

**L'assessore Falcone**  
«Inaccettabile il piano finanziario, un salasso per i siciliani e per i turisti»

ANDREA LODATO

CATANIA. Si riesce ancora a resistere alla umana tentazione di precipitare nella più profonda rassegnazione quando si parla della nuova superstrada Ragusa-Catania e tocca registrare, ancora una volta, una pessima notizia. Paradossale, ma non troppo. Da un lato i sindaci del comprensorio che sta a cavallo tra le province di Ragusa e Catania, e che fanno riferimento anche al Comitato ristretto per la superstrada, hanno cercato nelle ultime settimane di alzare il livello di negoziazione parlando con il premier Gentiloni, con il ministro Delrio, con chiunque potesse dare una rassicurazione. Stando ai fatti più o meno vanamente, perché finisce marzo, chiuso il governo, tutti a casa, ancora novità dal Cipe non ne sono arrivate.

In compenso, si fa per dire, le uniche novità da Roma le porta l'assessore regionale alle Infrastrutture e i Trasporti, Marco Falcone, che è andato personalmente a sentire a che punto sia l'iter per la nuova superstrada, dopo gli innumerevoli incontri, le sollecitazioni, i vertici di cui anche la Regione in questi mesi è stata protagonista, portando avanti un pressing insistente. E l'assessore torna con una novità che non ha nulla di positivo. «Sono andato a verificare personalmente a che punto fosse arrivata la pratica della superstrada, dopo che avevamo sollecitato a dicembre la riproposizione dei vincoli espropriativi, cui il Cipe aveva dato lo sua bene. L'iter, però, ha subito un nuovo rallentamento dal momento che la Ragioneria generale dello Stato ha chiesto che il progetto fosse inviato al Consiglio superiore dei Lavori pubblici per la valutazione del piano finanziario. Bene, quel che è venuto fuori dall'esame del progetto è che si

## Follia per la Rg-Ct 18 euro di pedaggio per 68 chilometri



**IL PROGETTO**  
della superstrada sarebbe inaccettabile sotto il profilo tecnico, ma non reggerebbe sotto il piano strettamente finanziario.

tratta di un piano tecnicamente ben strutturato, ma che non reggerebbe sotto il profilo della sostenibilità finanziaria. Problema che va a saldarsi a quelli che sarebbero i costi di percorrenza della nuova strada, secondo un piano economico che alla Regione non era stata sottoposto precedentemente».

Il piano che ha fatto sobbalzare l'assessore Falcone, quando, facendo due conti con quel documento davanti, ha scoperto che per percorrere i 68 chilometri della nuova superstrada, si dovrebbero sborsare 17 euro, quasi 18.

«Francamente una follia - dice l'assessore - inaccettabile da noi e improponibile ai siciliani. Stiamo parlando di una superstrada, quindi in

codice di una B1, e non di un'autostrada e il costo del pedaggio fissato sarebbe di 0,22 centesimi a chilometro. In più ci sarebbe anche un aumento nei primi tre anni del 5,90 annuo. Noi vogliamo che la Ragusa-Catania si faccia, conosciamo benissimo l'importanza strategica per il Sud Est dell'isola, per il turismo, per il commercio, ma anche per la sicurezza di chi viaggia. Ma come potremmo accettare condizioni del genere, costringendo, per esempio, un professore che si sposta ogni giorno da Francofonte a Catania o viceversa, a spendere almeno 20 euro tra andata e ritorno? Bisogna trovare una formula differente, così non può funzionare».

Entro la fine di aprile sulla questione del progetto si esprimerà il parla-



0,22

**IL COSTO-EURO PREVISTO**  
per ogni chilometro  
percorso della nuova  
superstrada che dovrebbe  
collegare Ragusa a Catania

mentino del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con i cui vertici l'assessore, e il presidente della Regione, Musumeci, hanno chiesto di incontrarsi ancora per una ulteriore verifica. Nel frattempo, appunto, la Regione studia percorsi alternativi. Come si può uscire da questa situazione?

