

VITA DEL CIFI

Notiziario CIFI

Visita della sezione CIFI di Milano in Sicilia

CIFI, Sezione di Milano

Il CIFI di Milano ha effettuato, dal 20 al 23 Ottobre, un viaggio in Sicilia, a Catania e Palermo, per conoscere progetti di sviluppo della rete ferroviaria siciliana e le nuove prospettive che si apriranno per il trasporto ferroviario nell'isola.

Nel pomeriggio di Venerdì 20 Ottobre, presso i locali della stazione di Catania, messi gentilmente a disposizione da RFI si è svolta una Conferenza, organizzata in collaborazione con la sezione CIFI di Palermo, sul tema: Il potenziamento della rete ferroviaria siciliana (Fig. 1).

L'Ing. F. PALAZZO preside del CIFI di Palermo e Commissario di Governo per gli interventi di potenziamento della linea Messina Catania Palermo ha illustrato il progetto di raddoppio e velocizzazione della linea Catania Palermo, interamente finanziato per oltre 900 milioni di euro che, a lavori terminati, consentirà di ridurre il tempo di percorrenza tra le due città dagli attuali 3h05 a 1h46'.

Ha illustrato anche il progetto di raddoppio della tratta Giampileri – Fiumefreddo della linea Messina Catania ed i lavori di ripristino ed elettrificazione della Palermo Trapani via Milo.

L'Ing. S. VANADIA di Italferr ha illustrato i lavori, in avanzato stato di avanzamento, della tratta Bicocca – Catenanuova, di 38 km, la prima che sarà raddoppiata e completata entro Settembre 2024, con previsione di entrata in servizio a Febbraio 2025.

L'Ing. C. ROGOLINO Direttore DOIT Palermo di RFI, insieme ai suoi collaboratori ha presentato le attività e l'organizzazione della struttura di manutenzione della infrastruttura ferroviaria siciliana, che contempla quasi 1.300 km di rete in esercizio, con tutte le specializzazioni tipiche della ferrovia: dalle opere civili alla sede ed all'armamento, dagli impianti di trazione elettrica a quelli di segnalamento e sicurezza, dalle telecomunicazioni ai servizi.

L'Ing. S. FIORE Direttore Generale

della Ferrovia Circumetnea ha presentato lo stato dell'arte della FCE ed i lavori di potenziamento previsti, in particolare modo per la metropolitana di Catania: una linea ferroviaria alimentata a 3 KV, che oggi si estende per 8,8 km e serve 10 stazioni urbane, che verrà prolungata verso sud da Stesicoro all'aeroporto di Fontanarossa, per 6,8 km e 8 nuove stazioni e verso nord- ovest da Nesima a Misterbianco, 3,9 km 4 stazioni e successivamente prolungata fino a Paternò con altre 5 stazioni, diventando così una vera e propria linea di metropolitana suburbana a servizio dell'area metropolitana di Catania.

La giornata si è conclusa con la cena sociale presso un tipico ristorante di Catania che ha permesso di apprezzare i sapori della rinomata cucina catanese.

Il sabato 23 Ottobre è stato dedicato alla visita della ferrovia circumetnea, nella linea storica a scartamento ridotto che parte da Riposto, a nord di Catania e dopo aver circumnavigato tutta la montagna dell'Etna, scende a Catania nella storica stazione di Catania Borgo.

Dopo il veloce trasferimento con un regionale di Trenitalia effettuato con un ETR 425 "Jazz" da Catania Centra-



Figura 1 – La conferenza, organizzata in collaborazione con la sezione CIFI di Palermo, sul tema: Il potenziamento della rete ferroviaria siciliana

VITA DEL CIFI

le a Giarre-Riposto, si raggiunge l'attigua fermata della FCE di Giarre dove un convoglio di 2 automotrici OMS-FIAT degli anni '60 effettua il treno 8 per Randazzo.

Il convoglio inizia la lunga salita che ci porterà ai 976 di Roccalanna.

Gli aranceti della piana di Catania lasciano ben presto lo spazio ai vigneti ed agli uliveti, quindi ai noccioli ed ai castagni, di questa che è una vera ferrovia di montagna.

