

Con il presente intervento ci proponiamo di dare un contributo alla discussione sul tema all'ordine del giorno, considerando che la scelta della localizzazione della nuova stazione è causa della complessa problematica sulla sicurezza che si è venuta a creare proprio per aver indotto la Società Ferrovie a rinunciare al suo progetto.

Andiamo per ordine poiché stiamo trattando di scelte che, a nostro parere, rivestono per la nostra Comunità, una importanza fondamentale.

Riteniamo innanzi tutto che porre la problematica nei termini della sicurezza, conseguente alla realizzazione della galleria di sfollamento, non soddisfa affatto. Oppure, con altre parole, non è tutto lì il discorso.

Si può decidere, assumendosi la responsabilità, di fare scelte a forte impatto, trascurando l'approfondimento necessario.

Ma a noi pare che sia possibile ottenere migliori risultati se solo si riprendessero le fila del discorso localizzativo, sulla stazione ferroviaria e delle opere cosiddette di compensazione, con un pò di approfondimento

Forse ci si potrà dire che questa riflessione viene proposta tardivamente, comunque, costoro, avranno l'onere di dimostrare alla Città che l'irreversibilità di alcune fasi del processo di realizzazione del progetto è, ad una analisi dei costi, molto superiore ai benefici che la Città stessa potrebbe trarre dalla conferma della localizzazione della nuova stazione a Ogliastrillo.

Noi ricordiamo che la ferrovia ha fatto la storia di questa terra assicurando, come in tutte le realtà in cui è stata costruita, il collegamento con l'Europa, cominciando con le sbuffanti locomotive. E oggi, in un periodo iper tecnologico, essa svolge ancora questo ruolo.

Infatti la politica di programmazione dello Stato, indirizzata alle regioni in ritardo nel loro sviluppo, prevede investimenti nel settore strategico dei trasporti. L'intervento che ci occupa, sicuramente è parte della strategia del Piano nazionale dei trasporti che ovviamente prevede anche altre modalità di trasporto, integrando la ferrovia, con il trasporto su gomma, il trasporto aereo e quello navale. Per quanto ci riguarda si presenta l'opportunità di migliorare i collegamenti con la Regione con la rete nazionale e, nel contempo, l'occasione di dare risposte alle criticità o agli squilibri presenti nell'organizzazione urbana, che si sono prodotti storicamente, anche per l'incapacità di governare i processi di trasformazione del territorio tempestivamente.

La discussione per l'ottimale localizzazione della nuova stazione ferroviaria può essere feconda e di stimolo.

Diventa importante, dunque, cogliere l'occasione, per assumere decisioni sul nostro sistema storico e ambientale, decisioni che è utile sottoporre alla verifica collettiva, per interpretare al meglio la sostenibilità dei processi evolutivi in corso.

Cerchiamo di dirigere, la scelta di cui parliamo, con consapevolezza. Anche se l'urgenza si impone e l'attenzione, anche per questo, deve essere massima.

Si. Se avessimo il nuovo Piano Regolatore Generale tutto sarebbe più facile. E' lì che si dovevano introdurre le decisioni sullo sviluppo, ragionando ovviamente con metodo dialettico sul nostro futuro.

Però anche in assenza del quadro della pianificazione, recato dal nuovo PRG, nel quale era del tutto naturale ritrovare le più motivate e coerenti visioni d'insieme dello sviluppo futuro, dobbiamo andare avanti.

Pertanto riteniamo che la città necessiti di un chiaro atto di indirizzo di politica amministrativa, che da un lato sostenga, senza indugi, la ripresa dei lavori e dall'altro definisca, quale che sia, la localizzazione ottimale della nuova stazione con le connesse infrastrutture cosiddette di compensazione.

Oggi crediamo che a noi venga richiesto questo sforzo.

E' evidente che occorre confermare, nel nostro impegno, la delicatezza dei caratteri storici ed ambientali di Cefalù, assumendoli come invarianti in qualsivoglia dinamica evolutiva di trasformazione o sviluppo.

La guida in questo è data dai concetti di vivibilità e di sostenibilità.

Dalla cronaca dell'ultimo anno rileviamo il positivo dibattito che si è generato tra tecnici, nonché tra

cittadini, anche in forma organizzata, nei blog locali o nei social network, che in vario modo hanno interpretato le problematiche sulla sicurezza della zona dello Spinito, comunque generando una atmosfera di partecipazione, insolita, e delineando fautori e detrattori sulle ipotesi di localizzazione della nuova stazione

Da parte nostra pensiamo di dare alla discussione il contributo che segue.

Si premette che per avere un minimo di fondatezza il discorso sulla localizzazione, come anzidetto, deve essere inquadrato, giocoforza, in una descrizione evolutiva della città, che permetta di cogliere la tendenza in atto e gli aspetti condivisibili, in quanto valutabili, subito, in coerenza con i tre concetti sopra espressi e cioè: tutela delle singolarità storico paesaggistiche, vivibilità e sostenibilità.

Le ipotesi

1. Stazione là dove è stata indicata nel 2004, e cioè conferma della posizione attuale con opere funzionali interne alla collina dello Spinito.
2. Stazione a Ogliastrillo là dove era stata progettata originariamente dalle Ferrovie.

