

## I nodi della “cura del ferro” nell’area metropolitana di Catania

### tra criticità e opportunità

di Giuseppe Gullotta

[giuseppe@gullotta.it](mailto:giuseppe@gullotta.it)

pubblicato dal sito [www.mobilita.org](http://www.mobilita.org) il 30 settembre 2019

La città di Catania è cresciuta negli ultimi cinquant’anni con densità edilizie elevatissime, in assenza di una adeguata pianificazione urbanistica, priva di un efficiente sistema di trasporto pubblico e di un qualsiasi tipo di coordinamento strategico delle politiche sul territorio. Dagli anni ’70 si è estesa principalmente verso nord nei comuni etnei limitrofi, perdendo quasi il 25% degli abitanti (*vedi Tabella 1*), sospinti verso modelli insediativi e residenziali più attrattivi ed economici, in ciò incoraggiati da un tasso di motorizzazione individuale in continua crescita.

Nei paesi dell’UE un terzo dell’energia viene consumata proprio per i **trasporti**: essendo la maggior parte di questa energia prodotta dal petrolio, si stima il 94%, vuol dire che il settore dei trasporti è responsabile di gran parte delle emissioni di gas a effetto serra ed in larga misura contribuisce ai cambiamenti climatici. Negli Stati Uniti, un paese che dipende in grandissima misura dalle automobili, nel 2017 il 59% delle emissioni dovute ai trasporti è stato causato proprio da auto, furgoni e piccoli camion.

A livello nazionale il censimento ISTAT degli edifici del 2011, praticamente a crisi economica conclamata, ha fatto registrare una crescita del 13,1% rispetto al 2001: 31.208.161 abitazioni censite (il 77,3% risulta occupato da almeno una persona residente, il restante 22,7% è costituito da abitazioni vuote o occupate solo da persone non residenti). Tra le regioni la Sicilia si è piazzata seconda con 1.722.072 abitazioni, seguita dal Veneto (1.222.447) e preceduta dalla Lombardia con 1.761.815 unità, corrispondenti al 12,2% del totale nazionale.

Il prodotto di questo sviluppo ha determinato uno **scellerato e diffuso consumo di suolo** ed un conseguente alto rischio idrogeologico e ha costituito una fonte significativa di inquinamento atmosferico e acustico con danni alla salute e all’ambiente.

TABELLA 1: Dati Popolazione CATANIA e comuni limitrofi ai censimenti dal 1951 al 2011																				
N.	Anno	Data rilevamento	Popolazione residente con variazione %																	
			Catania	%	Mister bianco	%	Mascalucia	%	Gravina	%	San Giovanni La Punta	%	Tremestieri Etneo	%	Aci Castello	%	San Gregorio	%	S. Agata Li Battiati	%
1	1951	4 nov	299.629	-	12.703	-	3.176	-	2.557	-	3.626	-	2.021	-	7.804	-	2.281	-	933	-
2	1961	15 ott	363.928	+21,5	15.554	+22,4	3.580	+12,7	2.972	+16,2	4.884	+34,7	2.550	+26,2	9.293	+19,1	2.883	+26,4	1.031	+10,5
3	1971	24 ott	400.048	+9,9	18.836	+21,1	4.446	+24,2	8.537	+187,2	7.446	+52,5	6.872	+169,5	10.437	+12,3	3.680	+27,6	4.329	+319,9
4	1981	25 ott	380.328	-4,9	29.858	+58,5	10.547	+137,2	23.930	+180,3	13.762	+84,8	13.538	+97,0	14.020	+34,3	8.043	+118,6	9.319	+115,3
5	1991	20 ott	333.075	-12,4	40.785	+36,6	19.286	+82,9	26.627	+11,3	18.858	+37,0	16.695	+23,3	17.927	+27,9	9.169	+14,0	10.856	+16,5
6	2001	21 ott	313.110	-6,0	43.995	+7,9	24.483	+26,9	27.343	+2,7	20.850	+10,6	20.442	+22,4	18.272	+1,9	10.366	+13,1	10.378	-4,4
7	2011	9 ott	293.902	-6,1	47.356	+7,6	29.984	+22,5	26.543	-2,9	22.049	+5,8	21.032	+2,9	18.122	-0,8	11.497	+10,9	9.829	-5,3

fonte: <https://www.tuttitalia.it/sicilia/90-catania/statistiche/censimenti-popolazione/>

Nell'area metropolitana di Catania questi fattori hanno prodotto, inoltre, una non più sopportabile congestione e una bassa qualità dell'insediamento urbano, spesso frutto dell'abusivismo edilizio, con una conurbazione nel suo complesso continua tra il capoluogo e i comuni di Misterbianco, Gravina, Mascalucia, S. Agata Li Battiati, Tremestieri Etneo, San Giovanni La Punta, San Gregorio e Aci Castello, per poco più di mezzo milione di abitanti, come evidenziato nella seguente *Tabella 2*.

<b>TABELLA 2: Stime popolazione CATANIA e comuni limitrofi</b>					
<b>N.</b>	<b>Comuni</b>	<b>Abitanti</b>	<b>al</b>	<b>Superficie in kmq</b>	<b>Densità abitanti/kmq</b>
<b>1</b>	<b>Catania</b>	<b>310.904</b>	31 marzo 2019	<b>182,90</b>	<b>1.699,86</b>
2	Misterbianco	<b>50.006</b>	30 novembre 2018	<b>37,68</b>	<b>1.327,12</b>
3	Mascalucia	32.307	31 dicembre 2018	16,28	1.984,46
4	Gravina di Catania	25.424	31 dicembre 2018	5,15	<b>4.936,70</b>
5	San Giovanni La Punta	23.424	31 luglio 2018	10,85	2.158,89
6	Tremestieri Etneo	20.268	30 novembre 2018	6,52	3.108,59
7	Aci Castello	18.456	31 ottobre 2018	8,71	2.118,94
8	San Gregorio di Catania	11.778	31 luglio 2018	5,65	2.084,60
9	Sant'Agata Li Battiati	<b>9.426</b>	21 luglio 2018	<b>3,12</b>	3.021,15
	<b>TOTALE</b>	<b>501.993</b>		<b>276,86</b>	<b>1.813,17</b>

*fonte wikipedia.org*

Lo spostamento di percentuali significative di popolazione verso le periferie e i paesi dell'hinterland, richiamati dai bassi costi dei terreni, spesso "sciare" o campagne abbandonate, unito alla carenza generalizzata dei servizi di prossimità essenziali (posti di lavoro, scuole, supermercati, negozi, uffici, ambulatori, impianti sportivi, luoghi di incontro e svago, etc.), ha determinato la necessità di continui spostamenti in direzione "centro" e ritorno.