«La Regione - ricorda Marco Falcone - entra in questo progetto con 367 milioni, che si aggiungono ai 217 di fondi strutturali, 150 di risorse comunitarie, 448 del concessionario che si è aggiudicato il project financing. Che cosa si può fare? Abbiamo parlato con il concessionario, spiegando che quel pedaggio è insostenibile. L'alternativa che ci viene proposta sarebbe quella di creare, secondo l'impresa, un canale unico che parta dalla Messina-Catania, passi dalla tangenziale di Catania, dove il concessionario vorrebbe realizzare la terza corsia, per poi divaricare i percorsi uno verso Ragusa, l'altro verso Siracusa. Sarebbe tutto a pagamento, un balzello enorme per gli automobilisti e non pensiamo francamente possa essere questa l'idea giusta. Noi siamo pronti a moltiplicare il nostro impegno economico, magari d'intesa con l'Anas.

Potremmo rilevare il progetto dal concessionario e fare noi la superstrada, evitando di dover ricorrere, per coprire le spese, a pedaggi esagerati. Il massimo che si possa chiedere per una strada così è una tariffa di 0,9 centesimi a chilometro. Vedremo se l'impresa, la Sacr, società autostradale che, però, qui non dovrebbe fare esattamente un'autostrada, è disposta a trattare e rifaremo presto il punto con il ministro delle Finanze, con quello dei Trasporti, con l'Anas e con i sindaci del territorio. Nuova superstrada sì, ma non un altro salasso per i siciliani. Non per mano nostra».



**LA PROPOSTA DI FALCONE.**  
«La Regione è pronta ad aumentare il suo impegno economico per realizzare, magari con l'Anas, il progetto con pedaggi sostenibili»

**PROGETTO**

Nell'ultimo progetto elaborato per la Ragusa-Catania, ci sono previsti 8 lotti funzionali con il piano di cantierizzazione ed il cronoprogramma di dettaglio di cantiere. Il progetto definitivo apporta alcune ottimizzazioni legate alle prescrizioni CIPE con undici viadotti, una galleria naturale, un manufatto di attraversamento ferroviario (lotto 8) sulla linea SR-CT. La conseguenza di tali ottimizzazioni ha portato un assetto che prevede: 10 svincoli oltre l'interconnessione di testa con l'autostrada Sr-CT, il numero dei viadotti è passato da 19 a 11; eliminati alcuni tratti in galleria, che presentavano complessità realizzative e difficoltà di inserimento ambientale.

## Il nodo infrastrutture

Foto: E. Sato



# «Siracusa-Gela, per l'Ue tempo scaduto»

La denuncia del M5S  
«L'opera non entrerà nel Po-Fesr 2014-20»  
Replica della Regione  
«Stiamo negoziando»

ANDREA LODATO

**STORIA**  
Il primo progetto fu redatto verso la fine degli anni sessanta prevedendo un collegamento autostradale tra Siracusa e Gela. Nel 1983 fu aperto un primo segmento (Siracusa-Cassibile) lungo 9,5 km. Verso la fine del 2002 iniziarono i lavori per il secondo tronco di 30 km circa (Cassibile-Rosolini) che durarono 6 anni. Il tratto Cassibile-Noto (14 km circa), è stato aperto il 14 marzo 2008. Il tratto da Noto a Rosolini (16 km circa), è stato aperto il 24 ottobre 2008.

CATANIA. Ai lettori dovremmo chiedere la straordinaria abilità di leggere contestualmente due articoli nello stesso momento, come se percorressero due binari che scorrono paralleli, che vanno verso la stessa destinazione, ma che non si incontrano mai. Non si può fare, chiaro. E, allora, diciamo che quel che state per leggere in questa pagina fa, drammaticamente, il paio con quel che leggerete a pagina 3, se avrete tempo, voglia, pazienza e fegato per approfondire la conoscenza del dramma che sa di beffa legato al destino della viabilità della Sicilia.

