



Sicilia

Infrastrutture e trasporti



Cartina fisica regione siciliana



*“Sicilia . Tratto di terra lambito da dolci acque.
Scorcio di costa baciata da caldi raggi.
Parte di mondo amata da genti e genti.
Dove l’aria profuma d’agrumi. Dove il vento trasporta il
gusto dell’olio.
Dove il pensiero si disperde nel mare.
Qui, tra nubi alte e candide. Tra templi antichi e mode
nuove.
Qui, il sottosuolo è un’ inesauroibile miniera da cui
affiorano i cocci di civiltà perdute.
Qui, si trovano le tracce di cultura tra le più ricche e più
complesse.
Luogo di incontri e di conquiste, di ricchezze leggendarie e
di approdi ristoratori,
di fiorenti commerci, di artigianato d’arte e di mistica
ritualità.
Qui le nebbie della storia sono rischiarate dal fascino delle
sue pietre.”*

(Testo a cura di Alessia Ferlito)

In alto: Selinunte ,Tempio E.

NOTIZIE GENERALI



La Sicilia è la regione più vasta d'Italia.

Il suo territorio è collinare per 61% , montuoso per il 25%, mentre le zone pianeggianti, ubicate in prossimità delle coste, occupano solo il 14%. Di forma triangolare, è bagnata ad est dal Mar Ionio, a nord dal Mar Tirreno e a sud dal Mar Mediterraneo (Mar di Sicilia). Lo stretto di Messina la separa dal continente, mentre il Canale di Malta la divide dalle Isole Maltesi.

La sua popolazione, che ammonta a poco più di 5 milioni di abitanti, non è distribuita in modo uniforme sul territorio.

La regione siciliana è giuridicamente costituita in regione autonoma a statuto speciale. Capoluogo della regione è Palermo.

Nell'analisi della Sicilia dal punto di vista economico, sociale e politico, è doveroso soffermarsi sulla situazione di arretratezza nell'ambito del sistema di trasporto.

Ora ci proponiamo di approfondire e analizzare i singoli aspetti del sistema di trasporto siciliano.

Collegamenti marittimi

Collegamenti marittimi dai principali porti Siciliani

Da Palermo:	
per:	Compagnia
Cagliari	TIRRENIA
Civitavecchia	GRANDI NAVI VELOCI GRIMALDI GROUP GENOVA
Eolie (via Cefalù - Milazzo)	SNAV
Genova	GRANDI NAVI VELOCI GRIMALDI GROUP GENOVA
Livorno	GRANDI NAVI VELOCI GRIMALDI GROUP GENOVA
Malta (via Salerno)	GRIMALDI NAPOLI
Napoli	TIRRENIA
	SNAV
Salerno	GRIMALDI NAPOLI
Ustica	SIREMAR
	TRAGHETTI DELLE ISOLE <ul style="list-style-type: none"> • Via Staiti, 23 - Trapani - tel. 0923/22467 (Uffici) • tel. 0923/21754 - 0923/21956 (Biglietteria)
Valencia (via Salerno)	GRIMALDI NAPOLI
Barcellona (via Napoli) (e connessione con	ZIM (solo trasporto merci)

altri porti internazionali)	
Gioia Tauro (e connessione con altri porti internazionali)	MAERSK-SEALAND (solo trasporto merci)

Da Catania:	
per:	Compagnia
Gioia Tauro	MED FEEDER (solo trasporto merci)
Genova Voltri	STRADEBLU (solo trasporto merci)
Malta	MALTA VIRTU FERRIES
	MA.RE.SI. SHIPPING
	SEA MALTA
Napoli	TOMASOS TRANS & TOURISM
Taranto-Malta-Tunisi	MED FEEDER (solo trasporto merci)

Da Messina:	
per:	Compagnia
Eolie	SNAV
Salerno	CARONTE
	TOURIST FERRYBOAT
Reggio Calabria	SNAV
	MERIDIANO LINES
	NAVIGAZIONE EUROLINE
	NGI
Villa S. Giovanni	CARONTE
	RFI
	TOURIST FERRYBOAT

a Trapani:	
per:	Compagnia
Cagliari	TIRRENIA
Favignana	SIREMAR
	TRAGHETTI DELLE ISOLE <ul style="list-style-type: none"> • Via Staiti, 23 - Trapani - tel. 0923/22467 (Uffici) • Tel. 0923/21754 - 0923/21956 (Biglietteria)
	USTICALINES
Levanzo	SIREMAR
	TRAGHETTI DELLE ISOLE <ul style="list-style-type: none"> • Via Staiti, 23 - Trapani - tel. 0923/22467 (Uffici) • Tel. 0923/21754 - 0923/21956 (Biglietteria)
	USTICALINES
Livorno	ITALTRAG
Marettimo	SIREMAR
	TRAGHETTI DELLE ISOLE <ul style="list-style-type: none"> • Via Staiti, 23 - Trapani - tel. 0923/22467 (Uffici) • Tel. 0923/21754 - 0923/21956 (Biglietteria)
Napoli (via Ustica)	USTICALINES
Pantelleria	SIREMAR
	TRAGHETTI DELLE ISOLE <ul style="list-style-type: none"> • Via Staiti, 23 - Trapani - tel. 0923/22467 (Uffici) • Tel. 0923/21754 - 0923/21956 (Biglietteria)
Sousse (Tunisia)	MEDMAR
Tunisi	TIRRENIA
	MEDMAR
Formia	S.A.E.M. (solo trasporto merci) <ul style="list-style-type: none"> • Via Isolella Z.I.R., 29 - Trapani - tel. 0923/22568

Dalle Isole Eolie:	
per:	Compagnia
Napoli	MEDMAR
	SNAV
Messina	SNAV
Milazzo	SNAV
	NGI
Reggio Calabria	SNAV
	NAVIGAZIONE EUROLINE
Palermo	SNAV
Vibo Valenzia	FODERARO NAVIGAZIONE

Da Licata:	
per:	Compagnia
Malta	MALTA VIRTU FERRIES

Da Marsala:	
per:	Compagnia
Favignana	USTICALINES
Levanzo	USTICALINES

Da Mazara del Vallo:	
per:	Compagnia
Pantelleria	SIREMAR

Da Milazzo:	
per:	Compagnia
Eolie	SIREMAR
	SNAV

	NGI
Napoli	SIREMAR

Da Porto Empedocle:	
per:	Compagnia
Linosa-Lampedusa	SIREMAR
	USTICALINES

Da Pozzallo:	
per:	Compagnia
Malta	MALTA VIRTU FERRIES

Da Termini Imerese:	
per:	Compagnia
Genova Voltri	STRADEBLU (solo trasporto merci)
Civitavecchia	STRADEBLU (solo trasporto merci)

Da un'attenta analisi della tabella sopra riportata, si evince che i collegamenti sono insufficienti e, data la posizione strategica nel Mediterraneo della nostra regione, andrebbero potenziati. In questo senso sarebbe molto importante la realizzazione delle cosiddette "autostrade del mare", che porterebbero ad un sensibile miglioramento delle condizioni economiche e sociali di una regione che potrebbe diventare così vero crocevia di scambi economici ma anche culturali, punto d'incontro tra popoli diversi. Tuttavia affronteremo questo punto in maniera più approfondita in seguito.

La situazione è maggiormente aggravata dagli elevati costi dei collegamenti marittimi.

Si viaggia su navi sgangherate, sporche e lentissime perché, anno dopo anno, sebbene cresca la domanda, le società, invece di acquistare nuovi mezzi, aumentano la ricettività di quelli esistenti a spese della velocità e verosimilmente della sicurezza.

La questione dei porti siciliani

I principali porti siciliani sono:

- Palermo
- Catania
- Messina
- Trapani
- Marsala
- Mazara del Vallo
- Porto Empedocle
- Pozzallo
- Termini Imerese

Il sistema portuale siciliano è caratterizzato da una eccessiva quantità di porti che hanno strutture del tutto inadeguate e sistemi insufficienti di raccordo con la rete stradale e ferroviaria.

I due maggiori porti dedicati alle merci, quello di Palermo e quello di Catania, sono quasi soffocati dalle città e la vicinanza al centro urbano, che una volta era la loro principale risorsa, rischia adesso di diventare il massimo elemento di handicap.

Oggi assistiamo al paradosso di merci che arrivano in venti ore da Genova a Palermo e che poi impiegano due ore per attraversare la città, intasandola e inquinandola.

Lo spostamento delle attività al di fuori della città sembrerebbe a prima vista il rimedio più efficace ma questo rischierebbe di creare problemi al trasporto passeggeri che oggi è in gran parte integrato con quello delle merci.

I porti di Termini Imerese e di Augusta, che oggi potrebbero costituire la base di un sistema integrato con quelli delle due città capoluogo, hanno problemi non semplici da risolvere, il primo a causa dei suoi bassi fondali e il secondo per la sua vocazione a terminale per il trasporto di prodotti petroliferi e per la insufficienza di una valida rete di collegamenti alle spalle.

Anche per i porti, o in collegamento con essi, è auspicabile che nasca una valida rete di piattaforme logistiche, e che si operi una specializzazione cominciando a separare il trasporto delle merci da quello dei passeggeri.

Le Autostrade del mare

Una soluzione ai problemi di trasporto che gravano sulla Sicilia sarebbe quella di utilizzare, in alternativa, il percorso marittimo misto. I vantaggi di affidare alle vie del mare parte del movimento merci sono innegabili. Delle "Autostrade del mare" si sente parlare ormai da decenni, ma si è trattato, sinora, di dichiarazioni senza risultati tangibili. Il problema che in sostanza è quello di spostare dalla gomma al mare i prevedibili incrementi di traffico, sembra oggi essere giunto finalmente a maturazione, sia per i vincoli comunitari e le restrizioni dei Paesi confinanti, sia per la situazione di pre-collasso dell'attuale sistema infrastrutturale interno. Le autostrade del mare potrebbero ridurre il trasporto terrestre a medio raggio, sostituendolo con quello marittimo. Il lato negativo di questo progetto sarebbe il passaggio di migliaia di Tir nei centri urbani rivieraschi, ma a questo si potrebbe sopperire con la creazione di apposite bretelle. Le Autostrade del Mare rappresentano quindi un'opportunità di sviluppo per il nostro paese, ma bisogna anche tener presente la necessità di potenziare la rete infrastrutturale tradizionale.

Gli esperti consigliano di orientare sia le scelte tecniche che quelle politiche su quattro elementi principali: il miglioramento dell'accessibilità dei porti mercantili esistenti; il potenziamento delle infrastrutture fisiche e informatiche dedicate alle autostrade del mare; l'eliminazione o snellimento dei vincoli procedurali e burocratici connessi alla partenza ed arrivo delle navi, nonché all'imbarco e sbarco delle merci; l'estensione delle tratte delle Autostrade del Mare a tutto il Mediterraneo.

A complicare la funzionalità delle Autostrade del Mare, in passato hanno contribuito la carenza di navi tuttomerce, la bassa velocità del naviglio, poco specializzato e, soprattutto, i precari collegamenti stradali tra porti ed entroterra. Queste disfunzioni non devono affatto far rinunciare ad una prospettiva che ha invece straordinarie potenzialità. E' evidente che a parità di prestazioni, tempi e costi, andrà sempre privilegiata la via di comunicazione che comporta benefici superiori in termini di qualità ecologica.

