

Il giallo della metroferrovia



NELLO DIPASQUALE. «Sono 96 le convenzioni relative al Piano periferie dei governi Renzi e Gentiloni che hanno di fatto perso i finanziamenti. L'amarrezza è doppia se si considera che solo il giorno prima si festeggiava il secondo traguardo importante, dopo la prima firma di convenzione avvenuta a dicembre del 2017 col Governo Gentiloni. Non è possibile fare i conti con una decisione così assurda».



MARIA LUISA LOREFICE. «Abbiamo garantito immediata finanziabilità per i primi 24 progetti che hanno ricevuto un punteggio superiore a 70/100. Per gli altri, vista la sentenza della Consulta, è stato necessario intervenire per valutare quali progetti abbiano davvero una funzione di rilancio per le periferie. È necessario distinguere tra i Comuni che hanno dato avvio a progetti già esecutivi».

Dal centro alla periferia, così la città si muoverà sui binari

Pubblichiamo stralci della lunga relazione sulla mobilità sostenibile

LA LEGGE

La Consulta e le sentenze «Valgono oppure no?»

GIORGIO LIUZZO

«Rivendichiamo con orgoglio l'emendamento del decreto proroga termini da noi promosso grazie al quale si sblocca finalmente 1 miliardo di euro per investimenti degli 8000 enti locali. È il colpo che oggi il Pd ci attacchi visto che ha votato a favore dell'emendamento ma, soprattutto, dopo che ha promesso dei fondi con una norma sulla quale è intervenuta una pronuncia di illegittimità costituzionale: le sentenze della Consulta non valgono più per il Partito democratico?». Lo dichiara Laura Castelli, sottosegretario M5s all'Economia. «In merito alla questione dei fondi per le periferie relativi ai progetti locali bisogna fare chiarezza». Il riferimento è anche ai 18 milioni di euro per la metroferrovia di Ragusa. «Il Governo - aggiunge - è intervenuto per dare attuazione alla sentenza della Corte costituzionale n. 74 del 2018. Abbiamo pertanto garantito immediata finanziabilità per i primi 24 progetti che hanno ricevuto un punteggio superiore a 70/100. Ma, vista la necessità di rispettare la sentenza della Consulta, è stato necessario intervenire per analizzare i restanti progetti e valutare quali abbiano davvero una funzione di rilancio per le periferie. In ogni caso le spese progettuali già sostenute saranno rimborsate. Va comunque sottolineato che il bando per le periferie era stato finanziato dal precedente Governo per metà dell'importo complessivo. Si trattava quindi di mere promesse più che di risorse messe realmente a disposizione. Con tale strumento, inoltre, si è tolto ai sindaci il diritto di scegliere come usare le risorse come affermato dalla Corte Costituzionale. Abbiamo perciò deciso di utilizzare le risorse stanziare per le convenzioni negli anni 2018 e 2019 non solo per alcuni dei progetti dei Comuni capoluogo che hanno partecipato al bando, ma per tutti gli 8.000 Comuni d'Italia, al fine di consentire alle tante amministrazioni comunali con avanzi di amministrazione di poter utilizzare immediatamente per investimenti in opere pubbliche, secondo un criterio di premialità e di equità e rispetto di principi costituzionali». In altri termini, secondo quanto sostenuto dagli esponenti dei Cinque Stelle, su un errore fatto dal Pd il governo in carica avrebbe sanato una situazione di illegittimità. «Ci lascia esterrefatti che il Pd, responsabile delle politiche di tagli e del crollo degli investimenti pubblici - continua Castelli - accusi l'attuale governo».

«Gli interventi previsti dal progetto della metroferrovia rientrano nella tipologia "per la mobilità sostenibile e l'adeguamento delle infrastrutture destinate ai servizi sociali e culturali, educativi e didattici, nonché alle attività culturali ed educative promosse da soggetti pubblici e privati" (Punto e, comma 3, art. 4 del Bando pubblico Dpcdm del 25.05.2016) oltre ai punti a, b, c dello stesso comma e articolo. Comincia così la lunga relazione sulla riqualificazione della periferia storica di Ragusa, di cui di seguito pubblichiamo un ampio stralcio.

«Attraverso la ferrovia urbana, il Comune di Ragusa intende cogliere l'occasione rappresentata dal predetto Bando per fermare il degrado fisico e sociale nella periferia storica di Ragusa, in piena aderenza con gli obiettivi della legge 208 del 2015 art. 1 comma 974, con interventi diretti e indiretti, rimuovendo inoltre le cause che lo hanno determinato, ripristinando l'integrità del paesaggio urbano, valorizzando il patrimonio ambientale e immateriale, cultura, mobilità, accessibilità e connessioni con la città moderna attraverso la ferrovia urbana e le sue fermate già pianificate, senza consumo di territorio e attuando strumenti urbanistici e progetti mai realizzati in precedenza per mancanza di fondi.