Intanto partiamo da qui, dalla Catania-Siracusa-Gela, da lavori che sono andati avanti sempre più a rilente nei tre lotti del Ragusano, da soldi esauriti e imprese che avevano avuto i subappalti non più pagate, proteste degli operai, scandali, società in concordato preventivo. Un pandemonio, soprattutto con gravissimi ritardi nella tempistica legata ai finanziamenti europei per sostenere l'opera.

Ieri sono stati i deputati regionali del M5S a far scattare l'allarme, tuonando: «La Catania-Siracusa-Gela? Non si farà mai?». Perché? Spiegano Luigi Sunseri e Giovanni Di Caro: «Non si farà mai, almeno non con i fondi europei. La commissione europea, rispondendo ad una nostra precisa domanda, è stata categorica. Di farla rientrare nel Po-Fesr 2014-20, come

aveva proposto la Regione, non se ne parla nemmeno».

In sostanza la risposta che nei giorni scorsi Bruxelles ha dato ai deputati regionali in missione in terra belga è per i grillini una sorta di pietra tombale sull'autostrada del Sud-Est della Sicilia. «In solfoni - afferma Luigi Sunseri - ci è stato risposto che non c'è la benché minima possibilità di far rientrare il finanziamento dell'opera nel PO Fesr 2014-20, come aveva proposto la Regione (seppur subordi-

**Impossibile comunque completare i lavori entro il 31 marzo del 2019**

mandolo ad un approfondimento esplorativo del dipartimento infrastrutture), visto che le somme del precedente piano rischiano molto concretamente di andare perdute, se l'opera non sarà terminata entro il termine massimo del 31 marzo 2019. Il Cas stesso, relazionando sull'opera, ha messo in evidenza le enormi difficoltà nel portare avanti i lavori, sostenendo che il completamento del tratto Ispica-Modica è previsto per gennaio febbraio 2020».

«Il rischio di decertificazione, con conseguente perdita dei finanziamenti - aggiunge Sunseri - è pertanto altissimo, con ovvi, gravissimi contraccolpi per il bilancio regionale, mentre il sogno di completare l'opera diventa sempre più un miraggio, a meno che non si trovino linee di finanziamento statale».

Che si stesse perdendo tempo prezioso, con il rischio di far saltare i finanziamenti europei, era stato, del resto, detto più volte, carte e calendari

alla mano. Alla Regione non nascondono la preoccupazione per quel che sta accadendo, ma l'assessore ai Trasporti, Marco Falcone, spiega che non è compromesso il progetto.

«La parte di fondi comunitari per cui si è attinto per questo progetto, cioè 48 milioni, aveva il vincolo di spesa legato alla programmazione 2007-2013, già prorogato al 31 marzo 2019, data in cui si dovrebbero non solo completare i lavori, ma anche immettere l'opera in servizio. Chiaro che per tutta una serie di motivi non sarà possibile rispettare quella data, considerando i lavori bloccati a lungo, i soldi finiti, i problemi che hanno avuto le imprese concessionarie, comprese le bufere giudiziarie recenti. Ma, naturalmente, siamo già intervenuti su Bruxelles, avviando una nostra negoziazione e documentando tutti questi ritardi che non sono dipesi dalla nostra volontà. Le vie d'uscita che abbiamo indicato sono due: una è lo stralcio funzionale dei 48 milioni inserendoli nel progetto per la realizzazione di una strada che congiunge Rosolini a Ispica e che ci consentirebbe, appunto con lo stralcio, una rendicontazione e la certificazione. L'altra ipotesi è, appunto, lo spostamento del finanziamento nel capitolo delle risorse 2014-2020. Bruxelles deciderà entro fine anno, noi stiamo trattando. E continuiamo di far valere le nostre ragioni ottenendo il placet a uno dei due piani».

## I lavori e le proteste



### CANTIERI APRI E CHIUDI

Tanti problemi, numerose interruzioni e imprese che non sono state pagate nei cantieri dei lotti tra Rosolini e Modica dell'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela.



### LAVORI STRAORDINARI

In questi anni, nonostante mille intoppi, sull'autostrada sono stati realizzati interventi importanti, come la realizzazione della galleria in contrada Mandriavieccchia.



