

## Arriva «la cura del ferro» Rivoluzione della mobilità e migliore qualità urbana

In alto il doppio binario sugli archi della marina e sotto il litorale sabbioso La proposta di piano regolatore - che arriva quasi mezzo secolo dopo l'approvazione del piano Piccinato oggi vivente - è stata elaborata anche a partire da un approfondito studio geologico e corredata, in corso d'opera, dalla Valutazione ambientale strategica, la cosiddetta Vas, imposta dalle regole dell'Unione europea anche per i piani già approvati. Lo studio, condotto dal geologo Antonio Puglia, ha messo in rilievo la tipologia e la consistenza dei suoli, anche in base ai vari tipi di colate laviche che si sono susseguite nei secoli. «Nessuna indicazione di aree più a rischio di altre, perché questo dipende dal tipo di sisma e da tante altre variabili, dunque non sarebbe serio farlo, ma l'indicazione della vulnerabilità dell'edificato» per cui si potrà agire attraverso il meccanismo della messa in sicurezza e, se necessario, della demolizione-riedificazione. Non solo. E' stato studiato lo stato della costa e le conseguenze di un eventuale maremoto provocato da un sisma. I dati, come ricorda il prof. Francesco Martinico, ci dicono che la costa sabbiosa si ritrae pericolosamente e ci ricorda che, in occasione del terremoto di Messina del 1908, lo tsunami provocò l'inondazione di piazza Duomo e delle aree della Plaia dove l'acqua penetrò per oltre 700 metri di profondità. E questo significa che i villaggi dell'Oasi del Simeto sono a rischio. Impossibile sanarli e potenziarli. Anche sulla scorta di questi dati lo studio e l'analisi del prof. La Greca ha individuato diversi tipi di città. Quella da tutelare: il centro storico, compreso i quartieri popolari Civita, Lumacari e San Cristoforo che il piano Piccinato voleva demolire; la città da regolare, quella dei tessuti consolidati da governare; la città da non costruire, a partire da Monte Po e dall'Oasi del Simeto; e quella da trasformare per liberarla da un eccesso di congestione causato dall'afflusso di auto e utenti dai comuni conurbati, vera e propria area metropolitana di 500.000 abitanti, e dall'eccessivo ricorso al mezzo privato, 700 auto per 1000 abitanti, contro la media italiana di 615 e quella europea di 436. Gli abitanti non hanno alternative e una città che non ha un servizio di trasporto pubblico adeguato non è europea. Di qui le proposte relative alla mobilità, presentate dalla prof. Rosaria Gentile, a partire dalla realizzazione - all'interno del triangolo disegnato a nord dalla tangenziale, a sud dalla circonvallazione, e ad est da viale Mediterraneo - di una sorta di boulevard urbano a nord della circonvallazione, di piste ciclabili, di collegamenti lungo l'asse nord-sud e, soprattutto, di nuove reti ferrate. E' quella che viene definita «la cura del ferro»: pesante, costosa, ma vitale. La cura dovrebbe prevedere il potenziamento della rete Messina-Siracusa che costerebbe 800 milioni, meno dei 900 previsti per il potenziamento della rete Catania-Palermo che consentirebbe di recuperare appena 40 minuti. Ma questa scelta non è di competenza del Comune. Sul territorio urbano la proposta di piano prevede l'integrazione di rete ferroviaria, metropolitana e Circumetnea e l'aumento delle stazioni: oltre quelle di Ognina, Picanello, piazza Europa, piazza Giovanni XXIII, quella Duomo-Porto, dal grande valore turistico, e quella di San Cristoforo, vicino via Concordia, a servizio del quartiere e della futura area riqualificata del cementificio. Altra stazione ad Acquicella a servizio dei nodi dell'interporto e del centro agroalimentare. Ancora. Viene proposta la realizzazione di un nuovo braccio della Circumetnea fino a Librino e al costruendo ospedale San Marco, con i vantaggi che questo porterebbe al quartiere, e poi fino all'aeroporto, stazione essenziale per i passeggeri, ma anche nella prospettiva del turismo congressuale e della possibile nascita, come in tante aree del mondo, di una città dell'aeroporto con la riqualificazione dei terreni della zona. L'interramento della ferrovia dalla stazione centrale ad Acquicella, poi, libererà la costa ad usi collettivi, ma anche per alberghi e strutture, renderà gli archi della marina una passeggiata area di grande bellezza e consentirà di riqualificare tutta la via Dusmet e di aprire, finalmente, la città al mare liberando il porto dalla doppia barriera di ferro e di muratura.