«L'esteso Centro storico della città di Ragusa è costituito da un doppio nucleo urbano. Dopo il terribile terremoto del 1693 che rase interamente al suolo la città, per la sua ricostruzione si svilupparono due correnti di pensiero: la ricostruzione in loco e la ricostruzione sull'altopiano sovrastante. Nacquero così i 2 nuclei urbani di Ragusa Ibla e Ragusa Superiore, dal 1865 divisi in due Comuni autonomi, tanto che fu detto "Italia una, Ragusa 2". Solo nel 1926 le 2 Ragusa tornarono ad essere un unico Comune. Ragusa Ibla è la città ricostruita su sé stessa. Palazzi nobiliari e chiese barocche si svilupparono su un colle attorno al Duomo di San Giorgio sul preesistente tessuto urbanistico medievale fatto di strade strette, ripide scalinate e vicoli a spirale verso la sommità del colle dove sorgeva il castello. L'altimetria varia da 370 m s.l.m. a 440 m s.l.m. Dal 2002 il nucleo storico di Ragusa Ibla, con 18 monumenti, è inserito nella World Heritage List dell'Unesco (Le città Tardo Barocche del Val di Noto). Ragusa Superiore è invece la nuova città settecentesca che si estende su un altopiano inclinato in direzione E-O con quote variabili da 450 m s.l.m. a 630 m s.l.m. Ha uno schema urbanistico a scacchiera, tipico del periodo, caratterizzato da lunghe vie parallele, singolari isolati allungati e palazzi tardo-barocchi. Da sempre la connessione tra i due centri urbani ha costituito un grave problema, sorgendo uno su un colle e l'altro sul sovrastante altopiano. Ragusa, anche per questo, nel corso dell'ultimo quarto di secolo ha conosciuto un vistoso processo di inversione delle polarità urbane. Risorse umane e materiali e importanti funzioni urbane sono emigrate dal centro storico verso i nuovi quartieri esterni periferizzando dunque le parti più marginali del Centro, quali i quartieri Carmine e S. Paolo, dove si intende intervenire con questo progetto che realizzerà una importante connessione con il resto della città. L'importante svi-

luppo turistico che ha valorizzato uno dei centri più belli della Sicilia e d'Italia non ha però lambito le parti dove oggi si intende intervenire ristabilendo antichi turbati e equilibri. In questo quadro, la difficile conformazione orografica della città storica, con oltre 140 metri di dislivello tra Ragusa Superiore e Ragusa Ibla non ha certo aiutato. Le ristrette geometrie stradali del centro si sono poste in aperta contraddizione con la mobilità basata quasi esclusivamente sull'uso dell'auto privata e sono mancati non i progetti ma i fondi per realizzare una mobilità alternativa basata su sistemi elevatori e traslatori, quali ascensori, scale mobili, sistemi etometrici, progettati fin dal 1996, ma mai realizzati. Inoltre tutti gli strumenti di pianificazione urbana già approvati (Piano della Mobilità Alternativa, Prg, Piano Urbano Mobilità, Piano Particolareggiato Esecutivo del centro storico, Paes) e in corso di redazione (Piano Urbano Mobilità Sostenibile) hanno individuato nella ferrovia, che attraversa in lungo e largo la città, la principale soluzione al problema relativo alla mobilità urbana ed alla connessione dei due centri urbani. La linea ferroviaria, che innerva la città di Ragusa, potrebbe permettere di realizzare una metroferrovia urbana con alcune fermate e stazioni aggiuntive a quelle esistenti, in particolare quella di Carmine - S. Paolo che, insieme a quella di Ibla diverrebbe la porta di accesso all'intero Centro Storico, connettendo la città antica e la città moderna.

Già nel 1996 è stato siglato un protocollo d'intesa tra le Ferrovie dello Stato e Comune di Ragusa, al fine di riqualificare e utilizzare come metroferrovia la linea ferroviaria che presenta un tracciato particolarmente sinuoso in aree centrali della città. Realizzata a fine '800 (iniziata nel 1891 ed inaugurata nel 1893), grazie ad accorgimenti e soluzioni tecniche avanzate per l'epoca in cui è stata realizzata, supera i dislivelli (circa 350 m tra la stazione di Ragusa Ibla e la stazione di Ragusa Superiore) anche mediante una lunga galleria elicoidale, progettata da un tecnico anglosassone, che si ispirò alle ferrovie elicoidali elvetiche. Un vero gioiello ferroviario che meriterebbe d'essere considerato - anch'esso - patrimonio dell'Umanità accanto alle chiese ed ai monumenti del tardo Barocco. Nel Studio di Fattibilità della predetta ferrovia urbana, elaborato da RFI ed approvato con delibera CIPE 91/2004, è previsto, tra l'altro, l'intervento di trasformazione della tratta Cenisì-Ragusa in ferrovia metropolitana. Nel successivo progetto preliminare, redatto da RFI nel 2006 ed approvato con delibera CIPE del 20/12/2006 la realizzazione della metro-ferrovia (termine FS) è stata prevista tra Ragusa Ibla e Cistemazzi (polo ospedaliero). Nel presente progetto, informalmente deciso d'accordo con FS, verranno inserite le seguenti fermate e stazioni: Ibla (stazione esistente da riqualificare), Carmine - S. Paolo (fermata di nuova proposta Comune di Ragusa), Ragusa Centrale (Stazione esistente da riqualificare), Colajanni (Fermata proposta da FS), Cistemazzi - Polo Ospedaliero (terminal di testa, come proposto da FS). Ognuna delle nuove fermate nonché la Stazione di Ibla, sarà connessa al tessuto urbano

Dopo il terribile terremoto del 1693, la ricostruzione sviluppò due correnti di pensiero: in loco e sull'altopiano sovrastante



LA BEFFA

Fondi cancellati in appena 24 ore «Assurdo, sogno durato un giorno»

LUCIA FAVA

Ventiquattrore. Tanto è bastato per passare dal sogno che si materializza alla farsa. Solo lunedì scorso la firma della convenzione a Catania tra Comune di Ragusa, Regione siciliana e Rfi per la realizzazione (secondo un preciso cronoprogramma) della metroferrovia Iblea. L'esultanza è durata appena un giorno; martedì è stato approvato in Senato l'emendamento al decreto Milleproroghe che ha bloccato i fondi della presidenza del Consiglio dei Ministri per la riqualificazione delle periferie. Tra questi, il finanziamento della metroferrovia di Ragusa. Un fulmine a ciel sereno per il territorio ibleo. «Un provvedimento grave ed incomprensibile - commenta il sindaco di Ragusa Giuseppe Cassi - che lascia sconcertati: si mette a rischio la realizzazione di opere strategiche ormai in stato avanzato di progettazione, per le quali si sono spese risorse ed energie, e con un colpo di spugna si vanificano aspettative di sviluppo e di crescita attese da anni. La sospensione del finanziamento che mette a rischio l'opera infrastrutturale più importante dai decenni di Ragusa, coinvolge oltre 100 comuni, e saremo al fianco dell'Ance nell'azione di sensibilizzazione e di protesta che auspichiamo possa indurre il Governo nazionale a ritirare l'emendamento

prima del passaggio del decreto alla Camera previsto in settembre».