Considerata la posizione geografica della nostra regione, posta nel cuore del Mediterraneo, polo di scambi commerciali, sicuramente importantissimo sarebbe un effettivo potenziamento dei suoi porti e dei collegamenti con quelli europei e mondiali, in modo da agevolare le esportazioni di merci prodotte in Sicilia e renderla in questo modo protagonista dell'economia del bacino mediterraneo.

Ferrovie

TUTTE LE LINEE DELLA SICILIA

Qui di seguito riportiamo l'elenco di gran parte delle linee siciliane esistenti o chiuse al traffico, comprese quelle a scartamento ridotto, con i relativi dati tecnici e di esercizio.

- Palermo - Messina
- Palermo - Catania
- Messina - Siracusa
- Palermo - Trapani
- Palermo - Agrigento
- Canicattì - Siracusa
- Catania - Gela
- Catania - Agrigento
- Circumetnea
- Alcantara - Randazzo
- Castelvetro - Porto Empedocle
- Noto - Pachino
- Motta Sant'Anastasia - Regalbuto
- Dittaino - Caltagirone
- Castelvetro - San Carlo
- Lercara Bassa - Magazzolo e diramazione per Palazzo Adriano
- Palermo - Corleone - Burgio
- Agrigento - Naro - Licata e diramazione per Canicattì
- Altre linee mai aperte al traffico

LA LINEA PALERMO – MESSINA



Si può tranquillamente ritenere che siano in minoranza i palermitani che non abbiano mai dovuto affrontare un viaggio sulla linea ferroviaria per Messina, notando senz'altro la notevole lunghezza del tragitto: non si contano le lamentele per i disagi derivanti dal binario unico, dai ritardi o addirittura dai blocchi totali del traffico ferroviario per le più disparate cause (incendi di sterpaglie

lungo la linea, frane, deragliamenti ecc.). Queste lamentele sono giustificabili, considerato che al giorno d'oggi una linea di tale importanza non può essere lasciata per la maggior parte della sua estensione allo stato in cui fu costruita: questo immobilismo comporta danni gravissimi per tutta l'economia siciliana, che vede una strozzatura nel sistema di circolazione di persone e merci proprio lungo la costa tirrenica. Ciononostante il viaggiatore troverà lungo questa ferrovia una tale quantità di paesaggi e panorami da fargli dimenticare (se non è particolarmente adirato!) i disagi del viaggio.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.231.17 fino a Messina Centrale (prima dell'inaugurazione della galleria dei Peloritani)

PENDENZE MASSIME: 11 per mille tra Casteldaccia e Santa Flavia e tra Rometta e Villafranca Tirrena

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: m. 400

GRADO DI PRESTAZIONE: 11

VELOCITÀ MASSIMA: 150 km orari nei 14,5 chilometri tra Terme Vigliatore e San Filippo - Santa Lucia del Mela ed in un altro tratto tra Campofelice di Roccella e Fiumetorto. Queste velocità sono soltanto teoriche, giacché in questi tratti i treni effettuano varie fermate per servizio viaggiatori o per incroci: il tratto più veloce in realtà è quello tra Palermo e Termini, dove si toccano i 135 km/h.

Interventi di riqualificazione

La situazione di questa linea appare talmente compromessa che nei tratti non ancora raddoppiati (il 75 % del percorso) l'unica cosa da fare è la completa ricostruzione della linea su altro tracciato, lievemente a monte di quello attuale e con ampio uso di gallerie e viadotti. Comprensibilmente ciò potrà avvenire in tempi lunghi; vi sono tuttavia delle opere, già in avanzato stato di esecuzione ed attualmente bloccate per vari motivi, la cui realizzazione potrebbe portare una boccata d'ossigeno per l'esercizio della linea. In particolare, da completare con urgenza appare il raddoppio Terme Vigliatore - Patti, che consentirà di evitare uno dei tratti più lenti della linea. Le iniziative da intraprendere non debbono limitarsi solo alla ricostruzione della linea, i cui benefici, sempre che si riesca a realizzarla, si vedranno tra vari anni; molti miglioramenti possono apportarsi, solo che si abbia la volontà di farli e non quella di affossare definitivamente il trasporto ferroviario in Sicilia.

Oltre che per i viaggiatori provenienti o diretti in continente, la linea serve anche quelli che si spostano tra i vari centri della fascia costiera. La scelta migliore per assicurare il servizio vicinale appare l'istituzione di una metropolitana di superficie (S-bahn) nelle aree fittamente urbanizzate da Messina a Barcellona e da Cefalù a Palermo (con proseguimento su Castellammare del Golfo): nel primo caso si possono mantenere le fermate dell'attuale linea, già molto numerose; da Termini andrebbero aggiunte le seguenti fermate: tra San Nicola Tonnara e Altavilla Milicia, presso il complesso turistico "Torre Normanna"; tra Santa Flavia e Bagheria, in corrispondenza della periferia orientale di Bagheria; tra Bagheria e Villabate - Ficarazzelli, dove già fino agli anni '60 esisteva una fermata al servizio del paese di Ficarazzi; a Palermo, ripristino della fermata Favara vicino al cavalcavia di Corso dei Mille.

E' da osservare che, quando verrà raddoppiato il binario tra Fiumetorto e Cefalù, la stazione di questa ultima città potrebbe essere spostata lontano dal centro abitato, disincentivando quindi il pubblico dall'uso del mezzo ferroviario e perdendo un'occasione per ridurre il numero delle auto che soffocano le strette vie della cittadina normanna. Onde evitare ciò sembra opportuno mantenere in servizio la vecchia linea fino all'attuale stazione con funzioni, appunto, di metropolitana di superficie e realizzare la nuova stazione di Cefalù in sotterranea, vicino a quella attuale.

Quanto sopra esposto rende evidente l'utilità del raddoppio per lo sviluppo delle attività produttive di tutta la Sicilia centro - occidentale; tra l'altro l'allargamento della sagoma delle gallerie consentirà anche il passaggio dei treni per trasporti combinati, che possono servire una vasta area che arriva fino alla provincia di

Trapani, con le sue varie attività produttive (dal marmo di Custonaci al pesce di Mazara).

LA LINEA PALERMO - CATANIA

Questa linea ha perso l'importanza che aveva fino a circa trent'anni fa, e mantiene un sufficiente traffico solo nei tratti da Palermo a Roccapalumba Alia, per Agrigento, e Catania - Caltanissetta Xirbi, per Canicattì ed Agrigento. Il traffico diretto tra i due maggiori centri dell'isola è invece quasi del tutto appannaggio del gommato, sia sotto la preponderante forma del mezzo privato, sia dell'autoservizio, facilitato dal completamento dell'autostrada, avvenuto nella prima metà degli anni '70.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.240.99

PENDENZE MASSIME: 31 per mille sulle rampe che portano ad Enna

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: 345 m.

GRADO DI PRESTAZIONE: 27

VELOCITA' MASSIMA: 120 km/h su vari tratti tra Dittaino e Bicocca

Interventi di riqualificazione

In questi ultimi decenni la qualità del servizio è cambiata di molto: infatti si sono dapprima sviluppati i collegamenti Catania - Caltanissetta - Agrigento, con l'istituzione di treni diretti per il nord Italia, ed anche di una sezione da Caltanissetta dell'Intercity "Archimede" Roma - Siracusa, mentre è decaduto il servizio tra Catania e Palermo. Si è avuta infatti la scomparsa dei rapidi svolti dalle ALn 990, sostituiti da diretti con le scomode ALn 668, a causa della concorrenza del trasporto gommato sorta con il completamento dell'autostrada. Negli ultimi anni purtroppo sono stati praticamente cancellati i collegamenti con il continente, fatta eccezione per la "Freccia del Sud", ultimo espresso italiano che vede in turno regolare le E 636 ed anche unico treno che consente di recarsi da Roma a Milano e viceversa pagando il biglietto di corsa semplice senza alcun supplemento.

La linea attuale è in tutto e per tutto quella originaria, che già all'epoca della realizzazione era inadeguata per l'eccessivo risparmio cercato nei costi di costruzione. Ciò ha comportato che la velocità dei treni, nonostante l'introduzione di potentissime elettromotrici, è ancora troppo bassa, e soprattutto ne risente l'immagine della ferrovia, vista come un "trenino del Far West" il cui impiego non è proprio consigliabile: ciò almeno per il collegamento tra i due capolinea.

Per rendere la qualità del servizio adeguata alle aspettative odierne occorrono tali rettifiche di tracciato da potersi parlare di ricostruzione della linea. L'impiego degli esistenti elettrotreni ad assetto variabile non appare conveniente, stante le difficoltà che incontrerebbero ad affrontare le forti pendenze esistenti.

Più accettabili sono miglioramenti delle segnalazioni, in modo da aumentare le velocità consentite e sfruttare meglio le doti di potenza delle ALe 582. E' necessario anche rimuovere gli ostacoli che limitano la possibilità di utilizzo dei locomotori alle sole E 636, visto che per la loro vetustà (si tratta di mezzi d'anteguerra) impongono ai treni con materiale ordinario velocità commerciali ridicole (40 km orari tra Enna ed Agrigento); l'utilizzo delle E 656 apporterebbe un sicuro miglioramento.

L'installazione dell'aria condizionata sulle ALe 582, attualmente in corso, aumenterà sensibilmente il comfort estivo di questi mezzi, consentendo viaggi freschi e riposanti attraverso le assolate zone della Sicilia interna.

LA LINEA MESSINA - SIRACUSA

E' questa, insieme con la Messina - Palermo, la linea più importante della Sicilia, al servizio di importanti realtà industriali e turistiche.

I primi progetti per questa linea, risalenti alla metà del secolo scorso, prevedevano per essa un tracciato ben diverso dall'attuale: infatti, anziché passare per Acireale e Giarre la linea doveva passare dietro l'Etna, dove fu poi realizzata la Circumetnea, ma l'ipotesi decadde. La linea fu poi realizzata tra il 1867 e il 1871 secondo un tracciato che, come purtroppo accade per tutte le linee siciliane, è rimasto lo stesso dall'inaugurazione. Le uniche varianti sono costituite dal raddoppio tra Messina e Giampileri, Giarre e Catania Ognina (con la costruzione di nuove stazioni per Acireale e per Cannizzaro) e tra Catania Acquicella e Bicocca. Venne poi realizzata una galleria tra Catania Ognina e la stazione Centrale che dagli anni '50 sostituisce l'originario tracciato in superficie. L'elettrificazione fu attuata fino a Catania negli ultimi anni '50 e fino a Siracusa nel 1960, permettendo di velocizzare i convogli affidati alla trazione a vapore.

