



La rivoluzione. Se i quattrini verranno spesi, si potrebbe in pochi anni cambiare e migliorare l'intero sistema della viabilità in tutta l'Isola

I tagli. Il segretario della Cisl siciliana, Bernava, denuncia il disimpegno crescente delle Ferrovie, che, spiega, non vorrebbero nemmeno il Ponte

Nei Fas fondi a pioggia per il sistema-trasporti

Il 28,7% dei fondi 2007-2013 destinato a nuove strade

RICHIESTA DI MISITI

«Rimodulare il progetto del Ponte»

CATANZARO. È stata approvata nell'ultima seduta del Cipe una delibera che prevede lo sblocco di 8,7 miliardi di euro per opere pubbliche. 1,3 miliardi di euro di questi fondi è finalizzato all'avvio della fase progettuale e attuativa del progetto Ponte sullo Stretto. È quanto afferma, in una nota, il deputato Aurelio Misiti. «La decisione ci consente anche di esporre alcune importanti osservazioni al fine di conseguire con successo il grande risultato. Il progetto di massima del 1992, a suo tempo presentato al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, è sostanzialmente lo stesso e costituisce la base del previsto progetto esecutivo, senza aver recepito le numerosissime prescrizioni dell'alto consesso tecnico-amministrativo dello Stato». «In tale nuova situazione, nonostante l'avvenuta consegna dei lavori al Contraente generale, lo Stato si dovrà fare carico di un impegno complessivo di tutte le forze culturali, economiche e sociali, senza che quali nessun paese è in grado di realizzare un'opera così qualitativamente impegnativa». Per il parlamentare «occorre coinvolgere le tre Università siciliane e l'Università Sapienza di Roma in un consorzio a sostegno di un grande laboratorio sulla scienza e sulle tecnologie dei materiali; mentre le tre Università calabresi in consorzio con il Politecnico di Milano potrebbero supportare una grande galleria del vento per completare la progettazione delle funi, della piattaforma e delle torri di sostegno che in parte potrebbero trovare collocazione sotto il livello del mare. Ciò potrebbe consentire una maggiore sicurezza di esercizio».

ANDREA LODATO

CATANIA. La quota percentuale dell'intera dotazione dei Fas che sono toccati alla Sicilia destinati ad interventi sulle infrastrutture stradali ed autostradali arriva al 28,7%, con i 1.235.939 milioni che il governo regionale ha già deciso di investire in nove opere strategicamente rivelanti. Ma l'intero sistema infrastrutturale dell'Isola dovrebbe essere praticamente rivoluzionato anche utilizzando gli abbondanti fondi che sono il ricco residuo di Agenda 2000 o di altre risorse attualmente ancora disponibili.

Per quanto riguarda i fondi Fas 2007-2013 siamo nell'ambito del Par dedicato a Reti di trasporto e viabilità e la linea di azione è la 2. Al primo punto c'è il finanziamento di 180 milioni e 530 mila euro per completare il finanziamento della **Ragusa-Catania** e il **raccordo di Comiso**, cioè la variante alla statale 115 nel tratto compreso tra lo svincolo di Vittoria ovest e Comiso sud.

Oltre 65 milioni (65.179), invece, sono quelli che sono stati previsti per interventi sulla **Siracusa-Gela** dal lotto 6 al lotto 8 "Scioli". Settanta milioni, invece, dovrebbero servire per la riqualificazione funzionale ed interventi straordinari sulle autostrade **Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela**.

