

IL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO PALERMO CATANIA

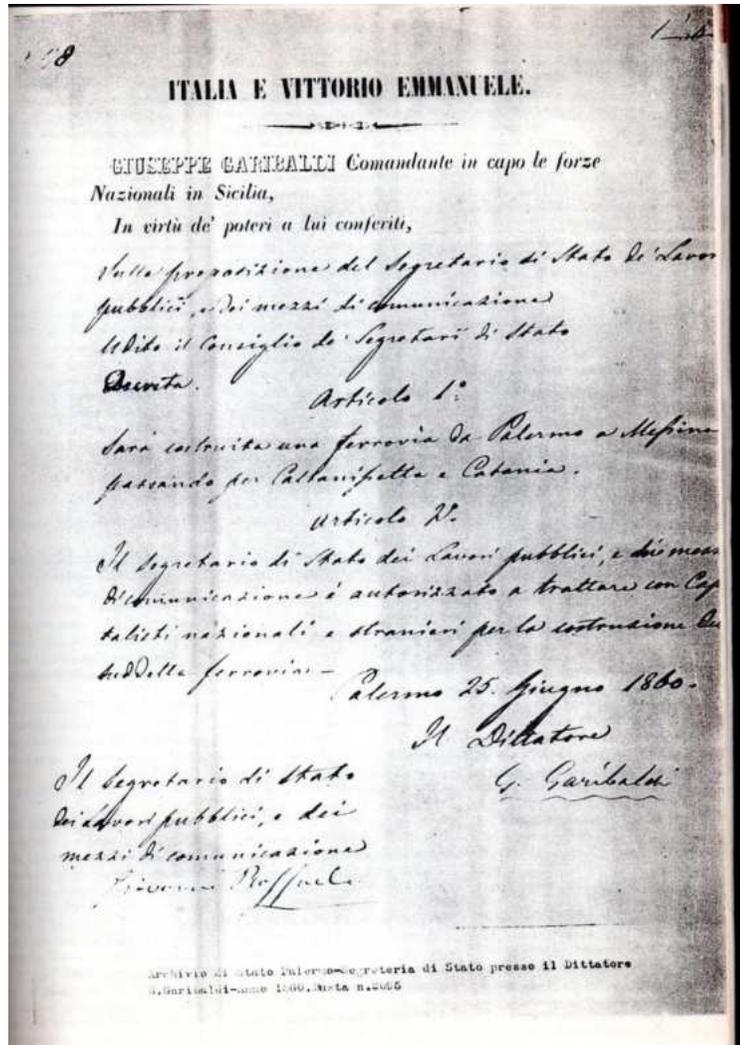
Cantieri in corso

LA LINEA STORICA: CARATTERISTICHE E ESERCIZIO DALLA COSTRUZIONE AI PRIMI ANNI 2000

Palermo, 18/03/2024

Ing. Giuseppe Trapani
Sezione CIFI Palermo

Il decreto di Garibaldi (25 giugno 1860)



Articolo 1°
Sarà costruita una ferrovia da Palermo a
Messina passando per Caltanissetta e
Catania.

La progettazione

- Il decreto attuativo del 17 agosto stabilì le priorità e i requisiti che il tracciato avrebbe soddisfatto:
 - Palermo – Termini – Lercara
 - Messina – Catania
 - Caltanissetta - Licata
 - Agrigento – Caltanissetta
- Con decreto di settembre 1860 vennero pianificate anche le trasversali
 - Palermo – (Lercara) - Agrigento (poi Porto Empedocle)
 - Palermo - Marsala

