

2.2 Il piano regionale dei trasporti

Il Piano Regionale dei Trasporti è uno dei principali strumenti attuativi della programmazione regionale e fornisce il quadro delle trasformazioni a scala regionale, all'interno del quale si devono inserire gli indirizzi e le scelte relative ai trasporti a scala provinciale.

La legge regionale n. 9 del 1986 ha inteso definire le competenze della provincia in materia di organizzazione dei servizi di trasporto identificando, per le nove Province regionali siciliane i bacini di traffico, definiti dalle legge 151/81 come le "unità territoriali all'interno delle quali si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni della mobilità". Obiettivo di queste note è l'interpretazione dei principi guida del Piano Regionale e la valutazione delle scelte operative a scala regionale. A questo proposito sono riportate le osservazioni al PRT fatte dagli Uffici Provinciali nel 1994, che rappresentano un primo momento di approfondimento a scala provinciale delle scelte effettuate dalla Regione.

Gli obiettivi prioritari della politica regionale espressi dal PRT sono la riqualificazione delle aree metropolitane, finalizzata ad arginare i fenomeni di congestione e di squilibrio tra domanda ed offerta di servizi pubblici, e la qualificazione delle aree interne, finalizzata ad intervenire sui fenomeni di deflusso demografico e di emarginazione economica e sociale che caratterizzano le aree interne della Sicilia. Il PRT nel perseguire questi obiettivi propone, a livello strategico, la realizzazione di una intelaiatura infrastrutturale di collegamento tra le

aree regionali a carattere produttivo differenziato e la realizzazione di adeguati collegamenti con le reti di trasporto nazionale. Sullo sfondo il Piano Regionale mette i temi del trasporto ferroviario e marittimo (in particolare l'intermodalità strada-ferrovia e strada-mare), la ristrutturazione dell'autotrasporto per quanto riguarda il trasporto delle merci, e lo sviluppo del servizio pubblico per quanto riguarda il trasporto viaggiatori. La costruzione dell'insieme di interventi coordinati sul sistema viario, ferroviario, portuale ed aeroportuale, proposta dal PRT assume come riferimento imprescindibile l'aumento della sicurezza che è connesso con l'ammodernamento generalizzato della rete stradale unito ad interventi specifici in luoghi critici ben definiti. Strumenti complementari ai fini della sicurezza sono rappresentati dall'attivazione di sistemi di controllo del traffico e dalla promozione di campagne educative.

La rete stradale. La rete di interesse regionale viene individuata dal PRT in un anello litoraneo di autostrade, integrato da alcune direttrici di collegamento nord-sud, mentre manca, ad eccezione del tratto autostradale Caltanissetta-Enna-Catania, una viabilità che consenta un rapido collegamento est-ovest. La provincia di Ragusa risulta una delle aree più sfavorite sia dal punto di vista dell'accessibilità al capoluogo di provincia, sia dal punto di vista delle caratteristiche tecniche delle strade, sia dal punto di vista della sicurezza. Al fine di ricondurre la rete regionale ad un adeguato livello di funzionalità, il Piano Regionale

propone una serie di interventi riferiti a sistemi viari con caratteristiche e funzioni diverse. La *rete di primo livello* rappresenta la struttura fondamentale della mobilità regionale e ha la funzione di raccordare i terminali di scambio modale e la rete nazionale; tra gli interventi previsti dal PRT risultano particolarmente importanti per la provincia di Ragusa: il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela nel tratto Cassibile-Rosolini che rende accessibile l'arteria da tutto il territorio interessato; il raddoppio dell'itinerario sud-occidentale (SS115), che comprende l'ammodernamento della sezione stradale da Gela a Siracusa, inclusa la variante di Comiso; la realizzazione del collegamento tra i poli industriali di Gela e Ragusa e le autostrade Palermo-Catania e Messina-Catania attraverso una nuova arteria a quattro corsie separate, che dalla nuova circonvallazione di Catania nei pressi di Paternò, si innesta sulla A19 allo svincolo di Gerbini e prosegue fino ad allacciarsi con la SS115. Il PRT specifica che quest'ultimo intervento non solo dovrebbe consentire di selezionare il traffico proveniente dal continente e diretto verso le aree industriali di Gela, Ragusa e Pozzallo, ma dovrebbe definire un collegamento veloce tra i comuni della fascia meridionale di Ragusa con la città di Catania. Il principale intervento previsto nell'ambito della rete al servizio delle aree interne è la realizzazione di un circuito pedemontano, finalizzato a collegare le aree deboli della Regione con le principali infrastrutture di trasporto esistenti e previste. Per quanto concerne gli interventi volti a migliorare *l'accessibilità delle aree metropolitane*, assume particolare rilievo la costruzione del prolungamento dell'asse dei servizi destinato a congiungersi con la SS417 e con il nuovo itinerario Gela-Ragusa-