Su questa linea sono state impiegate delle locomotive che non hanno circolato in nessun'altra parte dell'isola, segnatamente le imponenti 746; erano inoltre in servizio di linea le 480, 625, 685, 740 e 741. Nella seconda metà degli anni '30 fecero la loro comparsa le littorine ALn 56 Fiat, adibite a servizi rapidi, che furono soppiantate negli anni '40 per i servizi più importanti dalle prime ALn 772; nel 1965 il discendente di questi rapidi, il "Peloritano" per Roma, fu affidato alle ALe 601. Da ricordare anche che fino agli anni '50 alcuni treni provenienti da Roma proseguivano per Siracusa Marittima: un retaggio di prima della guerra, quando questa linea era la via più breve (se si esclude il mezzo aereo, all'epoca alquanto disagiata) per raggiungere la Libia.



I tempi di percorrenza nel 1950 andavano dalle due ore e 43' delle ALn 772 in servizio rapido (oggi l'Intercity Peloritano impiega due ore e 30 minuti) alle sei ore di un accelerato a vapore (contro le tre ore e 35' di un odierno regionale).

Il traffico sulla linea è attualmente assai eterogeneo: vi transitano treni espressi con turisti diretti a Taormina, treni straordinari carichi di emigranti che si sobbarcano un incredibile viaggio Dortmund - Agrigento e ritorno nonché treni merci con semirimorchi diretti all'attivo interporto di Bicocca. Il traffico è ostacolato comunque dal binario unico, presente su più di tre quarti del percorso, con le conseguenti fermate fuori programma per incroci e la necessità di limitare la lunghezza dei convogli merci per farli stare entro la lunghezza dei binari d'incrocio.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.182 prima dell'apertura della variante Targia - Siracusa

PENDENZE: 16 per mille tra Lentini Diramaz. e Siracusa

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: m. 345

GRADO DI PRESTAZIONE: 15

VELOCITA' MASSIMA: 150 km/h tra Contesse e Giampileri (dato del 1978)

Interventi di riqualificazione

Di grande importanza per lo sviluppo del traffico su questa linea appare il raddoppio del binario, i cui lavori vanno avanti ormai da vari anni. Resta da risolvere il problema degli ingressi a Catania: infatti, tra Ognina e Catania Centrale e tra l'ingresso della galleria Transito ed Acquicella resiste il binario unico, che causa fastidiosi ritardi per i treni in attesa di entrare in città. L'utilità del raddoppio si evidenzia anche con la risagomatura delle gallerie, che consentirà il transito di carri a pianale ribassato per il trasporto di autoarticolati completi di motrice (attualmente si trasportano solo i semirimorchi).

Una volta completato il raddoppio occorre pensare all'istituzione di una metropolitana di superficie, di grande utilità in zone densamente popolate come quelle attraversate dalla linea. In particolare sarebbero serviti i bacini di traffico da Messina a Taormina e da Giarre a Catania; a sud di Catania il servizio può essere assicurato anche con gli ordinari treni regionali e diretti. Nell'area di Messina si potrebbero ripristinare le soppresse fermate di Contesse, Mili, Ponte Santo Stefano e Ponte Schiavo. Il raddoppio della linea nei dintorni di Taormina comporterà quasi sicuramente l'abbandono dell'attuale linea: questo andrebbe evitato mantenendovi dei servizi che nei mesi estivi, con frequenze adeguate, consentano il collegamento tra le spiagge di Taormina (e la stazione d'arrivo della funivia) e quella di Giardini Naxos. Nell'area cittadina di Catania la connessione con la progettata linea di metropolitana, già parzialmente in funzione sotto un tratto abbandonato della linea Circumetnea, permetterà rapidi collegamenti tra le due popolose zone ad oriente ed occidente dell'Etna.

LA LINEA PALERMO - TRAPANI

Classificata un tempo dalle FS tra quelle complementari, questa linea per l'importanza delle località servite è da annoverarsi tra quelle principali della Sicilia. Dal tratto iniziale al servizio di diverse esigenze di trasporto, dalla metropolitana di superficie per Palermo, al servizio passeggeri a media e lunga percorrenza e merci, al collegamento aeroportuale, alle industrie vinicole del Partinicese, alle belle spiagge di Terrasini e Balestrate, alle riserve naturali come quella dello Zingaro, ai comprensori archeologici segestano, selinuntino e di Mozia sono numerose le realtà economico - sociali che meriterebbero una maggiore attenzione al fine di rendere più competitiva l'intera linea.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.125,17 via Calatafimi; km. 194,17 via Castelvetro. La diramazione Piraineto - Punta Raisi è lunga 4 km.

PENDENZE MASSIME: 22 per mille tra Salemi Gibellina e Castelvetro; fra Trapani e Palermo per la via diretta si incontra il 19 per mille fra Trappeto e Partinico.

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: m. 300

GRADO DI PRESTAZIONE: 17

VELOCITÀ MASSIMA: 125 km/h in due brevi tratti di circa tre chilometri ciascuno tra Capaci e Carini e tra Carini e Piraineto; in realtà la velocità effettiva della linea è tra 80 e 90 km/h.

Interventi di riqualificazione

La linea versa attualmente in condizioni sono peggiori rispetto al minimo necessario per servire decentemente le importanti zone attraversate, anche se viene effettuata una manutenzione finalizzata solo a garantire l'esercizio, ma pochi lavori di miglioramento. La lentezza dei convogli e l'anzianità delle automotrici (le più recenti delle quali hanno quindici anni di vita) hanno finito per limitare l'uso della linea ad un traffico vicinale, preferendosi per le lunghe distanze l'autopullman.

Considerata l'importanza della linea e l'impegno di risorse economiche occorrente, l'ipotesi di raddoppio del binario appare alquanto esagerata; più plausibile invece appare l'elettificazione, che consentirebbe l'uso di mezzi confortevoli come le elettromotrici ALe 841, una ripresa del traffico merci e magari il ripristino delle relazioni dirette da Trapani per Roma, Milano o Torino.

In alternativa, mantenendo l'attuale trazione termica potrebbero introdursi automotrici con assetto variabile (adoperate con successo in Germania già da alcuni anni), o utilizzare i futuri treni "Minuetto". Inoltre l'uso di più efficienti sistemi di controllo del traffico nella tratta Palermo Notarbartolo - Carini consentirebbe di ridurre le attese per incroci, e una riqualificazione dei fabbricati viaggiatori potrebbe rendere più piacevole l'attesa del treno.

Appare anche necessario ed urgente il completamento dei lavori per rendere più frequente il servizio metropolitano di superficie sulla tratta Notarbartolo - Punta Raisi, visto il pendolarismo che esiste tra i centri attraversati ed il capoluogo; il traffico e la qualità della vita ne trarrebbero senz'altro un grande giovamento.

Da sviluppare, infine, l'uso della linea per raggiungere celeberrime mete turistiche, quali Erice, Mozia, Selinunte o Segesta. Per quest'ultima la distanza tra la stazione e l'area archeologica rende necessario un servizio automobilistico in coincidenza con i treni; a Selinunte l'iniziativa migliore appare il ripristino della tratta a scartamento ridotto, che potrebbe essere di notevole richiamo per i turisti e gli appassionati di archeologia (anche ferroviaria...). A Mozia la linea passa già abbastanza vicina all'imbarcadero, e perciò è opportuno istituire una fermata apposita tra le attuali stazioni di Mozia - Birgi (all'uscita della quale i turisti debbono ancora percorrere svariati chilometri a piedi) e Spagnuola. Aumentando il comfort dei veicoli e migliorando in genere le prestazioni della linea, lo sviluppo economico e turistico della Sicilia occidentale ne potrebbe ricavare un grosso guadagno.

LA LINEA PALERMO - AGRIGENTO

La ferrovia che dal mar Tirreno, attraverso le vallate del Torto e del Platani, giunge fino alla soglia della Valle dei Templi, deve le sue origini allo sfruttamento delle miniere di zolfo della zona di Lercara, che necessitavano di mezzi di trasporto del materiale estratto più efficienti del carretto a trazione ippica, in uso fino all'ottocento. Dopo il declino dell'industria solfifera la linea servì come collegamento tra i due capoluoghi, ed in anni recenti ha avuto un rilancio, con l'elettrificazione avvenuta nella seconda metà degli anni '80; è stata la prima linea della Sicilia interna a vedere l'impianto della catenaria e le corse delle moderne elettromotrici ALe 582. Altri lavori di ammodernamento hanno riguardato gli impianti di segnalazione, così da consentire l'effettuazione di dodici corse nell'arco della giornata, sufficienti a soddisfare la domanda di trasporto. La linea viene utilizzata, oltre che come collegamento tra le città situate lungo di essa, anche da coloro che dall'agrigentino si devono recare sul continente, esistendo svariate coincidenze *a Termini Imerese con i vari Espressi ed Intercity.*

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.137,354.

PENDENZE MASSIME: 30 per mille tra Comitini Zolfare e Aragona Caldare e tra Agrigento Bassa ed Aragona C.

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: m. 300

GRADO DI PRESTAZIONE: 27 (tra Roccapalumba ed Aragona)

VELOCITA' MASSIMA: sulla tratta Fiumetorto - Agrigento la velocità massima raggiungibile è di 95 km/h tra Fiumetorto e Montemaggiore ed in un tratto lungo in totale circa 4 km. prima e dopo la stazione di Comitini Zolfare.

Interventi di riqualificazione

Questa linea è stata oggetto alcuni anni addietro di lavori che hanno consentito un certo miglioramento delle condizioni del traffico su di essa: oltre l'elettrificazione sono stati installati moderni sistemi di controllo del traffico che hanno consentito soprattutto una gestione più economica per via del risparmio di personale necessario, ed anche l'aumento del numero delle corse giornaliere, passate dalle sette del 1983 alle dodici dell'orario in vigore. I tempi di percorrenza, caso unico nelle linee secondarie della Sicilia, sono concorrenziali con quelli degli autoservizi; rimane comunque un certo margine di miglioramento dei servizi offerti ai viaggiatori.

Negli anni scorsi sono state sperimentate su questa linea le elettromotrici ALe 841, che non sono altro se non le vecchie ALe 601, già in servizio in Sicilia come rapido "Peloritano", trasformate nella cassa, nell'arredamento interno e nel rapporto di trasmissione, che invece dei 180 o 200 km orari d'origine consente adesso una velocità di 140 km/h, sufficienti per i servizi locali cui sono destinate. Questi mezzi, che hanno fortunatamente mantenuto l'aria condizionata, non hanno dato su questa linea buona prova di sé, probabilmente a causa delle sue difficili caratteristiche, con le forti pendenze per Aragona e Lercara. I frequenti guasti hanno costretto i responsabili a sostituirle con treni di materiale ordinario trainati da una veterana E 636, che ben difficilmente avranno potuto rispettare l'orario impostato per le agili elettromotrici e ad impiegarle soltanto sulle linee costiere da Palermo a Messina e da Messina a Siracusa in turno banalizzato con le ALe 801/940, oltre che sul "Trinacria Express" da Palermo a Punta Raisi. L'esclusiva del servizio per Agrigento e Catania è ritornata quindi alle ALe 582, che sono mezzi abbastanza potenti per le salite della linea, ma che per offrire un confort all'altezza delle odierne aspettative hanno bisogno dell'aria condizionata, attualmente in fase di installazione su questo Gruppo.