La situazione nel 1876

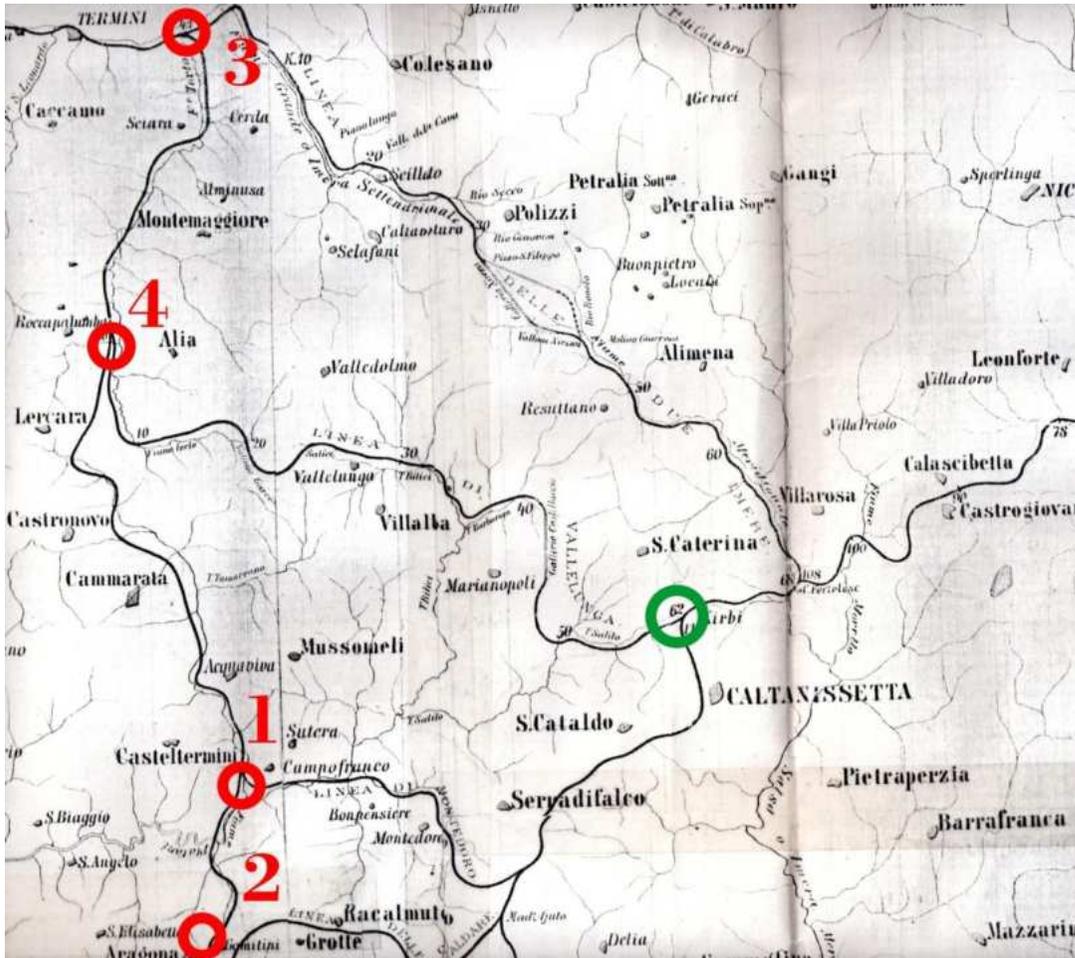


– Nella costruzione furono prioritari i collegamenti fra i distretti minerari e i porti.

Alcune date di attivazione:

- » Palermo – Bagheria: 1863
- » Messina – Catania: 1867
- » Roccapalumba: 1869
- » Lercara: 1870
- » Catenanuova: 1870
- » Catania -Siracusa: 1871
- » Porto Empedocle: 1874
- » Caltanissetta X. : 1876
- » Canicattì: 1876

La “congiunzione” delle linee Palermo Girgenti e Catania Licata



Le diverse proposte per collegare la linea per Licata con

- 1 Campofranco
- 2 Aragona (linea Caldare)
- 3 Fiumetorto (due Imere)
- 4 Roccapalumba (linea Vallelunga)

Il completamento della PA - CT - ME



- » Roccapalumba –Marianopoli: 1881
- » Caltanissetta X. – Mimiani:1881
- » Mimiani – Marianopoli: 1885
- » Con l’apertura della galleria di Marianopoli (1/08/1885) si completò la Palermo – Catania – Messina.
- » Aragona – Canicattì: 1880
- » Canicattì – Licata: 1881
- » Palermo- Trapani: 1881
- » La PA – ME diretta venne attivata nel 1895 come la tirrenica meridionale Battipaglia – Reggio Calabria .

