

PIAZZA GIOVANNI XXIII: «OSSIGENO» PER LA VIABILITÀ, RIDOTTO AL MINIMO IL DISAGIO PER I LAVORI DELLA METROPOLITANA

## La Fce «dimezza» il cantiere, riaperta via



L'area già occupata dal cantiere della metro adesso sgombra

Un disagio in meno in centro storico, proprio alla vigilia della festa di sant'Agata. È stata riconsegnata ieri alla città dal commissario governativo della Ferrovia Circumetnea Gaetano Tafuri, una grossa porzione di piazza Giovanni XXIII, fino adesso occupata dal cantiere della tratta di metropolitana «Galatea-Giovanni XXIII».

La riduzione del cantiere della Fce è stata disposta dal commissario Tafuri proprio per migliorare la viabilità in una zona intensamente trafficata. L'intervento ha infatti consentito la riapertura della via Archimede - adiacente al parcheggio del capolinea degli autobus extraurbani - sancita nel corso di una breve cerimonia alla presenza, oltre che dell'avv. Tafuri, del direttore dei lavori ing. Roberto De Pietro e del direttore dell'Utu ing. Giovanni Tomasello.

Sono stati ripristinati la sede stradale, i marciapiedi e la segnaletica stradale verti-

cale e orizzontale per consentire ai bus di transitare tra viale Libertà e viale Africa senza intralciare la circolazione. La Fce ha inoltre provveduto a ripulire la via Archimede, invasa dai rifiuti abbandonati nei pochissimi giorni intercorsi dalla fine dei lavori alla riapertura di ieri.

«Abbiamo voluto rimpicciolire il cantiere - ha spiegato il commissario Tafuri - poiché mi sono reso conto, appena arrivato, che sebbene le opere civili della tratta Galatea-Giovanni XXIII fossero state ultimate, il cantiere continuava ad occupare spazi che per la città, in periodi in cui il traffico ci soffoca, erano vitali. A quel punto, ho disposto, sentito il direttore dei lavori ing. De Pietro, il ridimensionamento del cantiere e così, in appena due mesi, siamo riusciti a restituire due pezzi importanti di piazza Giovanni XXIII, consentendo la riapertura prima dell'ultimo tratto di viale Africa, lo

scorso mese di novembre, e adesso quest'altra strada importantissima per il transito degli autobus. Resta solo una residua area del cantiere che dobbiamo necessariamente mantenere per consentire l'accesso alla galleria che dovrà successivamente congiungersi con quella della tratta metropolitana Giovanni XXIII-Stesicoro in fase di realizzazione».

Sul fronte dei lavori, la galleria della tratta Galatea-Giovanni XXIII, lunga poco meno di 0,9 km e che prevede una stazione denominata Giovanni XXIII, deve superare l'ultimo ostacolo, i 50 metri del cosiddetto nodo Fastweb al viale Africa, operazione che finora non è stato possibile effettuare a causa dell'interferenza con un edificio oggetto di un intervento di ristrutturazione e ampliamento che non ha tenuto conto della galleria metropolitana in costruzione. Per superare tale inconveniente, la Fce sta

**LOGISTICA DEL FUTURO.** Le novità emerse al convegno di Interporti Siciliani con una ricerca dell'Università

## Catania piattaforma del distretto di Sud-Est

ANDREA LODATO

Non per caso il convegno sulla logistica possibile in Sicilia Orientale è stato organizzato da Interporti siciliani a Catania. Non per caso non solo gran parte dei progetti e delle prospettive sul futuro che potrebbe essere per la regione poggiato su questo versante, ma è proprio Catania che si candida naturalmente ad essere quella che il sindaco Stancanelli, nel suo saluto d'apertura, chiama «piattaforma logistica dei trasporti e della intermodalità». Anche per questo nella sala di Palazzo dei Chierici arrivano tutti i relatori e tanti ospiti, in un quadro che si compone anche bipartisan, tanto che accanto a Stancanelli, al presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione, ai sottosegretari del governo Berlusconi, al presidente della Regione, Raffaele Lombardo, che chiude i lavori, e accanto a deputati nazionali e regionali della maggioranza, si collocano ed intervengono esponenti dell'opposizione, a partire da Anna Finocchiaro.

Perché Catania, dunque? Perché la Sicilia orientale, quella che trae la sua forza, per ora poco e male sfruttata, del ricco e vivace distretto di Sud Est, lungo l'asse Ragusa-Siracusa-Catania e che è la via d'uscita del commercio verso il resto del paese, trova naturalmente in Catania il punto nevralgico per creare e sviluppare un sistema di trasporti, di mobilità, di Interporto, porto ed aeroporto e di intermodalità da dove dovrebbe partire il futuro.

Nella sua relazione il prof. Rosario Faraci, Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese alla facoltà di Economia, espone i risultati di una ricerca che offre una chiave di lettura interessante e, soprattutto, apre squarci e fa luce sulle prospettive.