Fatta eccezione per Misterbianco e la sua zona commerciale, la funzione prevalente di questi comuni limitrofi è quella residenziale; solo Misterbianco e Aci Castello sono collegati a Catania con viabilità primaria o principale (tangenziale, statale e circonvallazione), gli altri (quelli etnei) lo sono solo con strade provinciali che spesso, nelle dimensioni, sono rimaste quelle del dopoguerra: viabilità comunque nel complesso inadeguata e con manutenzione carente ai fini anche di un'effettiva sicurezza della circolazione.

In questo contesto il trasporto pubblico su gomma non è stato in grado di raggiungere la popolazione distribuita in modo così diffuso sul territorio, mentre la domanda di mobilità, derivante tanto dal pendolarismo per lavoro e studio che da esigenze minute ed elementari, viene quasi totalmente soddisfatta dal ricorso alla mobilità privata su gomma, facendo di **Catania la città metropolitana italiana con il più alto tasso di motorizzazione** e, dopo Napoli, con il maggior numero di auto inquinanti (70,3 per 100 abitanti contro il 59,3 della media italiana, il 49,8 della media europea - *rapporto Euromobility 2018* - e il 35/40 ammissibile per una buona vivibilità dell'ambiente urbano) con un conseguente deficit spazio-tempo per il suolo pubblico occupato ed i prolungati tempi di spostamento.

Si ricava una situazione del traffico di congestione quasi permanente e particolarmente intensa con una pendolarità periferia-centro e comuni vicini-centro, accresciuta dai caratteri del tessuto urbano del centro storico della città (si pensi alle serate della movida o alle giornate piovose) e da quelli antropici degli abitanti troppo spesso abituati a comportamenti poco "virtuosi" e di basso

senso civico (auto in doppia fila, passi carrabili e parcheggi per disabili occupati, accesso indiscriminato nelle ztl con auto e moto,...), come evidenziato nelle ore di punta sulle strade urbane ed extraurbane di penetrazione da e per la città (tangenziale, circonvallazione, viale Mediterraneo, via Domenico Tempio, strade provinciali, Nazionale in direzione Messina,...).

I **temi della mobilità urbana e dell'accessibilità**, da tempo divenuti prevalenti nel campo degli studi della pianificazione urbana e dei trasporti, non possono che non essere **centrali nelle azioni della nostra città metropolitana**, ancora troppo spesso disomogenee e disarticolate. Si rende quanto mai necessario il definitivo superamento delle regole classiche della pianificazione, in favore della necessità di pensare olisticamente, sia progettualmente che politicamente, con strategie innanzitutto sovracomunali.

La scelta di puntare quasi esclusivamente sull'incremento della rete viaria appare fortemente inadeguata e del tutto in controtendenza rispetto all'impostazione oggi prevalente nelle città contemporanee. Il trasporto su gomma con auto privata si è rivelato incompatibile con il funzionamento della città, a maggior ragione se questa è cresciuta disordinatamente con densità edilizie elevate ed in assenza di una rete viaria accettabile.

Alla fine del secolo scorso in soccorso di Catania è intervenuta la cosiddetta "**cura del ferro**" con la **metropolitana**, i cui lavori cominciarono il 13 dicembre 1986. Inizialmente nata dal progetto di sostituzione con contestuale interrimento del percorso urbano della Ferrovia Circumetnea, successivamente è stata finalizzata correttamente al saturamento della capacità di area e della congestione stradale e, quindi, alla salvaguardia dei valori ambientali, alla tutela della salute e al contenimento dei consumi energetici, dal 2015 diventati tutti obiettivi, i cosiddetti "goals", di Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

Lo scorso 27 giugno la metropolitana catanese ha festeggiato venti anni di attività con un trend delle utenze negli ultimi tre anni in forte crescita: quasi cinque milioni e ottocentomila i passeggeri nel 2018, a fronte dei 3.417.000 dell'anno precedente, rispetto a 1.316.898 dello stesso periodo del 2017 e ai soli, si fa per dire, 662.300 del 2016. Sicuramente le aperture della tratta Borgo-Nesima a marzo del 2017, preceduta a dicembre 2016 della tratta Galatea-Stesicoro hanno influito su questi dati.

Con l'apertura domenicale sistematica dalla prossima domenica, 22 settembre, giornata conclusiva della Settimana Europea della Mobilità, con la prossima estensione di 50 minuti dell'orario di esercizio serale della metropolitana e con i benefici consolidati dell'abbonamento gratuito per gli studenti universitari, già introdotto la fine dello scorso anno, per il 2019 ci si attende un nuovo record con l'obiettivo dei sette milioni di viaggiatori a portata di mano.

La metropolitana se da un lato continua la sua crescita in termini di passeggeri, dall'altro è ben supportata da un rilevante ed ambizioso piano di investimenti. Dalla prima tratta in esercizio, Borgo-Porto, con sei stazioni per un totale di 3,8 chilometri, si è arrivati agli attuali 7 con una linea che da Nesima giunge a Stesicoro attraverso dieci stazioni; il cronoprogramma della Ferrovia Circumetnea attesta al 2025 il completamento dell'intera linea di 19,4 chilometri da Misterbianco all'Aeroporto di Fontanarossa con 23 stazioni.

La "cura del ferro" catanese non si esaurisce con le sole azioni programmate dalla FCE: bisogna infatti annoverare quelle delle **Ferrovie dello Stato**. La rete ferroviaria siciliana, nata in gran parte nei settant'anni tra l'Unità d'Italia e il primo decennio di governo Mussolini, ha avuto il punto di massima espansione tra il 1940 e il 1960, fino a quando non è cominciata la dismissione di quelle

linee che si ritenevano troppo onerose nonostante servissero, a volte come unico collegamento, le popolazioni locali delle zone interne.

Paradossalmente nel 2008 la rete siciliana si configurava somigliante a quella degli inizi del XX secolo con un'estensione addirittura di poco inferiore: purtroppo il processo non si è arrestato e permane l'incertezza per gli ingenti finanziamenti necessari.