Altri interventi potrebbero compiersi per aumentare le velocità sul tratto di binario che corre nel fondovalle del Platani, dove si perde la maggior parte del tempo del viaggio. Da migliorare anche la qualità del servizio per i viaggiatori che salgono alle stazioni intermedie: infatti in quelle disabilite il viaggiatore è abbandonato a se stesso, non essendo neanche in funzione l'impianto di altoparlanti per l'annuncio dei treni in arrivo e dei loro eventuali ritardi.

Questa ferrovia si è anche dimostrata piuttosto sensibile alle avversità atmosferiche: basta qualche acquazzone, piuttosto intensi in questa zona dell'isola, per causare smottamenti con la conseguente interruzione del traffico. I lavori per stabilizzare i pendii sovrastanti la linea apporterebbero la regolarizzazione del servizio, e molti automobilisti che oggi affrontano un viaggio lungo la rischiosa statale 189 salirebbero su un sicuro convoglio Trenitalia.

Considerando che la linea interessa anche un certo traffico diretto ad Agrigento per le risorse archeologiche ivi esistenti, sarebbe utile ripetere l'esperimento di riapertura al traffico passeggeri del breve tratto per Porto Empedocle, già oggetto di qualche lavoro di manutenzione in occasione della riapertura del 2001. Gli ulteriori interventi da effettuarsi

sono il rifacimento dei servizi igienici a Porto Empedocle con l'apertura del relativo fabbricato viaggiatori, possibilmente dotandolo di un posto di ristoro come si è fatto a Villarosa, nonché la costruzione di una via pedonale a partire dalla fermata di Tempio di Vulcano, da dove i turisti, con un percorso in un paesaggio ancora poco urbanizzato, raggiungerebbero la zona archeologica. Va inoltre svolta la manutenzione dell'armamento il cui precario stato ha costretto a ridurre la velocità dei convogli all'epoca dell'ultima riapertura. I servizi a spola, come ha dimostrato l'esperienza del 2001, incontrerebbero un buon successo, specialmente se non verranno limitati ai soli giorni festivi, considerando la frequenza delle attuali corse di autobus tra Porto Empedocle ed Agrigento; l'istituzione di un'altra fermata sul tratto tra Agrigento Bassa e Centrale, in prossimità dello sbocco meridionale della galleria che sottopassa la città, consentirebbe anche di arrivare subito nel centro storico ed in via Atenea.

LA LINEA CANICATTÍ - SIRACUSA

Si tratta di una delle linee che negli ultimi anni maggiormente rischiano di venir chiuse in qualità di "ramo secco"; finora si è assistito solo ad una riduzione dei servizi, ma il futuro di questo collegamento ferroviario appare tutt'altro che roseo.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km. 264.

PENDENZE: 25 per mille

RAGGIO DI CURVATURA: m. 300

GRADO DI PRESTAZIONE: 25

VELOCITÀ MASSIMA: 90 km/h in alcuni brevi tratti

Interventi di riqualificazione

Pur necessitando di molti miglioramenti, la prima questione da affrontare è evitare la soppressione della linea. Da molti anni questo collegamento viene considerato tra i c.d. "rami secchi": vorremmo a tal proposito ricordare che per noi appassionati i rami secchi non esistono assolutamente, vi sono invece ferrovie che necessitano di un rilancio per sviluppare tutto il loro potenziale e dare il loro contributo alla vita del Paese.

Per comprendere le intenzioni delle FS basta consultare il quadro 392 dell'orario ufficiale, relativo a questa linea. Si noterà che i collegamenti tra i due capolinea sono molto difficili e che nei giorni feriali non circola più un solo treno che copra tutto il percorso. Questo

diminuire le corse e spezzare la linea in più tronchi si era verificato anche negli anni '50 su molte linee a scartamento ridotto, preludio alla loro soppressione.

Tuttavia, come in tantissimi altri casi, le risorse e le potenzialità di sviluppo del territorio attraversato sono enormi. La rete di infrastrutture della parte più meridionale della Sicilia è del tutto insufficiente: neanche la rete stradale è stata modernizzata, risalendo nei suoi assi principali all'epoca borbonica. Avviene così che l'accesso turistico alle tante splendide città barocche esistenti nella zona presenti troppe strozzature, così come i traffici derivanti dalla fiorente agricoltura. Per quanto riguarda il trasporto merci, la situazione della strada ferrata è catastrofica, per via della trazione diesel e delle eccessive pendenze: per servire adeguatamente il polo petrolchimico di Gela si è dovuta infatti costruire una linea nuova da Caltagirone, riprendendo dei lavori iniziati cinquant'anni prima!

Per il rilancio del vettore ferroviario possono considerarsi varie ipotesi: quella di una variante che eviti le salite per Modica e Ragusa non appare praticabile, in quanto verrebbe meno una delle funzioni di collegamento della linea. L'elettificazione, benché risolutiva di molti problemi, è troppo impegnativa per una linea che potrebbe invece essere chiusa da un momento all'altro; più opportuno sembra intervenire sul materiale rotabile, per renderlo più veloce e confortevole, sulle opere civili ed armamento per consentire il transito di locomotive più potenti e sul segnalamento ed impianti tecnologici della linea, per diminuire i perditempo.

I mezzi più idonei da adottare per i servizi passeggeri sono i futuri Pendolini diesel che le Ferrovie italiane hanno già ordinato all'industria; per il trasporto merci servirebbero locomotori più potenti, ma per il parco di trazione diesel pesante non vi sono proprio prospettive di immissione di nuovi mezzi. Si potrebbe quindi elettrificare la linea Lentini Diramazione - Caltagirone - Gela, che già oggi vede un notevole traffico di pesanti merci affidati a doppie trazioni di D 443, ed un tratto della Canicattì - Siracusa, da Gela fino a Vittoria.

Ma abbiamo probabilmente sognato un po' troppo: considerato lo stato delle cose e le prospettive più realistiche, l'unica cosa sensata da fare sembra andare a fotografare gli ultimi treni prima di doverci accontentare dei caselli e di qualche stazione, come per lo scartamento ridotto!

LINEA CATANIA- GELA

Questa ferrovia si compone in realtà di due tronchi differenti per origini e per caratteristiche di tracciato: il Lentini Diramazione - Caltagirone ed il Caltagirone - Gela. Il primo è un collegamento ottocentesco con la zona di Militello e del Calatino, il secondo è il completamento della via più rapida verso la zona industriale di Gela.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.134.771 da Catania a Gela

PENDENZE MASSIME: 30 per mille tra Scordia e Caltagirone, con alcune notevoli contropendenze; 18 per mille tra Gela e Caltagirone

GRADO DI PRESTAZIONE: 27 tra Lentini Diramaz. e Caltagirone, 18 tra Gela e Caltagirone

RAGGIO MINIMO DI CURVATURA: m. 300 tra Lentini Diramaz. e Caltagirone, m. 500 tra Gela e Caltagirone

VELOCITÀ MASSIMA: 90 km/h nel tratto Caltagirone - Gela

Interventi di riqualificazione

Purtroppo è stata ventilata in questi ultimi anni l'ipotesi di soppressione della linea: speriamo che si tratti solo di illusioni, giacché sarebbe un gravissimo errore privarsi di questa linea, oltre che un tremendo spreco dei soldi investiti per l'ultimo tratto. Da alcuni anni la linea ha assunto anche una valenza turistica: si sono infatti effettuati parecchi treni a vapore con destinazione di volta in volta Vizzini, Grammichele, Militello o Caltagirone, organizzati con grande successo dall'Azienda Provinciale per il Turismo di Catania, oltre che un altro treno a vapore per una comitiva estera, una corsa con l'ex TEE Breda ALn 442-448.2008 ed un treno speciale con la D 342.4010 e vetture centoporte.

Sotto il profilo tecnico gli interventi da effettuare per il rilancio della linea si potrebbero individuare nell'elettrificazione, utile specialmente per il servizio merci, che oltre il petrolchimico dovrebbe servire la ricca zona agricola di Vittoria; inoltre la linea andrebbe velocizzata laddove possibile, e dovrebbero circolarvi automotrici più moderne tipo ALn 663 o le future automotrici doppie dette "a bassa frequentazione", sempre che ne venga assegnata qualcuna in Sicilia.

LINEA CATANIA- AGRIGENTO

Questo è uno dei collegamenti principali della Sicilia, per l'importanza delle città collegate: purtroppo, per l'arretratezza della linea ferrata, buona parte del traffico, come avviene per molte altre relazioni, è divenuta appannaggio dei trasporti stradali. In questo articolo si descrive la sola tratta Caltanissetta Xirbi - Aragona Caldare, in quanto il restante percorso è compreso nelle linee Palermo - Agrigento e Palermo - Catania.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km.77,3.

PENDENZE MASSIME: 30 per mille tra Agrigento Bassa ed Aragona Caldare; 25 per mille tra Caltanissetta Xirbi e Centrale

RAGGIO DI CURVATURA: m. 300 (m. 150 tra Agrigento Bassa ed Agrigento Centrale)

GRADO DI PRESTAZIONE: 28

VELOCITÀ MASSIMA: teoricamente si potrebbero raggiungere gli 85 km/h tra Aragona e Canicattì: la velocità commerciale effettiva in questo tratto varia tra i 50 ed i 58 km orari!

Interventi di riqualificazione

La linea ha recentemente usufruito dell'elettrificazione: per migliorare la percorribilità occorrerebbero un miglioramento degli impianti di segnalamento, la sostituzione delle E 636 con mezzi più moderni e la costruzione di un tratto di linea che aggirando Canicattì da sud consenta di evitare il perditempo del cambio locomotiva. Quest'ultima opera sembra la meno attuabile dato che in Sicilia altri interventi ben più importanti non vengono nemmeno presi in considerazione!

Assai utili si renderebbero i lavori per consentire il transito a locomotori più moderni delle ultrasessantenni E 636, cercando di riattivare le carrozze dirette dell'Intercity "Archimede" Roma - Caltanissetta prolungandole fino ad Agrigento. Se e quando in Sicilia arriveranno i Pendolini, si potrebbe assegnarne uno ad una nuova relazione Agrigento - Taormina, di grande interesse turistico.

LA CIRCUMETNEA

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km. 110, 963

PENDENZE MASSIME: 36 per mille

VELOCITÀ MASSIMA: 60 km/h

Interventi di riqualificazione

Contrariamente alla linee secondarie Trenitalia, sulla Circumetnea le proposte di miglioramento ed i progetti sono stati numerosi: tuttavia ancora, nonostante siano state compiute importanti opere (metropolitana di Catania) ancora molto resta da mettere in pratica. Ricordiamo negli anni scorsi l'istituzione di moderni apparati di stazione ACEI in varie stazioni, la sostituzione di binari e traversine in alcuni tratti di linea con altri di tipo moderno e l'immissione in servizio di nuove automotrici, oltre che di quelle ex FS ricostruite, che possono anch'esse considerarsi praticamente nuove.