«La ricerca dell'Università sul Polo Logistico ha esaminato diversi profili del complesso mercato dei servizi logistici, che è una configurazione più evoluta del trasporto, poiché include i servizi di magazzinaggio, deposito, custodia, movimentazione e quelli più avanzati connessi alla rottura dei carichi, alla tracciabilità e alla rintracciabilità delle merci. È stata studiata la domanda, esaminata dal duplice punto di vista delle imprese che "generano" i flussi di trasporto merci e delle imprese che "movimentano"



A sinistra il prof. Rosario Faraci, a destra la senatrice Finocchiaro con accanto Salvo Raiti e Giuseppe Berretta del Pd



tali flussi. Per quanto riguarda le prime sono state prese in esame quattro filiere: il "food", la filiera dell' "automotive", la filiera delle merci pericolose e la filiera del farmaco. Le imprese che "movimentano" il flusso di merci in Sicilia sono principalmente quelle dell'autotrasporto, dato che il trasporto su gomma è la modalità dominante di spostamento delle merci, da e verso la Sicilia (secondo

Fai ConfTrasporto i flussi in uscita dalla Sicilia sono 1.256.000 tonnellate, mentre quelli in entrata sono 1.472.000). Dallo studio emerge che i flussi di trasporto merci negli aeroporti sono modestissimi (appena 8.000 tonnellate per l'aeroporto di Catania, poco più di 4.000 per l'aeroporto di Palermo, includendo anche i prodotti spediti attraverso il sistema postale); meno di 500.000 tonnellate (tra

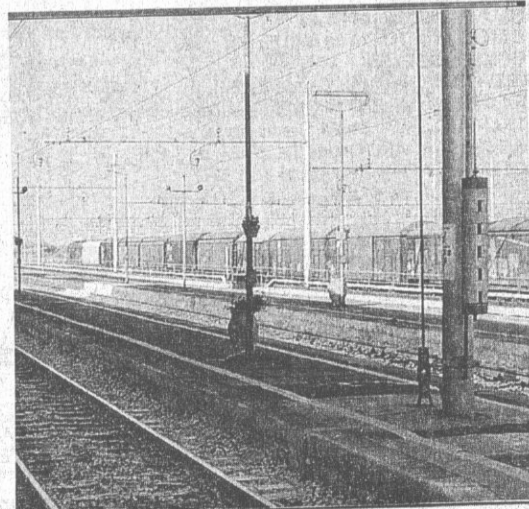
merci in entrata e in uscita) i flussi di trasporto via treno. In questo contesto, si inserisce l'Interporto di Catania, società interamente pubblica con la chiara "missione" dell'intermodalità, e il progetto di costruzione del Polo Logistico».

Nello studio dell'Università di Catania emerge anche un dato molto interessante altro sul mercato immobiliare logistico: la piazza di Catania è giudicata,

dalle società di consulenza immobiliare, attrattiva più per gli edifici destinati ad uso industriale ed alla logistica, che non per quelli destinati al commercio.

Insomma emergono dati che devono spingere ad una attenta riflessione. Lo sottolineano con forza il sindaco Stancanelli e il presidente Castiglione, lo ribadisce in chiusura di convegno il presidente della Regione, Lombardo. E quella che sembra emergere è anche una linea politica che potrebbe superare schieramenti e posizioni di parti e partiti. Rodolfo De Dominicis, indica quelle che potremmo definire le priorità: dalla rotatoria di accesso al Polo Logistico dell'Interporto di Catania alla nuova strada di accesso all'Interporto di Catania, dall'Asse dei Servizi, al revamping raccordo ferroviario consortile di proprietà del Consorzio ASI di Catania, dallo spostamento del binario Catania-Siracusa e Catania-Palermo e riordino del nodo intermodale di Bicocca al nuovo svincolo Asse dei Servizi - Tangenziale di Catania. Quindi lo snodo tra porto, sistema urbano Catania e Asse dei Servizi Complana-re multimodale di collegamento dell'Interporto di Catania con il MAAS ed il Centro Commerciale all'Ingresso Asse della logistica orientale (collegamento con l'ASI di Caltagirone.

## Brusco ridimensionamento del trasporto merci su ferrovia



LA STAZIONE FERROVIARIA DI BICOCCA

A partire dal prossimo mese, in Sicilia è prevista una riduzione del 25% del traffico merci ferroviario. Che sarà ulteriormente ridotto a causa dei lavori che interesseranno il risanamento della linea principale della Calabria, in seguito ai danni provocati da una frana.

«Un'azienda che decide di insediare in Sicilia la propria attività produttiva - dice Ignazio Arcidiacono, segretario generale della Fit Cisl etnea - deve fare i conti con una situazione infrastrutturale da terzo mondo: strade e autostrade al collasso e proposta commerciale ferroviaria sempre più scarna».

«Neanche la costruzione di nuove autostrade - aggiunge Vincenzo Schilirò, segretario territoriale Fit Cisl - potrebbe risolvere il problema: non basterebbero mai. La soluzione è nel diversificare la possibilità di trasporto, intensificando il trasporto di merci su ferro, oggi fortemente ridimensionato».

In Sicilia, invece, intere province sono chiuse al trasporto merci. Catania ha una zona industriale in cui i binari di collegamento con la vicina stazione di Bicoc-

ca, sono inutilizzabili a causa della mancanza di investimenti sulla manutenzione.

Quale futuro è stato immaginato per la Sicilia? Un futuro in cui nessuna azienda vorrà investire in una periferia che si presenta all'interno di un deserto di infrastrutture e fuori dai circuiti internazionali. Un futuro in cui tutte le merci da e per l'isola viaggeranno sui Tir, che intaseranno le già caotiche e dissestate strade siciliane.

«Occorre invertire la tendenza e ragionare su una nuova politica dei trasporti - concludono Arcidiacono e Schilirò - che miri all'integrazione dell'autotrasporto e del treno: una rete di cui la ferrovia assicuri l'asse portante dei collegamenti a lunga distanza e l'autotrasporto consenta di raggiungere le aziende a domicilio, anche in quelle zone situate molto distante dall'infrastruttura ferroviaria. Un futuro in cui un'azienda possa investire in una realtà in cui un servizio di trasporti rapido e puntuale garantisca la presenza nei mercati. Un futuro in cui le strade siano più sicure e l'aria meno inquinata».