Trecento i milioni destinati, invece, ai collegamenti con le **Isole minori**, rientranti nel piano della mobilità, mentre 66 milioni serviranno per l'itinerario **Nord-Sud**, variante di Nicosia lotto "B5". Ci sono nei Fas altri tre finanziamenti per questa strada importante che dovrebbe consentire di collegare la parte settentrionale della Sicilia con quella meridionale, attraversandola nella sua zona centrale da sempre in gravissimo ritardo per quanto riguarda la rete dei trasporti. 21 milioni e 500 mila euro sono previsti per il completamento dei lavori di ammodernamento e sistemazione del tratto compreso tra i Km 38+700 e 42+600 in corrispondenza dello svincolo con la SS 120 e lo svincolo di Nicosia Nord. Per il lotto "C3" della Nord-Sud disponibili altri 78 milioni, ma il finanziamento più cospicuo è quello che interesserà il lotto "C1" dal Km 51+200 della SS 117 al Km 4+000 del tracciato in variante, incluso il collegamento di Leonforte. Infine 54 sono i milioni di questa dotazione di Fas destinati all'adeguamento del lotto dal Km 26+000 al Km 30+000 della statale 284 della **Occidentale etnea**.

Ma, come detto, a queste somme bisogna aggiungere, in alcuni casi per gli stessi lavori, in altri casi per opere diverse, le somme che ancora sono spendibili e che appartengono ad altre dotazioni, per esempio ai fondi 2000-2006. Per la nuova autostrada **Ragusa-Catania** e per la bretella di Comiso, fondamentale perché servirà a rendere più veloci gli spostamenti dal nuovo aeroporto comisano, ci sono conservati 73 milioni. Per la **Agrigento-Caltanissetta**, una delle strade su cui si sta già lavorando su alcuni lotti, per il secondo stralcio da Canicattì all'autostrada A19, ci sono ancora 209 milioni e 495 mila euro. Trecento, invece, i milioni per intervenire su un'altra opera che aspetta d'essere realizzata da tempo, cioè la **Palermo-Agrigento**, soldi disponibili in questo caso per il tratto da Lercara ad Agrigento.

Per i vari lotti della Nord-Sud, inve-

ce, ci sono 2 milioni per la variante Nicosia "B5", 215 milioni per il lotto "C2", 54 milioni per il "C3". Per il completamento della **Licodia Eubea-Libertina**, il secondo stralcio, ci sono tra i fondi che avanzano 247 milioni, mentre, spostandoci anche ad altre forme di mobilità, nel piano degli investimenti della Regione siciliana alla voce dei residui da utilizzare, figurano 288 milioni e 760 mila euro per la **Circumetnea di Catania**, i tre lotti del tratto Nesima-Misterbianco. Quindi ce ne sono 300 di milioni per la **metropolitana leggera di Palermo**, 250 per la **circonvallazione di Palermo**, 250 per la **tangenziale di Catania** e 50 per la ferrovia, per il **collegamento veloce Palermo-Catania**. Anche se qui si tratta di una somma minima che sarebbe dovuta servire per la fase di progettazione di un'opera ritenuta un po' da tutti ciclopica e di difficilissima attuazione, mentre si è lavorato per la ricerca di quei fondi da utilizzare per la semplice velocizzazione della Catania-Palermo, grazie alla pendolarizzazione del tratto, con interventi sulla tratta ferroviaria già esistente e sull'inserimento di treni più comodi e veloci.

Rispetto a questa pioggia di quattrini che esistono, anche se i Fas 2007-2013 saranno effettivamente disponi-

I progetti. Previsti interventi decisivi per la Rg-Ct, la Ag-CI e la Pa-Ag. Risorse anche per la Nord-Sud

bili soltanto dal 2011, è stato anche realizzato dalla Regione un piano di spesa anno per anno, uno scadenario preciso che, per esempio, nel 2009 prevedeva l'investimento di 13 milioni per la Siracusa-Gela (stessa cifra negli anni seguenti sino al 2013), sette milioni per gli interventi sulle autostrade che sono in uno stato pietoso di manutenzione e di sicurezza (il doppio dall'anno successivo e di nuovo sette nel 2014), venti milioni per la Ragusa-Catania.

Ma bisogna considerare, accanto a questa pioggia di fondi da potere utilizzare, che per rendere operativi tutti questi progetti è indispensabile riuscire anche ad accelerare alcune procedure. In questo senso la vicenda della Ragusa-Catania è davvero emblematica: nell'aprile del 2005, poco prima della fine della legislatura e del cambio del governo, il Cipe approvò il primo finanziamento e da quel momento fu avviata tutta la procedura che prevedeva anche la realizzazione del progetto, la tecnica scelta per la realizzazione (e si optò giustamente sul project financing).