Negli ultimi anni era previsto un piano di rilancio della ferrovia, ma i relativi lavori procedono lentamente. Gli interventi da attuare consistevano nel tratto Riposto - Paternò nel miglioramento della linea a scartamento ridotto e la sua predisposizione per l'eventuale trasformazione a scartamento ordinario da Randazzo a Paternò, con caratteristiche di metropolitana leggera da Adrano; da Paternò a Catania sono in corso i lavori per trasformare del tutto la linea in ferrovia metropolitana a scartamento ordinario, doppio binario elettrificata a 3000 V. Da Catania centro poi vi è il progetto di proseguimento della metropolitana verso Piazza Duomo, il quartiere Librino e l'aeroporto, in modo da realizzare un ottimo interscambio anche per il flusso turistico diretto nel comprensorio taorminese.

Da non trascurare e' l'importanza turistica della linea, per via dell'aspra bellezza del territorio attraversato. Purtroppo in coincidenza con il passaggio della gestione della linea dal Commissario Governativo alla Direzione Regionale Trasporto Locale FS si e' decisa la soppressione del servizio nei giorni festivi, con notevole detrimento quindi dell'utilizzo turistico della ferrovia. Nei giorni feriali circolano comunque, su richiesta di gruppi ed associazioni, le due AL 56 01 e 06 del 1937, molto probabilmente le ultime littorine d'anteguerra ancora in grado di circolare in Italia. In occasione del centenario della linea, nel 1995, si era provveduto a restaurare e rimettere in pressione la locomotiva a vapore n. 10 "Mascali", ma la macchina si e' limitata a percorrere qualche metro all'interno del deposito e passati i festeggiamenti del centenario e' stata nuovamente accantonata e non si hanno attualmente notizie circa la sua rimessa in circolazione. E' un vero peccato che non

si possa utilizzare la "Mascali", sarebbe infatti l'unica vaporiera circolante in Sicilia per di più su una linea a scartamento ridotto di grande attrattiva turistica.

LINEA ALCANTARA- RANDAZZO

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km. 37,523

Km.	Stazione
0+000	Alcantara
5+660	Gaggi
7+663	Graniti
12+773	Motta di Camastra
17+544	Francavilla di Sicilia
22+137	Castiglione di Sicilia
26+656	Moio Alcantara - Malvagna
31+461	San Teodoro
37+040	Randazzo

RAGGIO MINIMO CURVE: 300 M.

PENDENZA MASSIMA: 26 per mille

GRADO DI PRESTAZIONE: 25

VELOCITA' MASSIMA: 75 km/h (dati 1978)

Interventi di riqualificazione

La maggior parte dei possibili interventi, come si è visto in precedenza, sono stati già effettuati negli ultimi anni; si attendeva la riapertura della linea al traffico regolare, ma questa non è mai avvenuta e la linea è ormai soppressa.

Molto vicino alla linea vi è una notevole risorsa turistica, ovvero le Gole dell'Alcantara, che attraggono una grande quantità di turisti anche per la vicinanza col polo ricettivo di Taormina. Finché il treno funzionava non effettuava la fermata in questa località, posta a metà strada tra le stazioni di Graniti e Motta di Camastra. Per aumentare la frequentazione della ferrovia sarebbe stato quindi utile istituirci una fermata con i servizi relativi (sala d'attesa, bagni, eventuale biglietteria) che avrebbe potuto anche inserirsi in una sorta di

metrò della costa ionica, con partenza da Letojanni e fermate, oltre a quelle esistenti, davanti all'Isola Bella e a Giardini - spiaggia Recanati.

LA CASTELVETRANO- PORTO EMPEDOCLE

È stata l'ultima linea a scartamento ridotto delle FS in esercizio, nella tratta Castelvetro - Ribera, abbandonata il 31 dicembre 1985. Non sono serviti a salvarla il modesto, ma attivo fino all'ultimo, traffico merci, né l'utilissima funzione di collegamento con la zona archeologica di Selinunte.

Il percorso

Oggi in molti tratti della linea l'ambiente circostante è profondamente mutato, per l'incontrollata edificazione di villette e costruzioni varie, che in alcuni casi si sono spinti fino all'abbandonata sede ferroviaria. Nella prima tratta chiusa, da Porto Empedocle a Ribera, la sede dei binari è stata a volte occupata da strade e svincoli. In partenza da Castelvetro la linea, dopo aver attraversato la periferia del paese, si dirigeva a sud affiancata da estesi uliveti, finché a destra non apparivano i templi e le rovine di Selinunte. All'omonima stazione si raggiungeva il litorale del Mar d'Africa, dove per riparare il binario dalla sabbia spostata dal vento sono state erette palizzate con traversine in disuso. Il tracciato proseguiva alternando paesaggi marittimi con puntate verso le brulle colline interne. Dopo Sciacca si attraversavano alcune gallerie ed una lunga salita portava a Ribera. Da questo scalo si discende nella valle del Magazzolo, ricchissima di agrumeti e coltivazioni varie i cui prodotti sono oggi trasportati da ansimanti camion. Dopo l'omonima stazione, già diramazione di un'ancor più lenta linea a cremagliera per Lercara Bassa, si ricominciavano a percorrere lande desolate, finché non si riguadagnava il mare dopo Montallegro. Il tratto seguente è di grande interesse paesaggistico, attraverso Realmonte fino alle prime costruzioni di Porto Empedocle, centro industriale di aspetto un po' squallido. Iniziata la salita verso Agrigento, sulla linea attualmente abbandonata dal traffico ordinario viaggiatori e merci, ma riservata ad eventuali treni straordinari, si godeva di splendidi scorci sulla Valle dei Templi, prima di giungere ad Agrigento Bassa.

Caratteristiche della linea

LUNGHEZZA: km. 123

PENDENZE MASSIME: 25 per mille

VELOCITÀ MASSIMA: 30 km/h per i treni a materiale ordinario e 50 km/h (su alcune tratte) per le automotrici.

Possibilità di recupero

Per questa linea, come per tutte le altre a scartamento ridotto già gestite dalle FS, non vi sono prospettive realistiche di riapertura. Si è parlato molte volte di ricostruzione della linea a scartamento ordinario, ma tutti i propositi enunciati con grande enfasi negli ultimi decenni sono rimasti lettera morta. Anche un ripristino dell'ancora esistente binario fino a Selinunte sarebbe di notevole utilità, tra l'altro per dare ai turisti la certezza di un mezzo di trasporto le cui corse risultino dagli orari reperibili in tutta Italia, cosa che non avviene con le attuali autolinee. Per spazzar via ogni dubbio sulle effettive intenzioni di Trenitalia, a fine 2001 è stata effettuata la demolizione delle tre superstiti vaporiere R 301.023, 028 e 033 ancora accantonate a Castelvetrano.

LA NOTO - PACHINO

Non rimane molto di questa breve (28 km.) diramazione della Siracusa - Ragusa, concepita al servizio delle industrie vinicole della zona. Con la chiusura ha dovuto cedere anche il primato di ferrovia a scartamento ordinario più meridionale d'Europa.

Caratteristiche della linea:

Lunghezza: km. 27.08

Pendenza massima: 20 per mille

Raggio minimo di curvatura: m. 300

Grado di prestazione: 20

Velocità massima (dato 1978): 60 km/h

Possibilità di recupero

Allo stato attuale non è previsto alcun riutilizzo della linea. Sarebbe tuttavia molto utile disporre nella zona di un ecologico mezzo di trasporto, dato che l'istituzione della splendida riserva naturale di Vendicari, avvenuta quando la linea era già chiusa attira molti visitatori che intasano con le auto posteggiate l'unica stradella d'accesso. Un servizio turistico da Catania sarebbe del massimo interesse, anche perché il binario passa nelle vicinanze dell'ingresso della riserva. Altro utilizzo ipotizzabile della linea quello a servizio della lunga zona balneare, ai bordi della quale le stazioni hanno attualmente l'aspetto di inutili ruderi.

LA MOTTA S. ANASTASIA - REGALBUTO

La linea di cui tratteremo questa volta ha sempre avuto un'importanza marginale nella rete siciliana FS, tant'è vero che della sua chiusura non s'è accorto nessuno. Sopravviveva solo un certo traffico merci originato dalla ricca agrumicoltura della zona, che addirittura consente l'effettuazione di alcune tradotte anche a distanza di molti anni dalla chiusura ufficiale della linea. Il traffico passeggeri resta però appannaggio dell'autoservizio e della Circumetnea, il cui binario è parallelo a quello FS per buona parte del tracciato.

Lunghezza: km. 31,9

Pendenza massima: 20 per mille

Raggio di curvatura minimo: m. 350

Grado di prestazione: 21

Velocità massima (dato del 1978): 60 km/h

Possibilità di recupero

La linea è ormai chiusa al traffico passeggeri e non si intravede nessuna possibilità per la riapertura. Non mancherebbero motivi d'interesse: il binario attraversa una vallata che da qualche anno è stata riconosciuta quale riserva naturale, e sarebbe quindi utile come mezzo di trasporto rispettoso della natura per i visitatori. La distanza delle stazioni dai centri abitati, o la presenza della ferrovia Circumetnea, non rendono invece proponibile una sua riapertura per servizio viaggiatori.

LA DITTAINO - CALTAGIRONE

Questa linea, realizzata in due tempi, è stata importante per il servizio alle zone minerarie interessate dal tracciato, e per il collegamento con la popolosa città di Piazza Armerina. Da rilevare che questa linea vide per prima all'opera le locomotive a dentiera R370, e fu anche l'ultima linea sulla quale operarono nel 1971.

Caratteristiche della linea

Lunghezza: km. 71,15

Pendenze massime: 75 ‰ tra Mulinello e Valguarnera, in senso opposto 35 ‰ tra Gallinica e Leano (tratto Caltagirone - Piazza Armerina)

Tratti a dentiera: km. 8,858 - 11,99 e 12,424 - 13,738

Velocità massima: da 10 a 30 km orari (per i treni a vapore) e a 50 km orari (per le RALn 60)

Possibilità di recupero

Non è realisticamente prevedibile il riutilizzo di tutta o parte della linea. La riapertura della tratta Dittaino - Piazza Armerina poggerrebbe tuttavia su solide basi: la zona servita dalla linea è oggi un apprezzato comprensorio turistico, con gli scavi dell'antica città di Morgantina, la Villa romana del Casale ed il centro di Piazza Armerina, senza dimenticare il bosco di Bellia. Sarebbe utile poter reperire queste località sugli orari ferroviari, invogliando quindi i visitatori a preferirle.

LA LINEA CASTELVETRANO - SAN CARLO

Concepita al servizio della valle del Belice, questa ferrovia ne ha seguito tutte le vicissitudini fino alla chiusura, conseguente al terremoto del 1968 che causò lo sconvolgimento sociale ed economico del tessuto urbano dei paesi della zona.

Caratteristiche della linea

Lunghezza: km. 73,36 da Castelvetro a San Carlo

Pendenze massime: 30 ‰ in alcuni tratti

Velocità massima: da 25 a 30 km orari (per i treni a vapore) e a 50 km orari (per le RALn 60)

Possibilità di recupero

Appaiono realisticamente nulle, anche perché alcuni dei centri serviti (Gibellina, Salaparuta, Poggioreale), rasi al suolo dal sisma del 1968, sono stati ricostruiti in zone lontane dal tracciato della ferrovia.

