

Dopo aver scelto il progetto da monitorare abbiamo lavorato sulla ricerca di dati per trovare le informazioni necessarie circa il suo stato di avanzamento. Curiosando tra siti e blog riguardanti la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria tra Palermo e certe zone suburbane, abbiamo focalizzato l'attenzione sul cosiddetto Nodo di Palermo che collegherà la città con l'aeroporto Falcone Borsellino. Quest'ultimo intervento sarà realizzato (in parte già lo è stato) prevalentemente in affiancamento a tratte già esistenti, composte da un singolo binario elettrificato situato in parte in superficie e in parte nel sottosuolo. (fig.1)

Il progetto è finalizzato a una modernizzazione degli impianti tecnologici di linea e di stazione. Il progetto si può considerare come una tra le più importanti opere di Palermo sia per il cospicuo finanziamento stanziato sia per la sua rilevanza in termini di infrastrutture. Altrettanto grandi sono i risultati attesi a conclusione dello stesso e che si possono così sintetizzare:

- potenziare l'offerta del trasporto ferroviario in termini di fruibilità,
- funzionalità dell'opera;
- regolarità ed economicità di servizio;
- creare un servizio ferroviario di tipo metropolitano integrato con il Piano del Trasporto Pubblico della città che porti a una decongestione del traffico e di conseguenza dell'inquinamento urbano
- potenziare il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi;
- favorire la mobilità dei flussi pendolari tra Palermo e i comuni di Isola delle Femmine, Capaci, Carini, Cinisi e Terrasini.

Ma entriamo nello specifico: cosa abbiamo monitorato?

- nel Marzo 2007 vi è stata la prima proposta del programma operativo;
- l'approvazione di questo è avvenuta nel Settembre dello medesimo anno;
- 19.03.2008 avvio del programma operativo avvenuto in ritardo a causa di imprevisti;
- 04.10.2010 apertura del primo cantiere e inizio dei lavori;
- 16.10.2012 riapertura della linea ferroviaria Roccella-Notarbartolo.

La fine è incerta ma è prevista per il 2020. Il passante con 22 fermate si estende per 30 chilometri ed è suddivisibile in tre tratte: la tratta A di 6,5 km, va da Palermo Centrale/Brancaccio a Palermo Notarbartolo, la tratta B di 7,5 km, da Palermo Notarbartolo alla Fermata La Malfa e la tratta C di 16 km, dalla Fermata La Malfa alla Stazione Carini. La consegna dei lavori è avvenuta il 22.02.2008 solo per le tratte A e C. (fig.2) (fig.3)

L'intero intervento ha un costo totale pari a più di un miliardo e mezzo di euro, tra cui 139 milioni forniti dall'Unione Europea, 23 milioni dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, più di 800 milioni forniti dallo Stato, 42 milioni forniti dalla Regione. (fig.4)

Dalla ricerca effettuata il dato più evidente è sicuramente quello riguardante il ritardo nella consegna dei lavori, che attualmente però procedono con maggiore regolarità. L'opera da realizzare è veramente grandiosa, e nonostante il disagio dei cantieri ancora aperti, non possiamo fare a meno di comprendere che a chiusura degli stessi potremo godere di una città sempre più vivibile a dimensione europea.