

La Regione respinge il piano Anas

Le opere strategiche verrebbero finanziate solo con fondi europei (Fas e Por) già destinati dall'Ue alla Sicilia

AUTOSTRADA SIRACUSA-GELA

Entro giugno sarà aperto il tratto Cassibile-Noto

«Entro la fine di giugno 2007 sarà aperta al traffico la tratta Cassibile-Noto della autostrada Siracusa-Gela». È quanto ha assicurato l'architetto Mauro Coletta, Direttore dell'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali dell'Anas, al termine della riunione che si è svolta ieri presso la Prefettura di Siracusa, convocata dal Prefetto Benedetto Basile, che ha visto la partecipazione, oltre che dell'Anas, dei rappresentanti della società concessionaria Consorzio per le Autostrade Siciliane, della Provincia di Siracusa e dei sindaci dei Comuni interessati. «Il tratto, lungo 14 km, sarà fruibile temporaneamente senza pedaggio, in attesa della costruzione dei caselli autostradali», ha aggiunto l'architetto Coletta dell'Anas. L'apertura al traffico del nuovo tratto è stata accelerata attraverso la decisione concordata di apporre sull'arteria una segnaletica e un'illuminazione di tipo provvisorio fino a quando non saranno ultimati i relativi lavori. L'obiettivo è quello di agevolare gli utenti in vista dell'esodo estivo, tenuto conto degli alti flussi turistici che interessano la zona, in ulteriore incremento a causa dell'imminente inaugurazione dei lavori di ristrutturazione del Duomo di Noto. L'Anas ha anche assicurato che il tratto finale dell'autostrada, da Noto a Rosolini, sarà aperto al traffico entro la fine dell'anno.



AUTOSTRADA SIRACUSA-CATANIA

Ostacoli rallentano l'avanzamento dei lavori

«Squarciato a mezzogiorno anche l'ultimo diaframma ancora esistente nelle gallerie dell'autostrada Siracusa-Catania. È la "seconda canna" della galleria Filippella (nella foto a destra), nel suo lato più lungo (1330 metri) a collegare definitivamente Siracusa e Catania. C'è soddisfazione tra i lavoratori e il loro direttore di cantiere, l'ingegner Cimino. Ma al contempo si respira timore per il futuro: la Pizzotti, presente ieri con Sergio Bandieri, esprime fiducia nei nuovi vertici dell'Anas. Ma da oggi in poi, dalle parole del tecnico, si coglie la certezza di un progressivo rallentamento dei lavori: non sono infatti stati risolti i problemi delle discariche abusive sul territorio. Né è stata data risposta al progressivo sprofondamento cui potrebbero incorrere gli impalcati di cemento sulla "Piana", definita da Bandieri "una sorta di fondale marino riempito nel tempo". In pratica un territorio che tenderebbe a cedere sotto il peso dei piloni autostradali. «Ciò non era stato messo in evidenza nel progetto originario e nello studio geotecnico», spiega Bandieri ed occorre una variante. Quel terreno è caratterizzato da strati cedevoli fino a 90 metri di profondità».

ROBERTO RUBINO



LILLO MICELI

PALERMO. Troppo esigue le risorse destinate alla Sicilia per le infrastrutture previste dal piano dell'Anas per il 2007-2011, e il presidente della Regione, Totò Cuffaro, lo respinge al mittente. Non solo, ma queste opere sarebbero realizzate con fondi europei e statali, Por e Fas, che sono già della Sicilia. Peraltro, il piano d'investimento dell'Anas destina al Mezzogiorno appena il 34,6% (8,5% alla Sicilia), a fronte del 65,4% dirottato al Centro-Nord. Come dire, più soldi ai ricchi, meno ai poveri.

