

hanno consentito al CAS, tramite il loro fattivo interessamento di incassare dal CIPE un ulteriore finanziamento di 85 meuro circa, oltre a quello del 2003 di 50 meuro.

Lo stato dei lavori dei 41 Km suddivisi in 3 Tronchi è il seguente:

TRONCO FURIANO – S. STEFANO CAMASTRA
(Circa 21 km).

Dei 15 Lotti del tronco, 12 sono già ultimati, e 3 (26 bis “completamento”, 27 1° stralcio “completamento” e 27 bis 1° stralcio) saranno ultimati entro dicembre 2004.

TRONCO S. STEFANO CAMASTRA – TUSA
(Circa 9 km).

Dei 6 Lotti del Tronco più il collegamento dello svincolo di Tusa alla S.S.113, sono già tutti ultimati ad eccezione del Lotto 29 che verrà ultimato entro dicembre 2004.

TRONCO TUSA – CASTELBUONO
(Circa 11 km).

Dei 7 Lotti del Tronco, 2 sono già ultimati (Lotto 30/2° e Lotto 30/ ter 2°), ed i restanti 5 Lotti saranno definiti tra dicembre 2004 e marzo 2005.

I 9 Lotti degli impianti elettrici, di illuminazione, di ventilazione in galleria, e di telecontrollo, della intera tratta, sono stati già consegnati alle rispettive imprese aggiudicatarie degli appalti, per cui è previsto il completamento dei lavori in tempo utile per il rispetto della data programmata per l'apertura al traffico.

Anche i lavori dei 3 Caselli autostradali (Reitano-S. Stefano Camastra, Tusa, Pollina-Castelbuono) e l'impianto della segnaletica orizzontale e verticale, necessario per l'agibilità della intera tratta, sono stati consegnati alle Ditte appaltatrici per cui è dato prevedere che il completamento avverrà in tempo utile.

<i>AUTOSTRADA SIRACUSA</i> <i>GELA</i>

Questa autostrada, della lunghezza di 132+200 km, attraversa una importante area industriale, turistica ed agricola del sud Sicilia, priva di strutture viarie adeguate.

L'intero tracciato autostradale si snoda entro il territorio delle Province di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta ed interessa i Comuni di Siracusa, Avola, Noto e Rosolini (Prov. Di Siracusa),

Ispica, Modica, Scicli,, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria ed Acate (Prov. Di Ragusa) Comune di Gela (Prov. Di Caltanissetta).

La Siracusa - Gela, una volta completata, sarà pertanto organicamente funzionale:

- al comparto industriale
- al settore agricolo
- all'attività turistica
- alla riqualificazione dell'aeroporto di Comiso, che dismesso da area militare serve lo sviluppo reale del territorio
- ed infine sarà impiegata come "via di fuga" per la popolazione nel caso che si dovessero ripetere gli eventi naturali estremamente drammatici come quelli del 1990.

Nel 1965 viene costituito il Consorzio per l'Autostrada Siracusa-Gela.

Nel 1984 viene aperto al traffico - in via sperimentale e senza pedaggio - il tratto autostradale Siracusa Cassibile di 9,5 Km.

L'articolo 18 bis della Bucalossi (L.16/10/75 n.492) costringe anche la Siracusa Gela ad una lunga inattività con notevoli danni alle relazioni commerciali ed industriali di tutta l'area geografica. Neppure il Piano Decennale della Grande Viabilità (L.531 del 12/8/1982) autorizzava la ripresa dei lavori che rimanevano condizionati alla costituzione del consorzio unico.

Il CAS, nel marzo 1997 richiede al Ministero dei LLPP un finanziamento di 475 miliardi per il completamento del 1° tronco Autostradale Siracusa-Rosolini. Tale finanziamento non viene, però, concesso.

Contestualmente il Consorzio Unificato acquisisce la progettazione dalla società a suo tempo incaricata, e l'aggiorna alla normativa nel frattempo sopraggiunta e secondo le indicazioni fornite dagli enti locali e dagli enti istituzionali interessati, con in testa la soprintendenza ai beni culturali.

Tempestivamente il CAS inoltra all'ANAS gli atti dei progetti esecutivi dei lotti denominati Avola, Noto e Rosolini per una estesa di circa 30 km., e di pari passo si attiva per la progettazione esecutiva dei lotti Ispica e Modica che completavano la tratta funzionale consentendo di estendere il collegamento autostradale - senza soluzione di continuità - fra Siracusa e Modica.

In attesa dei numerosi permessi di rito, il Consorzio definisce la progettazione esecutiva dei lotti fino a Ragusa per ulteriori 20 km. Prezioso e determinante per la realizzazione della Siracusa-Gela l'operato del Presidente della Regione Siciliana, e del Sottosegretario ai Beni Culturali On. Nicola Bono.

L'infrastruttura autostradale è finanziariamente coperta (1215 miliardi di lire, pari a circa 627 meuro) fino al Lotto n. 8 "Modica" e parte del Lotto n. 9 "Scicli". Risale all'altro ieri la notizia che il CIPE ha concesso al CAS un ulteriore

finanziamento di 70 meuro per il completamento della copertura finanziaria del Lotto n. 9 "Scicli".

