

Articolo di Associazione “Sicilia in Treno”

Ferrovia Alcantara-Randazzo: riflessioni sulle ultime, positive notizie

Dettagli

Scritto da Redazione

Categoria: [News \(/index.php/news\)](/index.php/news)

C Pubblicato: 28 Giugno 2020

Nei giorni scorsi, diversi organi di informazione e alcune associazioni presenti sul territorio e attive per la salvaguardia della storica ferrovia Alcantara-Randazzo, hanno riportato buone notizie circa il destino della tratta che, lo ricordiamo, risulta già tutelata dalla L. 128/2017 “Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il

reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico” in quanto inserita, all’art. 2, punto n) della suddetta legge, tra le linee ferrate da salvaguardare e da ripristinare a uso turistico.

Le novità più o meno direttamente legate a questa ferrovia, che verranno sinteticamente riproposte anche in questo articolo, suggeriscono alcune riflessioni sullo stato attuale della questione e su un possibile sviluppo futuro.

A ne febbraio la Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), che dal 2011 si è occupata, per gli aspetti di competenza, della valutazione sul nuovo tracciato a doppio binario, in variante, della ferrovia Giampilieri-Fiumefreddo, ha dato risposta alle osservazioni sollevate da RFI nel gennaio 2020 in seguito alle prescrizioni che la stessa Commissione ha imposto nell’ambito del parere espresso nel novembre 2019.

Ricordiamo che in quella sede (Parere n. 3166 del 08.11.2019) la Commissione si era espressa favorevolmente “riguardo alla compatibilità ambientale Progetto definitivo Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo, Itinerario Messina-Palermo: tratta Giampilieri - Fiumefreddo” condizionando tale esito a sedici prescrizioni.

Come già segnalato con un precedente articolo (</index.php/news/597-sul-ripristino-della-linea-alcantara-randazzo>), il destino della storica ferrovia che giungeva no a Randazzo si intreccia con questa nuova infrastruttura. Ricordiamo in proposito che nell’esprimere il parere favorevole la Commissione ha imposto, esclusivamente di propria



foto - F.S. Marineo

iniziativa, una specifica prescrizione, la n.6 “Recupero Linea Storica Alcantara-Randazzo”, con la quale stabiliva che, in fase di progettazione esecutiva della tratta Giampileri – Fiumefreddo, “Dovrà essere denito il progetto di recupero dell’infrastruttura e del ripristino delle aree interessate dagli interventi di realizzazione”.

Tale prescrizione, impugnata da RFI, è stata confermata dalla Commissione.

Nella sua nota (del 20.01.2020) di richiesta chiarimenti sulle prescrizioni, relativamente alla n. 6 RFI ha evidenziato che la linea storica Alcantara - Randazzo è “citata negli atti progettuali come “linea esistente” per la qualevi è solo una previsione di legge per un futuro utilizzo della stessa come linea turistica” .

Nell’esaminare quanto affermato da RFI, la Commissione ha indicato con maggiore dettaglio in cosa consista la prescrizione n. 6, nell’ulteriore parere n. 3289 del 28/02/2020.

La Commissione ha valutato che la linea storica Alcantara-Randazzo risulta essere “(...) un elemento significativo dal punto di vista ambientale e storico e che la richiesta di dotarsi di un progetto di recupero dell’infrastruttura, oltremodo senza che la Condizione specifichi il livello della progettazione e tanto meno ne impone l’intervento, sia in linea con un’opera che ha un forte impatto anche da aree non strettamente connesse al sedime ferroviario”.

La Commissione ha dunque confermato “(...) il permanere della Condizione Ambientale n. 6 relativa al progetto di recupero della linea storica Alcantara-Randazzo”.

Ciò, unitamente a quanto già riportato nel progetto definitivo del raddoppio della tratta Giampileri – Fiumefreddo presentato da Italferr, nel quale si evidenzia che “(...) il tratto di linea storica (...) tra l’Alcantara e Letojanni, non vede interventi di dismissione, in previsione dell’attivazione di un percorso turistico, da attuarsi nell’ambito del progetto Ferrovie scopi turistici (legge 128/2017), che dovrebbe portare al collegamento del suddetto tratto di linea storica con la Alcantara-Randazzo” sembra davvero indicare l’inizio di un cammino concreto volto a riportare in vita la ferrovia Alcantara-Randazzo.

La conferma della prescrizione n.6 e la relativa spiegazione data a febbraio dalla Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS appare inoltre perfettamente in linea con quanto espresso successivamente dalla IX COMMISSIONE PERMANENTE (Trasporti, poste e telecomunicazioni), che il 7 maggio 2020 indicava, come atto di indirizzo, “ (...) la possibilità di procedere ad una ricognizione sullo stato delle ferrovie turistiche, destinando prioritariamente le risorse al ripristino delle condizioni di circolabilità sulle linee individuate dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, e sulle ulteriori linee indicate dalle regioni”.