### SUL PIEDE DI GUERRA

Sia sul fronte siracusano e ragusano, che su quello gelese, tante le proteste dei sindacati e dei lavoratori. Nella foto quella di contrada Spinasanta.

## L'EX DEPUTATO REGIONALE: «SERVE UNA TASK FORCE»

# Ma Vinciullo non disperare e rilancia «L'opera può essere completata»

SIRACUSA. La citazione è latina, momento mori, ma il piglio è trisitano.

«Si ok, lo sappiamo che dobbiamo morire, ma ancora non siamo morti e non è detto che il funerale sia imminente». Secondo l'ex deputato regionale Enzo Vinciullo, l'uomo dall'emendamento da 45 milioni che diede slancio al finanziamento della Siracusa-Gela, la denuncia del Movimento 5 Stelle è apprezzabile, ma il panico che ha scatenato è eccessivo. Di più, fuorviante.

«La parola fine sarà eventualmente messa il 31 marzo del

prossimo anno - ha detto Vinciullo - e comunque stiamo parlando di 48,5 milioni di finanziamento che seppur importante rappresenta il 18% dei soldi necessari per il completamento dell'autostrada». Ma secondo Vinciullo non è il momento di strapparsi i capelli. «Al contrario - dice l'ex presidente della commissione Bilancio all'Ars - è il momento di mettersi in movimento per evitare che davvero si corra il rischio di bloccare una infrastruttura fondamentale per il Sud-Est siciliano».

E come? «Semplicissimo - dice - occorre mettersi al lavoro. Occor-

re dedicarsi, ognuno per propria competenza, a questa questione. Troppo tempo si è perso. Le faccio, un esempio: se domani nel cantiere c'è un problema con un palo dell'Enel o con un tombino della Telecom e queste aziende non intervengono dopo la segnalazione si va avanti. Si procede. Non ci si deve fermare più perché c'è un anno di tempo per arrivare all'obiettivo e non siamo così indietro. Ci sono gallerie pronte, viadotti. Il mio suggerimento è quello di mettere in piedi una task force che preveda la presenza di genio civile e sovrintendenza delle due

province, Anas e Cas. Un team che si dedica ogni giorno al tratto della Rosolini-Modica e che ogni giorno relazioni sull'avanzamento dei lavori. Perché il progetto deve andare avanti. Con o senza quei 45 milioni di euro. Perché altri altri 241 tra fondi regionali e nazionali sono disponibili e garantiti».

Ma Vinciullo non s'arrende. «Con un po' di scrupolo - dice ancora - l'ex deputato regionale - si può rialzare anche il finanziamento europeo. Bene hanno fatto i rappresentanti del Movimento 5 Stelle a sollevare la questione ma al di là del ruolo di maggioranza o opposizione c'è l'obbligo di affrontarli i problemi e non solo denunciarli».

MASSIMO LEOTTA

## Entra a far parte della Rete Agenti di UniCredit

TI AIUTEREMO A COSTRUIRE IL TUO SUCCESSO!

- UniCredit S.p.A. è alla ricerca di Agenti in Attività Finanziaria da inserire nella propria rete commerciale MyAgents diffusa su tutto il territorio nazionale.
- Selezioniamo professionisti con esperienza pregressa nel ruolo iscritti nell'apposito elenco tenuto dall'OAM (Organismo Agenti e Mediatori).
- La banca offre un contratto di agenzia in monomandato in esclusiva e la possibilità di promuovere e collocare prodotti sia a clienti della banca che a clientela prospect.
- Se sei in possesso dei requisiti richiesti e fortemente motivato al ruolo, invia la tua candidatura accedendo al sito [www.unicredit.eu](http://www.unicredit.eu) sezione "lavora con noi".

myAgents

UniCredit

## **PROGETTO INHABIT RAGUSA**

# Come riusare e riabitare i due centri storici cittadini

Riusare e riabitare i due centri storici in parte abbandonati di Ragusa attraverso progetti abitativi pilota, prendendo in considerazione un nuovo format di housing cooperativo e collaborativo tra il Comune e forze sociali presenti nel territorio per restituire così a nuova vita edifici pubblici dismessi. E' questo il motivo per il quale la Giunta municipale ha approvato la proposta progettuale "INhabit Ragusa – Housing cooperative process for mediterranean heritage cities" che parteciperà al bando a valere sul programma europeo "Urban Innovative Action". Il progetto con il Comune di Ragusa ente capofila, coinvolge anche l'Università Cattolica del Sacro Cuore, e le Università di Catania e di Palermo.

