

#Salvaiciclisti - Catania
salvaiciclisti.catania@gmail.com

Al Sindaco del Comune di Catania
Enrico Trantino

Al Presidente del Consiglio Comunale
Sebastiano Anastasi

Al Presidente della terza Commissione Consiliare
Giovanni Curia

Oggetto: dismissione della Ferrovia Circumetnea e omissioni nel servizio della Metropolitana di Catania.

Da troppi anni nella gestione della Ferrovia Circumetnea è manifesta una stridente discrasia tra la riduzione del servizio ed il depotenziamento della linea storica da una parte, e gli ingenti investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura con la conversione in metropolitana, dall'altra.

Nella **seduta della terza ed ottava Commissione Consiliare del Comune di Catania tenutasi il 14 dicembre 2023**, si è arrivati al paradosso di comunicare l'imminente dismissione della linea di superficie per l'avvio dei colossali lavori di "ammodernamento" nelle aree extraurbane a ovest di Catania, dimenticandosi di informare i Consiglieri Comunali - che chiedevano delucidazioni sulle persistenti carenze nel servizio della metropolitana - del fatto che non solo non avrebbe potuto essere potenziato a breve, come avventatamente dichiarato, ma il servizio sarebbe stato addirittura ridotto il giorno dopo quella seduta a causa dei tagli al finanziamento, tagli già noti ed inseriti nel bilancio preventivo approvato appena pochi giorni prima.

Riteniamo questa condotta inaccettabile sia per la taciuta riduzione del servizio metropolitano, che chiediamo di ripristinare e potenziare, sia soprattutto per il precedente depotenziamento del servizio ferroviario extraurbano unito alla reiterata trascuratezza nella gestione della linea di superficie, incompatibile con le prospettive di un pretestuoso potenziamento infrastrutturale mai richiesto, con l'aggravante della distruzione del patrimonio storico/culturale della Circumetnea, fin qui colposamente ignorato, che è invece ampiamente riconosciuto a livello internazionale.

In allegato alla presente alleghiamo perciò la nostra recente "Lettera aperta ai Sindaci della Città metropolitana di Catania" in cui, oltre ad alcune osservazioni alle risposte che sono state date in aula durante quella seduta, proponiamo una serie di ulteriori domande circostanziate sulla gestione della ferrovia, per mettere in luce i termini della questione.

Per **#Salvaiciclisti** Attilio Pavone

Lettera aperta ai Sindaci della Città metropolitana di Catania



Cari consiglieri, Sindaco ed Assessori, con l'annuncio, durante la **seduta della III ed VIII Commissione Consiliare** del 14/12/2023, dell'imminente **dismissione** della linea storica di superficie in concomitanza con l'**avvio dei lavori** per l'estensione della "metropolitana" fino a **Paternò**, la **Ferrovìa Circumetnea** si avvia alla **fine** della sua secolare storia.

In questi anni abbiamo dedicato gran parte del nostro impegno in attività di divulgazione e sensibilizzazione nel tentativo di fornire gli strumenti necessari per comprendere la portata delle operazioni in corso, ma, avendo assistito per intero alla diretta della seduta, ci è sembrato che nessuno abbia ancora la percezione di ciò che sta accadendo.

Riteniamo doveroso fare delle precisazioni su alcuni degli aspetti affrontati nella discussione (punti contrassegnati nel testo con ✓), ma soprattutto informarvi di alcune tra le tante domande che non sono state poste, né in quella seduta, né in molte altre occasioni, ma, a nostro avviso, sono le più cogenti e da molto tempo richiedono una risposta (punti contrassegnati con ??).

Cominciamo con gli argomenti trattati

✓ Il consigliere **Buceti** ha chiesto chiarimenti sulla **dismissione** della linea di superficie in vista del prolungamento della "metropolitana" fino a **Paternò** e sulla possibilità di implementare altri collegamenti, ad esempio con l'**hinterland nord**, oltre a quelli esistenti. In risposta è stato affermato che:

«Una volta **avviati i lavori** della Misterbianco-Paternò [...] a breve, in un orizzonte temporale stimato oggi **massimo in un anno**, **procederemo alla dismissione di quella tratta** [...].»