LA LINEA PALERMO - CORLEONE

Fino a qualche anno fa molti palermitani ricordavano il trenino di Corleone che partiva dalla stazione di Sant'Erasmus, che, ormai demolita, viene sovente confusa con l'ancora esistente deposito locomotive. Nei ricordi di chi l'ha visto il collegamento ferroviario per l'interno dell'isola appare decisamente secondario rispetto agli altri per Messina o Trapani, anche per una certa aria di precarietà che ha sempre mantenuto. Ma per un notevole periodo prima dell'avvento del trasporto automobilistico di massa le poche corse del caracollante treno a vapore erano l'unica possibilità di spostarsi, a parte il tradizionale mulo... In un contesto siciliano caratterizzato da una generalizzata difficoltà dei trasporti la zona del Corleonese ha goduto fino a qualche decennio fa di un certo sviluppo economico. Quando in altre zone si realizzavano autostrade e superstrade, purtroppo nel territorio considerato le infrastrutture di trasporto non ricevettero il benché minimo miglioramento, anzi con la chiusura della ferrovia si ritornò alla situazione ottocentesca, con le sole tortuose statali degne eredi delle regie trazzere. Il traffico ferroviario, rivitalizzato nei primi anni '50 con l'introduzione delle automotrici, venne "eliminato" nel 1954 con lo spostamento del capolinea ad Acqua dei Corsari ed il conseguente scomodissimo trasbordo in autobus dal centro. Si è persa la possibilità, già sfruttata negli anni trenta con l'istituzione di quattro coppie di treni suburbani per Misilmeri, di svolgere un servizio metropolitano verso una direttrice che è andata assumendo sempre più importanza con l'espansione edilizia di Palermo, ormai non più contenuta dai confini del territorio comunale. Una volta "convinti" i passeggeri a rivolgersi ad un presunto più comodo autobus, non è stato difficile dimostrare l'inutilità della ferrovia per mancanza di traffico e giungere alla sua chiusura.

Dati tecnici:

Lunghezza: km. 112, 29

Pendenza massima: 41 ‰

Raggio minimo curvatura: 60 metri

Velocità massime: 30 km orari per treni a vapore e 50 km/h per automotrici RALn 60

Prospettive di recupero

La Provincia regionale di Palermo ha iniziato gli studi per il recupero a fini turistici del tratto di linea che attraversa il bosco della Ficuzza, tra le stazioni di Mezzojuso e

di Ficuzza. Non esiste nessun progetto riguardante i restanti tratti di linea, nonostante l'elevata domanda di trasporto esistente nella zona più vicina a Palermo.

LA QUESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE

La Sicilia è ancora carente nel campo delle infrastrutture.

La nostra regione è dotata di 1450 Km di rete ferroviaria ma, di questi, solo 753 Km sono elettrificati e, soprattutto, solo poco più di cento sono a doppio binario; la velocità commerciale media è, per le merci, di circa 24 Km orari e a questi tempi lentissimi vanno aggiunti quelli per l'attraversamento dello Stretto che penalizza le merci più dei passeggeri.

A proposito di quest'ultimo vogliamo qui ricordare i recenti accordi con la Divisione Infrastruttura FS per il contenimento dei costi della Navigazione; questi temi saranno oggetto di uno specifico intervento del Presidente del SASMANT.

A fronte di tutto ciò esiste un sistema viario rappresentato da 22.385 Km di strade di cui 600 di autostrade.

Il confronto con le reti nazionali è per noi davvero sconcertante; infatti, in Italia abbiamo ben 6020 Km di rete ferroviaria a doppio binario contro 6.473 Km di autostrade.

Il rapporto tra la prima e la seconda norma è del 17% in Sicilia contro il 93% in Italia.

Se da questi dati nazionali viene estrapolata la Sicilia abbiamo un dato di linee a doppio binario che supera quello delle autostrade!

- L'obiettivo che riteniamo debba essere all'ordine del giorno dell'iniziativa delle Istituzioni siciliane è quello di agganciare il nostro sistema di trasporto alla rete europea attraverso una pluralità di modi che non presentino concorrenza tra collegamenti marittimi e terrestri o tra strada e rotaia.

Forse, ancora per molti anni sarà sconsigliato mandare merci via mare tra Palermo Catania e i porti del nord del Mediterraneo e soprattutto del Nord Europa ma vorremmo qui sommessamente ricordare che non tutte le aree forti del centro Europa sono sul mare e che per alcune di esse il collegamento terrestre sarà decisivo.

- ▶ Per questo motivo rileviamo il problema di una moderna infrastruttura ferroviaria nella nostra Regione e nel Mezzogiorno.

C'è un problema di emarginazione della fascia sud orientale e questo va affrontato come fanno quotidianamente le Organizzazioni sindacali di queste zone e le Istituzioni locali.

E' nella dotazione di altre infrastrutture, ed in particolare di porti, ferrovie ed interporti che il divario è drammatico.

Quindi il peso dell'attraversamento ferroviario dello Stretto costituisce un'altra strozzatura per il trasporto delle merci, soprattutto su ferro.

Tralasciando gli aspetti inerenti al traffico passeggeri, l'infrastruttura carente rende non competitivo il sistema di trasporto su ferro non solo dal punto di vista dei tempi di percorrenza dei treni ma anche da quello dei costi che, alla luce dell'attuale struttura contrattuale, prevedono, per quei tempi di percorrenza, una determinata utilizzazione di personale.

Ciò spiega l'attuale marginalità del trasporto su rotaia nella nostra Regione, nettamente al di sotto delle potenzialità che una tale modalità dovrebbe avere per i trasporti sulle lunghe distanze.

LA POSSIBILE RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI

Per i servizi di trasporto su rotaia va operato un profondo processo di ristrutturazione di cui l'assetto della rete non è che una delle parti.

- La costruzione di una moderna rete di raccordi ferroviari nei grandi bacini generatori di traffico industriale anche ripristinando e modernizzando la parte del vecchio sistema di raccordi nelle aree industriali ancora in attività;
- la riorganizzazione dei servizi di manovra ferroviaria nei porti;
- l'adozione da parte delle società ferroviarie di una politica espansiva sui mercati esteri;
- l'obbligo di trasferimento del trasporto di determinate merci pericolose su rotaia;
- l'inserimento dei servizi ferroviari nella rete di cabotaggio marittimo per sviluppare l'utilizzo di navi anche per il trasporto di casse mobili ad alto volume destinate a proseguire il viaggio su rotaia su percorrenze internazionali;
- l'applicazione di sistemi di monitoraggio della qualità dei treni merci in servizio regolare con individuazione delle cause dei disservizi e ripartizione di responsabilità tra le reti.

In questo contesto è fondamentale l'impegno da parte della società pubblica di effettuare investimenti nelle aree di maggiore criticità, elevando a standard europei l'attuale rete di terminal intermodali del Mezzogiorno, in gran parte costituita da scali ferroviari tradizionali;

Aeroporti

Il trasporto aereo, che nello scenario socio-economico di un'isola come la Sicilia, svolge un ruolo di primissimo piano, è penalizzato da tariffe elevatissime e fuori mercato.

La compagnia di bandiera porta avanti una politica discriminatoria ai danni della Sicilia, per la scarsa disponibilità di posti, costi esosi, disservizi e ritardi.

Se vogliamo fare un esempio, al prezzo di un biglietto Milano - Lampedusa, molti tour operators offrono pacchetti completi (viaggio più soggiorno per una settimana) per la Grecia, la Tunisia, il Marocco, Malta, che "vendono" la stessa merce della Sicilia: mare, sole e cultura.

Con queste tariffe Lampedusa ma anche Pantelleria sarebbero automaticamente escluse dal circuito turistico se la regione non facesse pagare ai contribuenti siciliani il diktat dell'Alitalia, rimborsando il 50 % del costo dei biglietti a coloro che intendono passare le vacanze nelle due isole.

Gli aeroporti siciliani rientrano nei benefici previsti da un vasto piano infrastrutturale cofinanziato dall'Unione Europea, per l'ampliamento e l'ammodernamento anche degli aeroporti di Catania, di Palermo, di Trapani, di Comiso, di Pantelleria e di Lampedusa. La Sicilia ha oggi cinque aeroporti aperti al traffico commerciale: Catania, Palermo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria. Le iniziative per la loro valorizzazione ed il loro ampliamento si uniscono a quelle volte alla realizzazione del nuovo aeroporto di Comiso e alla conversione ad usi civili dell'aeroporto di Boccadifalco.

Così esistono due aeroporti, oltre a quelli principali di Fontana Rossa (Catania) e Falcone- Borsellino (Palermo), quelli di Birgi e di Comiso che attualmente sono attivi. Tuttavia determinano un decentramento eccessivo delle linee aeree e quindi si viene a determinare una forte concorrenza interna tra le sedi regionali.

soluzione

→ Sarebbe opportuno quindi , evitando una dannosa concorrenza interna, che i due aeroporti (Birgi e Comiso) vengano utilizzati non come centri autonomi ma come sedi complementari, ovvero di appoggio alle sedi aeroportuali principali, dando vita ad una utilissima sinergia che renderebbe più efficiente e più omogeneo il sistema aereo.

Elenco delle principali sedi aeroportuali siciliane.

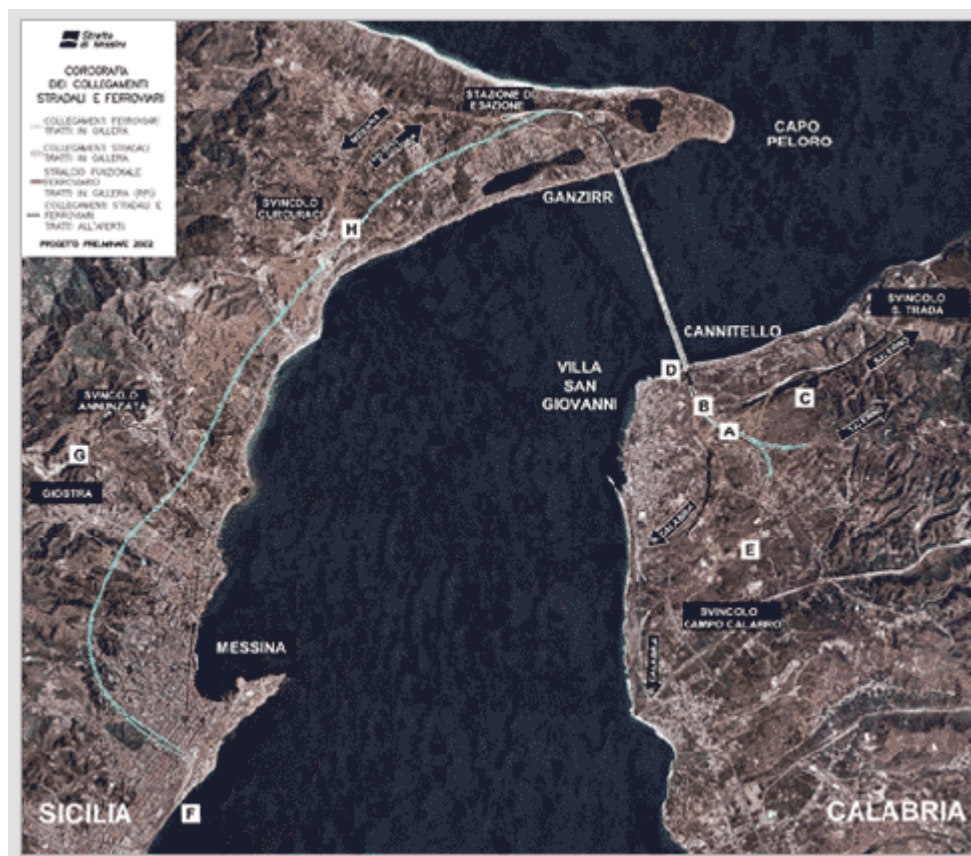
- Fontana Rossa (Catania)
 - Falcone- Borsellino (Palermo)
 - Birgi (Trapani)
 - Comiso
 - Lampedusa
 - Pantelleria
-
- L'aeroporto civile principale della provincia di Trapani, Aerostazione "[Sen. Vincenzo Florio](#)" di Trapani - Birgi, posto a 13 km. da Trapani.
Da esso sono possibili collegamenti quotidiani con Roma, Milano e le isole Lampedusa e Linosa (Pelagie).
 - L'aeroporto civile principale della provincia di Palermo, Aerostazione "[Falcone - Borsellino](#)" di Palermo - Punta Raisi, posto a 35 km. da Palermo.
Da esso sono possibili collegamenti quotidiani con le principali località italiane e internazionali.
 - L'aeroporto civile della provincia di Catania, Aerostazione "[Filippo Eredia](#)" di Catania - Fontanarossa, posto a circa 5 Km. da Catania.
Da esso sono possibili collegamenti quotidiani con tutte le principali località italiane e internazionali.