Ma nonostante da allora ad oggi siano passati altri due governi e quasi cinque anni, nonostante siano stati trovati i soldi pubblici e quelli privati, ancora si è in attesa anche di pareri fondamentali per sbloccare la situazione e poter arrivare alla gara che dovrà bandire l'Anas.

Insomma ci sono impantanamenti in alcuni ministeri che dovrebbero esprimere pareri sul progetto presentato, per arrivare poi al progetto esecutivo. Con i soldi già in cassa e mezza Sicilia che attende. Questa come tutte le altre opere per i soldi ci sono. Ora ci vuole la volontà.

Tremonti, ha ricevuto ieri la via libera del Cipe, dal quale dovrà ripassare a dicembre per l'ok operativo. Il passaggio al Cipe sarebbe stato richiesto dallo stesso Tremonti: anche in passato il ministro ha voluto vederci chiaro in ordine a regimi tariffarie che pesano sulle tasche dei cittadini, come autostrade e ferrovie. L'aumento delle tariffe aeroportuali, fino ad un massimo di 3 euro per passeggero, è concesso, spiega Palazzo Chigi, «alle sole società aeroportuali che effettuano investimenti autofinanziati ed autorizzati dall'Enac», sottolineando in una nota «l'importanza dell'approvazione della modifica alla direttiva in materia di tariffe aeroportuali, varata oggi dal Cipe». Un aumento «finalizzato all'avvio di investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento degli scali». Se, entro 18 mesi però le società aeroportuali non sottoscrivono contratti di programma per i nuovi investimenti, «l'aumento tariffario decade» puntualizza la nota di Palazzo Chigi. Soddissfatta l'associazione degli aeroporti presieduta da Fabrizio Palenzona, in quanto la rimodulazione tariffaria, «direttamente

collegata agli investimenti rende possibile l'attivazione di risorse di cui il prolungato congelamento tariffario e quindi il gap negativo rispetto alla concorrenza europea aveva privato per oltre dieci anni gli scali del Paese». Gli aumenti sui diritti di imbarco, scaglionati su tre categorie di scali, valgono un euro in più a passeggero negli aeroporti fino a 5 milioni di utenti, due euro fino a 10 milioni, tre euro negli aeroporti oltre i 10 milioni di passeggeri, come Malpensa e Fiumicino che, dall'adeguamento dovrebbe incassare 105 milioni. Annunciando ricorsi al Tar le associazioni dei consumatori parlano di «rincarì vergognosi che addossano sui consumatori l'ennesima stangata, pari a 50-60 euro in media annui, peraltro in una fase caratterizzata dalla peggiore crisi che le compagnie aeree abbiano mai conosciuto». Concordano le associazioni dei vettori Assaereo e Ibar. «A fronte di una calo della domanda - dice Assaereo - tutta l'industria aerea dovrebbe adeguarsi per migliorare i servizi. Invece gli scali risolvono il problema aumentando i costi».

L'INTERVISTA

Convegno sindacale a Catania sul futuro del trasporto regionale su ferro

«Le ferrovie agiscono contro il Ponte»

Bernava, segretario Cisl siciliana, accusa: «Stanno tagliando treni e traghettiamenti»

TONY ZERMO

CATANIA. L'accusa è pesante: «Le Ferrovie dello Stato sono contrarie al Ponte sullo Stretto». La lancia il segretario generale della Cisl Sicilia, Maurizio Bernava che incontriamo al convegno del sindacato allo Sheraton dal titolo «Quale futuro per le ferrovie siciliane». Dice Bernava: «C'è il problema tragico della continuità territoriale dello Stretto di Messina, nel senso che le ferrovie stanno smantellando tutta la loro capacità di traghettamento e di manovra sullo Stretto».

Forse pensano che tanto prima o poi si farà il Ponte...