Il primo a lanciare l'allarme era stato il deputato regionale del Partito Democratico, on. Nello Dipasquale, segretario alla Presidenza dell'Ars. «Nello specifico - spiega il deputato - sono 96 le convenzioni relative al Piano periferie dei governi Renzi e Gentiloni che hanno di fatto perso i finanziamenti. L'amarrezza è doppia se si considera che solo il giorno prima si festeggiava il secondo traguardo importante, dopo la prima firma di convenzione avvenuta a dicembre del 2017 col Governo Gentiloni». «Il Governo giallo-verde vorrebbe farci credere che le risorse sono solo congelate fino al 2020 - aveva aggiunto Dipasquale - ma è una menzogna: i fondi sono stati spostati con la promessa di rifinanziamento tra due anni. Per ora non ci sono più».

Stupore e rabbia arriva dalla Società per la mobilità alternativa (Sma). «Ma come è possibile - dice il presi-

dente Franco Gilla - che il Governo regionale e il Governo locale con la presenza di Rfi concordano e programmano un importante investimento con soldi già stanziati dal Governo centrale per riqualificare periferie urbane (un progetto per cui la nostra Società per la Mobilità Alternativa, forte della generosità di oltre 70 soci, si è spesa e ha impegnato le sue risorse e raccolto migliaia di firme) e scoprire 24 ore dopo che il nuovo Governo ha spostato quelle somme?».

Chi difende a spada tratta l'emendamento è la deputata nazionale Maria Lucia Lorefice che bolla le critiche come strumentali e spiega che il governo è intervenuto per attuare la sentenza 74 del 2018 della Corte costituzionale, che ha sancito l'illegittimità della gestione centralistica del Fondo per le periferie. «Abbiamo garantito immediata finanziabilità per i primi 24 progetti che hanno ricevuto un punteggio superiore a 70/100 - spiega -. Per gli altri, vista la sentenza della Consulta, è stato necessario intervenire per valutare quali progetti abbiano davvero una funzione di rilancio per le periferie. È necessario distinguere tra i Comuni che hanno dato avvio a progetti già esecutivi e su cui si è già investito per il rilancio delle periferie e chi invece utilizza questo fondo al solo scopo di creare progetti di facciata».

Difesa. La deputata Lorefice: «Illegittima la diversa gestione centralistica delle risorse ai Comuni»

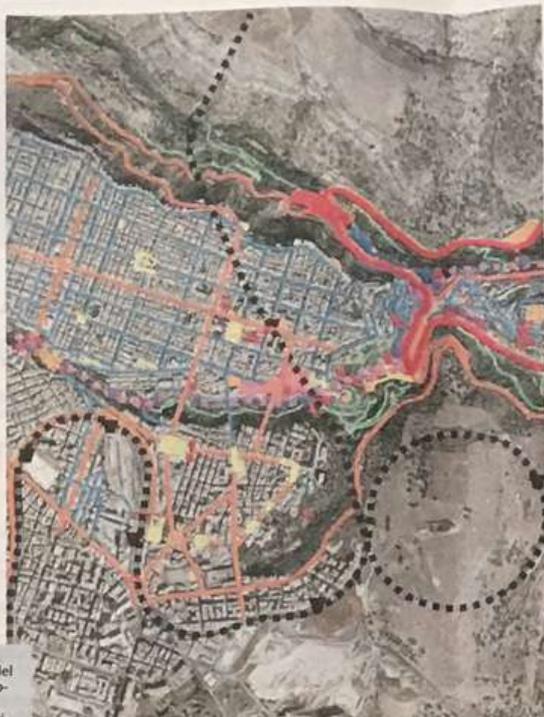
circostante, anche con collegamenti meccanizzati ove necessario. L'intervento è coerente con il Nuovo Piano Regionale Trasporti e Mobilità, adottato nel mese di agosto 2016, ed in particolare con l'obiettivo specifico di "Promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo." L'occasione di realizzare la metroferrovia potrebbe essere nuovamente colta oggi nel quadro di un rilancio complessivo del ferro come asse della mobilità integrato con servizi di livello urbano, con il previsto potenziamento delle relazioni tra le grandi città siciliane, potenziamento che interessa Ragusa e l'intero Val di Noto posto all'interno dell'itinerario Siracusa - Ragusa - Palermo. Una parte consistente dei finanziamenti qui richiesti va dunque in questa direzione, arricchendo il patrimonio ferroviario nazionale ed insieme rendendolo più efficiente ed efficace. La riabilitazione di tutte le unità immobiliari degradate di proprietà comunale,

la attivazione dei comparti edilizi previsti dal PPE e dalla L.R. speciale per il centro storico di Ragusa n.61/81 rappresentano gli interventi diretti per arrestare il degrado e rivitalizzare i due quartieri di Carmine e S. Paolo.