Probabilmente, l'aspetto più curioso è quello che prevede l'utilizzo dei fondi europei per il periodo 2007-2013 senza che ancora il Quadro strategico nazionale abbia ottenuto il via libera da Bruxelles che ha, anzi, chiesto al governo nazionale una serie di chiarimenti che dovranno essere forniti entro il 31 maggio. «L'allarme lanciato sul Qsn dalla Commissione europea - ha sottolineato il presidente della Regione - sulla possibile sostituzione delle risorse ordinarie con quelle aggiuntive, trova un'ulteriore conferma nel Piano per le infrastrutture predisposto dall'Anas». Piano che sarà respinto al mittente perché differente dalla proposta inviata a Palazzo d'Orleans, nei primi giorni di maggio, per una condivisione del governo regionale, che prevedeva due capitoli: il primo, gli interventi di competenza dell'Anas inseriti tra le opere strategiche della legge Obiettivo; il secondo, le opere da realizzare con i fondi ordinari accreditati all'Anas dal ministero delle Infrastrutture. Invece, il piano dell'Anas prevede che le opere strategiche vengano finanziate solo con risorse Fas (Fondo aree sottoutilizzate) e con fondi assegnati alla Sicilia dall'Ue per il 2007-2013.

In pratica, opere come la Catania-Ragusa o la Palermo-Agrigento sarebbero realizzate esclusivamente con fondi della Regione.

«Nel programma d'investimento - ha aggiunto Cuffaro - manca qualsiasi indicazione di risorse aggiuntive di competenza statale. In questo modo, viene violato il principio dell'addizionalità previsto dai regolamenti comunitari. In altri termini, il programma delle opere strategiche viene realizzato con i soli fondi (Fas e comunitari) già assegnati alla Regione, riducendo di fatto la dotazione finanziaria complessiva necessaria per

ridurre il gap infrastrutturale che ha fatto rimanere, ancora, la Sicilia nell'ambito dell'Obiettivo Convergenza. Per questo motivo, su questa parte del Piano non possiamo esprimere nessun parere, fin quando non verranno inserite le risorse finanziarie di competenza nazionale». Cuffaro, ha contestato pure la parte

relativa al trasferimento di fondi ordinari dallo Stato all'Anas: «Anche in questo caso siamo stati penalizzati. Alla Sicilia sono stati assegnati 342,29 milioni di euro, pari a circa l'8,56% del totale delle risorse previste. Una divisione che, senza alcuna giustificazione, risulta inferiore alla quota del 12,5% attribuita

alla Sicilia dal piano decennale dell'Anas. Addirittura, nel 2005 era stata raggiunta la quota del 14%. La Regione ha inviato a Roma una controproposta che prevede il mantenimento della quota del 12,5% per un importo complessivo di 511,17 milioni di euro. Di questi, 74,03 milioni dovrebbero essere destinati per

il completamento di opere già in corso, come il raccordo tra la «statale 115» ed il porto di Mazara del Vallo; svincolo dell'area industriale di Agrigento (Agrigento) e lavori di completamento e di manutenzione sulla «statale 626».

Il piano «corretto» dalla Regione prevede, tra le altre, anche opere di adegua-

mento della «statale 284» nei pressi di Bronte; il primo stralcio della tangenziale di Enna; lavori sulla tangenziale di Catania - svincolo S. Gregorio in corrispondenza della barriera dell'A/18; ammodernamento della «statale 120» nel tratto Fiumefreddo-Randazzo. Ma saranno accettati da Roma i suggerimenti?

Ma quel che sembra preoccupare di più Cuffaro, è la volontà del governo nazionale di utilizzare parte dei fondi europei destinati alle quattro regioni dell'Obiettivo Convergenza (Sicilia, Calabria, Puglia e Campania) per destinarli ad alcuni Piani operativi nazionali che dovrebbero coinvolgere tutte le otto regioni del Mezzogiorno.

CATANIA-GELA



Da lunedì più autovelox per prevenire incidenti

Da lunedì sulla strada statale 417 Catania-Gela e sulle altre strade provinciali catanesi verranno incrementati i controlli sulla velocità delle auto. Lo ha reso noto ieri il presidente della Provincia di Catania, Raffaele Lombardo, nel corso riunione del comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza, convocata dal prefetto di Catania, Anna Maria Cancellieri. In particolare, saranno collocate due postazioni autovelox fisse in punti diversi della Catania-Gela, mentre altrettante postazioni mobili verranno posizionate dalla polizia provinciale in strade extraurbane a scorrimento veloce. «È il nostro contributo concreto e fattivo - ha detto Lombardo - per fronteggiare la grave emergenza sulle strade del nostro territorio, in particolare sulla Catania-Gela dove si registra un altissimo numero di incidenti gravi. Se è vero che quella strada necessita al più presto di interventi di messa in sicurezza, che da tempo sollecitiamo all'Anas, è anche vero che l'alta velocità spesso è la causa principale di molti incidenti».