«Noi come **FCE** siamo un **ente gestore** [...] quello che stiamo facendo in direzione di Paternò è un **ammodernamento sulla nostra stessa sede** [...] le scelte che si fanno per quanto riguarda la pianificazione dei trasporti stanno in capo a chi governa il territorio [...] c'è uno strumento in corso di redazione che si chiama **PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)** [...] dal quale poi si mettono a sistema tutte le infrastrutture»

Troviamo queste dichiarazioni fuorvianti per i seguenti motivi:

- non si tratta proprio di un “ammodernamento in sede”, in quanto la “**nuova**” **infrastruttura non è compatibile** con la linea di superficie a causa del cambio dello *scartamento dei binari*, per cui i treni provenienti da Randazzo non potranno più percorrerla, ed in ultimo dovranno attestarsi ad **Adrano**, col risultato che la **Circumetnea** rimarrà **troncata** per 1/3 della sua estensione. Inaudito, comunque, che la linea sarà **dismessa** anticipatamente, già **all’avvio** dei lavori.
- Il **PUMS** è **obbligatorio**, appunto per evitare che **enti gestori** come FCE partano avanti autonomamente. Occorre considerare che, essendo in grave ritardo, il PUMS di Catania tre anni fa era stato gravemente **artefatto** proprio per procedere in tempo ad un finanziamento per la tratta **Misterbianco-Paternò**, come **denunciato** in un **esposto alla Procura** non ancora esaminato. Anche se in seguito il PUMS era stato **annullato**, perdendosi perciò quel finanziamento, e ne è stato redatto *ex novo* un altro, l’opera non è stata ugualmente pianificata nei termini di legge del **DM 397/2017** e ss.mm.ii., in quanto era stata poi inserita nel **PNRR** e finanziata prima ancora che i lavori di redazione del nuovo PUMS venissero avviati.
- È lo stesso PUMS - che, precisiamo, è stato poi completato ed adottato già da un anno - a ratificare l’**inopportunità dell’opera**, già dall’esame dei **dati demografici** e, soprattutto, degli **indici di relazione** tra gli abitati di **Paternò, Belpasso, Misterbianco** e Catania, che per la preesistenza della ferrovia sono già dotate del meglio, bastando solo un reale “ammodernamento”. Per contro, tutte le **zone non servite** dalla linea si troveranno **private** delle **risorse** per opere pianificate e decisamente prioritarie, come le **due nuove linee di metropolitana** urbana, nonché il citato **collegamento con l’hinterland nord**.
- Oltre a quanto già ratificato dal PUMS, va sottolineato che la dismissione della linea di superficie comporta la **distruzione** avventata di un **patrimonio storico/paesaggistico** inestimabile - che per ovvi motivi, come dice lo stesso nome della *Circumetnea*, non può essere considerato tale se non **nella sua interezza** - largamente riconosciuto a livello internazionale, al pari ad esempio della ferrovia Retica, che invece è tutelata e patrimonio UNESCO.

✓ Il consigliere **Curia** ha chiesto chiarimenti sull’utilizzo degli **ascensori**. Nella risposta è stato dichiarato che:

«per quanto riguarda la tratta nuova [Stesicoro-Nesima n.d.r.] nei primi mesi dell’anno prossimo [...] daremo la possibilità a tutti quanti di utilizzare anche gli ascensori senza bisogno di chiamata, pagando col **pagamento elettronico** con l’**app** o direttamente con **carta di credito**»

riteniamo la soluzione **insufficiente** e **discriminatoria**, perché presuppone come requisito obbligatorio il possesso di un **dispositivo** e l’**abbonamento** a servizi **terzi** per poter accedere ad un servizio pubblico. E questo vale anche per tutti gli altri servizi: allargare la possibilità di accedervi anche tramite procedure digitali online è un utilissimo passo avanti, che però non può e non deve sottrarre la possibilità di utilizzare le procedure “tradizionali”, che sono le uniche disponibili sempre e comunque a tutti.

