi operativi di gestione, al netto dei costi dell'infrastruttura, che deve raggiungere il 35%. Per quanto attiene la Fer-

rovvia Circumetnea, tale indicatore di economicità è passato dal 16,4% del 1996, all'attuale 26,4%. Questo risultato è stato raggiunto riducendo il costo del lavoro, che rappresenta oltre il 70% dei costi della produzione, attraverso un piano di esodi che ha comportato una diminuzione dell'organico e una conseguente riduzione della produzione dei servizi offerti. Grazie a una migliore organizzazione dei fattori produttivi, a partire dal 1999, si è registrato un aumento dei viaggiatori trasportati, che sono più di tre milioni, dei quali due milioni utilizzano il servizio su gomma e oltre un milione il servizio su rotaia, con una dotazione di 59 bus, 24 automotrici, 11 carrozze e 4 elettrotreni».

- Quali sono gli investimenti che

possono contribuire a creare le infrastrutture capaci di consolidare e sviluppare la posizione della Ferrovia Circumetnea nel comparto del trasporto locale? «La Ferrovia Circumetnea», afferma Carlo Pino, «negli ultimi anni ha avviato una serie di attività per la trasformazione e il potenziamento dell'intera infrastruttura ferroviaria di superficie, nonché per il prolungamento della linea metropolitana. Per quanto riguarda la linea ferroviaria extraurbana di superficie, sono in corso di esecuzione i lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta Paternò-Ardizzone e della Randazzo-Rovittello. Sono stati finanziati e sono in fase di autorizzazione o di affidamento i lavori per la realizzazione del deposito offi-

cina a Paternò, i lavori per il telecomando e il blocco automatico dell'intera linea, la fornitura di 10 automotrici per la linea di superficie. Tutte queste opere per un investimento complessivo, già finanziato, di 220 miliardi. Per quanto riguarda la rete metropolitana», aggiunge Carlo Pino, «sono in corso di esecuzione i lavori per la realizzazione delle opere civili della tratta Galatea-Giovanni XXIII, della sottostazione elettrica di alimentazione della linea, della tratta Borgo-Nesima, della tratta Nesima-Misterbianco, della tratta Giovanni XXIII-Stesicoro, nonché la fornitura di altre 4 unità di trazione, che si aggiungono alle 4 già consegnate. Il tutto per un investimento complessivo, già finanziato, di 527 miliardi».

Nelle foto: in alto, un nuovo elettrotreno che entrerà in servizio oggi; sopra il titolo, il tracciato della Metropolitana con le tratte in esercizio (in nero) e quelle già finanziate; sopra, a sinistra, il commissario della Ferrovia Circumetnea, ingegnere Carlo Pino, al centro un vecchio locomotore; a seguire l'interno della stazione Borgo, e una sala di controllo della linea metropolitana. I nuovi convogli sono lunghi 40 metri e larghi 2,80 metri e sono in grado di ospitare 400 passeggeri: appartengono all'ultima generazione di veicoli ferroviari a trazione elettrica con azionamento e gestione interamente elettronica