La città di Catania non è rimasta indenne al "fenomeno" dismissioni: l'aeroporto ed il porto proprio per la mancanza di collegamenti ferroviari sono stati esclusi dalla **rete core TEN-T**, reti di trasporto transeuropee (Trans-European Networks – Transport), previste dal trattato di Amsterdam del 1997 e figlie del Trattato di Maastricht del 1992.

**Rete Ferroviaria Italiana** (RFI), nell'ambito del "**Nodo Catania**". in corso di progettazione e in parte finanziato con 252 M€ degli 861 M€ previsti, sta attuando un ampio piano di investimenti per l'ammodernamento della rete con lo scopo principale di restituire il waterfront alla città e far rientrare proprio l'aeroporto nella rete TEN-T. Entro giugno prossimo dovrebbe essere inaugurata la fermata FS Fontanarossa, attualmente in costruzione tra l'asse dei servizi e la base militare dell'aeroporto, con un costo dell'opera pari a tre milioni e trecentomila euro. Inizialmente il collegamento della fermata delle FS con l'aerostazione sarà effettuato con delle navette su gomma, in attesa del tunnel sopraelevato con un tapis roulant di circa 700 metri in linea d'aria, sul modello di Roma Fiumicino, del costo di quasi dodici milioni di euro, verosimilmente aperta al pubblico tra il 2021 e il 2022.

Il **porto**, come l'aeroporto, non rientra neppure nei parametri previsti per l'accesso alla rete core TEN-T, per la dismissione da parecchi decenni del collegamento con la Stazione Centrale e la stazione Acquicella, facente parte della tratta ferroviaria Catania-Bicocca, inaugurata il 1° luglio 1869. Pure FCE, dopo la messa in esercizio della tratta Galatea-Stesicoro, ha abbandonato la sua "stazione di testa" risalente al 1898; di recente ha però espresso la possibilità di riaprire la fermata della metropolitana Porto ma solo ad uso particolare dei flussi crocieristici e dietro specifica richiesta delle compagnie di navigazione e dell'Autorità di sistema portuale.

Oggi il porto registra una buona crescita del traffico passeggeri contro una riduzione del traffico merci che risente della patologica tendenza negativa propria dei porti del Mezzogiorno: 8.617 migliaia di tonnellate di merci movimentate nel 2018 (-1% rispetto al 2017), Palermo 6.189 (-1,9%), mentre i due maggiori porti siciliani, Augusta e Messina, hanno registrato rispettivamente 24.193 (-11,7%) e 24.432 (-8,7%) migliaia di tonnellate (cit. *Fonte: Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio luglio 2019*).

Un secolo e mezzo fa l'intento progettuale del collegamento ferroviario con il porto era nato per agevolare il traffico derivante dall'industria zolfifera, dal commercio dei prodotti agricoli della Sicilia centro-orientale e della Piana di Catania. Oggi la realizzazione del passante ferroviario con la fermata FS Duomo, esterna al porto, pare essere animata più ad intercettare solo il traffico delle persone e dei viaggiatori anziché quello delle merci. Eppure la centralità del porto di Catania, con la sua nuova darsena inaugurata il 25 luglio 2015, dovrebbe favorire il declamato "Sistema Network Intermodale" non solo con le stazioni ferroviarie FS e FCE, ma soprattutto con l'interporto, il centro agroalimentare ed il porto di Augusta, vero terminal commerciale della Sicilia centro-orientale, favorendo direttamente l'intermodalità "mare-ferro" ed "arginando" quella su gomma, che nel 2018 ha rappresentato l'86,5% dell'intero comparto della logistica, rispetto al 76,4% europeo.

I lavori del "Nodo Catania" di RFI riguardanti l'area urbana e suburbana nel breve e medio termine prevedono inoltre la riapertura della stazione di Catania Acquicella; la realizzazione di una bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo-Catania e la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci da Bicocca con il trasferimento degli impianti di Catania Acquicella dove, nella "Officina Grandi Riparazioni" venivano effettuate le revisioni integrali e le riparazioni dei rotabili.

Nel lungo termine RFI realizzerà una nuova stazione interrata nei pressi dell'aeroporto di Fontanarossa, in corrispondenza dell'omonimo parcheggio scambiatore e della futura stazione della metropolitana Santa Maria Goretti, secondo il protocollo d'intesa sottoscritto nel maggio del 2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, FS, FCE e il comune di Catania per la definizione di un sistema integrato del trasporto pubblico locale con i restanti sistemi di trasporto. Saranno previsti inoltre l'interramento della linea ferroviaria tra Piazza Europa e piazza Martiri della Libertà (viale VI Aprile o il cosiddetto "passiatore"), inclusa la stazione di Catania Centrale; la realizzazione di un nuovo percorso ferroviario interrato a doppio binario tra viale VI Aprile e l'attuale stazione di Catania Acquicella, di prevista dismissione; la realizzazione di due nuove fermate urbane tra Catania Centrale e Fontanarossa: Catania San Cristoforo e la già citata Catania Duomo.

L'interramento della linea ferroviaria Catania-Siracusa darebbe così slancio allo sviluppo dell'**aeroporto Fontanarossa**, permettendo la realizzazione di quella seconda pista da troppi anni invocata e mai finora potuta portare a termine che, insieme all'operatività di un nuovo terminal, dovrebbe permettere di raggiungere entro i prossimi dieci anni l'obiettivo di passare dagli attuali 10 ai 20 milioni di passeggeri, quasi quanto Malpensa nel 2017 con 22.169.167 passeggeri o quanto quelli trasportati da Alitalia lo stesso anno: 21.765.476 passeggeri.

La S.A.C., società di gestione dell'aerostazione, guarderebbe al prossimo futuro così con molto più ottimismo, già forte di un trend di sviluppo costante, più 4,26% di crescita di traffico da gennaio a luglio di quest'anno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con un milione di passeggeri registrato già dal mese di giugno, anziché nei soli mesi di luglio e agosto. In un futuro più lontano, magari dovremmo pensare seriamente e definitivamente alla realizzazione di un unico hub siciliano.

In questo contesto si inquadrano le azioni descritte di RFI e FCE su Catania e la stessa pianificazione del PRG in atto. Da questo si desume facilmente perché l'aeroporto è volano degli investimenti sul territorio per lo sviluppo dell'intera area metropolitana e delle province di Siracusa, Ragusa, Enna, Messina.