L'esercizio della linea

MESSINA PORTO-CATANIA-PALERMO (1° giugno 1899) 253

Stations listed include: Messina Porto (2), Messina Centrale, Trapani, Mazara del Vallo, Nubia, Nubia Marina, Nubia Marina (R), Nubia Marina (L), Nubia Marina (M), Nubia Marina (N), Nubia Marina (O), Nubia Marina (P), Nubia Marina (Q), Nubia Marina (R), Nubia Marina (S), Nubia Marina (T), Nubia Marina (U), Nubia Marina (V), Nubia Marina (W), Nubia Marina (X), Nubia Marina (Y), Nubia Marina (Z).

- Con il completamento della linea litoranea Palermo – Messina cessarono i servizi diretti Messina – Catania – Palermo (foto orario 1898);
- Anche sulla PA – CT si incrementò il traffico merci per l'attivazione del traghettamento dei veicoli ferroviari sullo Stretto dal 1899 per RC e dal 1905 per Villa SG dopo il completamento della Battipaglia - RC [1895].
- Dall'inizio del '900 fino agli anni '30 la percorrenza del treno più veloce si è mantenuta d poco al di sopra delle 6 ore;

Anno	Treno	Percorrenza [h min]	V comm [Km/h]
1898	3 diretto da ME	7h 41m	33,2
1900	2 diretto	6h 14 m	39,0
1930	922 diretto	6h 12 m	39,2

Gli anni del boom

(Trazione elettrica da Palermo a Fiumetorto)

Stazione	AT 400		AT 402		AT 408		AT 410		R 412	
	2904	2992	2904	2992	2904	2992	2904	2992	2994	2994
	3 cl.	2 cl.	3 cl.	2 cl.	1 e 2	1 e 2	1 e 2	1 e 2	1 e 2	2 cl.
Palermo Centrale	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30
Palermo Brancaccio
Favara di Villabate
Villabate Ficarazzelli
Ficarazzi
Bagheria
S. Flavia-Solunto-Porticello (Km. 1)
Casteldaccia
Altavilla Milicia (Km. 1)
S. Nicola (Tonnara)
Trabia
Termini Imerese
Fiumetorto Messina 368
Cerda (Km. 9)
Sciara (Km. 3)-Aliminusa (Km. 3)
Càorso (Km. 7)
Montemaggiore Belsito (Km. 8)
Roccapalumba (Km. 6)-Alia (Km. 9)
Acrisano Centr. 375
Marcatolungo
Valledolmo (Km. 10)
Vallelunga (Km. 2)
Villalba (Km. 6)
Marianopoli (Km. 7)
Bosco Saline
Mimiani S. Cataldo (Km. 9)
Caltanissetta Xirbi (Km. 12)
Caltanissetta Centr. ed Agrigento C. 374
Siracusa 357
Imera
Villarosa (Km. 6)
Enna (Km. 5)
Scarlata
Pirato
Dittusa (Km. 11) P. Armarina e Calatrazzaro 383, Leonforte (Km. 387)
Raidusa (Km. 12)-Agrig. (Km. 18)
Libertina (Km. 3)
Sparagogna
Catenuova-Cantùrigo (Km. 13)
Mùgla (Km. 5)
Sierro
Gerbiti
Portiere Stella
Motta S. Anastasia (Km. 7)
Regalbuto 384
S. Martino Piana
Bicocca (Km. 3) Calatrazzaro 382, Siracusa 366
Catania Acquicella
Catania Centrale