NESSUNA RISORSA DALLO STATO

Nel piano di investimenti dell'Anas manca qualunque indicazione di risorse aggiuntive di competenza statale, violando il principio di addizionalità previsto dai regolamenti dell'Ue

DOPO LA PROPOSTA «A TEMPO» DELL'UNIONE EUROPEA

Appello di Cuffaro a Prodi e Di Pietro «Non rifiutate i soldi per il Ponte»

TONY ZERMO

L'Unione europea fa domande serie, è il governo di Roma che non sa quali risposte dare. Bruxelles si dispone a cofinanziare il 30% dei progetti definiti prioritari nel 2004. Se tutto andrà come previsto, la Commissione stima che il Ten-T (cioè la Top-Ten, la rete di trasporto della Grande Europa) avrà 94 mila chilometri di binari, tra i quali 20 mila ad alta velocità o alta capacità. L'Italia è coinvolta per la Tav Torino-Lione, la Verona-Monaco, la Genova-Rotterdam e il Ponte di Messina. La Commissione Trasporti chiede però, entro 60 giorni, un piano finanziario che testimoni l'impegno pubblico-privato a coprire la parte non finanziata dall'Unione (il 70%), i progetti con la conferma di tutte le approvazioni sul territorio e la determinazione a realizzare le tratte nazionali successive.

Stando così le cose, l'Italia non potrà fare nulla perché non ci sono i progetti e per la Torino-Lione il popolo della Val di Susa, sconfiggendo tutti i partiti, non ne vuol sapere di Tav, costi quel che costi. E dunque il solo progetto pronto è quello del Ponte sullo Stretto. E il cofinanziamento del 70% da parte dei privati era già previsto quando la Impregilo vinse l'appalto per la realizzazione dell'opera. Se dunque il governo Prodi non sarà in grado di dare risposte all'Unione europea finirà che l'Italia perderà 8 miliardi di euro, che andranno da qualche altra parte perché gli altri Paesi non si limitano a cinciarsi, e non aspettano altro che mettere le mani sul «tesoretto» perduto dagli italiani.

Il presidente della Regione Cuffaro ha commentato: «Si riaprono i giochi per le reti transeuropee di trasporto (Ten), considerate dall'Ue prioritarie, tra cui spicca il Ponte sullo Stret-

to, elemento principale per il completamento del corridoio 1 Palermo-Berlino, per cui faccio appello al ministro Di Pietro e al governo nazionale affinché sia presentato il progetto per partecipare alla ripartizione dei contributi europei».

«Il governo Prodi - aggiunge Cuffaro - ha ancora 60 giorni di tempo per partecipare ai bandi emanati dalla Commissione europea presentando i progetti delle opere da realizzare tra cui il Ponte sullo Stretto, ed è l'ultima opportunità per non perdere i fondi destinati alla sua realizzazione. In questa vicenda ha prevalso più l'appartenenza politica e di schieramento che la logica, anche se abbiamo registrato tante voci di esponenti della sinistra a favore del Ponte. A questi politici, a partire dal ministro Di Pietro, ci appelliamo affinché non si butti dalla finestra oltre un miliardo di euro della prima tranche e nello stesso tempo si realizzino opere importanti per non condannare l'Italia e soprattutto la Sicilia ad un ruolo secondario in Europa. Ribadiamo che lo sviluppo della Sicilia e della Calabria passa dal collegamento stabile tra le due coste, così come è sempre stato considerato dall'Ue».

La base giuridica per le Reti Ten-T è contenuta nel Trattato di Maastricht del 1994 in cui si è stabilito l'impegno della Commissione europea a dare sostegno ai grandi progetti prioritari d'interesse comunitario. Il Corridoio 1 Berlino-Palermo è stato inizialmente dichiarato "prioritario" nel Rapporto del Gruppo Christophersen del 1994 e successivamente indicato come tale dal Consiglio europeo di Essen e confermato dal Consiglio europeo di Cardiff del 1998. È stato inoltre dichiarato prioritario nel rapporto del Gruppo Van Miert del 2003. Che sul Ponte la Sicilia abbia mille ragioni da vendere non c'è dubbio, ma non basta l'appello del presidente Cuffaro a un governo nazionale del tutto sordo sull'argomento.