E' auspicabile che le scelte legate alla costruzione o alla riqualificazione dell'aerostazione indirizzino gli obiettivi per il territorio e non viceversa. Il collegamento con l'aeroporto (*vedi fig. 1*) deve essere funzionale e definito o attraverso la metro FCE o le Ferrovie dello Stato o il provvisorio tapis roulant dalla provvisoria fermata FS. Il polo d'interscambio tra trasporto privato e quello pubblico su gomma o su ferro all'interno del parcheggio scambiatore, attualmente gestito da AMT, o dei parcheggi più vicini all'aerostazione, deve essere ovviamente riproposto. Il degradato quartiere Santa Maria Goretti/San Giuseppe La Rena ha bisogno di una riqualificazione, oltre che essere salvaguardato dai rischi idrogeologici, senza essere escluso dalla "cura del ferro" relegata in quegli spazi, ancora invalicabili, della base militare, completamente avulsi dal territorio. Per ultimo, ma non per importanza, un collegamento ciclabile da e per la città non è più rinviabile.

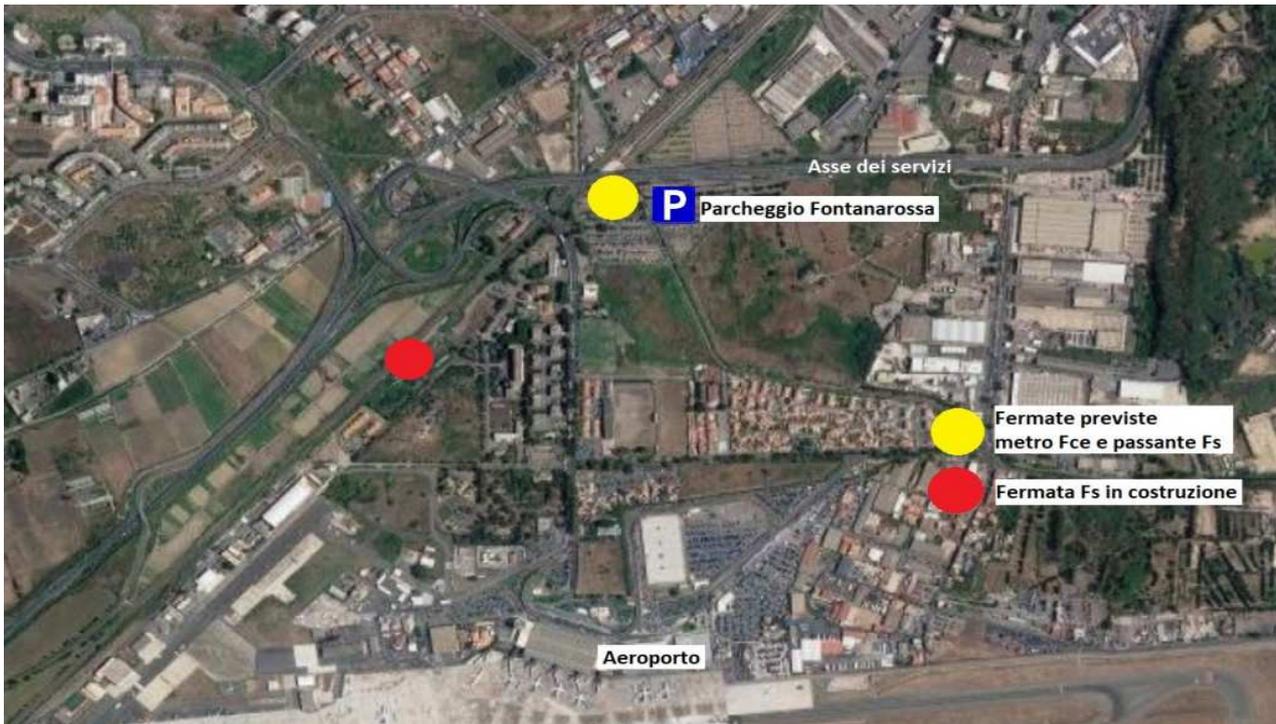


Figura 1 – tratta da <http://catania.mobilita.org/2019/06/03/collegamento-sopraelevato-fontanarossa-fs-aeroporto-unopportunita-pericolosa/>

E' facile dedurre a questo punto come i **consistenti investimenti in infrastrutture di trasporto su ferro in ambito urbano e regionale** siano elementi chiave che possono contribuire alla diffusione di pratiche per uno "sviluppo urbano orientato" al sistema di trasporto pubblico attraverso i "**Transit Villages**". Nel caso catanese questa politica più che per le aree in espansione, abbiamo già consumato parecchio suolo, dovrebbe essere destinata per il riempimento dei molti "vuoti urbani" esistenti e soprattutto per gli interventi di rigenerazione nelle aree dismesse.

Per la presenza delle rispettive stazioni della metro potrebbero essere analizzati in quest'ottica due esempi: gli stabilimenti della ex F.lli Costanzo della zona industriale di Misterbianco, che si estendono da corso Carlo Marx al quartiere Monte Palma, e l'autorimessa R1 AMT di via Plebiscito, dove insistono gli ex-ospedali Vittorio Emanuele e Santo Bambino, insieme al primo esempio di riconversione della città di Catania: il Monastero dei Benedettini. Tra 18 mesi dovrebbero concludersi i lavori in corso per la galleria della tratta Stesicoro/Palestro di 2,2 km, già appaltata, con le stazioni di San Domenico, Vittorio Emanuele-AMT R1 e Palestro-Fortino. A maggio dell'anno prossimo è previsto l'inizio dei lavori della tratta di 2,2 km Monte Pò-Misterbianco Centro.

Attenderemo fiduciosi gli esiti della "cura" a partire proprio dalla gestione della mobilità, magari cavalcando la rivoluzione digitale, l'innovazione ed il risparmio energetico.

I "Transit Villages", teorizzati per la prima volta nel 1993 ad opera dell'architetto ed urbanista inglese Peter Calthorpe nell'ambito della teoria del "**Transit Oriented Development - TOD**", sono delle comunità urbane ad alta densità e mixità funzionale che si sviluppano intorno alle stazioni della rete su ferro e sintetizzano efficacemente le teorie e i metodi volti a favorire uno sviluppo metropolitano policentrico. Del resto Catania, al di fuori delle mura di Carlo V della città egemone settecentesca, è già l'insieme di molti centri: il Borgo, Cibali, Nesima, Barriera, Picanello, Ognina,

Cannizzaro, San Leone, Zia Lisa, Villaggio Sant'Agata, Librino,..., che lo sviluppo delle reti delle Ferrovie dello Stato e quelle della Circumetnea toccheranno nel prossimo futuro (vedi fig. 2).