Stralcio orario PA – CT 1964

- Il favorevole andamento economico e la crescita dei consumi determinarono livelli di traffico merci e passeggeri superiori ai precedenti decenni malgrado la scarsa evoluzione dello scenario tecnologico.
- Il traffico passeggeri riguardava i movimenti fra i capoluoghi delle Province che comprendevano anche i tratti iniziali o finali della lunga percorrenza. Fra PA e CT i treni rapidi o direttissimi richiedevano composizioni di 4 AIn 772 o 2 AIn 990. In ambito locale la mobilità era già servita dall'autotrasporto e dalla crescente motorizzazione individuale.
- Il traffico merci, seppure fiorente in particolari periodi, scontava i limiti della trazione a vapore (quasi sempre in doppia o anche in tripla), della modesta dotazione delle stazioni (quasi tutte prive di apparati centrali).
- Il regime di circolazione era il blocco telefonico e le stazioni erano provviste di solo segnalamento di protezione.



Anno	Treno	Percorrenza	V comm
		[h min]	[Km/h]
1964	R412 rapido	3h 58m	61,3
1970	R412 rapido	3h 33 m	65,4

Il declino del traffico merci e passeggeri

– Merci

- Dalla metà degli anni '60, il trasporto delle merci da e per la Sicilia si spostò verso la modalità stradale per effetto di:
 - navi ro-ro come Canguro Azzurro [1965 Palermo – Napoli];
 - costruzione delle autostrade [1969 Salerno – Gioia Tauro]
 - navi bidirezionali per automezzi sullo Stretto [1968 Caronte Messina – Villa San Giovanni]

– Passeggeri

- L'apertura dell'autostrada Palermo Catania [1971] permise l'attivazione di servizi automobilistici con tempi di percorrenza nettamente inferiori.
 - Negli anni '70 i **sistemi di esercizio** erano: Dirigente Centrale fino a Roccapalumba, Dirigenza Unica fra Roccapalumba e C. Xirbi e fra Dittaino e Motta, Dirigenza Locale fra Dittaino – Enna - Xirbi.
 - Fra Roccapalumba e Motta il **regime di circolazione** con blocco telefonico. In assenza di apparati centrali sulla DU molte funzioni di circolazione da parte del personale dei treni con lunghi tempi per incrocio.

I miglioramenti tecnologici

- Dal 1967 graduale passaggio dalla trazione a vapore alla trazione Diesel con assegnazione delle locomotive D343, D 443 e D445 ai DL di Palermo, Catania e Caltanissetta utilizzate prevalentemente per il traffico merci e i viaggiatori con materiale ordinario dei treni di lunga percorrenza. La sostituzione delle Aln 772 con le Aln 668 serie 1000 e 3000 portò piccoli miglioramenti della velocità commerciale.
- L'estensione degli apparati ACEI e del blocco automatico conta-assi ha permesso negli anni '90 l'applicazione del Controllo Centralizzato del Traffico [CTC] con Dirigente Centrale Operativo.
- L'elettrificazione fra Fiumetorto e Bicocca è stata completata il 12 dicembre 1995 e i treni diretti serviti da elettromotrici ad azionamento elettronico Ale 582 . Nel 1988 attivati servizi trazione elettrica PA - AG.
- Dopo lavori di rinnovo dell'armamento e estensione del rango di velocità C si è ridotto il tempo di percorrenza al di sotto delle 3 ore impiegando i treni Minuetto.



Primo treno TE PA- AG 27/07/1988

Anno	Treno	Percorrenza [h min]	V comm [Km/h]
1994	3934 diretto	3h 35m	67,8
1997	3900 diretto	3h18	73,6
1998	3832 diretto	3h 25m	71,1
2002	3832 diretto	3h 30 min	69,4
2006	3836 diretto	3h 30min	69,4
2010	3850	3h	81,0
2012	RV 3850	2h 45 min	88,4



Primo treno TE PA- CT Dir. 3934 del 22/12/95



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Sezione CIFI Palermo

Grazie per l'attenzione

www.cifi.it

cifipalermo@cifi.it

CIFI Palermo è su Facebook