

Emergenza traffico, nuovi assi e «la cura del ferro»

Centrali, nel Prg dell'amministrazione presto al vaglio del Consiglio comunale, sono le proposte per migliorare la viabilità e decongestionare la città dalle auto: 700 ogni mille abitanti, contro la media italiana di 615 e quella europea che si ferma a 436. Se a questo si aggiunge che, ogni mattina, a Catania convergono decine di migliaia di persone che abitano nei comuni limitrofi, ma lavorano e studiano in città, la dimensione del fenomeno appare in tutta la sua gravità.

Per rimediare a questo stato di cose i progettisti del piano hanno previsto nuove strade di attraversamento della città lungo l'asse est-ovest, in rafforzamento dell'attuale circonvallazione, percorsi per gli autobus, e, so-



prattutto, hanno proposto la cosiddetta «cura del ferro»: il potenziamento della rete ferroviaria Messina-Siracusa, e quello della metropolitana e della Circumetnea prevedendo fermate dell'una anche a San Cristoforo, vicino via della Concordia, e dell'altra fino a Librino - vicino all'ospedale S. Marco - e all'aeroporto. Un trasporto su ferro che rivaluterebbe le aree a sud della città e ne cambierebbe la storia facendole diventare parte centrale della città.

In quest'ottica rientra anche l'interramento della ferrovia dalla stazione fino ad Acquicella, già concordato con Ferrovie dello Stato, ma per la quale i cittadini e l'amministrazione chiedono una profonda modifica perché

si eviti il raddoppio ferroviario sugli archi della Marina e l'impatto brutale, con nuove demolizioni e danni ai beni archeologici, dall'ostello della gioventù fino a piazza Federico di Svevia passando, anzi demolendo, altre parti delle mura di Carlo V e, con molta probabilità, anche la naumachia di epoca romana che dovrebbe essersi conservata sotto la colata lavica del 1693. L'interramento e il passaggio sotto la banchina del porto salverebbero il fronte mare settecentesco e libererebbero gli archi della marina per una suggestiva passeggiata per pedoni e ciclisti che andrebbe da Castello Ursino ad Ognina.

L'interramento della ferrovia s'inserisce nel progetto di futuro water front di città che dovrebbe - almeno in teoria - restituire la costa e il mare ai catanesi. Ma su questo fronte i dubbi sono tanti, come le spinte speculative volte ad appropriarsi dei pochi spazi aperti alla collettività, a partire dalla cementificazione del Lungomare prevista - durante la sindacatura Scapagnini e con i poteri della Protezione civile di Bertolaso - con la scusa di realizzare le «vie di fuga». Cruciale sarà la destinazione d'uso dell'area ora occupata dal deposito delle ferrovie e il futuro del progettato porto turistico a nord, sotto «il Passiatore», che, nelle intenzioni dei privati, prevede un albergo, un centro commerciale e centinaia posti auto a mare facilmente trasformabili in mini appartamenti. Sull'altro porticciolo turistico previsto da Acqua Marcia a Sud, sul torrente Acquicella - anch'esso con annesso albergo e centro commerciale - sembra sia calato il sipario. Resta aperto il problema della pianificazione del porto dove l'autorità portuale ha previsto un'edificazione per 1.500.000 nuovi metri cubi con altezze fino a 20 piani. Una proposta che il Comune ha bocciato senza appello. E'altra edificazione è stata prevista sulla costa sabbiosa, alla Plaia, con il Pua e con la contestatissima approvazione del Prusst.

Discorso a sé merita l'area più pregiata del centro cittadino, quella di Corso Martiri della Libertà sottratta artatamente alla progettazione generale, e dunque al prg, con un colpo di mano del commissario regionale, a pochi giorni dalle elezioni amministrative in cui fu eletto sindaco Stancanelli.

DOMANI IL CONVEGNO DI FEDERMANAGER

Il trasporto su rotaia per lo sviluppo dell'isola

Domani dalle 9 all'hotel Parco degli Aragonesi, si svolgerà un convegno su «Quale sistema ferroviario per lo sviluppo economico della Sicilia». Il Convegno, organizzato da Federmanager Sicilia orientale, offrirà un dibattito tra tecnici, economisti ed operatori dei vari settori produttivi ed ha l'obiettivo di dare un contributo di dati, indicazioni e riferimenti concreti a chi deve effettuare le scelte di intervento nel settore delle infrastrutture ferroviarie. In particolare, l'obiettivo è quello di evidenziare le implicazioni che il sistema ferroviario attuale ha (purtroppo in negativo) sul sistema economico della Sicilia, quali vantaggi, in termini di sviluppo della Regione, si potrebbero avere da un suo adeguamento e quali tipi di adeguamento sono necessari.

A tenere la relazione di base è il prof. Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi e Vice Presidente del Centro di Ricerca su Trasporti e Turismo (CERTeT) della stessa Università. Baccelli presenterà il quadro del sistema ferroviario siciliano nel panorama del contesto nazionale ed europeo.

La sua relazione, basata sui dati della banca dati del CERTeT oggi la più completa ed aggiornata, rappresenterà come sono variati negli ultimi anni, e varieranno in prospettiva, i flussi commerciali e turistici tra le varie modalità di trasporto da cui desumere le esigenze in termini di strutture ferroviarie. Interverranno al dibattito, per la rappresentazione dell'impatto che l'inadeguatezza-adequamento delle infrastrutture ferroviarie hanno sul proprio comparto: il dott. Ivo Blandina, vicepresidente Sicindustria con delega alle infrastrutture per il mondo Confindustriale; il dott. Gerardo Diana, presidente di Confagricoltura Sicilia; il dott. Mario Bavacqua, presidente Internazionale AFTAA, il dott. Aldo Garozzo presidente dell'autorità Portuale di Augusta, per le interconnessioni infrastrutturali legate alla intercettazione dei grandi flussi di merci che transitano nel mediterraneo e il prof. De Dominicis, presidente degli Interporti di Sicilia. Ad esporre i programmi di adeguamento previsti sarà l'ing. Roberto Piazza della Direzione infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

E' previsto l'intervento programmato di numerosi imprenditori.