

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 13,40.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti del Consorzio per le autostrade siciliane.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale, l'audizione di rappresentanti del Consorzio per le autostrade siciliane.

Avverto che i rappresentanti del Consorzio hanno consegnato una documentazione, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna *(vedi allegato)*.

Do la parola all'ingegner Felice Siracusa, ringraziandolo per la sua presenza.

FELICE SIRACUSA, *Direttore tecnico di esercizio del Consorzio per le autostrade siciliane*. Ringrazio il presidente e gli onorevoli presenti. In questa audizione intervengo per delega del nostro commissario straordinario, l'ingegner Benedetto Dragotta. Tale audizione mi dà la possibilità di contribuire al dibattito in corso sul

rilancio del settore autostradale italiano, anche sulla base della personale esperienza del commissario straordinario del Consorzio autostradale, da lui maturata ancor prima di assumere la qualifica di vicepresidente dello stesso ente.

Tenuto conto dei quattro ambiti di interesse delle Commissioni, di seguito relazionerò su ciascuno dei punti oggetto dell'indagine.

Il Consorzio per le autostrade siciliane (CAS) per il completamento dei 41 chilometri dell'autostrada Messina-Palermo e per la costruzione dell'autostrada Siracusa-Gela (che con l'autostrada Messina-Catania sono le tratte assentite — con convenzione ANAS — al CAS) ha ottenuto specifici finanziamenti da parte dello Stato, dell'ANAS, del CIPE, della Regione-Fondo europeo sviluppo regionale (FERS/Comunità europea) — Accordo programma quadro (APQ).

Il Consorzio per le autostrade siciliane ha sede a Messina ed è una società consortile tra regione siciliana, province, comuni, camere di commercio interessate al tracciato delle tre autostrade assentite al CAS (Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela).

Il Consorzio è stato istituito a norma dell'articolo 16 della legge 12 agosto 1982, n. 531, accorpando i tre diversi enti autostradali operanti in Sicilia fino a quella data (Consorzio per l'autostrada Messina-Palermo, Consorzio per l'autostrada Messina-Catania e Consorzio per l'autostrada Siracusa-Gela). La suddetta norma ha anche specificato che la regione siciliana avrebbe dovuto avere, nell'ambito della società consortile, una partecipazione maggioritaria — rispetto agli altri *partner* pubblici — ed ha indicato gli scopi del Consorzio unico: completamento dei lavori

di costruzione non ancora realizzati, nonché l'esercizio dell'intera rete assentita in concessione.

Il soggetto unificato, denominato per l'appunto Consorzio per le autostrade siciliane, è stato definito con il decreto del ministro dei lavori pubblici dell'8 maggio 1997.

La convenzione ANAS - stipulata il 27 novembre 2000 - ha trasferito al CAS la concessione delle tratte Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela, precedentemente detenute dai tre disciolti enti autostradali.

Il Fondo di dotazione del CAS è costituito dai fondi di dotazione dei tre disciolti enti e all'atto della costituzione dell'ente unico era pari a 71.361.841.300 miliardi di lire. Al CAS fanno capo, quindi, la regione siciliana, che con oltre il 90 per cento dell'azionariato sociale detiene la maggioranza del fondo, e numerosi enti locali e territoriali: province, comuni e camere di commercio.

La natura giuridica del CAS è di ente pubblico regionale non economico, sottoposto al controllo ed alla vigilanza della regione siciliana. La natura giuridica pubblica rende il CAS una concessionaria particolare rispetto a tutte le altre concessionarie autostradali italiane che hanno veste giuridica di soggetto privato.

È un ente, quindi, per certi versi anomalo, che si trova ad operare con gli strumenti della pubblica amministrazione, in un settore caratterizzato dalla necessità di agire con procedure le più spedite possibili. A tal proposito, e nel breve periodo, si auspica di avviare il processo di privatizzazione del CAS, in sintonia con le strategie e gli obiettivi della regione siciliana.