La strada dell'Arte, il restauro dell'edificio della Vecchia Cancellaria e del Mercato, l'utilizzo degli edifici della Stazione di Ragusa Centrale come centro culturale e Museo della Ferrovia (vedi nota RFI regionale), la sede (eventuale) di nuovi esercizi commerciali, vanno nella direzione di una rivitalizzazione delle parti oggi più degradate del centro storico e indirettamente ne stimolano la ri-valorizzazione culturale e sociale e non solo turistica. L'ascensore verti-inclinato di S. Paolo e quello panoramico di Ponte Giovanni XXIII, l'ascensore in prossimità del Convento di Gesù per raggiungere Piazza S. Giorgio di Ibla, meglio illustrati nei grafici, consentiranno di recuperare gran parte dei dislivelli che oggi penaliz-

zano la mobilità interna al centro storico, l'ascensore inclinato del Carmine, la funivia che connette la stazione di Ibla con Ibla (Giardino Ibleo - preconizzata fin dal Piano Regolatore degli anni '30), oltre al ripristino dei percorsi pedonali di connessione con S. Paolo e con la meraviglia ambientale della Cava di Santa Domenica, permetteranno alla ferrovia urbana - con cadenza di 30', 40' nelle due direzioni di integrarsi compiutamente con la città storica ed insieme di connettersi con l'esistente stazione di Ragusa Centrale, con la nuova fermata Colajanni integrabile con la Stazione degli autobus extraurbani e con il nuovo grande Polo ospedaliero di Ragusa attraverso la nuova fermata Cistemazzi. È stato anche ipotizzato in orario un servizio - di grande importanza culturale e turistica - che, con cadenza bi-oraria, connetta la stazione di Donnafugata con Ragusa e Modica. Un sistema informativo basato su segnaletica fissa e leggibile su apparati mobili, per-

Il progetto della metropolitana di superficie è frutto di un percorso durato parecchi anni. E a cui era stato data una sollecitazione positiva in occasione di un convegno promosso qualche anno addietro dal consorzio Iblee e, in seguito a cui, fu costituita la Società per la mobilità alternativa presieduta dall'imprenditore Franco Cilla.

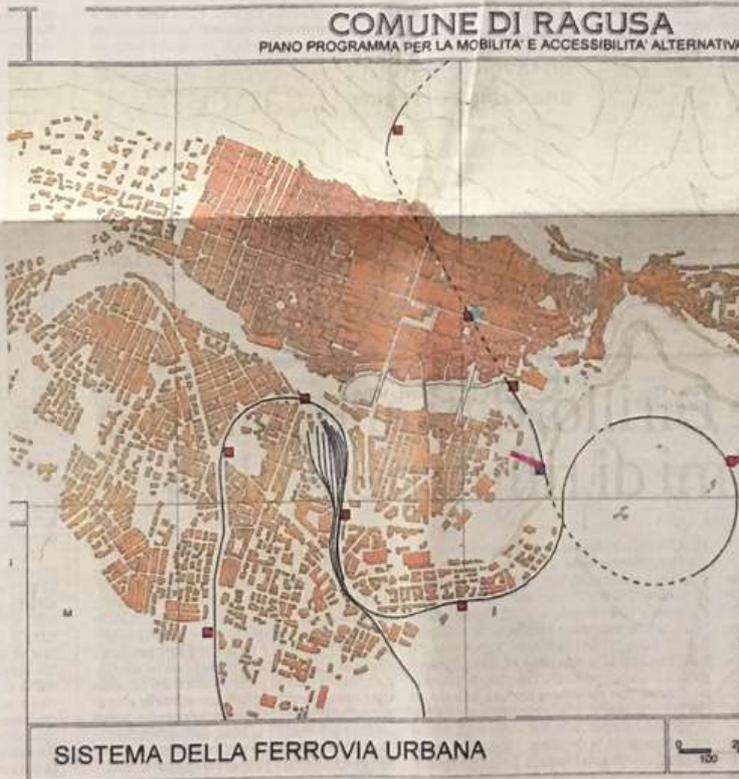


Il finanziamento di 18 milioni di euro apre uno spiraglio per Ragusa ma l'approvazione del Milleproroghe lo richiude



GIUSEPPE CALABRESE

LA POLEMICA. «Le dichiarazioni del presidente Musumeci sulla metropolitana di superficie di Ragusa non rendono giustizia ad un Partito democratico locale che, da anni, ha fatto di quest'opera il proprio cavallo di battaglia». Lo dichiara Peppe Calabrese, segretario del Partito Democratico di Ragusa, dopo la firma della convenzione di lunedì scorso ma prima che fosse diffusa la notizia della ventata perdita dei fondi. Calabrese, sempre in coda alla stessa nota, aggiunge: «Facile farsi belli sulla stampa per la firma di una convenzione dopo che il Governo nazionale del Pd ha finanziato ben 18 milioni di euro. Almeno il precedente sindaco del Movimento 5 Stelle riconosceva il lavoro fatto da noi ad ogni livello». «Fin dai tempi di Chissari e per finire con l'onorevole Dipasquale - continua Calabrese - ci siamo spesi per arrivare a questo traguardo. Adesso che ci siamo qualcuno vorrebbe attribuirsi meriti? Lo faccia pure, ma da segretario cittadino del Pd rivendico con forza la paternità del tutto. Piuttosto: pensi Musumeci a far partire i lavori sulla Ragusa-Catania e a portare risorse per rilanciare l'aeroporto di Comiso, non solo a parole. Noi la politica la facciamo sempre guardando oltre quello che abbiamo già ottenuto, per poter ottenere dell'altro, per migliorare la vita dei nostri concittadini. Infatti, per la mia candidatura a sindaco, nel programma avevamo inserito la tratta ferroviaria della metropolitana di superficie per collegare il capoluogo a Marina di Ragusa. Adesso la nuova amministrazione, se ritiene la nostra idea valida e percorribile, inizi a lavorarci. Serviranno fondi extra bilancio». «Ho già parlato con il capogruppo del Pd in Consiglio comunale, Mario Chiavola - conclude il segretario dem - che proporrà con un apposito atto la nostra idea, nella speranza che venga sostenuta dall'intero Consiglio». Questo quanto dichiarato da Calabrese a margine dell'incontro di lunedì scorso a Catania. E a proposito delle decisioni contenute nel decreto Milleproroghe, Calabrese, sul proprio profilo Facebook, ha pubblicato la seguente considerazione: «Mentre noi lavoriamo per rilanciare e rendere vivibile e bella la nostra Ragusa, il governo gialloverde nordista toglie 18 milioni di euro (il più grosso finanziamento mai ottenuto dalla nostra città grazie al governo del Pd) dalla metropolitana di superficie». Insomma, Calabrese bacchetta leghisti e Cinque Stelle. E a commento del suo post anche le dichiarazioni che arrivano dal capogruppo dei democratici in Consiglio comunale Mario Chiavola: «Il risultato meschino della protesta elettorale è questo. Adesso ne prendano atto coloro che protestano. Insomma, il Pd disotterra l'ascia di guerra e cerca di mettere in evidenza ciò che non funziona».