«No, lo fanno perché le ferrovie il ponte non lo vogliono. Quello che stanno facendo le ferrovie è esattamente il contrario di quel che dovrebbero fare in previsione del Ponte. Il Ponte è un'opera ferroviaria. Se una grande azienda di Stato non investe sul traghettamento vuol dire che vuole perdere il mercato dell'attraversamento. C'è una grande bugia: o Moretti sul Ponte dice cose false, o le dice il governo. Noi vogliamo che si mantenga la continuità territoriale sullo Stretto, il che vuol dire treni a lunga e media percorrenza, investimenti strutturali. Lombardo lo sa e deve imporre un piano decennale di investimenti per l'ammodernamento del sistema per il Nord e dal Nord».

A che punto è la vecchia intesa secondo cui le ferrovie pagherebbero 100 milioni l'anno per 30 anni per avere il

diritto all'attraversamento dei treni sul Ponte?

«Bisogna vedere cosa è previsto nei nuovi accordi, ma questo conferma che il Ponte è essenzialmente ferroviario e quindi è giusto che le ferrovie, il governo nazionale e quello regionale, sin da ora, nella prospettiva del Ponte, facciano un accordo di programma che modernizzi nei prossimi dieci anni il sistema ferroviario in modo da portare in Sicilia i treni ad alta velocità e ad alta capacità».

Sono ancora in corso le trattative tra la Regione e lo Stato per cedere alla Sicilia la gestione delle ferrovie regionali.

«Bisogna fare una forte pressione intanto per evitare che il contratto di servizio sia una scatola vuota. Non basta che ci sia solo il trasferimento del trasporto alla Regione, ma le ferrovie si debbono impegnare per gli investimenti in infrastrutture, sul rinnovamento del materiale rotabile e dei convogli, in modo da dare un assetto di modernità alle ferrovie siciliane, così come hanno fatto altre Regioni. Non possono scaricare a

noi questi costi». Dello stato attuale del trasporto ferroviario ha tenuto una relazione anche Domenico Perrone, responsabile del «dipartimento mobilità» della Fit-Cisl Sicilia, il quale ha sottolineato come «il treno sia il mezzo che consuma meno energia, che trasporta più persone e più merci e che toglie dalle strade migliaia di automezzi. Il futuro della Sicilia non può prescindere da un moderno sistema ferroviario». Quanto al contratto di programma ancora in discussione «la regionalizzazione del trasporto è un prezzo troppo alto da pagare per i siciliani che si ritroverebbero un sistema di trasporto su ferro isolato dal resto del Paese. Trasferire il trasporto ferroviario a regioni come l'Emilia Romagna o il Veneto, che sono collegate con il resto del Paese, è possibile, ma per un'isola come la Sicilia la storia è ben diversa. Ed è giusto che l'assessore Nino Strano è disposto a firmare il contratto solo a patto che Trenitalia mantenga gli investimenti annuali di 120 milioni di euro in Sicilia, somma che la

Regione si è detta disposta a incrementare di altri 10 milioni per il rilancio del settore».

Insomma, l'impressione è che le ferrovie stanno continuando a tagliare i treni da e per la Sicilia e nel frattempo tentino di liberarsi della gravosa gestione del trasporto in Sicilia e del traghettamento sullo Stretto al minor costo possibile.

Tra le richieste della Cisl c'è anche l'ammodernamento dell'intero parco rotabile, oltre alla velocizzazione delle linee ferroviarie realizzabile in tempi brevi che consentirebbero tra l'altro l'introduzione di materiali rotabili di tipo «pendolino», riducendo i tempi di percorrenza delle principali direttrici, in particolare: Palermo-Catania da 3 ore e 30' a 3 ore; Palermo-Messina da 3 ore e 20' a 2 ore e 50'; Palermo-Agrigento da 2 ore e 10' a 1 ora e 45'.