## RINNOVATI GLI ORGANISMI DIRETTIVI



### Pippo Avveduto presidente del Cad della Banca agricola

Il Cad, Comitato azionisti dipendenti della Banca Agricola Popolare di Ragusa, ha riunito l'assemblea dei soci per rinnovare i propri organismi direttivi che resteranno in carica per il triennio 2018/2020.

Il presidente è Pippo Avveduto, con lui nel consiglio direttivo, oltre ai soci fondatori Guglielmo Ciavarella, Vituccia Chiaramida, Simona Gulino e Bruno Occhipinti, andranno Carmelo Agnello, Giovanni Frasca, Angelo Maria e Saro Schininà. Il collegio sindacale sarà formato da Giovanni Giudice, Pippo Licitra e Antonio Nicosia e quello dei probiviri da Mariagiovanna Bentivoglio, Emanuele Diquattro e Rosario Ditefano.

Il Cad è nato lo scorso anno dalla volontà dei dipendenti della banca di coadiuvare lo sviluppo e la redditività della maggiore banca siciliana, proseguendo nella tradizionale collaborazione tra la stessa ed il proprio personale, contribuendo a rafforzare il clima aziendale e alimentando ancor di più l'orgoglio di appartenenza. Come asserito dal presidente del comitato, durante l'assemblea della Banca Agricola Popolare dello scorso anno, "la Banca conta circa 850 dipendenti sostenendo quindi altrettante famiglie che, con il loro reddito, tra l'altro, costituiscono una ricchezza che viene redistribuita nelle comunità in cui vivono".

R. R.

## 34. | ragusa provincia

## Pozzallo

# «La conduzione dell'intero porto? E' necessaria la cabina di regia»

GIANFRANCO DI MARTINO

Pozzallo. Una infrastruttura tra le più importanti della Sicilia collocata in una posizione strategica nel mediterraneo, fondamentale per i collegamenti con il nord Africa, oltre che con l'isola di Malta. Il porto di Pozzallo è da sempre individuato come un'infrastruttura capace di assicurare sviluppo economico del territorio ibleo. Ma manca una cabina di regia per la sua conduzione. «A seguito dell'accorpamento delle Autorità portuali preposte al governo dei porti di interesse nazionale - afferma Enzo Cavallo, presidente dell'Associazione Confronto - si impone, per il porto di Pozzallo di interesse regionale, la nomina di una figura professionale che, nelle more della istituzione di un regolare organismo di gestione, possa svolgere un'attività di controllo e



Il futuro del porto di Pozzallo resta sempre appeso al palo

di coordinamento programmatico, manutentivo ed operativo, per incentivare la crescita e lo sviluppo turistico e commerciale del territorio della provincia iblea e di tutto il Sud

Est». Una delegazione dell'associazione è stata ricevuta dal commissario straordinario della ex Provincia Regionale di Ragusa, Salvatore Piazza, ponendo l'attenzione sulle problematiche relative alla importante realtà infrastrutturale.

Cavallo, nel prendere atto dello stato avanzato dei lavori di realizzazione della stazione passeggeri portuale, ha sollevato il problema della gestione del porto di cui è titolare la Regione Siciliana. Il commissario Piazza, nel confermare l'impegno dell'Ente a completare la stazione passeggeri entro i termini ufficialmente annunciati, ha accolto con interesse la proposta dell'associazione Confronto, riservandosi di approfondire la questione ed impegnandosi a rappresentare al presidente della Regione, Nello Musumeci, la necessità di istituire al più presto un'Autorità

di gestione del porto di Pozzallo.