✓ La consigliera **Ciancio** ha reclamato la **mancata estensione dell’orario e dell’aumento delle frequenze** nell’arco della giornata, come concordato per ottenere l’aumento del finanziamento annuo. In risposta è stato dichiarato che:

«Appena apriremo le nuove fermate di **Fontana e Monte Po** l'obiettivo è di portare l'orario di chiusura alle **23** come concordato. [...] Per quanto riguarda le frequenze [...] andare a 10 minuti anche nell'ora di morbida [...] significherebbe veramente utilizzare le risorse pubbliche in maniera [...] alle 21 i 15 minuti sono più che sufficienti perché gli utenti sono pochissimi»

C'è da dire che noi ricordiamo bene che era stata annunciata - e i comunicati diffusi a mezzo stampa ancora reperibili online lo confermano - l'estensione dell'orario **dalle 6 alle 24** (e non le 23) tutti i giorni.

Per quanto riguarda le frequenze, riconosciamo senza problemi che dopo le 21 siamo in ora di morbida, il fatto è che la frequenza viene ridotta a partire dalle 15 in poi, abbracciando quindi un range temporale non certo interamente di morbida.

È emerso che solo poche ore dopo quelle affermazioni in aula, il servizio veniva invece ancora più ridotto in base al bilancio preventivo 2024 che era stato approvato alcuni giorni addietro.

Per inciso: sostenere l'idoneità della frequenza attuale equivale a negare l'utilità dell'interramento e del raddoppio della ferrovia nella tratta urbana (figuriamoci quindi in quella extraurbana).

Suggeriamo intanto di ottimizzare le risorse rimodulando la frequenza tra le ore di punta e di morbida, anziché tra mattina e pomeriggio, ed estendere da subito l'orario.

E veniamo alle domande che non sono state ancora poste.

? **Quale sarà la frequenza reale oltre Monte Po?**

La frequenza suburbana, cioè a partire da Monte Po o al massimo Misterbianco, presumibilmente non supererà mai i **15/20 minuti**, essendo prassi tanto consolidata quanto naturale, per le infrastrutture metropolitane, che non più di un treno ogni due si spinga oltre l'area urbana.

Considerato che, per stessa ammissione dell'attuale direttivo, è **già possibile implementare oggi sulla linea di superficie** una frequenza di 20 minuti - per non dire che, considerando la possibilità di raddoppio parziale in sede ed upgrade tecnologico, sarebbe possibile anche inferiore ai 15 minuti -, non si capisce cosa impedisca di espletare il servizio metropolitano suburbano sull'infrastruttura esistente. Volendo, si fa ancora in tempo.

? **Perché dagli anni '90 sono stati tagliati tutti i servizi festivi/domenicali?**

Nonostante le dichiarazioni sul valore del **turismo** come volano dell'economia, tutti i paesi del comprensorio pedemontano servito dalla Circumetnea sono stati privati dei servizi di trasporto proprio nelle giornate più consone, a cominciare dagli anni '90.

Non sarebbe più utile pensare di mettere due treni sul binario oggi, anziché rischiare di continuare a tenere due binari vuoti anche domani?

? **Perché nel 2020 è stato tagliato il 70% del servizio e mai più ripristinato?**

Il servizio ferroviario extraurbano è stato ridotto un anno dopo l'altro già a partire dagli anni '90, ma dopo il 2020 le **coppie di treni** da/per Randazzo sono passate repentinamente **da 14 a 4 al giorno**. Anche nella tratta suburbana fino a **Paternò**, proprio dove domani si dovrebbe realizzare una "metropolitana", i treni sono stati recentemente ridotti al minimo storico di **10 al giorno**.

Perché l'azienda non considera di ripristinare il servizio almeno ai livelli del recente passato, anziché "potenziare" l'infrastruttura quando non riesce neanche a sfruttare al meglio quella attuale?

? Perché dal 2018 è stato soppresso il trasporto bici?