La posizione del CAS con natura giuridica pubblica lo isola, per molti aspetti, dalla posizione delle altre concessionarie private. In Sicilia la « politica delle autostrade » è fissata dal Presidente della regione. In termini personali, ritengo però di condividere la posizione generale di tutte le altre concessionarie sugli interventi necessari per rilanciare la rete autostradale italiana.

Per quanto riguarda la liberalizzazione dei soggetti concessionari, si ritiene, invece, di dover esprimere qualche perplessità sulla possibile, eventuale dispersione di un patrimonio ormai acquisito di professionalità e competenza del settore.

Per quel che concerne il sistema dei controlli e della vigilanza, anche in questo settore il CAS sconta una peculiarità specifica. Infatti, nella qualità di ente pubblico regionale non economico è sottoposto al controllo e alla vigilanza della regione siciliana; e, per altro verso, nella qualità di concessionario dell'ANAS è soggetto a tutti i controlli previsti da parte del concedente, per cui si verifica che un ente pubblico sia oggetto di controllo da parte di una società per azioni.

È una situazione di grande complicazione gestionale, che necessita, in ogni caso, di una modifica dell'attuale sistema di controlli; a mio avviso la questione potrebbe essere risolta, nell'immediato, con la trasformazione del CAS da ente pubblico a società privata.

Circa lo stato dei sistemi di tariffazione e di pedaggio, personalmente mi trovo pienamente d'accordo (e non potrei essere di diverso avviso) sul fatto che la modernizzazione e l'evoluzione della rete autostradale sia un atto che debba passare attraverso la ricerca di nuovi sistemi tariffari che tengano conto dei reali costi e di un necessario riequilibrio delle diverse modalità di trasporto. Nuove tariffe, una esigenza finanziaria reale sia per chi opera con capitale privato, sia per chi opera con capitale pubblico, sono indispensabili per consentire la gestione di infrastrutture autostradali. Inoltre non posso sottacere l'opportunità che le società concessionarie autostradali - compatibilmente con gli utili di bilancio e con i fondi amministrati - si aprano alla comunità facendosi carico di progetti di pubblica utilità e di ricerca scientifica. In definitiva, si tratta di una politica di coinvolgimento della comunità nelle grandi infrastrutture e, nel contempo, di un prezzo che le infrastrutture dovrebbero pagare alla comunità per la loro presenza sul territorio. Su questo punto mi pare più che apprezzabile, ad esempio, la recente linea del ministro

Lunardi di concepire l'autostrada come supporto strumentale ai beni culturali locali.

Altrettanto fondamentale è l'utilizzo costante delle nuove tecnologie di settore, per fornire all'utenza un servizio sempre più rispondente alla richiesta, con la necessità di stabilire un dialogo sempre più proficuo con gli operatori del campo a livello europeo, attraverso uno scambio reciproco di esperienze e di informazioni. Proprio per la necessità di ricercare costantemente soluzioni sempre più avanzate sotto il profilo tecnologico, è necessario che le concessionarie autostradali costituiscano un supporto, anche finanziario, per il sostegno della ricerca scientifica nel settore.

Vi ringrazio per la vostra attenzione.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua esposizione, che ci consente di formulare alcuni rilievi e alcune domande.

Vorrei innanzitutto sapere se la struttura del CAS da lei descritta, in cui la componente pubblica ha mantenuto una notevole presenza, crei dei problemi per il completamento della rete, alla luce del fatto che queste strutture sono funzionali al grande corridoio Berlino-Palermo che, nel *master plan* europeo, rientra nei progetti comunitari con i relativi interventi finanziari. Alla luce dell'esigenza di completare e di rendere efficienti queste reti, la natura giuridica del vostro ente vi crea problemi?

Oggi ho partecipato all'assemblea della Confetra, nel corso della quale si è affermato che con lo sviluppo dell'area asiatica l'Italia torna ad essere, attraverso il canale di Suez, il collegamento tra l'Asia e l'Europa e uno snodo importante dal punto di vista sia marittimo che stradale. In questo quadro, credo che occorrerà ripensare ai rapporti tra pubblico e privato, soprattutto ai fini di un miglioramento dell'efficienza della rete.

Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

BASILIO GERMANÀ. Tra le questioni che vorrei sollevare segnalo innanzitutto il problema delle barriere e dei *guard-rail*,

che non sono uniformi sulle strade. Esistono delle *lobbies* che nulla hanno a che fare con chi gestisce le autostrade.

Come secondo aspetto, devo sottolineare come questo governo regionale abbia migliorato la situazione rispetto al passato, quando al posto dell'attuale commissario c'era chi percepiva tre lauti stipendi. Il nostro governo è stato più attento alle spese, ma esistono troppe sedi, una a Messina, una Palermo e un'altra a Roma. Ci sono degli aspetti positivi, ma ci sono anche numerose spese che andrebbero ridotte.

Mi risulta che negli anni il CAS abbia pagato interessi per 2 miliardi di lire l'anno al Banco di Sicilia. Per quale motivo un ente che dovrebbe avere i soldi dall'ANAS deve pagare interessi alle banche, quando queste somme potrebbero essere spese per migliorare la manutenzione delle strade? In questa autostrada siciliana esiste uno svincolo che è soggetto a frane e nessuno si è mai occupato di questo problema: vorrei sapere di chi sono le responsabilità.

Inoltre, un altro tratto autostradale è chiuso da cinque anni per lavori, ma non capisco per quale motivo i cittadini debbano continuare a pagare il pedaggio per una tratta autostradale che non esiste. Pur essendo meridionale voglio pagare i giusti pedaggi per le strade, ma devo far presente che ci sono delle strade al nord e al centro che non sono sottoposte a pedaggio, come il Grande raccordo anulare di Roma, mentre a Napoli si paga quasi un euro, e anche la strada statale di Messina è a pagamento.

Ritengo inoltre che in futuro le tariffe sulle autostrade dovranno essere commisurate non alla lunghezza del percorso ma ai metri quadrati.

In questi tre anni si è lavorato molto, ma ci sono dei ritardi. L'ANAS sta giocando, perchè ha promesso di pagare le imprese già molti mesi fa ma non mi risulta che ciò sia avvenuto e questi ritardi mettono in crisi le imprese e le economie locali.

Esiste poi il problema delle piazzole di sosta: credo che ci sia una normativa europea che impone ai trasportatori di

fare delle soste ogni quattro ore. Questo riguarda tutte le autostrade in Italia. Non capisco quindi perché quanto meno le costruendo autostrade o le progettando autostrade non debbano avere le piazzole di sosta. Non dico di adeguare quelle vecchie; tuttavia non possiamo imporre al trasportatore di fare una sosta ogni quattro ore, se poi non sa dove fermarsi.

Concludo con una domanda specifica: i nostri imprenditori non vengono pagati. Lei ci deve dire, ingegner Siracusa, di chi è la responsabilità: se è vostra, o se è invece riferibile all'ANAS. Gradirei una risposta ben precisa al riguardo.

NERIO NESI. Chiunque si sia occupato di questa materia sa che il problema delle autostrade siciliane è sempre stato grave e quasi insolubile: questo da parte di tutti i ministri che si sono succeduti, me compreso, quasi si trattasse di un altro mondo, di un distaccamento d'Italia non controllabile. D'altra parte, lei ha affermato che la politica delle autostrade siciliane è di stretta competenza del presidente della regione, quindi *ad personam*. Credo che questo non succeda in nessuna parte del mondo, (fatta eccezione forse per la ex Unione Sovietica) e dà proprio l'idea di un qualcosa di separato dal resto dell'Italia.