Pozzallo, creando un collegamento diretto con il sistema tangenziale urbano di Catania, il porto, l'interporto e l'aeroporto di Fontanarossa.

La rete ferroviaria Il PRT sottolinea come la ridotta potenzialità della struttura ferroviaria regionale non solo penalizzi il trasporto merci, ma renda prevedibile nel futuro un riversamento delle quote crescenti di domanda di trasporto sulle strade, aggravandone presumibilmente la situazione di saturazione. Il Piano Regionale tenta di invertire questa tendenza attraverso una riorganizzazione complessiva del trasporto ferroviario. La strategia proposta prevede l'articolazione del sistema ferroviario su tre livelli: collegamenti a velocità elevata e senza fermate intermedie tra i maggiori centri urbani (Palermo, Messina, Catania, Siracusa), una serie di collegamenti secondari tra i principali centri ed i centri di media dimensione, alcuni collegamenti pendolari di tipo metropolitano.

Il sistema portuale ed il trasporto marittimo. Il Piano Regionale evidenzia la necessità, sottolineata a livello nazionale dal Piano Generale dei Trasporti, di considerare i porti come sistemi integrati, basati sulla specializzazione e la complementarità, piuttosto che considerarli in un'ottica esclusivamente locale, come è fino ad oggi avvenuto in Sicilia, col risultato di interventi frammentari e discontinui. Attualmente è possibile prevedere un aumento della domanda conseguente sia alla già avviata azione di miglioramento degli impianti e delle attrezzature connesse ai porti, sia alle politiche perseguite dallo stesso PRT, in particolare la valorizzazione dell'intermodalità terra-

mare ed il miglioramento dell'accessibilità ai porti grazie agli interventi previsti per le strade e le ferrovie di livello regionale. Il Piano Regionale propone il potenziamento dei porti esistenti ed una loro maggiore caratterizzazione, in funzione degli specifici ruoli che ad essi possono essere assegnati, in base alle destinazioni produttive dei diversi entroterra. Particolare attenzione è attribuita ai porti turistici per la loro connessione con un settore, il turismo, storicamente trainante per l'economia siciliana. Benché il tema esuli dalle sue competenze, il PRT evidenzia l'urgenza di rimuovere gli impedimenti allo sviluppo del turismo nautico attualmente connessi alle scarse o inesistenti strutture di approdo dei porti. Anche in questo caso il criterio proposto è la diversificazione dei ruoli e la specializzazione dei singoli scali, distinguendo la funzione marittima di approdo o rifornimento, eventualmente integrata da strutture ricettive, dalla funzione turistica vera e propria, determinata dalle caratteristiche naturali e paesaggistiche dei luoghi.

Il trasporto aereo. Il trasporto aereo riveste grande importanza perché è il principale collegamento con il territorio nazionale e con le aree centro e nord europee da cui provengono i più consistenti flussi turistici verso la Regione. I principali centri generatori di traffico sono Palermo, Catania, Siracusa, alcune aree costiere ed alcune aree di rilievo economico, industriale e/o turistico quali Agrigento, Messina, Comiso-Vittoria. Dal punto di vista degli interventi proposti è confermata dal PRT l'esigenza, già evidenziata a livello nazionale dal

Piano Generale dei Trasporti, della creazione di un nuovo aeroporto nell'area centro-meridionale dell'Isola.

L'attraversamento dello Stretto. Il Piano Regionale dedica una riflessione specifica all'ipotesi, giudicata prioritaria, della realizzazione di un collegamento stabile dello Stretto di Messina, per l'importanza che questo intervento potrà assumere nella prospettiva di riorganizzazione modale a favore del trasporto ferroviario.