Nel caso specifico, la prescrizione della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che sancisce l'obbligo di procedere alla stesura di un progetto di ripristino, primo passaggio imprescindibile a qualsiasi azione futura che porti a fasi esecutive per il recupero dell'infrastruttura, può e deve essere inquadrato di fatto come la prima azione concreta da sviluppare per permettere il ripristino delle condizioni di circolabilità sulla ferrovia Alcantara-Randazzo.

E' verosimile che i costi per la produzione del progetto di ripristino verranno reperiti direttamente all'interno delle cifre disponibili per l'appalto della nuova tratta a doppio binario Giampileri – Fiumefreddo in quanto la prescrizione che impone di redigere tale studio è parte integrante delle prescrizioni imposte al momento del rilascio del parere favorevole al progetto della stessa tratta. Ciò certamente semplificherebbe l'avvio di questa produzione documentale in quanto le somme, in tale caso, risulterebbero già individuate.

Chiariti definitivamente i termini della questione, va ora posta l'attenzione su che tipo di infrastruttura si intenda progettare.

E' bene ribadire che un qualsiasi progetto preliminare o studio di fattibilità deve poggiare le proprie basi sulla precisa individuazione delle esigenze da soddisfare, a partire dalle quali sviluppare considerazioni, calcoli, soluzioni tecniche, previsioni di spesa e esercizio, rapporti costi-benefici e, soprattutto nel caso in esame, individuare la normativa alla quale fare riferimento.

E' utile inoltre sottolineare che l'obiettivo primario e più impervio è certamente il ripristino delle condizioni di circolabilità sulla linea, ovvero la riconsegna al territorio di una infrastruttura, attualmente dismessa, in condizioni operative. Una tale affermazione, che può apparire semplicistica, discende in realtà da una considerazione abbastanza ovvia: raggiunto l'obiettivo del recupero e ripristino funzionale della ferrovia, le iniziali ipotesi di sfruttamento della stessa certamente varieranno e saranno calibrate a seconda delle esigenze espresse dal territorio.

È dunque assai pratico procedere a identificare il percorso più rapido per ottenere, come obiettivo, la rifunzionalizzazione della linea ferrata.

Fatta questa premessa, il percorso da seguire appare oggi nettamente tracciato:

- la ferrovia beneficia dal 2017 di un vincolo sulla destinazione d'uso, grazie alla L. 128/2017, che ne indica il ripristino per uso turistico.
- Il ripristino della linea Alcantara - Randazzo è stato più volte esposto in manifestazioni pubbliche da parte di RFI, essendo inserito in una pianificazione che riguarda tutte le linee di proprietà del Gruppo FS presenti nell'elenco della L. 128/2017.
- Il progetto redatto da Italferr sul raddoppio della tratta Giampileri – Fiumefreddo fa riferimento sempre alla L. 128/2017 e collega il mantenimento dello storico tracciato no alla stazione di Alcantara al ripristino per scopi turistici della ferrovia dismessa per Randazzo.
- RFI, nel chiedere la eliminazione della prescrizione n. 6, ha fatto riferimento esplicitamente all'unica destinazione d'uso (quella turistica) attualmente prevista per la linea Alcantara - Randazzo.
- Il parere n. 3289 della Commissione Tecnica per la verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS non indica esplicitamente alcun uso diverso da quello turistico della ferrovia identificandola piuttosto come “elemento significativo dal punto di vista ambientale e storico”, dando così implicitamente una indicazione sul tipo di esercizio per il quale sviluppare lo studio di fattibilità per la ricostruzione della tratta.

Questi gli atti ufficiali, che indicano ad oggi, come sottolineato sopra, nettamente la direzione da prendere per tradurre in termini operativi, il prima possibile, i futuri passi da compiere.

Va inoltre considerato un altro aspetto tutt'altro che secondario: la ferrovia risulta dismessa all'esercizio ferroviario in forza del D.M. 389 del 2011 del Ministero Infrastrutture e Trasporti. Una condizione normativa pesantemente vincolante, assai diversa dalla semplice sospensione dell'esercizio, che ad oggi preclude certamente la programmazione di un servizio di tipo commerciale anche se la linea fosse ancora tecnicamente efficiente.

La soluzione relativa a questo particolare aspetto normativo sarà probabilmente oggetto del “Decreto Linee”, decreto attuativo in corso di redazione della L. 128/2017, in quanto in tale legge sono appunto contemplate anche tratte ferroviarie dismesse.