Nel 2018, in seguito all'accantonamento dei **4 treni Vulcano** - che per motivi mai adeguatamente giustificati è durato oltre tre anni - è stato soppresso il trasporto bici, nonostante siano in servizio **3 motrici ADe appositamente modificate**. Ed oggi che sono tornati sui binari pure i **4 treni Vulcano, tutti pure adibiti** al trasporto bici, questo servizio, che è sempre più richiesto, non è stato ancora ripristinato.

Possiamo sapere perché?

? Perché dal 2021 sono state sopprese tutte le fermate “a richiesta”?

Le fermate “a richiesta” sono utili per incrementare la “capillarità” del servizio senza penalizzare eccessivamente la percorrenza. Nel caso della Circum alcune sono utilizzate dagli escursionisti per la corrispondenza con percorsi turistici. Dal **2021**, senza spiegazione, tutte queste fermate (tra cui **Ruvolita, Passo Zingaro, Quattro Miglia, Ruvolazzo, Tartaraci, Terremorte, S.Gerardo, Cutula**, etc) sono state sopprese, generando un danno non indifferente sia al territorio, che alle attività economiche legate all'escursionismo. Come se non bastasse, dall'agosto 2023 persino la nuovissima stazione di **Biancavilla Poggiorosso**, inaugurata nel 2015, con tanto di parcheggio scambiatore, è stata già messa fuori esercizio.

Possiamo sapere il perché sono state chiuse nonché se e quando saranno riattivate?

? Perché non c'è stato nessun adeguamento dei Passaggi a Livello incustoditi?

La mancanza di adeguamenti alle normative vigenti rende la ferrovia artificialmente “obsoleta”. Ad esempio tra Borgo e Randazzo sono presenti numerosi PL **incustoditi e non segnalati** all'incrocio con strade poderali / vicinali, dove il macchinista oggi è obbligato ad **arrestare il treno e ripartire da fermo**. Tra Riposto e Randazzo, per problemi analoghi, si può procedere solo con la “spola”, cioè un unico treno che fa avanti ed indietro tra i due capolinea.

Basterebbe installare la segnaletica acustico-luminosa ed altri modestissimi accorgimenti, per **risparmiare parecchi minuti** nella percorrenza.

Perché non è stato ancora fatto nulla, nonostante intere estati di fermo per lavori?

? Come mai le gare per i treni non sono state mai aggiudicate?

Negli anni trascorsi ben 4 gare consecutive per la fornitura di nuovi treni per la linea di superficie non sono state aggiudicate, e non ne sono state pubblicate altre, mentre tutte le altre ferrovie a scartamento ridotto hanno rinnovato i propri rotabili senza problemi: limitandosi esclusivamente all'Italia, solo negli ultimi tre anni sono stati aggiudicati una decina di appalti per la fornitura di decine di nuovi rotabili (gli ultimi, ad idrogeno, pochi mesi fa, in Sardegna e giorni fa in Calabria), Cos'hanno di diverso le gare di FCE da quelle di ARST, FAL, EAV, FDC, etc?

? Come mai le gare per l'upgrade tecnologico non vengono aggiudicate?

Anche le gare per la fornitura del nuovo sistema di controllo **ERTMS**, molto diffuso perché permette di aumentare frequenza, velocità e sicurezza dei treni, non ottengono risultati da anni.

Cosa c'è che non va anche in queste gare?

? Perché la tratta Galatea-Porto è stata chiusa dal 2016 e mai più riaperta?

In contemporanea all'apertura della Galatea-Stesicoro, nel 2016, è stata chiusa la tratta Galatea-Porto, proprio quella che per prima è stata convertita in "metropolitana", ed oggi versa in condizioni pietose. La stazione Porto attualmente viene usata esclusivamente come officina e per immettere in servizio i nuovi treni della metropolitana.

Ma davvero dovremmo credere che il Porto di Catania e tutti gli altri punti di attrazione limitrofi non generino una domanda sufficiente da giustificare il servizio?

? Come si pensa di sopperire alla domanda di trasporto da/per Lineri?