La prima domanda che desidero rivolgerle è molto semplice: lei, come tecnico, quando pensa che saranno completate tutte e tre queste autostrade fondamentali? Non le chiedo il mese, e neanche l'anno, ma almeno il periodo. La risposta a tale quesito è molto importante, anche in relazione al fatto che la costruzione del ponte sullo stretto deve essere commisurata alle altre vie di comunicazione: sarebbe inutile fare un enorme investimento per il ponte sullo stretto se dopo il ponte non ci fosse l'autostrada.

Lei sostiene poi che il CAS è una concessionaria particolare rispetto a tutte le altre concessionarie, perché è una società di diritto pubblico. Questo aspetto induce a chiedersi subito dopo quale sia invece la natura dell'ANAS. Lei ha posto giustamente in evidenza l'anomalia di una società per azioni - l'ANAS - che controlla un ente di diritto pubblico. Non si

è mai visto. Ricordo che proprio in quest'aula deputati di ambedue gli schieramenti si sono chiesti a suo tempo le ragioni della trasformazione in società per azioni dell'ANAS, alla quale oltretutto sono stati affidati specifici compiti e che è rimasta in qualche modo l'ente controllante. Premetto che ho stima dell'attuale presidente dell'ANAS, quindi la mia osservazione non può considerarsi di parte. Conobbi l'ingegner Poggi quando era responsabile del tunnel sotto il Monte Bianco ed in quella circostanza egli operò molto bene. Lo elogiai personalmente, quando ero ministro. Facemmo meglio noi dei francesi, cosa che per la mia concezione è un grande merito. Esiste però questa anomalia che bisogna affrontare.

BASILIO GERMANÀ. Vorrei porre un quesito tecnico aggiuntivo all'ingegnere. Mi risulta che sull'autostrada, nei pressi di Salerno, sia stata realizzata l'illuminazione di una galleria mediante pannelli solari, con un risparmio di circa il 65 per cento. Nell'ambito delle nuove tecnologie, avete pensato anche ad un ammodernamento in tal senso, considerato che in Sicilia il sole certo non manca?

PRESIDENTE. Do la parola all'ingegner Siracusa per la replica.

FELICE SIRACUSA, *Direttore tecnico di esercizio del Consorzio per le autostrade siciliane*. Per quanto riguarda l'illuminazione in galleria, noi già da anni ricerchiamo uno strumento per risparmiare energia. Da uno studio eseguito proprio da me personalmente, è emerso che l'energia solare può essere utilizzata solo come energia integrativa e che non può mai coprire l'intero carico dell'impianto di illuminazione. Essa inoltre andrebbe in parte stoccata, il che non è semplice. Esiste anche un sistema cosiddetto girasole: dei pannelli si dirigono nella direzione del sole per captare in modo ottimale la luce e rifletterla all'imbocco della galleria. Anche questo sistema, evidentemente, va visto come sistema integrativo. È chiaro che una illuminazione ottimale nasce dall'unione di più sistemi. Esiste anche

un sistema eolico, che sfrutta l'energia prodotta dal vento; mi pare che in Olanda sia già utilizzato anche in sede autostradale. Come potete notare, stiamo attenti all'evoluzione tecnologica e ai problemi delle nostre autostrade.

Circa i profili inerenti la natura pubblicistica del CAS, si tratta di problemi che vanno da cose di poco conto a questioni rilevanti. Io sono il direttore tecnico di esercizio di questa struttura e conseguentemente mi trovo spesso di fronte a responsabilità, in quanto fornire un servizio autostradale significa dinamicità. Noi abbiamo il dovere di intervenire immediatamente ogni qualvolta sussista un pericolo, di qualsiasi natura.