metterà a tutti, cittadini e turisti di avvalersi della ferrovia urbana. Un servizio di minibus navetta in coincidenza con arrivi e partenze dei treni consentirà una completa integrazione con la mobilità cittadina. E' previsto poi l'inserimento di un passaggio a livello automatico nell'unica situazione urbana dove l'aumento dei passaggi potrebbe comportare un sensibile aumento dei disagi (Via Paestum). L'intervento, nel suo complesso, si articolerà su tre linee progettuali. O la prima consiste negli interventi sul patrimonio edilizio esistente senza alcun consumo di territorio e sul paesaggio urbano, o la seconda è relativa alle connessioni, con ascensori verticali ed inclinati e funivia, tra le fermate della metro ed il tessuto urbano del centro storico dei 2 nuclei urbani.

La terza (last but not least) è relativa all'adeguamento della linea ferroviaria, alla rifunzionalizzazione delle stazioni esistenti e all'introduzione delle nuove fermate.

Sarà sviluppata da RFI s.p.a con la quale è in atto un confronto per la ridefinizione di un accordo di programma. Analogo accordo sarà ridefinito con Trenitalia S.p.a. per la gestione del servizio, essendo tale società concessionaria per la regione Sicilia del trasporto su rotaia. Il Progetto complessivamente elaborato dal Comune di Ragusa attraverso i suoi Uffici Tecnici e di cui si richiede il finanziamento ai sensi del DPCM 25 Maggio 2016, per la parte riguardante mobilità nel ed accessibilità al Centro Storico, esalta l'efficacia degli interventi diretti sulla periferia Storica e sul patrimonio ambientale della Cava di S. Domenica, già inseriti nel Bando previsto ai sensi della Legge 23 Settembre 2014 N. 190 interventi per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane e degradate, abbattendo finalmente le cause che hanno determinato abbandono e degrado e cioè l'isolamento derivante dalla difficile accessibilità sia dalla città moderna sia dal resto

dello stesso Centro Storico, mettendo in sinergia due diverse fonti di finanziamento, oltre a quanto direttamente previsto dal proponente Comune di Ragusa, come di seguito esposto.

Nei dettagli la relazione parla della tipologia degli interventi, delle fonti di finanziamento e/o cofinanziamento per un importo di 18 milioni di euro, della quota di cui si chiede il finanziamento con il Bando "periferie". E ancora degli interventi sul patrimonio edilizio e sul paesaggio urbano, su come fermare il degrado e consolidare il patrimonio edilizio comunale e privato, del restauro di ex Cancelleria, ex Mercato, dei bassi di Palazzo Cosentini, della Strada dell'Arte e della sistemazione dei sentieri naturalistici. Ecco la ripartizione.

Fondi LR 61/81, Bilancio Comunale, Fondi Privati : 2.300.000
Interventi per la mobilità alternativa di ascensori S. Paolo, Carmine, Ponte Giovanni XXIII: 3.000.000

Eliminazione e attenuazione dei dislivelli nel Centro Storico e di connessione con le fermate e stazioni

Convento Gesù - Piazza S. Giorgio, fondi FESR : 800.000
Funivia Ibla: 2.500.000
Fermata Carmine: 1.500.000
Stazione Ragusa Centrale e Museo: 3.000.000
Fermata Colajanni: 2.000.000
Polo Ospedaliero Cisternazze: 3.000.000
Stazione Ibla: 3.000.000
Passaggio Livello automatico Paestum RFI: 300.000
Totale di cui si chiede il finanziamento ai sensi del Bando DPCM: 18.000.000
Totale interventi con altre fonti di finanziamento: 3.400.000
Cofinanziamento RFI e Trenitalia sotto forma di infrastrutture: 5.300.000
Cofinanziamento massimo comunale in caso di ridotto finanziamento: 1.800.000.

Il costo complessivo del progetto, il piano finanziario e le specifiche coperture finanziarie sono così previste.

Il costo dell'intervento è di 18.000.000,00 così distinto:
STAZIONI DA REALIZZARE O ADEGUARE:

1. Stazione di Ragusa Ibla: 3.000.000,00
 2. Fermata Carmine: 1.500.000,00
 3. Stazione Centrale: 3.000.000,00
 4. Fermata Colajanni: 2.000.000,00
 5. Cisternazze Polo Ospedaliero: 3.000.000,00
- per un totale di 12.500.000,00

ASCENSORI:

1. San Paolo : ascensore verticale
 2. San Paolo : ascensore inclinato
 3. Carmine: ascensore inclinato
- per un totale: 3.000.000,00

FUNIVIA
St. Ibla-Giardini Iblei: 2.500.000,00
Totale complessivo 18.000.000,00

La progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori sulla linea ferrata sarà svolta da RFI S.p.A., previo aggiornamento dell'accordo di programma, mentre la fase progettuale e realizzativa relativa agli ascensori ed alla funivia sarà svolta dall'amministrazione comunale di Ragusa con 2 distinti progetti esecutivi da affidare con appalto ad evidenza pubblica. La copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi è prevista dunque per l'importo di 18.000.000,00 con i fondi di cui al Bando essendo l'Amministrazione disponibile a cofinanziare la quota del 10% pari ad 1.800.000,00 con risorse proprie, in caso di ridotto finanziamento rispetto la richiesta.