Ulteriori decreti attuativi dovranno poi risolvere gli aspetti legati agli apparati e agli impianti da prevedere sulle linee turistiche e sui rotabili ai fini del raggiungimento dei richiesti livelli di sicurezza, tenendo conto delle caratteristiche peculiari di queste ferrovie, in modo da rendere economicamente sostenibili sia il recupero che la gestione delle stesse.

In sintesi, lo strumento più avanzato e denito (con sempre maggiore nettezza dal 2017), oggi utilizzabile sia per la ricostruzione della ferrovia

Alcantara - Randazzo, sia per permettere, tecnicamente e normativamente, la circolazione ferroviaria, appare essere quello del ripristino a uso turistico della tratta.

Alla luce di quanto abbiamo riepilogato, sembra opportuno chiarire che è evidente quanto ovvio che nelle interlocuzioni istituzionali tra i vari organi coinvolti nell'iter approvativo della nuova tratta Giampilieri - Fiumefreddo si sia fatto riferimento esclusivamente ad atti ufficiali e che è altrettanto evidente che al momento non esiste alcun atto ufficiale che preveda il recupero della Alcantara - Randazzo a scopo commerciale. Le stesse società del Gruppo FS Italiane chiamate in causa nella progettazione della nuova tratta Giampilieri - Fiumefreddo, infatti, rimandano esclusivamente alla L. 128/2017.

Naturalmente, ciò non significa che il ritorno dell'esercizio commerciale su questa splendida linea sia da escludere o addirittura da combattere: tutt'altro! Occorre però essere realisti ed evitare che per un obiettivo (il ripristino commerciale) che al momento appare lontano perno nella programmazione, e quindi difficile da raggiungere, si debba contrastare il recupero a scopo turistico, che appare realizzabile a breve/medio termine e che può e deve essere visto, da tutti i portatori di interessi, a tutti gli effetti come un passaggio intermedio, in sé già compiuto, verso il successivo recupero commerciale.

Giova a tale scopo fare alcune precisazioni per inquadrare senza pregiudizio la questione: la dizione "esercizio turistico" non è di per sé sinonimo di "traffico sporadico". Inoltre, le corse "turistiche" possono essere inserite all'interno di un Contratto di Servizio, beneficiando così di una quota sussidiata, così come avviene per i treni in servizio commerciale (e, ultimamente, anche per i convogli storici di Fondazione FS Italiane in Sicilia e in altre regioni italiane). Questo produrrebbe sia un orario ufficiale strutturato, sia un deciso calmieramento dei prezzi del biglietto.

Altro aspetto da sottolineare è relativo alla distinzione tra treno storico, che è certamente un treno turistico ma con caratteristiche speciali, e treno turistico, che può essere composto con materiale ordinario, questione tutt'altro che secondaria con riferimento ai costi di manutenzione e di gestione.

Inne, appare utile fare una ulteriore considerazione relativa ai dati estrapolabili dai numeri fatti, nell'anno, da alcune linee turistiche in Italia. Il caso della ferrovia Sulmona-Carpinone è significativo in tal senso: si è passati da alcune migliaia di viaggiatori trasportati con alcune coppie giornaliere in esercizio commerciale, alle svariate decine di migliaia di turisti registrati sui treni storici organizzati stagionalmente solo nei WE. Questo senza contare il ritorno di immagine prodotto dalla ferrovia e l'ormai consolidato indotto turistico (ricezione, ristorazione, turismo in generale) generatosi nei territori attraversati dalla linea.

In sostanza, occorre considerare che, per questioni logistiche (geometria del tracciato, posizione delle stazioni, etc.), una ferrovia non più concorrenziale sul piano commerciale, può invece avere successo e una seconda vita su quello turistico.

Un concetto che è poi alla base della storia della ferrovia Alcantara-Randazzo, dalla chiusura avvenuta per mancanza di utenza al successivo inserimento nella L.128/2017 grazie anche alla bellezza e unicità dei territori attraversati.

In chiusura dunque il dato di fatto è che esiste oggi una direzione nettamente tracciata.

SiT auspica che, al di là del vivace dibattito, tuttora in corso, tra chi sostiene l'opportunità di procedere al più presto intanto al recupero di questa linea a scopo turistico e chi, irrazionalmente, vede nella ferrovia turistica un impedimento alla riapertura al traffico commerciale, gli sforzi di tutti i soggetti locali interessati (enti pubblici, associazioni, ecc.) siano pragmaticamente dirottati verso la via più breve per ottenere un risultato storico, ovvero il ripristino della circolabilità sulla ferrovia e quindi la riconsegna di una infrastruttura (oggi persa) ad un territorio che merita di riottenere, ovviamente adeguata alle necessità e ai tempi attuali.