Ebbene, vi dico francamente che tante volte ho dovuto assumermi grosse responsabilità poiché nell'affidamento degli appalti - o degli interventi d'urgenza - esistono limiti che non permettono a nessuno di andare avanti: quindi, non è possibile «arrampicarsi» dietro le leggi. Questo è un primo e notevole problema che mi tocca personalmente - più volte mi sono trovato a combattere tra l'incudine e il martello - poiché se dovesse succedere qualcosa sarei il primo a ricevere un avviso di garanzia. Inoltre, vi sono grossi problemi anche per quanto riguarda l'amministrazione; è gioco forza, infatti, che una società per azioni abbia una dinamicità o un'inerzia che non corrispondono a quelle dell'ente pubblico. Quindi, se me lo consentite, debbo dire che noi ci troviamo a combattere una battaglia già persa in partenza. Sopra di noi vi è una società per azioni caratterizzata da tempistiche diverse, quindi la nostra azione risulta rallentata e con essa un po' tutto il sistema, compresa, ad esempio, l'acquisizione degli appalti.

Anche il discorso relativo alle barriere *guard-rail* va analizzato con attenzione; infatti, la non uniformità di tali barriere può essere spiegata se si prende in esame la storia stessa dell'autostrada. Quest'ultima è stata realizzata in periodi diversi: nel 1972 ci si è occupati della Messina-Palermo, in seguito vi sono stati alternativamente degli inizi e dei fermi di attività. Anche la legge sulle barriere di sicurezza

ha avuto una sua evoluzione; tra l'altro, una circolare ci consente di mantenere le barriere fino a quando non si procederà all'adeguamento, al rinnovamento. Allo stato abbiamo diversi tipi di barriere che - glielo garantisco, signor presidente - comportano oneri maggiori anche dal punto di vista manutentivo. La soluzione ideale sarebbe quella di trovare, a livello di AISCAT, un modello unico da adottare dappertutto per abbattere l'esclusivismo. Bisogna stare attenti a non concedere qualcosa a qualcuno in via esclusiva poiché, così facendo, si commetterebbe un reato.

Riguardo alla questione delle spese relative alle nostre sedi ...

BASILIO GERMANÀ. Degli interessi!

FELICE SIRACUSA, *Direttore tecnico di esercizio del Consorzio per le autostrade siciliane*. Vorrei un po' smitizzare il concetto. Noi possiamo contare solamente su due persone che operano a Palermo e su altre due che operano a Roma; queste persone curano i rapporti con l'AISCAT, con il ministero e fanno da *trait d'union* in relazione agli spostamenti dell'amministratore e dei dirigenti. Per ottenere i finanziamenti dobbiamo darci da fare, quindi la cura dei rapporti è fondamentale. Non conoscendo bene i termini del problema si potrebbe credere che nelle nostre sedi di gestione siano presenti eserciti di persone, mentre invece vi sono solamente un autista ed una segretaria.

Per quanto concerne lo svincolo di Brolo vi sono da tempo delle questioni che, personalmente, ritengo oscure, ma non da imputarsi al Consorzio per le autostrade siciliane. Infatti, da studi geologici e diagnostici si è osservato che vi è un'intera montagna in piccolo e costante movimento, tale da influenzare tutto il versante. Comunque, la parte più superficiale e macroscopica del movimento ha origini esterne alla proprietà autostradale; per questi motivi teniamo rapporti epistolari con il comune, la regione e la provincia. Abbiamo persino dato la nostra disponibilità affinché si uniscano le forze per poter portare avanti un'iniziativa che gioverebbe a tutti.

Circa la Rometta-Milazzo e la galleria Scianina-Tracoccia debbo dire che, anche in questo caso, si registra un movimento costante del versante della montagna. Al momento del passaggio del raddoppio ferroviario (della linea veloce) — e nonostante gli avvertimenti del sottoscritto circa la prevista necessità di una « berlinese » doppia, tirantata con pali di grosso diametro — i tecnici hanno concepito per il piede della scarpata la realizzazione di una, non esauriente, paratia di micropali. Quindi noi siamo parte lesa nella questione perché, a causa di movimenti innescati in galleria e per salvaguardare la sicurezza degli utenti, abbiamo dovuto chiudere la pista di valle che, tra l'altro, monitoriamo costantemente. Infatti, non siamo affatto tranquilli, anche se mi risulta che i responsabili della ferrovia si stiano dando da fare; credo, però, che i tempi siano lunghi per tutto ciò che, a mio avviso, vi sarebbe ancora da eseguire. È un problema costante gestire un doppio senso in presenza di camionisti che rompono di continuo la segnaletica: se poi si verifica un tamponamento nel doppio senso, i tempi per « togliere il tappo » si allungano.