Purtroppo l'Etna si nasconderà per tutto il giorno dietro fitte nubi e la pioggia (ebbene sì, anche in Sicilia piove!) ci accompagnerà per l'intera giornata, ma i numerosi passaggi sui campi di lava ci permettono di capire cosa vuol dire far correre una ferrovia sulle pendici del Vulcano.

La linea, finita di costruire nel 1885 è stata interrotta per ben 4 volte dalle colate laviche, ma sempre ripristinata con tenacia, a volte anche con modifiche di tracciato.

La tratta fino a Randazzo (Fig. 2) è esercitata con un servizio a spola, pochi treni al giorno al servizio di studenti e soprattutto turisti che non vogliono perdersi questa ferrovia unica in Europa.

Dopo Randazzo, superato il culmine a 976 m, e passati sopra un'altra distesa di lava, si raggiunge il paese di Bronte, la capitale del pistacchio, ad oltre 800 metri slm.

Qui, in una piccola rimessa – museo, sono conservate due spettacolari automotrici Aln56 degli anni '30, di cui una nella sgargiante livrea bianca e rossa, insieme ad una macchina a vapore ed a numerosi cimeli e reperti fotografici.

Da Bronte il gruppo prosegue con il più moderno treno automotore DMU 001 della Newag scendendo, tra gli alberi di pistacchio, fino ad Adrano, dove comincia la tratta riammodernata della ferrovia, con nuove stazioni ed impianti, che attraversa i centri abitati in sotterranea fino a Paternò.

Qui le gallerie dei recenti sottoattraversamenti, sono state realizzate con una sagoma tale da poter ospitare anche i treni a scartamento ordinario, dato che è prevista l'integrazione della tratta Paternò – Adrano con la metropolitana che da Catania raggiungerà Paternò.

Attraversati i popolosi centri di Belpasso e Misterbianco, si giunge, dopo 114 km al capolinea di Catania Borgo, dove il gruppo visita il DCO che gestisce il traffico sull'intera linea.

A Catania Borgo l'interscambio con la metropolitana è molto agevole.

La metro, a scartamento ordinario ed elettrificata a 3 KV, ha di fatto sostituito la tratta urbana della FCE che



Figura 2 – I soci della sezione CIFI di Milano alla fermata di Randazzo.

VITA DEL CIFI



Figura 3 – I partecipanti del viaggio al termine della giornata.

correva in superficie fino alla fine degli anni '90, da Borgo fino a Catania Centrale, con diramazione per il porto di Catania.

Il servizio nella metropolitana è effettuato con nuovissimi treni a 2 casse, con frequenza di passaggio ogni 10' (15' al sabato e festivi), con una buona frequentazione di viaggiatori.

Il viaggio sulla Circumetnea è un tuffo nella storia e nella cultura di questa terra dominata dal Vulcano, un viaggio spettacolare, che i colleghi della FCE hanno fatto apprezzare con la loro competenza e passione, che andrebbe ancor più valorizzato.

La prima tratta della linea, da Riposto a Randazzo, necessita certamente di investimenti per renderla più moderna, senza però snaturarne le caratteristiche; mentre nella tratta da Adrano a Catania già si vedono le potenzialità che si realizzeranno con la trasformazione in ferrovia metropolitana.

Il trasferimento da Catania a Palermo avviene, nella prima tratta fino a Dittaino, con bus sostitutivo che permette di constatare l'effettivo stato di avanzamento dei lavori di raddoppio della tratta Bicocca – Catenanuova, che per lunghi tratti corre parallela all'autostrada: la sede è completata, l'armamento posato in quasi tutto il percorso.

Da Dittaino a Palermo Centrale si prosegue con un ETR 425 "Jazz" di Trenitalia, attraversando i paesaggi rurali delle provincie di Enna e Caltanissetta.

Nella giornata di lunedì 23 Ottobre, il gruppo del CIFI di Milano è a Palermo per visitare i lavori di completamento del passante e dell'"anello" ferroviario che attraversa il centro della città.