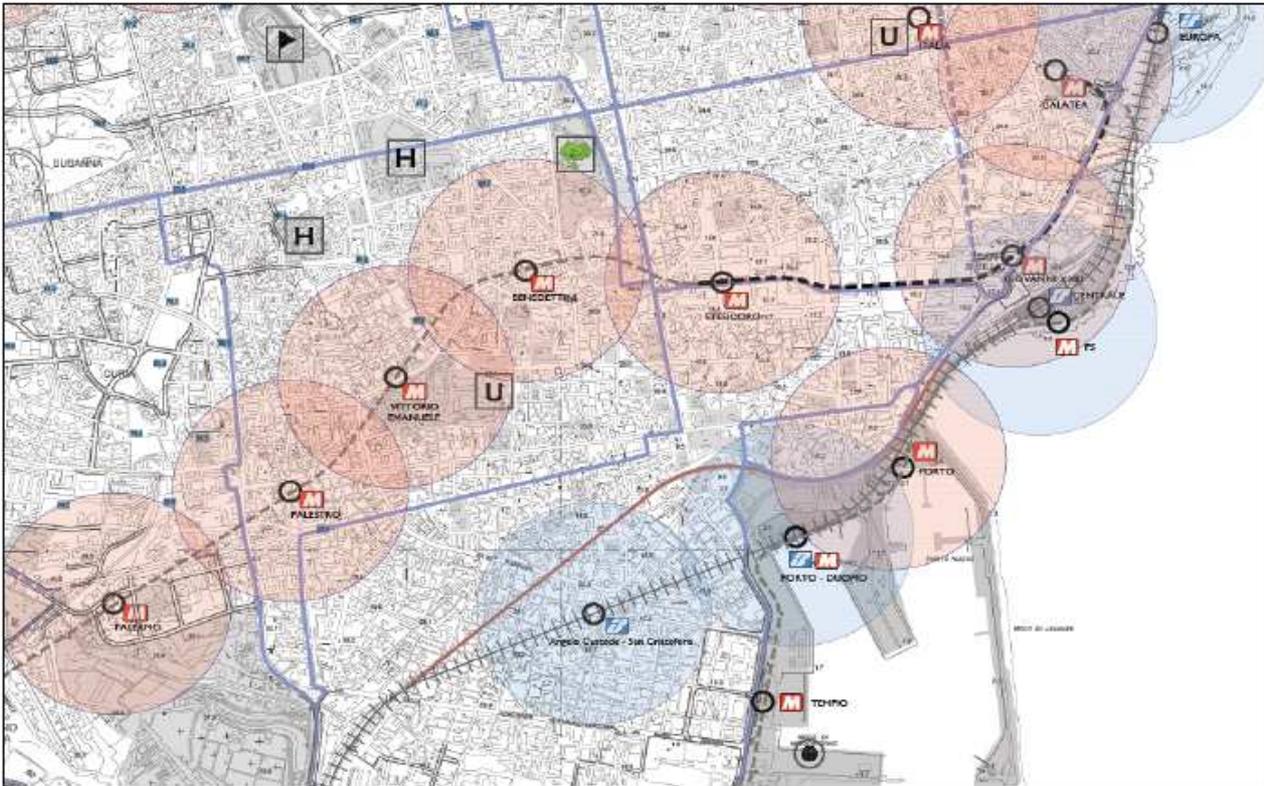


Figura 2 – Linee di trasporto su ferro e ambiti di applicazione delle politiche TOD (Comune di Catania, 2012)

All'interno della città consolidata di Catania il TOD è l'occasione concreta per sperimentare e dare forma alle teorie di integrazione tra uso del suolo e sistemi di mobilità, facendo divenire il trasporto su ferro, come nel caso della metropolitana catanese o del passante ferroviario, elemento centrale in cui strutturare e rigenerare il progetto dello spazio urbano.

Incoraggiando lo sviluppo ad alta densità, l'alta efficienza energetica, il mix funzionale tra residenze, commercio e uffici, a ridosso dei principali nodi del trasporto pubblico, si può ridurre sensibilmente la necessità di compiere spostamenti per lunghe distanze, riducendo drasticamente la necessità di spostamenti attraverso l'uso del mezzo privato (vedi fig. 3).

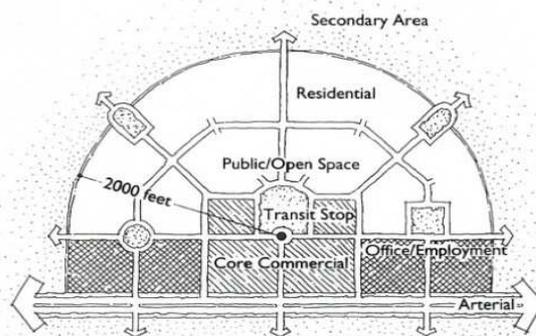


Figura 3 – Lo schema di Transit Oriented Development teorizzato nel 1993 dall'urbanista Peter Calthorpe

La metropolitana di Catania, anche se pensata negli anni ottanta, sembra seguire pedissequamente queste politiche: tutte le ventitré stazioni dall'aeroporto a Misterbianco "Gullotta", sorgono a circa un chilometro di distanza l'una dall'altra ed abbracciano un'utenza nel raggio di 500-600 metri, con una sola eccezione, tra la stazione "Centro" di Misterbianco e quella "zona Industriale" in corso Carlo Marx, nei pressi della Torre Tabita e della ex F.Ili Costanzo; i quasi due chilometri che separano le due stazioni non prevedono infatti una stazione intermedia (vedi fig. 4).