Per quanto concerne la tangenziale a pagamento, innanzitutto bisogna dire che il termine « tangenziale » non risulta abbastanza chiaro; infatti, la tangenziale nasce dall'uscita del Bocchetta ed arriva fino all'ingresso della Messina-Catania, quindi a Tremestieri Etneo; tutto ciò che si trova oltre il Bocchetta non è da considerarsi tangenziale, ma autostrada. Ebbene, si capisce che l'urbanistica della città di Messina si è espansa nella zona di Rometta. Attualmente, stiamo quindi parlando di un interesse collettivo poiché l'urbanizzazione comporta, tra le altre cose, un costante movimento di pendolari.

PRESIDENTE. Si tratta di una situazione simile a quella del Grande raccordo anulare di Roma.

FELICE SIRACUSA, Direttore tecnico di esercizio del Consorzio per le autostrade

siciliane. Per quanto riguarda il problema degli interessi è vero ciò che dice l'onorevole Germanà: noi veniamo penalizzati da questa situazione, dobbiamo pagare questi interessi e continuiamo a pagarli. Giocoforza, se il nostro bilancio è quello che è, vengono meno altre spese che noi potremmo destinare alla manutenzione stradale.

In merito al pagamento degli appalti, bisogna dire che l'ANAS si è mossa. È chiaro che l'imprenditore, se non viene pagato, si deve fermare e pertanto viene meno la costruzione. Debbo dire comunque che l'ANAS sta collaborando, tant'è che stiamo cercando di soddisfare tutte le imprese. Abbiamo avuto anche ieri una riunione su questo problema.

Per quanto riguarda il problema delle piazzole di sosta, occorre preliminarmente dire che esse sono previste a determinati intervalli chilometrici. Purtroppo abbiamo però una orografia del territorio che complica grandemente il problema. Una piazzola di sosta implica una accelerazione e una decelerazione. Ebbene, se noi aumentassimo le piazzole di sosta, andremmo a diminuire la sicurezza della circolazione, perché ci ridurremmo a creare piazzole di sosta, ad esempio, all'uscita di una galleria, il che non è il metodo migliore per garantire la sicurezza. Nei punti in cui è possibile costruirle, le costruiamo. Esse giovano oltretutto all'esercizio autostradale e anche alla polizia, naturalmente.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ingegner Siracusa per la sua presenza. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
il 26 ottobre 2004.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Consorzio per le
AUTOSTRADE SICILIANE

ALLEGATO

**Agli On. Presidenti
della Commissione Legislativa
“Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici”
e
della Commissione Legislativa
“Trasporti, Poste e Telecomunicazioni”
presso la
Camera dei Deputati
R O M A**

**Audizione
dell'Ing. Felice SIRACUSA
per delega
dell'Ing. Benedetto DRAGOTTA
Commissario Straordinario Consorzio per le Autostrade Siciliane
In relazione alla
Indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive
di sviluppo del settore autostradale**

Ringrazio la Commissione perchè l'audizione mi dà la possibilità di contribuire al dibattito in corso sul rilancio del settore autostradale italiano, anche sulla base della personale esperienza del Commissario Straordinario del Consorzio Autostradale maturata "ancor prima" nella qualità di Vice Presidente dello stesso Ente.

Tenuto conto dei quattro ambiti di interesse della Commissione, di seguito relaziono su ciascuno dei punti oggetto dell'indagine.