In ogni caso, il limite di finanziamento pubblico al di sotto del quale l'Amministrazione è in grado di garantire comunque la fattibilità dell'intervento ridimensionando l'iniziativa ed assicurando l'efficacia dei risultati parziali in questo modo conseguibili è pari ad euro 14 milioni. La gestione del servizio ferroviario di trasporto urbano sarà assicurata da Trenitalia S.p.A. con copertura dei relativi costi prevista nel contratto di servizio decennale tra la suddetta società e la Regione Siciliana, nell'ambito della tratta ferroviaria su cui insiste l'intervento. I costi di manutenzione e gestione degli impianti di connessione (ascensori e funivia), stimati in

350.000,00 annue, saranno posti a carico del bilancio comunale.

I soggetti coinvolti direttamente nell'intervento sono: Comune di Ragusa che si occuperà della realizzazione e gestione dei sistemi di connessione tra le stazioni e la città; RFI S.p.A. che sulla base di un accordo programma ex art.34 del TUEL 267/2001 si occuperà della realizzazione e gestione delle stazioni metro; Trenitalia S.p.A., che attraverso il contratto di servizio decennale (2017/2027) siglato con l'Assessorato Regionale per le Infrastrutture e trasporti si occuperà della gestione del servizio di metro-ferrovia.

I beneficiari diretti dell'intervento sono i circa 15mila cittadini residenti in un raggio di 500 m dalle stazioni e dalle relative connessioni, nonché gran parte dei turisti, censiti in 200.000/anno, che visitano la città. Beneficiari indiretti sono tutti i 75mila cittadini di Ragusa, connettabili alle stazioni e fermate con servizi su gomma in coincidenza con arrivi e partenze dei treni e che beneficino comunque di una riduzione del traffico veicolare, con minori tempi di percorrenza complessivi e migliore qualità dell'aria. Va fatto notare, peraltro che, con altre ed ulteriori motivazioni, si possono ritenere coinvolti, tramite il servizio di collegamento proposto, anche i cittadini di Modica, per un totale di 54.000 e, in rapporto al processo di innovazione delle modalità di connessione tra tutte le città del barocco e le nuove valenze turistiche che ne conseguono, i 250.000 abitanti del Val di Noto.

I TEMPI DI ESECUZIONE
Gli interventi previsti saranno realizzati in 2 anni dalla data di inizio lavori

LE AREE IN CUI SARANNO SVOLTE LE ATTIVITA' PROGETTUALI

Tutte le aree interessate alla realizzazione delle stazioni sono di proprietà di RFI S.p.A., mentre quelle interessate agli impianti di connessione urbana sono in parte di proprietà comunale ed in parte di privati. Queste ultime saranno oggetto di espropriazione.

LA DIMENSIONE DELL'INVESTIMENTO DA REALIZZARE CON INDICAZIONE DEI RISULTATI ATTESI

Al fine di quantificare l'entità dell'investimento complessivo occorre considerare l'asset costituito dalla linea ferrata e delle stazioni ferroviarie messe a disposizione di RFI stimabile in /ml 400 x Km 13,280 = 5.300.000,00 ca nonché quello di Trenitalia costituito da 2 carrozze Minuetto diesel da 100 posti che saranno impiegate per lo svolgimento del servizio pari ad 2.000.000,00 oltre il servizio finanziato con il contributo della Regione Siciliana. Per le superiori considerazioni l'ammontare complessivo dell'investimento è di 23.300.000,00. I principali risultati attesi sono: sensibile riduzione del traffico urbano con riduzione dei tempi di percorrenza e dei tempi per trovare parcheggio; migliore qualità dell'aria; migliore connessione periferia-centro città, soprattutto con i quartieri Carmine e San Paolo che oggi risultano marginalizzati benché centrali; rivitalizzazione dei quartieri Carmine e San Paolo che oggi risultano degradati.

26. | ragusa provincia

Aeroporto e continuità territoriale la Regione va a Roma a mani vuote

Inviati documenti incompleti e inutilizzabili. Cancelleri: «E' assurdo»

LUCIA FAVA

Comiso. Incredibile ma vero: la regione siciliana non solo si è presentata a Roma per discutere della continuità territoriale a mani vuote, ma alla richiesta del ministero, invia dei documenti incompleti e, quindi, inutilizzabili. Verrebbe quasi da ridere se di mezzo non ci andasse la mobilità dei siciliani. A denunciare la vicenda è il deputato 5 stelle all'Ars, Giancarlo Cancelleri. «È assurdo - commenta il parlamentare - ma sembra quasi che non vogliamo portare a termine l'operazione, non ci sono altre spiegazioni».

Cancelleri entra nel dettaglio. «Dopo aver procrastinato l'incontro al ministero delle Infrastrutture per 22 giorni - racconta il deputato pentastellato -, il 25 luglio scorso una delegazione regionale è andata a Roma per porre le basi per l'avvio del concordato tavolo di lavoro finalizzato alla creazione di nuovi collegamenti e a prezzi calmierati, con gli aeroporti di Comiso e Trapani. Ebbene, sembrerà assurdo, ma ci sono andati a mani vuote: nessun dato, nessun numero che consentisse di avviare la conferenza di servizi propedeutica all'avvio dell'operazione. A quel punto la Regione si è accordata per inviare i documenti dopo due giorni: niente di tutto questo, i documenti sono arrivati a Roma solo un paio di giorni fa, ma del tutto incompleti, e, pertanto, inservibili».

Eppure i fondi ci sarebbero. Sul piatto ci sono circa 42 milioni di euro, 32 messi a disposizione dallo Stato e il resto dalla regione, come cofinanziamento. Ad annunciare la piena disponibilità statale all'operazione era stato il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Michele Dell'Orco, a fine giugno, nel corso di un'audizione all'Ars convocata da Giancarlo Cancelleri e sollecitata dal-



L'aeroporto di Comiso sul filo del rasoio mentre il grillino Cancelleri denuncia l'atteggiamento indifferente e dannoso della Regione

l'eurodeputato Ignazio Corrao, per creare un tavolo di confronto tra le parti interessate, individuando le competenze specifiche per tracciare un percorso e un cronoprogramma verso la continuità territoriale. «Non so più cosa pensare - afferma Cancelleri - per anni i governi nazionali ci hanno ignorato, e ora che la tanto agognata continuità territoriale può cominciare a prendere finalmente corpo, il governo Musumeci latita».