Trasporto Aereo

Collegamenti dagli Aeroporti siciliani

Palermo		Catania		Trapani	
Aeroporto "Falcone Borsellino"		Aeroporto "Fontanarossa"		Aeroporto " Vincenzo Florio "	
Ente Gestore	<u>GESAP</u>	Ente Gestore	<u>SAC</u>	Ente Gestore	<u>AIRGEST</u>
Voli	<u>Partenze</u>	Voli	<u>Partenze</u>	Voli	<u>Partenze</u>
	<u>Arrivi</u>		<u>Arrivi</u>		<u>Arrivi</u>
<u>Compagnie Aeree</u>		<u>Compagnie Aeree</u>		<u>Compagnie Aeree</u>	
Pantelleria		Lampedusa			
Aeroporto di Pantelleria		Aeroporto			
Ente Gestore	<u>GAP</u>	Ente Gestore	AST aeroservizi		
Voli	<u>Partenze</u>	Voli			
	<u>Arrivi</u>				
<u>Compagnie Aeree</u>					

Il ponte di Messina



Il ponte di Messina rappresenta il millenario desiderio di avvicinare la Sicilia al resto d' Italia. Il sogno comincia a concretizzarsi nel 1969 quando l' A.N.A.S. in collaborazione con le ferrovie dello stato indice un "concorso internazionale di idee." Nel 1971 comincia la realizzazione di un collegamento stabile viario fra la Sicilia e il continente. Nel 1981 nasce la società Stretto di Messina S.p.A.

Nel 1990 questa società presenta due progetti: uno con ponte sospeso a due campate, e l'altro sospeso ad un'unica campata. Quest'ultima sarà la soluzione scelta per le maggiori garanzie che offre. Nel 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici approva all'unanimità il progetto, dopo che le F.S. e l' ANAS esprimono il proprio parere favorevole. Nel 1998 la Camera e il Senato affrontano il tema del ponte con un'ampia discussione decidendo di trasmettere il progetto di massima al CIPE (comitato Interministeriale per la programmazione economica)

Nel 2003 viene presentata al ministero dei trasporti e delle infrastrutture e al ministero dell' ambiente e della tutela del territorio il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale corretto.

Una doppia sfida per l'uomo quindi, da una parte il lato tecnico e scientifico dall'altro la voglia e la necessità di ridurre le distanze in un mondo che ormai pare rimpicciolirsi sempre di più.

Discordi sono le opinioni che i siciliani hanno in merito.

I FAVOREVOLI sostengono che :

- I benefici saranno numerosi: con un incremento occupazionale di circa 13.000 unità annue ;

- la costruzione del ponte servirà a dare il via a tutta una serie di meccanismi che cambieranno e miglioreranno nettamente lo scenario dei trasporti e dei collegamenti Sicilia-Continente.

-Il Ponte apporterà un contributo decisivo alla riduzione del deficit infrastrutturale, che colpisce in particolare il Mezzogiorno, creando le condizioni favorevoli per un rilancio economico e sociale dell'area. Il Ponte è infatti la risposta concreta ad un bisogno, alla domanda di un più efficiente e moderno sistema di collegamento tra la Sicilia ed il Continente.

-In particolare l'elemento più importante è relativo agli **scambi commerciali** e all'attività economica. Dal momento che per attraversare lo Stretto occorreranno circa tre minuti, il Ponte avvicinerà le due coste, permettendo l'ampliamento del mercato, consentendo tra l'altro una intensificazione degli scambi tra imprese, ma anche la nascita di nuove occasioni di business, nonché una più forte integrazione tra le diverse economie regionali che porteranno ad uno sviluppo del mercato del lavoro. **L'impatto turistico** è almeno duplice: c'è l'impatto di migliori collegamenti che agevolano l'accessibilità sia sul breve che sul lungo raggio e c'è l'impatto del "manufatto" Ponte, che può divenire esso stesso meta turistica. **L'impatto urbanistico** è relativo al decongestionamento del traffico, al miglioramento della qualità della vita che ne consegue, al rilancio dell'immagine urbana e delle sue funzioni commerciali e turistiche. Non di secondaria importanza sono le possibilità legate alla **riqualificazione delle aree** che si renderanno disponibili e alla sistemazione del fronte mare. Con la realizzazione del ponte potranno anche essere riqualificati gli attuali sistemi portuali che, alleggeriti dalle funzioni di traghettamento locale, potranno concentrarsi sul mercato croceristico internazionale e diportistico.

- Il **Ponte di Messina** è sicuramente l'anello mancante allo sviluppo economico del **Sud**.

I CONTRARI sostengono che:

-Si tratta di un'opera inutile e dannosa per l'ambiente e per i conti pubblici, sostenendo che più utili sarebbero degli interventi per migliorare le reti stradali e soprattutto le antiquate linee ferroviarie.

NOSTRE OPINIONI:

Dopo aver analizzato entrambe le posizioni che i siciliani hanno in merito, noi ci definiamo assolutamente contrari a tale progetto, che oltre ad essere inutile e comportare l'impiego di ingenti somme di denaro, determinerà un interessamento da parte delle associazioni malavitose e avrà ripercussioni negative sullo splendido ambiente naturale della costa messinese.

Ci sembra inoltre inopportuno parlare di un'opera simile quando sia in Sicilia sia in Calabria scarseggiano strade e ferrovie.

Ulteriori danni all'economia interna italiana saranno provocati dal fatto che con la costruzione del ponte i collegamenti navali, ad esempio i traghetti, passeranno in secondo piano. Infatti, il tragitto con traghetti e motonavi risulta suggestivo in quanto si può facilmente ammirare la bellezza della costa mediterranea.

Il progetto definitivo

Il progetto del Ponte di Messina prevede in via definitiva un ponte sospeso a campata unica.

Tutta la struttura sarà lunga **3660 m**, mentre la luce centrale sarà di **3300 m**.

L'impalcato del **Ponte di Messina** sarà realizzato in acciaio e sarà composto da 3 cassoni indipendenti, sarà largo **60 m** e conterrà in tutto **6 corsie autostradali** (3 per senso di marcia) e **4 corsie ferroviarie** che possono consentire il transito di 140.000 automezzi e 200 treni al giorno.

Il sistema di sospensione della trave sarà costituito da **4 enormi cavi** del diametro di circa **1,24 m**, disposti su due coppie a una distanza di **52 m** che saranno lunghi ciascuno **5.300 m** e partiranno da due ancoraggi (in Sicilia e in Calabria) su due torri alte **376 m** l'una (più dell'Empire State Building di New York).

Il **Ponte di Messina** sarà in grado di resistere ad un sisma pari a una magnitudo di **7,1 gradi** della scala Richter e di affrontare venti con velocità superiore a 216 chilometri all'ora, avrà una vita di servizio di **200 anni**.

Gli accessi al Ponte di Messina saranno localizzati, per la Sicilia in un'area contigua alla periferia nord di Messina; per la Calabria in un'area della periferia nord di Villa S.Giovanni.

Verranno realizzati collegamenti stradali all'aperto e in galleria per un totale di **24 km** per sponda ,nonché raccordi ferroviari per un totale di **36,5**

Tutti i numeri del ponte

I Progettisti
• oltre 1000 Professori ed Ingegneri di fama internazionale
• 12 Istituti Scientifici e Universitari Nazionali ed Esteri
• 39 Società ed Associazioni Nazionali ed Estere
Il Progetto Tecnico
• 3.300 metri la campata centrale
• 3.666 metri la lunghezza complessiva
• 60,4 metri la larghezza dell'impalcato
• 382,60 metri l'altezza delle torri
• 2 coppie di cavi nel sistema di sospensione
• 5.300 metri per il diametro di 1,24 metri la dimensione dei cavi
• 44.352 fili di acciaio per cavo
• 35 metri di altezza per 600 di larghezza il franco minimo centrale del canale navigabile
• 50 metri di altezza per 1.000 di larghezza il franco minimo laterale del canale navigabile
La portata stradale e ferroviaria
• 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza)
• 2 corsie strdali di servizio
• 2 binari
• 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno la portata teorica