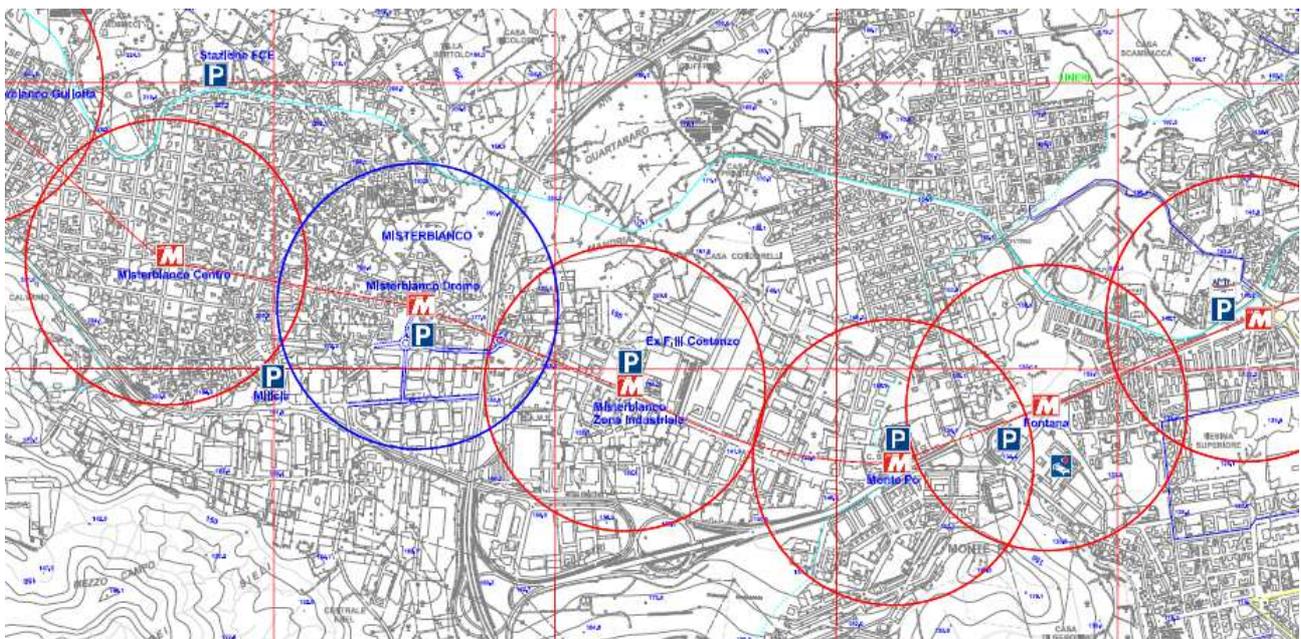


Figura 4 – Schema della metropolitana da Nesima a Misterbianco. Il cerchio blu individua in c.da Dromo l'ambito di applicazione della TOD della stazione potenzialmente mancante tra le fermate "Centro" e "zona industriale".

Si può provare perciò ad individuare a metà del tracciato la potenziale stazione, che ricadrebbe nella periferia del centro abitato di Misterbianco, denominata "Dromo", dal greco dromos, guarda caso "via veloce", in un'area già inserita nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche e destinata ad opere di interesse collettivo anche nel PRG del Comune di Misterbianco, adottato con Atto del Commissario ad Acta n. 1 del 5 gennaio 2017.

La nuova stazione si troverebbe a circa 900 metri dalle due stazioni fin oggi programmate (Misterbianco Centro e zona Industriale); altro fattore non trascurabile è la differenza di altitudine che ci sarebbe tra le stazioni: circa 25 ml sia dall'una che dall'altra. Provando ad immaginare la relativa zona d'influenza nel raggio di 500 metri, proprio come teorizzato dallo schema del TOD (vedi fig.3), ingloberemo un'area residenziale con una produttiva-commerciale e una rigenerazione che dovrebbe essere tesa a qualificare l'area pubblica (vedi fig. 5). Chissà perché non è stata prevista? Una stranezza progettuale come quella di un parcheggio interrato in centro, accanto l'uscita della metro, da realizzare in project financing, già inserito nel Piano triennale delle opere pubbliche 2018/2020 del comune di Misterbianco, che dovrebbe servire ambigualmente il centro e la metro in un'ottica di ingegneria dei trasporti piuttosto che di mobilità sostenibile.

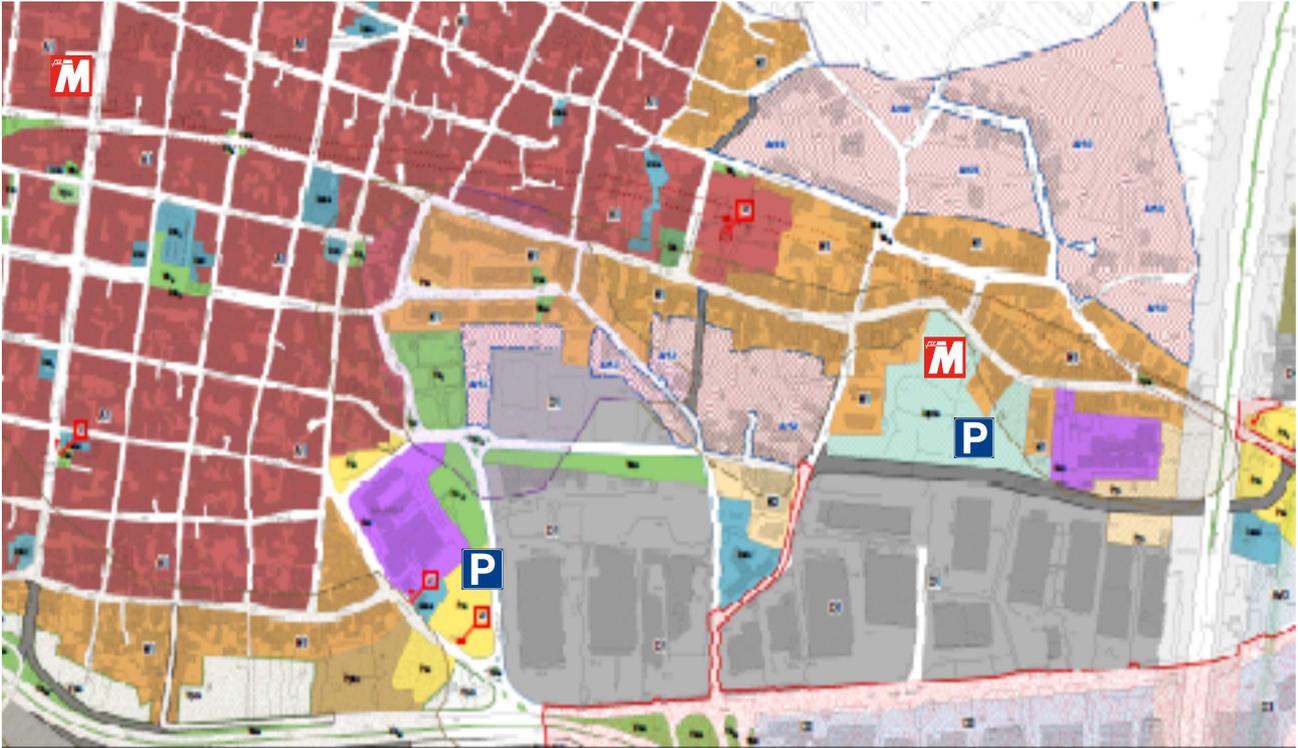


Figura 5 – Comune di Misterbianco, PRG adottato. Tavola 7D, Il progetto di Piano Centro.