La continuità territoriale, se attuata in Sicilia, consentirebbe di introdurre delle tariffe agevolate per i residenti nell'isola attraverso delle apposite "tratte sociali" dagli aeroporti di Comiso e Trapani, che tra l'altro sono gli scali in maggiore difficoltà. Il 28 agosto è fissata l'assemblea dei soci di Soaco che dovrà fare il punto sul bando per l'affitto della gestione del Pio La Torre, l'unica strada, pare, per con-

La richiesta. L'on. Ragusa: «Il Libero consorzio convochi un tavolo e istituisca una cabina di regia»

sentire una ricapitalizzazione della società. Non è un bel momento, questo, per l'aeroporto più giovane d'Italia, in crisi di liquidità e con il contratto con Ryanair (che detiene il grosso dei voli di linea di Comiso) in scadenza. Sulla vicenda interviene l'on. Orazio Ragusa che si appella al commissario straordinario del Libero consorzio comunale, Salvatore Piazza, affinché convochi al più presto un tavolo e istituisca una cabina di regia. «Una

cabina di regia in cui - spiega il deputato ibleo -, in una prima fase, invitare tutti i soggetti attivi della nostra provincia, dagli enti locali territoriali alle associazioni sindacali e datoriali di categoria, dagli esponenti della società civile a singole realtà imprenditoriali di una certa levatura. E naturalmente anche i deputati della nostra area. L'idea potrebbe essere quella di avviare un'azione di "fundraising" (raccolta di fondi) per sostenere il futuro dell'aeroporto di Comiso che, altrimenti, rischia di chiudere i battenti».

Per l'on. Ragusa, in questa fase, è importante l'istituzione di un tavolo che concretizzi le proposte operative di salvataggio e dia mandato a una cabina di regia per la loro attuazione, senza creare, comunque, alcuna sovrapposizione nei confronti della Soaco, anzi sarebbe di certo un aiuto.

CIOCCOLATO

Igp, il traguardo ora è a un passo «Manca soltanto la pubblicazione»

L'iter. Abbate: «Faccio i complimenti a tutti gli attori della filiera per il prestigioso risultato ottenuto»

CONCETTA BONINI

Il Cioccolato di Modica avrà l'Indicazione Geografica Tipica, il marchio che da tanti anni si attende. "L'ennesima conferma, l'ultima che si aspettava - ha annunciato il sindaco di Modica Ignazio Abbate - è arrivata direttamente da Bruxelles dove si attendeva la fatidica data del 7 agosto. È questo infatti il giorno in cui scadevano i tre mesi che per legge dovevano trascorrere per presentare eventuali obiezioni da parte di altri Stati membri della Ue sulla decisione presa dalla Commissione. La mancata presentazione di opposizioni si traduce nella chiusura del percorso per l'ottenimento del marchio Igp".

L'istruttoria per raggiungere questo prestigiosissimo obiettivo era cominciata già nel maggio del 2017. L'ultimo passaggio (formale) sarà la pubblicazione del regolamento contenente il disciplinare di produzione tradotto in tutte le lingue dei Paesi membri entro 30 giorni. "Un passaggio puramente formale - ribadisce il sindaco Abbate - visto che ormai possiamo considerare compiuto il processo di ottenimento del prestigioso marchio. Il nostro è il primo cioccolato al mondo a raggiungere l'Igp, frutto di impegno e programmazione da parte del Comune e del Cctm. Il marchio che vedremo a breve sulle nostre barrette vuol dire tanto. Significa essere riusciti a proteggere un nostro bene unico che tutto il mondo ci invidia. E con esso l'intera filiera ed i lavoratori che vi operano. Voglio complimentarmi con tutti i soggetti che a va-

LAVORAZIONE. Ci sono percorsi procedurali che favoriscono la creazione di barrette di cioccolato di Modica assolutamente particolare al gusto, per di più nelle varie versioni.

rio titolo hanno lottato in questi anni per tagliare il traguardo, in primis il Consorzio di Tutela del Cioccolato e tutte le imprese cioccolatiere. La prossima edizione di ChocoModica sarà la prima nella storia a celebrare il prodotto Igp".

Soddisfazione per il traguardo raggiunto hanno espresso anche il presidente del Consorzio Salvo Peluso ed il direttore Nino Scivoletto, che "manifestano il proprio ringraziamento al Mipaaf, alla Commissione Europea, alla Regione Siciliana, alla Cciaa, alla Cna e a quanti hanno creduto e sostenuto l'impegno del Consorzio nel lun-

go iter della Igp che rappresenterà una ulteriore occasione di sviluppo per l'economia della città. Un particolare ringraziamento - aggiungono - alla professoressa Grazia Dormiente che con la sua ricerca archivistica ha consentito di dare certezza anagrafica al cioccolato di Modica, prodotto fin dal 1746 nella Casa del Principe Grimaldi". Anche l'assessore Regionale alla Agricoltura Edy Bandiera ha espresso "il suo plauso al Consorzio per avere condotto con capacità e determinazione l'iter per il riconoscimento".

Come è noto Il Regolamento Ue n.



PRECURSORE.

Aveva visto lontano. E aveva dimostrato di avere avuto la vista giusta. Il compianto presidente della Camera di Commercio di Ragusa, Pippo Tumino, già segretario provinciale della Cna, si era battuto strenuamente per avviare l'iter del riconoscimento Igp per il cioccolato di Modica. Ma le prime tappe erano state segnate da tutta una serie di battute d'arresto. A quel tempo, infatti, sembrava impossibile potere tagliare il traguardo. Ora, però, l'obiettivo è stato finalmente centrato.

