

RETE FERROVIARIA

La città di Catania ha acquisito un ruolo fondamentale nel nuovo scenario dell'assetto complessivo del sistema ferroviario della Sicilia che non prevede più il raddoppio della tratta Messina – Palermo, attribuendo così un'importanza centrale al passante catanese attraverso cui verrà istradato la maggior parte del traffico siciliano del ben noto *Asse Berlino - Palermo*, di interesse comunitario.

Il tratto di linea ferroviaria che ricade nel territorio del comune di Catania, gestita da RFI SpA, società del gruppo Ferrovie dello Stato, si sviluppa dalla Stazione di Ognina fino alle due diramazioni per Palermo e Siracusa, a sud di Bicocca e in parte risulta ancora a singolo binario.

La cintura di ferro

L'infrastruttura ferroviaria, nata in funzione delle esigenze delle città di fine ottocento che fondava una parte importante della propria economia sulla raffinazione e il commercio dello zolfo, conclusa questa fase, ha costituito per la città la cosiddetta ***cintura di ferro***, risultando una pesante limitazione al naturale rapporto tra la città e il mare.

Non a caso, la risoluzione di questo tema è stata oggetto di proposte in tutti gli strumenti urbanistici della città, dagli anni 30 del secolo scorso, nessuno dei quali tuttavia ha raggiunto la fase dell'attuazione, se si esclude la galleria mono binario realizzata tra Ognina e Piazza Europa negli anni 50 del '900.

La storica presenza delle Ferrovie dello Stato sulla fascia costiera con i suoi impianti, distribuiti in maniera forte e vincolante, in cinque localizzazioni principali (Piazza Europa, Catania Centrale, Acquicella, Fontanarossa e Bicocca), ha provocato diverse conseguenze negative come:

- la negazione del rapporto con il mare per la città;
- la demolizione di parte del tessuto storico della città settecentesca;
- una barriera visiva per chi proviene da sud che nasconde la vista degli edifici barocchi realizzati sulle mura cinquecentesche;
- una limitazione fisica all'accessibilità da sud al centro storico della città;
- forti impatti ambientali con l'occupazione di vaste aree di grande interesse paesaggistico;
- un pesante sventramento del tessuto urbano storico compreso tra la porta Uzeda e il castello Ursino.

Per risolvere e superare tale cesura e per riattivare il rapporto della città con il mare, da oltre un decennio si è individuata come unica soluzione possibile l'interramento dei binari ferroviari e della stazione, che consentirà di liberare aree di grandissimo pregio ambientale che potranno essere riqualificate e riconvertite a nuovi usi.

L'interramento della linea ferroviaria rientra nella programmazione RFI per Catania, all'interno dell'intervento del **passante ferroviario di Catania**, il cosiddetto "Nodo Catania - Interramento stazione centrale", finanziato con delibera CIPE.

L'infrastruttura ferroviaria si svilupperà senza provocare inaccettabili impatti sulla parte architettonicamente e urbanisticamente più pregiata della città e, insieme con l'arretramento degli spazi doganali portuali, permetterà:

- di riconquistare l'accesso al mare,
- il recupero di oltre 30 ettari costieri;
- la riconversione di spazi quali i cosiddetti "archi della marina" e il "passiatore";
- il miglioramento dei collegamenti con la limitrofe parti storiche della città.

Progetto "Nodo Catania"

Il Progetto denominato *"Nodo Catania - Interramento della stazione centrale"* previsto dalla delibera CIPE n. 121 del 2001, in riferimento alla legge n. 443/2001 (c.d. "legge obiettivo"), interessa 4 Km di tratto urbano e 15 km nell'area metropolitana di Catania della linea ferroviaria gestita da RFI.

Si tratta di un passante ferroviario che, partendo da piazza Europa, connette la stazione di Acquicella diventando altresì un sistema di trasporto metropolitano, indispensabile per alleggerire il traffico veicolare privato e creare nuove possibilità di accessibilità a zone da riqualificare e riconvertire a nuovi usi urbani di pregio.

L'interesse per la realizzazione di un tale sistema di attraversamento, che risolverebbe l'attuale strozzatura della linea ferroviaria, appare evidente, considerando sia la posizione baricentrica del centro urbano di Catania nel sistema della Sicilia Orientale, che la densità e l'intensità di funzioni svolte dalla città nella dorsale ionico-iblea, vero "motore" dell'economia regionale. La stessa RFI ha proposto un insieme di interventi migliorativi, oggetto di accordi e intese con le Amministrazioni locali, che riguardano:

Tratto nord – già realizzato

- L'attivazione del doppio binario fra Catania Ognina e Catania Centrale insieme alle nuove stazioni fermate metropolitane di Cannizzaro, Ognina, Picanello, Europa è operativo dal 18 giugno 2017. il raddoppio del tracciato esistente è stato realizzato mediante la costruzione di gallerie separate (a doppia canna).

Tratto sud

- interrimento della linea ferroviaria tra Piazza Europa e Piazza dei Martiri (inclusa la stazione centrale);
- raddoppio della tratta Zurria –Acquicella attualmente a binario unico;
- ristrutturazione delle stazioni come fermate metropolitane: Acquicella, Bicocca;
- trasferimento a Bicocca di impianti ora a Acquicella;
- riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca;
- realizzazione delle fermate di Fontanarossa, a servizio dell'aeroporto;
- realizzazione della bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo – Catania.
- interrimento della stazione di Catania Centrale, passante, riconvertendo l'attuale l'edificio ad altri usi.

Inoltre, per consentire l'allungamento della pista dell'aeroporto è in corso di definizione l'interrimento della stazione di Bicocca che verrebbe profondamente ridimensionata.