A destra la potenziale fermata della metropolitana "Dromo" ed un prevedibile parcheggio annesso nella zona di interesse collettivo del Piano Triennale OO. PP. .

Sono descritte in grigio (D1) le attività produttive e commerciali consolidate, in basso quelle ricadenti in aree a rischio idrogeologico (D3), a sinistra, sempre in basso, la scorrevole per Paternò, a destra trasversalmente la tangenziale, in viola le scuole (solo quella di sinistra con un parcheggio), in arancio una zona di completamento "B", le aree risorsa residenziale "Ar" con il tratteggio diagonale, in rosso mattone il centro storico ed in altro a sinistra la sua fermata metro FCE da progetto.

Emerge quindi la consapevolezza che l'unica scelta possibile sia legata all'interazione tra usi del suolo e mobilità così come i temi dell'accessibilità e del trasporto pubblico non sono più scindibili dal progetto di città, in un'ottica di integrazione e messa a sistema di tutti gli strumenti di pianificazione territoriale in ambito metropolitano, se non addirittura sub regionale.

Una nuova rete della mobilità deve certamente risolvere alcuni nodi critici derivanti dalla **parziale attuazione del piano urbanistico e del piano del traffico** nella città di Catania, dalla **mancanza di un piano urbano della mobilità sostenibile a livello metropolitano (PUMS)**, a cui deve affiancarsi una scelta forte a vantaggio del trasporto pubblico. Si rende necessario il **coordinamento unico di un ufficio della mobilità che integri le scelte legate alla mobilità motorizzata e non, iniseme alle scelte per le trasformazioni urbane** sulle questioni così riassunte:

- definizione del nodo Aeroporto e Porto per il traffico merci, oltre che passeggeri;
- nuove polarità (centri commerciali, polo universitario del monastero dei Benedettini, cittadella universitaria e Policlinico, interporto e centro agroalimentare), aree dismesse (ospedale Vittorio Emanuele, Ferrarotto, Santo Bambino, Santa Marta, Ascoli-Tomaselli, gli impianti industriali della ex F.Ili Costanzo di Misterbianco, la cemeniteria, gli ex mercati del pesce di via Domenico Tempio e dell'ortofrutta di San Giuseppe La Rena, la rimessa R1 dell'AMT i via Plebiscito, corso Martiri della Libertà);

- concentrazione di nuove funzioni in corrispondenza delle stazioni della metropolitana FCE e delle Ferrovie dello Stato attraverso l'applicazione del concetto di Transit Oriented Development (TOD);
- differenziazione della tariffazione nelle aree urbane di sosta, come previsto dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) già scaduto, solo parzialmente attuato ma ancora vigente, scoraggiando la sosta di lunga durata nelle aree con una maggiore attrattività e congestione;
- gestione unica del servizio urbano di trasporto pubblico e delle aree dedicate alla sosta, in esecuzione della deliberazione del consiglio comunale n.42/2018 già avviata con l'intesa per la fusione di AMT e Sostare, che si prevede possa essere definita entro il 2020;
- creazione delle "isole ambientali" con i criteri già definiti e previsti dal PGTU per il recupero e la vivibilità degli spazi urbani interni alla maglia della viabilità di movimento;
- attuazione del programma del Bus Rapid Transit (BRT) in particolare nelle aree non coinvolte dalla "cura del ferro" con delle linee dedicate agli autobus separate dal resto del traffico, non necessariamente su tutta la tratta, che dovrebbero avere sempre diritto di precedenza. Questo sistema di rapida realizzazione, a basso costo, alternativo ed integrativo alla metropolitana, permetterebbe agli autobus di operare ad un alto livello di servizio;
- introduzione complementare dei collegamenti (linee di adduzione "feeder") delle aree a domanda media e debole alle linee principali del sistema di trasporto, specie delle periferie e dei comuni limitrofi, in particolare Misterbianco e Gravina, che dispongono di linee interne di tpl;
- ridefinizione delle concessioni per le autolinee urbane ed extraurbane con il biglietto unico integrato, non solo quindi tra metro FCE e AMT;
- integrazione degli aspetti della mobilità dolce (pedonale e ciclabile) nello schema della mobilità pubblica, cominciando dal collegamento integrato della metro con le piste ciclabili esistenti a Catania e a Misterbianco.

Per concludere questa "anamnesi", si vorrebbe evitare che gli interventi sul sistema del trasporto pubblico, non facenti parte di un vero e proprio piano di scala vasta realmente partecipato e strategico, possano guidare le trasformazioni urbane in deroga ai piani urbanistici o territoriali. Di solito i diversi attori decisionali programmano e realizzano separatamente gli interventi, ciascuno in base alle proprie logiche settoriali e gestionali.

Innanzitutto è necessario creare un coordinamento condiviso nella fase decisionale ed evitare una non corrispondenza tra i piani di trasporto ed i piani urbanistici, come pure dover constatare che non siano state tenute nel giusto conto le dinamiche temporali tra intermodalità dei mezzi di trasporto e l'accresciuta importanza delle nuove polarità fuori dai centri abitati, in prevalenza commerciali ed in parte sanitarie.

Il nuovo ospedale San Marco, appena inaugurato, figlio del piano di decentramento delle strutture sanitarie pubbliche, mirato al decongestionamento e alla riqualificazione del centro urbano, avanzato nel lontano 1986 dall'allora USL 35 nell'ambito del progetto Prometeo (etimologia dal greco antico "colui che riflette prima"), ne è una conferma.