● Vittoria

Il passaggio a livello in direzione Comiso è da eliminare

●●● Un passaggio a livello da eliminare. All'uscita da Vittoria, in direzione Comiso, un passaggio a livello costringe le auto a lunghe attese. Il treno che passa diventa un ostacolo anche letale se davanti alle sbarre abbassate si trovasse un'ambulanza con un malato grave a bordo. Da anni, si chiede di eliminare quel passaggio a livello. Molti sindaci, ma anche privati cittadini lo hanno fatto: il problema è ancora irrisolto. Il sindaco di Comiso, Maria Rita Schembari, ha incontrato a Catania, negli uffici della Regione, l'assessore alle Infrastrutture Marco Falcone ed il dirigente di Rfi, Michele Laganà. «Avevamo affrontato il problema insieme al sindaco di Vittoria Giovanni Moscato — spiega Schembari —: ora è giusto che sia io a farmi carico del problema per entrambe le città. La costituzione di un unico polo ospedaliero tra Comiso e Vittoria pone la soluzione del problema» e quella prospettata riguarda un sottopassaggio per le auto. (*FC*)

VIABILITÀ. Appena due giorni fa era stata firmata la convenzione per la realizzazione del tracciato di 10 chilometri che collegherebbe contrada Cisternazzi a Ragusa Ibla

Metropolitana di superficie, stop al finanziamento

Il provvedimento votato al Senato congela per due anni i diciotto milioni necessari per consentire l'avvio dei lavori

Il sindaco Peppe Cassì annuncia battaglia: «La sospensione del finanziamento coinvolge oltre 100 Comuni e saremo al fianco dell'Anci nell'azione di sensibilizzazione e di protesta».

Davide Bocchieri

*** Appena lunedì la firma della convenzione tra Regione, Comune e Rete Ferroviaria Italiana per avviare l'iter di realizzazione della metropolitana di superficie di Ragusa. Un tracciato di 10 chilometri che si snoda da contrada Cisternazzi fino a Ragusa Ibla. Mercoledì la notizia dello stop al finanziamento da 18 milioni con il decreto Milleproroghe. Si parla di un «congelamento» delle somme fino al 2020 dell'efficacia delle convenzioni stipulate sulla base del «bando periferie», ma il timore che si blocchi tutto è altissimo.

A commentare il contenuto dell'emendamento approvato in Senato, all'interno del decreto Milleproroghe, è il sindaco, Peppe Cassì: «Un provvedimento grave ed incomprensibile che lascia sconcertati: si mette a rischio la realizzazione di opere strategiche ormai in stato avanzato di progettazione, per le quali si sono spese

già risorse ed energie, e con un colpo di spugna si vanificano aspettative di sviluppo e di crescita attese da anni. La sospensione del finanziamento, che mette a rischio l'opera infrastrutturale più importante da decenni di Ragusa, coinvolge oltre 100 Comuni, e saremo al fianco dell'Anci nell'azione di sensibilizzazione e di protesta che auspichiamo possa indurre il Governo nazionale a ritirare l'emendamento prima del passaggio del decreto alla Camera previsto in settembre».

Duro, poi, è stato anche il commento del presidente della società per la mobilità sostenibile, Franco Cilia: «Ma com'è possibile leggere nel giro di 24 ore che il Governo regionale e il Governo locale, con la presenza di Rfi, concordano e programmano un importante investimento con soldi già stanziati dal Governo centrale per riqualificare periferie urbane - afferma Franco Cilia -, che nel nostro caso significa Metropolitana di superficie con un progetto per cui la nostra Società per la Mobilità Alternativa, forte della generosità di oltre 70 soci, si è spesa e ha impegnato le sue risorse e raccolto migliaia di firme, e scoprire 24 ore dopo che il nuovo Governo ha spostato quelle som-



La metropolitana di superficie dovrebbe raggiungere anche il centro di Ibla

me? Come può uscire la sottogretaria Garavaglia con l'affermazione che quei soldi non sono stati spesi?». E Cilia aggiunge: «Immagino che un membro del governo sappia quanto sia burocraticamente complicato arrivare

al progetto esecutivo e aprire i cantieri. Siamo alla follia. Di questo passo non si può far nulla - conclude Franco Cilia -. Appena si insedia un nuovo governo cancella gli impegni di quello precedente».

Il primo a lanciare l'allarme, mercoledì sera, era stato il deputato regionale del Partito democratico, Nello Di Pasquale: «Diciotto milioni di euro tolti al Comune di Ragusa e spostati in un altro fondo grazie al Governo Cinque Stelle

- Lega, un fatto di enorme gravità che causa grande amarezza - spiega il parlamentare, già sindaco di Ragusa in passato -. Nello specifico sono 96 le convenzioni relative al Piano periferie dei governi Renzi e Gentiloni che hanno di fatto perso i finanziamenti. L'amarezza è doppia se si considera che soltanto nella giornata di lunedì scorso si festeggiava il secondo traguardo importante, dopo la prima firma della convenzione avvenuta a dicembre del 2017 col Governo Gentiloni». E ancora: «Il Governo giallo-verde vorrebbe farci credere che le risorse sono solo congelate fino al 2020 - prosegue Nello Di Pasquale nella sua analisi -, ma è una menzogna: i fondi sono stati spostati con la promessa di rifinanziamento tra due anni. Per ora non ci sono più e così, come un fulmine a ciel sereno, la realizzazione della metropolitana s'allontana. Grazie grillini e grazie Lega».

Tace il Movimento 5 stelle di Ragusa, che pure proprio sulla metropolitana di superficie e la rivoluzione nel sistema dei trasporti urbani aveva puntato buona parte della propria campagna elettorale alle ultime elezioni amministrative di qualche mese addietro. (DABO)