«Consideriamo indispensabile, perché molto utile per la struttura - ha sottolineato Cavallo - la costituzione, col coinvolgimento delle istituzioni e delle rappresentanze imprenditoriali di tutto il sud-est siciliano, di una società cui affidare la gestione del porto di Pozzallo. Consapevoli come siamo che per fare questo ci vogliono tempi sicuramente non brevi, chiediamo con convinzione l'affidamento, da parte della Regione, di tale gestione ad una personalità competente che possa occuparsene con alto senso di responsabilità per mettere ordine, per individuare e seguire gli interventi necessari, per meglio organizzare l'utilizzo degli spazi, per garantire la massima razionalità gestionale. Il tutto per un efficace rilancio del porto al servizio del territorio e degli imprenditori».

**TRASPORTI.** La società che gestisce lo scalo di Catania Fontanarossa possiede il 60% delle quote di Intersac messa in liquidazione. Altri investitori stanno alla finestra

## Comiso, il futuro dell'aeroporto legato al management di Sac

COMISO

Il futuro dell'aeroporto di Comiso appeso ad un filo. L'avvio della liquidazione di Intersac, la società che gestisce il 65 per cento del pacchetto azionario di Soaco apre nuovi scenari per lo scalo del «Pio La Torre». L'assemblea dei soci, convocata per il 4 aprile, dovrà avviare il piano di ristrutturazione finanziaria. Il piano, approvato a luglio e modificato a fine 2017, prevede un investimento complessivo di 7,2 milioni di euro: una ricapitalizzazione o co-

munque un investimento economico che chiama in causa Intersac. La società catanese, però, per ora, ha alzato bandiera bianca: almeno parzialmente. La les non vuole altri esborsi: a fine 2017 ha detto «no» al piano industriale ed agli investimenti che esso prevedeva. I vertici di Sac (che detiene il 60 per cento di Intersac), invece, hanno approvato il piano industriale. La conseguenza è stata inevitabile: il presidente di Intersac, Peppino Giannone, a dicembre, ha porta-

to i libri contabili in tribunale ed avviato la procedura di liquidazione. Intersac non ha debiti (o li ha in misura minima): la società esiste solo per la gestione della quota privata di Intersac. Chi dovesse acquistarla dovrà, a sua volta, investire per rilanciare l'aeroporto di Comiso.

I tre liquidatori sono l'avvocato Salvatore Nicolosi ed i commercialisti Giuseppe Daniele e Alberto Leone. La loro nomina è stata travagliata: a dicembre il tribunale aveva nominato un liqui-

datore, che però declinò l'incarico. Si decise di nominare tre persone: ma tra questi uno era incompatibile, un altro ha rifiutato, solo uno ha accettato. La nomina dei tre professionisti è stata conclusa solo da qualche giorno. I tre hanno già incontrato i precedenti vertici di Intersac ed un altro incontro dovrebbe svolgersi il 9 aprile. Sul tappeto, il futuro dell'aeroporto di Comiso: un investimento che potrebbe interessare la stessa Sac (che in Intersac ha il 60 per cento delle quote)

che, a questo punto, diventerebbe il socio unico del comune di Comiso, ma che potrebbe riguardare anche altri investitori. I tre commissari liquidatori dovranno definire il valore di mercato di Intersac, che possiede il 65 per cento di Soaco e valutare le possibilità effettive di porla in vendita. «La Soaco» - spiega il presidente Silvio Meli - attende l'immissione di liquidità per continuare l'attività dello scalo, rinnovare i contratti e consolidare le rotte esistenti, in attesa di poter program-

mare il resto. Attendiamo anche il bando per l'incremento delle rotte con i fondi della Regione, quelli della provincia (ex Insi-cem) e della Camera di Commercio. Ma quei fondi sono cosa diversa dalla liquidità necessaria per la gestione ordinaria fino al 2020, prevista dal piano industriale». Il sindaco, Filippo Spataro, aggiunge: «È un momento importante. Attendiamo l'assemblea dei soci per capire quali scelte potranno essere fatte».

FRANCESCA CABIBBO