Per il completamento dell'intera opera fino a Gela, debbono essere reperite circa € 1000 meuro.

La Siracusa Gela è lunga 132,200.

Risulta in esercizio solo la tratta Siracusa-Cassibile di Km 9+550,00 aperta al traffico nel Luglio del 1984.

La progettazione della Siracusa-Gela è convenzionalmente divisa in tre tronchi:

1° Tronco Siracusa-Rosolini

2° Tronco Rosolini-Ragusa

3° Tronco Ragusa-Gela Est

TRONCO "SIRACUSA-ROSOLINI"

(Circa 40 km).

3 i Lotti in costruzione (Lotto n. 3 "Avola", Lotto n.4 "Noto", Lotto n. 5 "Rosolini").

I lavori si concluderanno entro il 2° semestre del 2005.

La tratta Siracusa-Cassibile di 9+550 Km in esercizio fin dal 1984 sarà riqualificata prima dell'apertura al traffico dei 3 Lotti Avola, Noto e Rosolini.

In fase di progettazione il casello-barriera di Cassibile, e quelli di stazione di Avola, Noto e Rosolini con tutta la impiantistica necessaria.

TRONCO “ROSOLINI-RAGUSA”

(Circa 43 km).

5 i Lotti di costruzione di questo tronco:

(Lotto n. 6/7 “Ispica - Viadotti Scardina e Salvia”;
Lotto n.8 “Modica”; Lotto n. 9 “Scicli”; Lotto n. 10
“Irminio”; lotto n. 11 “Ragusa”).

Per i primi 2 Lotti (il 6/7 e l'8) il CAS ha già acquisito i pareri di tutti gli enti interessati, nonché i decreti di approvazione da parte dell'ANAS. Pertanto sono in corso le procedure per l'acquisizione delle aree, e quelle per le gare d'appalto.

Per il Lotto 9 “Scicli”, la progettazione esecutiva è in stato avanzato e il CAS è in attesa della notifica del decreto di approvazione del progetto da parte dell'Assessorato Regionale al Territorio. Subito dopo il CAS potrà presentare all'ANAS il progetto esecutivo per la relativa approvazione.

Per i restanti lotti, è stata completata la campagna di indagini geologiche e geognostiche necessarie per la predisposizione dei progetti esecutivi.

Ovviamente, tutti i Lotti saranno completati con la costruzione dei caselli e la collocazione di tutta la impiantistica necessaria.

TRONCO “RAGUSA-GELA EST”

(circa 47 km).

5 i Lotti di costruzione del tronco:

(Lotto n. 12 “S. Croce Camerina”; Lotto n. 13 “Comiso”; Lotto n. 14 “Vittoria”; Lotto n. 15 “Dirillo”; Lotto n. 16 “Gela Est”).

Per tutti questi Lotti, sono stati acquisiti i pareri preliminari da parte dei comuni interessati all’attraversamento del tracciato, e dei vari uffici competenti (province, genio civile, soprintendenze, ecc).

Completata, anche per questi Lotti, la campagna di indagini geologiche e geognostiche necessarie per la predisposizione dei progetti esecutivi.

Ovviamente, i Lotti saranno completati con la costruzione dei caselli e la collocazione di tutta la impiantistica necessaria.

Si specifica che, i Lotti da Rosolini a Gela, sono stati adeguati alle prescrizioni del decreto VIA - febbraio 2002 - del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Punto 2

La struttura del mercato: le tendenze in atto verso la liberalizzazione; l'analisi delle esperienze europee; lo sviluppo del principio di concorrenza e le regole per l'ulteriore apertura del settore; lo stato delle convenzioni autostradali con l'ANAS.

La posizione del CAS con natura giuridica pubblica la 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 dovere esprimere qualche perplessità sulla possibile, eventuale, dispersione di un patrimonio ormai acquisito di professionalità e competenza del settore.

Punto 3

Il sistema dei controlli e della vigilanza sui concessionari, incluso quello sanzionatorio, anche alla luce della recente trasformazione dell'ANAS in spa, e le possibili prospettive di ulteriori innovazioni istituzionali nel settore

Anche in questo settore, il CAS sconta una peculiarità specifica. Infatti, nella qualità di ente pubblico regionale non economico è sottoposto al controllo e 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.

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

Punto 4

Lo stato dei sistemi di tariffazione e di pedaggio, nonché le prospettive e l'utilizzo di nuove tecnologie nella gestione della rete autostradale

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 delle infrastrutture autostradali, ed inoltre non posso sottacere la 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, una politica di coinvolgimento della comunità nelle grandi infrastrutture e, nel contempo, un “prezzo” che le infrastrutture dovrebbero pagare alla comunità per la loro presenza nel 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 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 ed 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.

Grazie per la Vs attenzione

PER IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

(Dott. Ing. Benedetto Dragotta)

IL DIRIGENTE AREA TECNICA E DI ESERCIZIO

(Dott. Ing. Felice Siracusa)