Gli argomenti a sostegno della prima ipotesi sono legate fundamentalmente alla:

- considerazione che la stazione attuale è facilmente raggiungibile, a piedi, dalle zone residenziali del centro storico e dai residenti delle zone di espansione edilizia che si sono realizzate a ridosso della città storica;
- osservazione dell'esistenza di una tradizione legata all'uso del mezzo ferroviario a cui gli abitanti appaiono legati proprio dalla accessibilità della stazione attuale.
- L'affermazione che le stazioni sono normalmente poste in posizione interne alla città e non in periferia.

Sulla seconda ipotesi ci appare possibile argomentare come segue.

Come anzidetto il metodo migliore per valutare la più utile delle localizzazioni di un centro di servizio, come si configura sostanzialmente la stazione ferroviaria, sarebbe stato quello di riferirsi alle previsioni del PRG. Certo le previsioni dello Strumento urbanistico attuale, concepito nella seconda metà degli anni sessanta, non è utile.

Allora contiamo sulle seguenti osservazioni :

Mettiamo in evidenza due finalità che appaiono condivisibili diffusamente: il fine ecologico dunque la vivibilità della nostra città e il decongestionamento .

Tutti osserviamo che attualmente i cittadini, in alcune ore della giornata, subisce la congestione dovuta al traffico d'ingresso o di uscita. Nelle ore in cui la circolazione, verso le zone centrali della città e verso la stazione attuale, è in uno stato parossistico l'inquinamento dell'aria è elevatissimo, tanto da impedire agli abitanti residenti nella via Gramsci neppure l'apertura di una finestra.

Tutti soffriamo il problema della scarsa offerta di parcheggi che limita l'agevole accessibilità alla città, là dove sono presenti gli addensamenti commerciali e/o servizi pubblici o privati tipicamente urbani.

Osserviamo in oltre che la dinamica evolutiva dell'organismo urbano appare essere in direzione ovest, cioè verso Palermo. Sono infatti già presenti oltre agli insediamenti turistici anche una discreta quantità di residenze permanenti ed è in corso, come è noto, altro intervento di edilizia residenziale agevolata.

Nella zona di Ogliastrillo sono presenti significative realtà che hanno rilevanti rapporti funzionali con l'attestamento di una eventuale stazione ferroviaria: la statale 113, il casello autostradale, il palazzetto dello sport. Non molto lontano vi è una pluralità di insediamenti artigianali o produttivi nella zona di Torre Tonda;

In altre parole. Se si riguarda la forma evolutiva della città, in termini di formazione crescenti di conurbazioni insediative, tra la città attuale e le aree prossime alla localizzazione della stazione progettata in origine dalle Ferrovie, ci si rende conto che tale localizzazione non si pone per niente in un contesto periferico.

Ma ciò che rende positivo il giudizio della localizzazione a Ogliastrillo sono i seguenti obiettivi complementari.

La stazione a Ogliastrillo può essere agevolmente e utilmente collegata con le zone centrali della città mediante il riuso del tronco ferroviario dismesso. Basta trasformare in strada rotabile questo tronco ferroviario dismesso. La sua lunghezza è di circa 4 Km e con un servizio effettuato da un vettore elettrico svolgerebbe una preziosa funzione di collegamento, in pieno accordo con l'ecologia e la vivibilità.

In oltre, avendo tale futura strada uno svolgimento altimetrico legato alle caratteristiche delle pendenze in uso nella rete ferroviaria, presenterebbe una pendenza idonea per l'uso della bicicletta meccanica o elettromeccanica.

Il riuso del tronco ferroviario dismesso potrebbe essere una valida opera di compensazione con la soluzione anche dell'annosa frattura del passaggio a livello della Gallizza e come alternativa alla SS 113.

E quasi inutile ancora ricordare che attorno alla nuova stazione troverebbero posto idonee aree destinate a parcheggio al servizio dell'attestamento delle correnti di traffico che si avvalgono di un'area ben attrezzata, mentre si ricorda che l'area attuale della stazione, comprensiva dell'insieme dei binari, è di circa 10.000 mq. Essa sarebbe disponibile per un progetto con funzioni coerenti con i fabbisogni di urbanizzazioni di cui la città ha oggi necessità.

Dunque a noi sembra ampiamente motivata la localizzazione originaria della stazione ferroviaria perché coglie le necessità presenti e future della città. Ma soprattutto essa sarebbe in sintonia con gli obiettivi di eliminazione di alcune annose criticità e con il vantaggio del miglioramento della vivibilità e i criteri di valorizzazione già sopra indicati. A noi pare che sia in gioco sostanzialmente una e una sola opportunità di riorganizzare la città su basi razionali. Ma questo richiede, a nostro avviso, l'impegno e la presa di coscienza di quanto qui detto. Se questo sarà possibile è anche perché avremo preso atto degli apporti conoscitivi provenienti dal clima di partecipazione che oggi si è realizzato nella nostra città. Con molta serenità si offrono all'attenzione del Consiglio queste riflessioni sul problema di cui si parla, e nel caso siano condivise si propone di indirizzare l'Amministrazione, affinché provveda a trasferire in apposito atto deliberativo tali indirizzi alla Società Ferrovie. L'obiettivo è quello di verificare l'attuabilità tecnica ed economica della localizzazione della stazione ferroviaria in Località Ogliastrillo, unitamente alle opere di compensazione ritenute integrative del progetto, nell'interesse della Comunità di Cefalù.

In fine, l'esortazione che si rivolge è di riprendere la pianificazione e il governo dei processi di trasformazione urbana e territoriale, per dissipare i timori presenti nella nostra società, cioè d'essere incapaci, o di aver rinunciato, a svolgere efficacemente i compiti che ci sono stati affidati dai cittadini.