Ospiti della DOIT di RFI, la visita è introdotta da una relazione dell'Ing. Trapani del CIFI di Palermo, che illustra la storia dell'attraversamento ferroviario della città di Palermo, che riprende il percorso della linea Palermo Trapani che, dal 1880, attraversava la città in superficie, così come la diramazione per il porto.

Nel 1957 viene realizzato il nuovo raccordo per il porto, in galleria, e nel 1974 la stazione di Notarbartolo.

Negli anni '80 iniziano i lavori nella tratta extraurbana da Tommaso Natale e Carini; nel 1990 inizia il servizio metroferroviario sulla tratta Palermo Centrale – Notarbartolo - Giachery, sulla diramazione per il porto.

Nel 2001, con la realizzazione della stazione presso l'aeroporto di Punta Raisi, inizia il servizio ferroviario tra la città di Palermo ed il suo aeroporto.

Oggi il passante di Palermo è una realtà, tuttavia per-

VITA DEL CIFI

mane una strozzatura a binario unico, che corre nella vecchia galleria tra Orleans e Notarbartolo con la fermata Lolli in galleria, realizzata sotto la vecchia stazione da cui originava la linea per Trapani.

E' in costruzione la seconda galleria, che corre ad una profondità di 30 m in asse alla galleria esistente e permetterà di realizzare il raddoppio completo del passante.

Il gruppo ha poi visitato la stazione di Lolli realizzata su due livelli, di cui quello inferiore in fase di realizzazione.

Si è poi passati a visitare la stazione di piazza Politeama, il centro di Palermo, situata sull'anello ferroviario che completerà la tratta Notarbartolo – Giachery con le nuove fermate di Porto, Politeama e Turrise per richiudersi, ad anello, a Notarbartolo.

L'anello, completamente in galleria, è realizzato a binario unico e prevederà, a lavori ultimati, un esercizio ferroviario molto particolare, con treni che circoleranno tutti nella stessa direzione, in senso orario da Notarbartolo, con frequenza di 5' minuti e tempo di percorrenza dell'anello di circa 15'-18'.

Viaggiando sui treni del passante, e poi fino all'aeroporto, il gruppo ha potuto constatare il notevole successo di viaggiatori che già oggi il servizio riscuote.

Certo, la tratta centrale a binario unico limita moltissimo la potenzialità della linea: l'esercizio prevede oggi un treno ogni 30' per direzione, anche se è allo studio un nuovo orario che, nel contempo della realizzazione del raddoppio, consentirà, almeno nelle ore di punta, di aumentare le frequenze di passaggio dei treni.

Il servizio è espletato con gli ETR 425 Jazz, che non è

certo una tipologia di convoglio del tutto adatto a svolgere un servizio di tipo metropolitano, con fermate frequenti.

Già oggi i treni risultano molto affollati e, a raddoppio completato, oltre che sull'incremento delle frequenze, occorrerà puntare su una nuova tipologia di materiale rotabile.

Da questo punto di vista, il treno della metropolitana di Catania, un vero convoglio ferroviario a 3 KV, magari in composizione di 4-6 carrozze, potrebbe essere una soluzione per i treni del servizio metropolitano, sia sul passante che sull'anello, lasciando invece agli elettrotreni veloci (i Jazz, i Pop...) i collegamenti suburbani e regionali, a cominciare da quello per l'aeroporto, che potranno beneficiare di un importante riduzione del tempo di percorrenza.

La giornata si conclude con la visita al centro di comando e controllo di RFI, dove i DCO delle varie linee gestiscono la circolazione degli oltre 400 treni al giorno che percorrono la rete ferroviaria della Sicilia.

A conclusione di questo interessantissimo viaggio, rimane la consapevolezza di aver visto una realtà dinamica, in rapida trasformazione, che in breve tempo porterà le ferrovie siciliane ad essere ancor più efficaci e competitive rispetto agli altri mezzi di trasporto, sia per il trasporto regionale, sia per la mobilità nelle due grandi città metropolitane di Palermo e Catania, sia per i collegamenti nazionali verso "il continente".

La promessa è di tornare tra qualche anno, per verificare i risultati delle opere di potenziamento, che abbiamo avuto modo di visitare in questi 4 giorni.