I Collegamenti
<ul style="list-style-type: none"> • 20,3 km i raccordi stradali complessivi
<ul style="list-style-type: none"> • 19,8 km i raccordi ferroviari complessivi
<ul style="list-style-type: none"> • 10,5 km di raccordi stradali in Sicilia; 6,9 galleria + 1,5 viadotti + 2,1 all'aperto (allacci alle autostrade A18 Messina-Catania A20 Messina-Palermo)
<ul style="list-style-type: none"> • 15,2 km di raccordi ferroviari in Sicilia: 13,8 galleria + 0,4 viadotti + 1 all'aperto (allaccio alla nuova stazione ferroviaria di Messina)
<ul style="list-style-type: none"> • 9,8 km di raccordi stradali in Calabria: 6,3 galleria + 1 viadotto + 2,5 all'aperto (allaccio al nuovo tracciato della autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria)
<ul style="list-style-type: none"> • 4,6 km di raccordi ferroviari in Calabria: 4,4 galleria + 0,1 viadotti + 0,1 all'aperto (allaccio alla prevista linea di Alta Capacità Napoli-Reggio Calabria)
L'Ambiente e l'Analisi dei costi benefici
<ul style="list-style-type: none"> • 25% di minore impatto ambientale e paesaggistico rispetto al Progetto del 1992
<ul style="list-style-type: none"> • 21 Km di gallerie ferroviarie eliminate
<ul style="list-style-type: none"> • 2000 metri di viadotti eliminati sul totale dei tracciati
<ul style="list-style-type: none"> • 12.750.000 tonnellate di legna in meno è il risparmio sul quantitativo energetico equivalente consumato dal traghettamento in 30 anni di esercizio rispetto al "sistema ponte" (indicatore del Bilancio Energetico e delle emissioni di gas di scarico)
<ul style="list-style-type: none"> • 9% - 12% tasso medio annuo di Rendimento Interno Economico
La Sicurezza
<ul style="list-style-type: none"> • 7,1 magnitudo della scala Richter la resistenza alla sisma
<ul style="list-style-type: none"> • 216 Km/orari la resistenza al vento
<ul style="list-style-type: none"> • Aperto 365 giorni l'anno 24 ore al giorno
Le Tariffe Medie
<ul style="list-style-type: none"> • Automezzi: le tariffe applicate sono in linea con quelle praticate dai servizi di traghettamento attraverso lo Stretto. nessun maggior costo per utenti a fronte del risparmio di tempo
<ul style="list-style-type: none"> • 5 Euro il pedaggio per i motoveicoli da 9,50 a 16 Euro per le autovetture (ritorno entro/dopo 3 giorni) da 50 a 63 Euro per i camion (ritorno entro/dopo 6 giorni) 80 Euro per gli autobus
<ul style="list-style-type: none"> • Veicoli ferroviari: si è fatto riferimento al canone unitario pagato dalle Divisioni Passeggeri e Cargo di Trenitalia a RFI, incrementata di un "premium" per il miglior livello di servizio. Tale maggiorazione non comporterà un maggior onere a carico degli utenti.
Il Risparmio Medio di tempo con il Ponte

<ul style="list-style-type: none"> • 2 ore il risparmio medio di tempo per i treni
<ul style="list-style-type: none"> • 1 ora per il traffico su gomma
Il Piano Economico/Finanziario
<ul style="list-style-type: none"> • 4,6 miliardi di Euro il costo dell'opera: ponte e raccordi (valori 2002)
<ul style="list-style-type: none"> • 6 miliardi di Euro il fabbisogno complessivo (tenuto conto dell'inflazione e degli oneri finanziari)
<ul style="list-style-type: none"> • nessun contributo a fondo perduto a carico dello Stato. <p>40% del fabbisogno, pari a 2,5 miliardi di Euro, attraverso l'aumento del capitale dello Stretto di Messina, 60% del fabbisogno attraverso finanziamenti di tipo project finance contratti in più tranche sul mercato internazionale dei capitali. Tali finanziamenti saranno rimborsati con i flussi finanziari generati dalla gestione dell'opera.</p>
Le ricadute socio/economiche
<ul style="list-style-type: none"> • 40.000 posti di lavoro per le Regioni dello Stretto nei 6 anni di
<ul style="list-style-type: none"> • 6 miliardi di Euro l'impatto economico nella fase di cantiere
<ul style="list-style-type: none"> • In fase di esercizio, moltiplicatore di sviluppo destinato a creare straordinarie ricadute, anche superiori a qualsiasi aspettativa positiva, sul sistema industriale ed economico del Mezzogiorno.
I Tempi
<ul style="list-style-type: none"> • 6 anni il tempo di costruzione
<ul style="list-style-type: none"> • 2012 l'anno di apertura al
<ul style="list-style-type: none"> • 200 anni la vita utile
I Record
<ul style="list-style-type: none"> • 3.300 metri di campata centrale - 1991 metri Akashi Bridge (Giappone)
<ul style="list-style-type: none"> • 60,4 metri larghezza dell'impalcato - 41 metri Tsing Ma Bridge (Hong
<ul style="list-style-type: none"> • 382,60 metri altezza torri - 297 metri Akashi Bridge (Giappone)
<ul style="list-style-type: none"> • 4 cavi il sistema di sospensione - 2 Akashi Bridge (Giappone)
<ul style="list-style-type: none"> • 1,24 metri diametro dei cavi di sospensione - 1,12 metri Akashi Bridge (Giappone)
<ul style="list-style-type: none"> • 44.352 fili di acciaio per cavo - 36.830 Akashi Bridge (Giappone)

Le autostrade della Sicilia

L'Anas ha realizzato le due principali direttrici autostradali della Sicilia: le autostrade A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-Mazara del Vallo.

La prima, entrata in esercizio nel 1975, non solo ha permesso il collegamento tra i due massimi centri della Sicilia, ma ha anche permesso di trarre da un secolare isolamento città interne come Enna e Caltanissetta. La A19 è lunga 193 km e comprende 107 tra viadotti e ponti e 15 gallerie.

Dal capoluogo si diparte anche l'altro tracciato autostradale realizzato dall'Anas nella regione. L'Autostrada A29 utilizza, per i primi 13 km, il tracciato che collega Palermo all'Aeroporto di Punta Raisi permettendo il collegamento di Mazara del Vallo, il principale porto peschereccio del Mediterraneo e distante circa 120 km dal capoluogo, oltre che di Trapani e Marsala, con la rete europea. La sua diramazione (A29 dir), lunga 47 km, collega Alcamo a Trapani e Birgi.

L'Anas è, inoltre, impegnata nella realizzazione dell' Autostrada Catania-Siracusa.

Nel 1997, dalla unificazione dei consorzi concessionari dell'ANAS per le autostrade Messina-Catania, Messina-Palermo e Siracusa-Gela, è nato l'altro soggetto impegnato nella gestione della rete autostradale isolana: il Consorzio per le Autostrade Siciliane.

In virtù della concessione recentemente rinnovata, il Consorzio risulta concessionario di una rete di 342 km, estesa che ne fa uno dei principali operatori nazionali.

Delle arterie gestite, la Messina-Catania, di 76,4 Km, è interamente aperta al traffico, mentre la Messina-Palermo è percorribile in entrambi i sensi di marcia, da Palermo a Castelbuono e da Furiano a Messina, ed il suo completamento è preventivato nel 2004. Sulla Siracusa-Gela, in esercizio fino a Cassibile, sono, invece, in corso lavori su altri tre lotti per 32 km

► La rete stradale risulta la più lunga tra tutte le regioni italiane (il che non implica che sia anche evoluta) : circa 4500 Km tra autostrade e autostrade statali, va considerata la carenza delle strade provinciali, e di quelle comunali, extra-urbane. I percorsi autostradali di base sono due: quello costiero settentrionale tirrenico e quello interno. Ma il primo, che da Trapani (con una diramazione a sud-ovest per la Valle del Belice e Mazara del Vallo) attraverso Palermo dovrebbe collegarsi a Messina, si interrompe assurdamente tra Cefalù e Rocca di Capri Leone (Capo d'Orlando), così che il traffico si instrada per circa 70 Km sulla tortuosa e antiquata statale 113. L'altra autostrada, che percorre la valle dell'Imera settentrionale, tocca i due capoluoghi provinciali interni e sfocia nella piana di Catania, unisce le due metropoli dell'isola, supplendo così ad un tracciato ferroviario assurdo e vecchissimo, che collega due città distanti 210 Km con un percorso di 5/6 ore. Le carenze relazionali, i flussi di traffico lenti e scarsi sino a tempi recenti, soprattutto nell'interno dell'isola, spiegano in parte le disarmonie del sistema regionale.

Sviluppo economico: istruzioni per l'uso

Per la Sicilia, data l' insularità, la regione amministrativa e la regione naturale coincidono perfettamente, così è opportuno considerarla secondo i suoi rapporti interni e soprattutto quelli che intrattiene con l'esterno, in quanto aperta ad altri sistemi regionali più vasti e complessi, quali il mezzogiorno, l'Italia e l'Unione europea. In quest'ottica è essenziale la rete delle vie di comunicazione, perché esse sono come le arterie di un organismo e funzionano da tramiti con i sistemi esterni, senza i quali (o anche ove siano insufficienti) la vita umana organizzata è difficile.

L'insularità è un elemento che può unire o dividere, a seconda di come viene giocato culturalmente. L'importanza del mare, fondamentale per tutta l'Italia, diventa essenziale per la Sicilia.

Le infrastrutture al servizio dei traffici terrestri e marittimi, in una regione che detiene notevoli primati in alcune produzioni agricole da esportazioni, avrebbero dovuto necessariamente adeguarsi a livello di tale sviluppo ma così non è stato.

In seguito a un'accurata analisi della situazione attuale delle vie di comunicazione nella nostra regione, diviene palese ed evidente che l'arretratezza socio-economica sia dovuta principalmente allo stato di degrado dei nostri sistemi di trasporto, causato dal disinteresse degli enti pubblici.

E' auspicabile quindi che sia posto al centro del dibattito politico lo sviluppo del sistema di trasporto siciliano a cui sono direttamente collegati importanti settori quali il turismo e gli scambi commerciali.

Risorsa primaria dell'economia di questa regione dovrebbe essere il turismo data le innumerevoli testimonianze che le civiltà antiche hanno lasciato qui nel corso dei vari secoli, che costituiscono parte fondamentale della cultura mondiale. Purtroppo il settore turistico risulta gravemente compromesso dall'inefficienza delle miopi scelte dei politici regionali e nazionali che si ostinano a negare a questa terra lo sviluppo ed il benessere che meriterebbe.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *“Civiltà Antiche”*, Azienda Provinciale Turismo Trapani
- AA. VV., *“Sicilia”*, Touring Club Italiano, Milano 2005
- G. Monaci e I. Maranesi, *“Le regioni d’Italia”*, Edizioni Archimede, Torino 2000
- Franco Cianflone, *“Le Autostrade del mare” sono una soluzione da percorrere* , in [www.il Giornale dell' Ingegnere. it](http://www.ilGiornale dell'Ingegnere.it) , Milano 2005
- AA. VV. , ponte di Messina, in [www. pontedimessina. it](http://www.pontedimessina.it), 2000-2006
- AA. VV. , ponte di Messina , in [www. strettodimessina. it](http://www.strettodimessina.it), 2003
- AA. VV. , ponte di Messina, in [www. noponte. org](http://www.noponte.org)
- AA. VV., autostrade del mare, in [www. infrastrutturetrasporti. it](http://www.infrastrutturetrasporti.it), 2005
- AA. VV., Collegamenti dagli Aeroporti siciliani, in www.regione.sicilia.it
- AA. VV., Collegamenti marittimi dai principali porti Siciliani, in www.regione.sicilia.it
- AA. VV. , Tutte le linee della Sicilia, in [www. fersicilia. 3000. it](http://www.fersicilia.3000.it)

Indice

● Cartina fisica regione siciliana	pag. 1
● Collegamenti marittimi	pag. 4
● Ferrovie	pag. 11
● Aeroporti	pag. 38
● Ponte di Messina	pag. 41
● Strade e autostrade	pag. 47
● Nostre considerazioni	pag. 49
● Bibliografia e siti Web	pag. 50

Hanno realizzato la seguente relazione gli alunni della classe III C:

Di Giovanni Caterina

Ferlito Alessia

Romeo Melania

Sciuto Giacomina

Serra Marco

Sgaraglino Marta

Stabile Genoveffa

Stabile Giuseppa

Tilocca Giovanni