La Cisl fa anche una proposta per quanto riguarda lo scalo di Catania: «Si può sfruttare l'infrastruttura esistente e provvedere solo alla realizzazione integrale della stazione di Fontanarossa (costo 2 milioni). C'è già uno studio di fattibilità di Rfi con un collegamento che si appoggia alla esistente asta di manovra fiancheggiante la tratta a doppio binario Catania Acquicella-Bicocca. E' possibile prevedere di collegare all'asta di manovra un nuovo binario che corra all'interno in parte dell'aeroporto militare e in parte dell'aeroporto civile consentendo di arrivare direttamente all'interno del nuovo terminal».

«Vogliamo cederci la gestione del trasporto ferroviario in Sicilia, ma così è solo una scatola vuota»

«Con pochi accorgimenti si possono limare i tempi sulle principali direttrici»

LA SICILIA
www.lasicilia.it

Direzione e redazione:
v.le Od. da Pordenone, 50
95126 Catania
tel. 095 330544
fax redazione 095 336466
e-mail segreteria@lasicilia.it
sms 340-4352032
Amministrazione:
fax 095 253435
e-mail amministrazione@lasicilia.it

Roma
Sala Stampa
piazza San Silvestro, 13 - 00187
tel. 06 6784071 - fax 06 6780391
Abbonamenti
Annuale 7 num. € 269,50
6 num. € 221,50
1 num. € 39,00
Semestrale 7 num. € 143,50
6 num. € 119,50
1 num. € 21,00

Conto corrente postale
n. 218958 intestato a:
Amn.ne Quotidiano «LA SICILIA»
viale Od. da Pordenone, 50
95126 CATANIA
e-mail: amministrazione@lasicilia.it
copie arretrate € 2,00
Stampa: E.T.I.S. 2000 S.p.A.
v.le O. da Pordenone, 50 - Catania
Zona Industriale 8.a strada

Pubblicità:
PubbliCompas S.p.A.
Concessionaria esclusiva
Direzione Generale: Milano - Via G.
Washington, 70 - tel. 02 24424611 -
www.publicompas.it
Filiale di Catania: Corso Sicilia, 37/43
tel. 095 7306311 - fax 095 321352
A modulo (mm 50x21):

COMMERCIAL:
b/n € 456,00, colori € 684,00,
festivi o data fissa, posiz. rig. + 20%.
Richiesta pers. specializzato
occasionali € 380,00,
contrattisti € 360,00,
festivi o data rig. + 20%.
Finanziari: € 30,00 a mm,
fest. o data rig. +20%.
Legali, appalti, aste, gare, sent. conc.:
€ 30,00 a mm, fest. o data rig. +20%.

Nozze, Culle, Lauree, ecc.
(min. 20 mm) € 6,20 a mm.
Manchette di testata (mm 50x31,50):
b/n € 920,00, colori € 1.450,00, fest. +20%.
Finestra 1° pagina (mm 104x77):
b/n € 4.260,00, colori € 6.450,00,
fest. +20%.
Pagina Intera: (mm 320x437,50):
b/n € 50.264,00, colori € 76.838,00.
Ultima Pagina (mm 320x437,50):
intera b/n € 57.165,00,
colori € 82.915,00.

Pubblicità politica o elettorale:
per informazioni contattare
telefonicamente gli uffici della
PUBBLICOMPASS di zona oppure telefonare
in sede allo 095/7306311.
Rubriche Teatri, Cinema, Ritrovi
ecc.: € 16,00 il rigo.
Necrologie a parola:
€ 2,10; nome, apposizione al nome,
neretti e titoli € 12,00; adesioni € 2,50;
croce € 20,00; foto € 90,00.

Avvisi economici:
da € 1,60 a € 3,80 per parola secondo rubrica.
Iva 20%. Pagamento anticipato.
Il giornale si riserva il diritto di rifiutare
qualsiasi inserzione. Per le tariffe in edizione
provinciale rivolgersi alla PUBBLICOMPASS.
Reg. Trib. Catania n. 8 [cron. 8750]
del 7 giugno 1948
Associato alla FIEG
Federazione Italiana
Editori Giornali