Il trasporto pubblico locale su strada. Il trasporto pubblico locale costituisce un tema di particolare rilevanza per l'elaborazione del Piano Territoriale Provinciale, dal momento che alla Provincia regionale sono affidate non solo funzioni amministrative e gestionali nei confronti del trasporto locale interurbano, ma anche il compito di promuovere, d'intesa con i Comuni, l'esercizio congiunto dei servizi di trasporto anche attraverso la costituzione di apposite unità di gestione. Il PRT si pone l'obiettivo di una intensificazione dei servizi e di una compatibile semplificazione del sistema mediante l'articolazione della rete su tre livelli: i collegamenti tra i capoluoghi di Provincia che devono privilegiare la velocità rispetto all'accessibilità, prevedendo pochissime fermate intermedie; i collegamenti a carattere interprovinciale che assicurino la diffusione dei traffici a medie distanze; i collegamenti interprovinciali complementari ai precedenti, che privilegino l'accessibilità e la capillarità del servizio di trasporto. Un esempio del criterio adottato è il collegamento Agrigento-Siracusa: la linea di primo livello prevista ha solo due fermate intermedie (Gela e Ragusa), mentre

la funzione di diffusione è svolta da tre diverse reti di terzo livello (Siracusa-Ragusa, Ragusa-Gela, Gela-Agrigento).

Il trasporto merci. Il PRT evidenzia come le principali carenze del trasporto merci siano riconducibili alla non equilibrata ripartizione modale del sistema di trasporto. Questo squilibrio interviene a determinare il livello qualitativo dei servizi, che risulta inadeguato rispetto alle esigenze dell'utenza. In particolare il settore autotrasporti appare caratterizzato da un'eccessiva "polverizzazione" che si scontra con la crescente complessità dei servizi richiesti. Gli obiettivi del Piano Regionale relativi al trasporto merci sono quindi essenzialmente tre: il riequilibrio della ripartizione modale, lo sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia e la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto. Le strategie di intervento prevedono il potenziamento delle infrastrutture e la riorganizzazione dei servizi ferroviari, che, insieme al miglioramento dei centri intermodali, costituiscono elementi fondamentali per favorire lo sviluppo dello scambio strada-ferrovia. Il riassetto del sistema portuale e l'adeguamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai porti sono invece individuati come mezzi atti a favorire lo sviluppo dell'intermodalità terra-mare. Allo stato attuale le principali difficoltà legate al trasporto ferrovia-mare sono riconducibili alla scarsa diffusione delle rete ferroviaria sul territorio, alla breve distanza tra luoghi di origine e destinazione rispetto ai porti siciliani e alla domanda di trasporto, caratterizzata da una forte dispersione geografica. Nel quadro della valorizzazione dei sistemi intermodali assume particolare importanza la riorganizzazione delle infrastrutture logistiche, quali

interporti e centri merci. Il sistema delineato dal PRT prevede due impianti di livello nazionale a Palermo-Termini Imerese e a Catania-Bicocca e due impianti di livello regionale a Gela e Milazzo, e auspica l'integrazione di questi servizi con una rete di centri merci di dimensioni e tipologia dei servizi offerti più limitati, finalizzata ad assicurare la diffusione territoriale dei servizi stessi.

Le osservazioni della Provincia.

E' riportato di seguito un estratto del documento predisposto nel 1994 dagli Uffici provinciali chiamati a produrre le osservazioni al Piano Regionale dei Trasporti; tale documento ha costituito il punto di avvio per le riflessioni intorno al tema della viabilità del presente Piano Provinciale.