A Lineri è presente una stazione che, qualora la linea di superficie venisse soppressa, andrà completamente persa. Lineri è frazione di Misterbianco, comune che in seguito allo *sprawling* di Catania non ha subito un aumento demografico in centro, ma ha visto crescere enormemente le sue frazioni di **Lineri**, **Belsito** e **Montepalma**, tutte facenti interamente parte dell'**hinterland nord**. Questa soppressione contribuirà inevitabilmente ad alimentare il già insostenibile afflusso di auto da nord. Davvero si vuol far credere che un bus navetta possa ben sostituire un treno?

? Come si pensa di collegare Paternò ad Ardizzone?

Il people-mover originariamente previsto è stato depennato dal finanziamento attuale, e quindi l'opera in realizzazione porterà ad un allontanamento della stazione dal centro abitato di Paternò, che segnerebbe un passo indietro nella qualità del servizio.

Come si intende compensare questa lacuna?

? Come si pensa di organizzare i trasporti durante i lavori?

Se malauguratamente la linea dovesse essere dismessa all'avvio dei lavori, il collegamento ferroviario tra Catania e Paternò rimarrebbe interrotto fino a quando non saranno completati non solo i lavori del lotto Misterbianco-Paternò, ma anche quelli del lotto Monte Po - Misterbianco, di cui ancora non si conosce neanche la data di avvio, visto che è in corso un contenzioso con la ditta appaltatrice.

Perché si è scelto di iniziare i lavori proprio dal lato che comporterebbe la dismissione all'avvio anziché, come sarebbe più che normale, alla fine?

? Perché è stata rifiutata l'adozione di soluzioni per la compatibilità della linea?

Nel presentare una domanda di interesse culturale alla Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali di Catania, era stato fatto presente che, anche nel caso di realizzazione della nuova infrastruttura, sono attuabili delle soluzioni abbastanza semplici per consentire la compatibilità fra la nuova "metropolitana" e la linea storica nelle limitate situazioni di coincidenza dei tracciati, che ne consentirebbero in ogni caso la salvaguardia ed il mantenimento del patrimonio storico.

Perché queste richieste non sono state neanche discusse e considerate?

Per concludere

Il **progetto** non può neanche ritenersi completo, mancando del tutto la parte sulla **linea dismessa**: per farsi un'idea della devastante lacerazione urbana conseguente ad una dismissione non programmata, si vedano gli abitati di **S. M. di Licodia, Biancavilla e Adrano**, dove la Circum è stata interrata. E se qualcuno sta pensando che una ciclabile possa essere una soluzione congrua, per lunga esperienza diretta sul campo possiamo affermare che è completamente fuori strada.

Paradossale infine che, mentre si **vincolano** come bellezza d'insieme **ferrovie** secondarie **dismesse** decenni fa (e.g. **Noto-Pachino** e **Alcantara-Randazzo**, già in fase di **ripristino**), venga **dismessa** l'**unica** ancora **in esercizio** ed indubbiamente la più pregevole.

Se Catania è diventata la **città più motorizzata** (801 auto ogni 1000 abitanti) e tra le più invivibili d'Italia non è certo per caso, ma proprio a causa di scelte nefaste come questa, con cui si persevera in stretta continuità (ricordiamo che i lavori della "metropolitana" sono iniziati **40 anni** fa) e se non prenderà velocemente coscienza della propria responsabilità, questa sindacatura potrebbe essere l'ultima a vedere la Circumetnea attiva: un errore epocale paragonabile solo allo sventramento di San Berillo, e di cui parimenti pagheremo le conseguenze per generazioni.

Vi preghiamo di informarvi bene ed intervenire con piena consapevolezza in merito, e chiediamo con urgenza un incontro sui temi della mobilità sostenibile.

Video della seduta: <https://www.youtube.com/watch?v=CPN3D8VxK8Y&t=1771s>
Per approfondire: drive.google.com/file/d/1YQdQDQJcuS5jQfCwtb3IMLkjRuwc_QHT
Petizione online: change.org/salvalacircum

Per **#Salvaiciclisti** Attilio Pavone