Punto 1

Stato di attuazione degli investimenti riguardanti la rete autostradale nazionale, inclusi naturalmente quelli inseriti nei programmi della "legge obiettivo", con particolare riguardo all'applicazione di nuovi strumenti giuridici e finanziari per la realizzazione delle opere, nonché lo stato di attuazione degli investimenti previsti da convenzioni o da atti aggiuntivi in atto

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane (di seguito CAS), per il completamento dei 41 km della autostrada Messina-Palermo e per la costruzione della autostrada Siracusa-Gela (che con la autostrada Messina-Catania sono le tratte assentite — con convenzione ANAS — al CAS) ha ottenuto specifici finanziamenti da parte:

dello Stato, dell'ANAS, del CIPE, della Regione - Fondo Europeo Sviluppo Regionale (FERS/Comunità Europea) - Accordo Programma Quadro (APQ).

*Notizie costitutive del CAS e
natura giuridica*

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane ha sede a Messina, ed è una società consortile fra Regione Siciliana, Province, Comuni, Camere di Commercio interessati al tracciato delle tre autostrade assentite al CAS (Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela).

Il Consorzio è stato istituito a norma dell'art. 16 della L. 12 agosto 1982 n. 531, accorpendo i tre diversi enti autostradali operanti in Sicilia fino a quella data (Consorzio per l'Autostrada Messina Palermo, Consorzio per l'Autostrada Messina Catania e Consorzio per l'Autostrada Siracusa Gela).

La suddetta norma ha anche specificato che la Regione Siciliana avrebbe dovuto avere nell'ambito della società consortile, una partecipazione maggioritaria - rispetto gli altri partners pubblici - ed ha indicato gli scopi del Consorzio unico: completamento dei

lavori di costruzione non ancora realizzati, nonché l'esercizio dell'intera rete assentita in concessione.

Il soggetto unificato, denominato per l'appunto, Consorzio per le Autostrade Siciliane, è stato definito con il decreto del Ministro dei Lavori Pubblici dell'8 maggio 1997.

La convenzione ANAS — stipulata il 27 novembre 2000 — ha trasferito al CAS la concessione delle tratte Messina Palermo, Messina Catania e Siracusa Gela precedentemente detenute dai tre disciolti enti autostradali.

Il Fondo di dotazione del CAS è costituito dai fondi di dotazione dei tre disciolti enti e, all'atto della costituzione dell'ente unico era pari a 71.361.841.300 miliardi di Lire.

Al CAS fanno capo, quindi, la Regione Siciliana, che con oltre il 90% dell'azionariato sociale detiene la maggioranza del Fondo, e numerosi enti locali e territoriali: Province, Comuni, e Camere di Commercio.

La natura giuridica del CAS e di ente pubblico regionale non economico sottoposto al controllo ed alla vigilanza della Regione Siciliana.

La natura giuridica pubblica rende il CAS una "concessionaria particolare" rispetto a tutte le altre concessionarie autostradali italiane che hanno veste giuridica di soggetto privato.

Un ente, quindi, per certi versi anomalo che si trova ad operare con gli strumenti della pubblica amministrazione, in un settore

caratterizzato dalla necessità di agire con procedure, le più spedite possibili.

A tal proposito e nel breve periodo, si auspica avviare il processo di privatizzazione del CAS in sintonia con le strategie e gli obiettivi della Regione Siciliana.

| |
|---|
| <p><i>STORIA DELLE AUTOSTRADE SICILIANE</i></p> |
|---|

La storia delle autostrade siciliane coincide con la grande storia della popolazione siciliana con il suo sviluppo sociale economico e culturale nel contesto di grandi avvenimenti e di significativi capovolgimenti.

Infatti, le autostrade siciliane — come del resto quelle realizzate nel territorio nazionale — si intrecciano con la storia dello sviluppo economico, sociale, e di costume della Sicilia determinando sostanziali cambiamenti:

la migrazione dalle campagne verso le città e le grandi metropoli industriali del nord; il cambiamento di una vita austera e povera ad un'altra scandita dal consumismo e da nuove incidenze culturali; il desiderio di uscire dai confini ristretti di un'isola per adeguarsi al livello di vita del paese.

| |
|---|
| <i>AUTOSTRADA MESSINA - PALERMO</i> |
|---|

E' la principale opera strutturale della Sicilia.