Una città resiliente deve saper valutare, pianificare e prendere le misure per poter reagire strategicamente a tutte le sfide legate al clima e ai mutamenti demografici. Le vere strategie per

questa città finora sono state quelle di lungo termine: il PRG di Piccinato pensato negli anni sessanta, anche se solo in piccola parte applicato (come il PGTU), il piano di decentramento delle strutture ospedaliere degli anni ottanta, già operativo, o le direttive sulle reti di trasporto transeuropee TEN-T scaturite dai Trattati di Maastricht degli anni novanta ne confermano questa regola. Del resto cosa potrà mai rappresentare una pianificazione decennale, se non un futuro che è già domani.

### **Bibliografia:**

*I trasporti nella città del XXI Secolo, Scenari per l'innovazione, a cura di Agostino Cappelli, Alessandra Libardo, Silvio Nocera, atti del convegno Logistica e Trasporti del Territorio, Venezia novembre 2007,*

*Università Sapienza Roma, Progettare l'accessibilità urbana modelli e strategie per la trasformazione della città contemporanea Dottoranda: Irene De Simone XXVII° ciclo Curriculum A Tutor: Domizia Mandolesi*

*The density dilemma. A proposal for introducing smart growth principles in a sprawling settlement within Catania Metropolitan Area, di Paolo La Greca, Luca Barbarossa, Matteo Ignaccolo, Giuseppe Inturri, Francesco Martinico, Vol.28 Cities, numero 6, pag. 527-535, dicembre 2011*

*Comune di Catania, Piano Generale del Traffico, Settembre 2012*

*Progettare la città transit oriented: mobilità sostenibile e pianificazione urbana per la città di Catania, di Paolo La Greca, Francesco Martinico, Luca Barbarossa, XVI conferenza della Società Italiana degli Urbanisti, Napoli maggio 2013,*

[https://www.istat.it/it/files/2014/08/Nota-edifici-e-abitazioni\\_rev.pdf](https://www.istat.it/it/files/2014/08/Nota-edifici-e-abitazioni_rev.pdf) ,

<http://catania.mobilita.org/opere/porto-di-catania-storia-e-sviluppi-futuri/> ,

<http://catania.mobilita.org/2016/05/17/aeroporto-e-porto-fuori-dalla-rete-core-ten-t-a-rischio-i-finanziamenti/> ,

*Comune di Misterbianco, Piano Regolatore Generale adottato con Atto del Commissario ad Acta n. 1 del 05/01/2017*

<http://catania.mobilita.org/2018/03/28/metropolitana-di-catania-da-stescorico-allaeroporto-dove-saranno-le-stazioni/> ,

<https://misterbianco.sicilia.it/notizie/2018/03/24/via-gramsci-un-parcheggio-interrato-per-la-metro-attirerebbe-le-auto-come-miele-per-le-api/> ,

<https://www.infodata.ilsolare.com/2018/10/01/trasporto-aereo-passeggeri-conti-numeri-negli-ultimi-cinque-anni-caso-alitalia/> ,

*Dodicesimo rapporto di Euromobility sulla mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane, 12 ottobre 2018*

<https://www.wired.it/attualita/ambiente/2018/12/11/trasporti-logistica-inquinamento-food-delivery/> ,

<http://catania.mobilita.org/opere/passante-ferroviario-nodo-di-catania/> , 21 dicembre 2018,

<http://catania.mobilita.org/2019/01/31/metro-di-catania-nel-2018-quasi-sei-milioni-di-passeggeri-68-rispetto-allanno-precedente/> ,

*Comune di Catania, Deliberazione di Giunta n. 17 del 27/02/2019, Proposta di Direttive Generali per il nuovo Piano Regolatore Generale*

*Progetto Comfort, Focus città sostenibile, Infrastrutture di trasporto e mobilità per lo sviluppo della Sicilia, Catania 11 aprile 2019*

<https://catania.liveuniversity.it/2019/04/23/catania-metropolitana-riapertura-fermata-porto/> ,

<http://catania.mobilita.org/2019/06/03/collegamento-sopraelevato-fontanarossa-fs-aeroporto-unopportunita-pericolosa/> ,

<http://catania.mobilita.org/opere/metropolitana-di-catania-storia-e-sviluppi-futuri/> , 6 luglio 2019,

<https://www.ttgitalia.com/stories/trasporti/>

[153855\\_catania\\_il\\_fontanarossa\\_guarda\\_al\\_raddoppio\\_arriveremo\\_a\\_20\\_milioni\\_di\\_pax/](https://www.ttgitalia.com/stories/trasporti/153855_catania_il_fontanarossa_guarda_al_raddoppio_arriveremo_a_20_milioni_di_pax/) , 15 luglio 2019,

<https://www.conftrasporto.it/news/17133-osservatorio-congiunturale-trasporti-rallenta-il-traffico-merci-mentre-accelera-quello-passeggeri.html> , 25 luglio 2019,

[https://www.conftrasporto.it/allegati\\_news/5d397eff9b124\\_osservatorio\\_trasporti\\_lug\\_2019.pdf](https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5d397eff9b124_osservatorio_trasporti_lug_2019.pdf) ,

Dossier "Connettere Catania". Intermodalità e opere realizzate e da realizzare, Cisl Catania luglio 2019

<https://www.eea.europa.eu/it/themes/transport/intro> , 21 agosto 2019,

[https://www.eea.europa.eu/it/pressroom/infografica/obiettivi-ue-di-riduzione-delle/image/image\\_view\\_fullscreen](https://www.eea.europa.eu/it/pressroom/infografica/obiettivi-ue-di-riduzione-delle/image/image_view_fullscreen) , 29 agosto 2019,

<http://catania.mobilita.org/2019/08/31/il-documento-dei-sogni-delle-opere-in-fase-di-attuazione-a-catania/> ,

<https://www.lasicilia.it/news/catania/279884/catania-fusione-amt-sostare-entro-il-2020-bellavia-vantaggi-per-entrambi.html> , 11 settembre 2019

<http://catania.mobilita.org/2019/09/12/pianificazione-trasporti-il-sindaco-di-catania-promuove-incontro-con-regione-rfi-e-fce-per-il-nodo-fontanarossa/> ,

<https://www.ilpost.it/2019/09/14/cause-emissioni-gas-serra-settori/> ,

<http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Nelle-regioni/Sicilia/La-rete-oggi-in:-Sicilia> ,

<http://www.circumetnea.it/> ,

<https://www.sacservice.it/> ,

<https://www.adspmaresiciliaorientale.it/porto-di-catania/>

<http://www.interporti.sicilia.it/> ,

<https://www.policlinicovittorioemanuele.it/il-progetto-dellospedale-san-marco> .