Per quanto riguarda la rete di primo livello, definita dal PRT come "la struttura portante della mobilità regionale su strada, destinata a rivestire un ruolo fondamentale nell'assetto globale del territorio", le osservazioni della Provincia evidenziano l'opportunità di sostituire il programmato collegamento autostradale Siracusa-Gela, con un più semplice ammodernamento della SS115, soluzione ritenuta più idonea in ordine ai costi e soprattutto al minore impatto ambientale; la trasformazione della SS115 prevede lo standard a doppia carreggiata ciascuna a due corsie, parte in sede e parte in variante. Più in particolare l'intervento prevede la sistemazione in sede del tratto al servizio del corridoio urbano Ragusa, Modica ed Ispica, ed in variante nel tratto Vittoria, Comiso e Ragusa, ed all'abitato di Ispica, entrambi in corso di progettazione da parte dell'ANAS, con il concorso della

Provincia. Al fine di garantire l'accessibilità a tutta la costiera Iblea, il documento della Provincia evidenzia inoltre la necessità di “realizzare una variante dell'attuale tracciato della SS115 che con inizio a valle di Comiso raggiunga” il tratto terminale dell'autostrada in progetto a “Rosolini, seguendo il tracciato programmato nello stesso PRT, con una strada di grande comunicazione a doppia carreggiata”. La soluzione proposta permetterebbe di “selezionare il traffico, prevalentemente di autovetture, indotto dalle relazioni amministrative, commerciali e sociali tra i più importanti centri della Provincia, da quello pesante, costituito principalmente dai vettori destinati al trasporto dei prodotti ortofrutticoli” e “dalle comitive turistiche ospitate nei numerosi centri balneari del litorale ibleo”. “Questa variante”, continua il documento, “verrebbe ad accorciare notevolmente le distanze per il raggiungimento della fascia costiera ed in particolare del porto di Pozzallo da Siracusa e da Gela, costituendo un valido asse di penetrazione e soprattutto di distribuzione, ben assicurata dallo scambio con le varie strade provinciali, disposte a pettine rispetto alla costa ed alla stessa variante”. Il collegamento della Provincia con Palermo, individuato come obiettivo fondamentale, potrà essere migliorato dal “completamento della strada a scorrimento veloce Caltanissetta-Gela” che permetterebbe, nell'ipotesi di realizzazione del collegamento a doppia carreggiata Gela-Rosolini, di “raggiungere agevolmente i principali centri e la fascia costiera Iblea”. Per quanto riguarda il collegamento con Catania, il documento della Provincia evidenzia l'inadeguatezza del collegamento dei poli industriali Gela-Ragusa con le autostrade Palermo-Catania e Messina-Catania, dal momento che il tracciato si

snoda tra le due strutture viarie esistenti di Catania-Gela e Catania-Ragusa-Pozzallo, “impegnando con un terzo asse una zona di grande valore ambientale qual è la vallata del fiume Dirillo, senza conseguire un efficace miglioramento dell'attuale livello di servizio”. Per quanto concerne i collegamenti delle aree interne montane il documento propone il completamento della strada veloce Siracusa-Palazzolo Acreide, coinvolgendo l'altipiano Ibleo (Giarratana, Monterosso, Chiaramonte) fino al collegamento con la SS514 Ragusa-Catania, in corrispondenza della strada provinciale Comiso-Chiaramonte. In merito al trasporto su rotaia le osservazioni della Provincia al Piano Regionale sono riconducibili alla necessità di potenziare il trasporto in tutto il comprensorio Ibleo, estendendo la tratta ferroviaria Messina-Catania-Siracusa fino a Pozzallo-Vittoria e Gela in modo da “garantire un collegamento veloce e diretto” della Provincia con il nord Italia e l'Europa. Il documento specifica che “il nuovo tracciato potrà essere limitato al tronco Donnafugata-Sampieri e dovrà avere caratteristiche di linearità e rapidità nell'attraversamento della Provincia ed essere attrezzato con gli opportuni impianti per agevoli scambi modali”. Più in particolare si sottolinea che in tal senso “la costruzione della variante alla S.S.115 tra Comiso e Scicli, in una zona quasi pianeggiante, offre un'opportunità di tracciato compatibile con le esigenze tecniche del trasporto ferroviario”, che porterebbe all'affiancamento della sede stradale a quella ferroviaria. Nel settore dei trasporti marittimi le osservazioni riguardano il porto di Pozzallo, che presenta potenzialità connesse al previsto insediamento di strutture produttive e commerciali nell'immediato retroterra tali da rendere

auspicabile una sua valorizzazione relativa alla diffusione dell'intermodalità terra mare, prevedendo il completamento delle strutture di servizio e costituendo, in zona franca, “un'ampia area che comprenda sia la base container che il centro intermodale”. ■