E' lunga 181,8 Km.

In esercizio solo 140,6 km.

E' definita comunemente la "eterna incompiuta".

Il completamento dei 41 km dell'autostrada è tra le grandi opere che il governo Berlusconi ha inserito tra gli "obiettivi prioritari nazionali" e tra le infrastrutture inserite con priorità assoluta tra gli "obiettivi Regionali" del governo Cuffaro.

La Messina-Palermo è un'opera costruita, nel suo complesso, su ardite progettazioni e con tecniche ingegneristiche sofisticate ed all'avanguardia.

E' meta di studio e di visite da parte di progettisti internazionali e di Università italiane. In questa ottica, all'inizio del nuovo anno si terrà a Messina un convegno-corso di studio sui nuovi orientamenti per la progettazione di ponti e viadotti con la partecipazione di diversi luminari europei della materia.

Il tracciato è inserito armonicamente nel paesaggio naturale del territorio e dell'ambiente, quantunque sia una infrastruttura

grandiosa ed imponente. Inizialmente si è trattato di tracciare un asse autostradale che da Messina arrivasse a Patti superando lo sbarramento dei Monti Peloritani.

Una operazione di comunicazione viaria per accorciare le distanze di due importanti poli della stessa provincia, il capoluogo e l'area di Patti, che stava per ospitare nuovi insediamenti industriali.

Successivamente si operò per estendere il tracciato autostradale fino a Buonfornello in provincia di Palermo, in prossimità dell'imbocco della Palermo-Catania.

Nel 1969 sono stati appaltati i primi lavori, e poi via via tutto il resto.

Nel 1972 sono stati inaugurati i primi 11,546 km. Gli ultimi nel 1992.

Quindi il blocco ai sensi dell'art. 18/bis L. 492/1975 della Bucalossi.

Fin qui la storia della Messina-Palermo, voluta dagli uomini e dagli uomini bloccata, un'opera che se fosse stata ultimata nei tempi progettati avrebbe contribuito con un anticipo di oltre 20 anni alle concrete trasformazioni della Sicilia, in parallelo e di supporto con i grandi processi economici, sociali, istituzionali svoltisi nel paese.

Superata la Bucalossi, a seguito della nuova politica dei trasporti portata avanti nel paese, una prima accelerazione dei lavori avviene nel 1997, data della costituzione del Consorzio unificato

delle Autostrade siciliane. Nel luglio del 1998 viene, così, aperto al traffico il tratto autostradale della Messina-Palermo, da Cefalù (torrente Pisciotta) allo svincolo di Pollina-Castelbuono per complessivi 9 km.

Una seconda, definitiva accelerazione, avviene dal 2001, anno in cui l'ing. Benedetto Dragotta è nominato Commissario Straordinario del CAS dal Presidente della Regione Siciliana.

Abbiamo operato recuperando i forti e penalizzanti ritardi della Bucalossi, rispolverando vecchi programmi, facendoci carico di nuove progettualità (con positive ricadute sul piano occupazionale e su quello dello sviluppo economico) e soprattutto abbiamo operato nel quotidiano, con determinazione, e con coinvolgimento della classe politica locale, della Regione, dell'ANAS e di quanti altri potevano contribuire al completamento della autostrada.

Una scommessa coraggiosa portata avanti da tanti soggetti, in sinergia operativa, che ha prodotto i suoi frutti.

A finanziare il completamento della Messina-Palermo, che si sviluppa in una pressochè ininterrotta successione di gallerie e di viadotti a quote notevolmente elevate sono stati:

lo Stato, il CIPE, la Regione-Fondo Europeo Sviluppo Regionale (FERS/Comunità Europea)-Accordo Programma Quadro (APQ).

Rilevante l'impegno profuso dal siciliano Vice Ministro all'Economia On. Gianfranco Micciché e dal Presidente della Regione Siciliana Salvatore Cuffaro che, anche recentemente,