



Cas “in panne” e autostrade-trazzera tra restringimenti di carreggiata e cantieri senza fine

Ivana Zimbone | martedì 07 Luglio 2020 - 00:00



Il direttore Minaldi: “3 ingegneri per 300 km, 45 per 350 km nell'autostrada del Brennero. Investimenti da 600 mln”



CATANIA – Il **Consorzio per le Autostrade Siciliane (CAS)** torna a far discutere. E non solo per le sue vicende giudiziarie. Mentre l'assessorato alle Infrastrutture e Mobilità (Marco Falcone) annuncia la riforma dell'ente, **il deputato regionale del Pd Francesco De Domenico denuncia i disservizi** con i quali devono fare quotidianamente i conti tutti coloro che viaggiano sulle

autostrade siciliane. Secondo **il direttore generale del Cas, Salvatore Minaldi**, l'attuale amministrazione starebbe facendo tutto il possibile per migliorare le infrastrutture, nonostante il personale ridotto e inadeguato. “Le autostrade siciliane sono continuamente disastrose sotto il profilo del godimento del servizio. Continuamente l'utenza vede restringimenti di carreggiate che durano mesi, gallerie non illuminate e senza punti sos, buche.

Il manto stradale non è anti-drenaggio, i lavori di manutenzione durano anni e, come succede a Messina, fanno sì che si viaggi a una sola corsia per oltre il **30% del percorso**, nonostante il costo elevato dei pedaggi. Si tratta di problemi atavici inerenti svincoli progettati con appalti mai portati a compimento, nonostante la disponibilità dei fondi. Poi si scopre che gli appalti vengono affidati senza le dovute gare previste dalla normativa anticorruzione e che per ogni attività c'è un'indagine che porta in galera questo o quel funzionario – denuncia De Domenico -. **Non si può far fronte a situazioni straordinarie con strumenti di ordinaria amministrazione.** Il CdA attuale non ha risolto nessuno di questi problemi, compreso quello dei lavoratori precari, con una paralisi totale di lavoratori e servizi”.

EDITORIALE



L'Editoriale del direttore
di Carlo Alberto Tregua
Antidoto alla povertà: lavoro, non sussidi (07/07/2020)



Editoriale
di Pino Grimaldi
C'è chi scende e c'è chi sale (04/07/2020)



L'Editoriale del vicedirettore
di Raffaella Tregua
L'Italia vista dal Sud (30/04/2020)

LE NOTIZIE DI OGGI

FATTI

Mafia, arrestato nel Trapanese il boss Asaro, il “dentista”



Questo il suo soprannome perché possedeva un ambulatorio odontoiatrico. Indagato l'ex deputato all'Ars Ruggirello, che doveva fargli avere la convenzione con la mutua. Provvedimento anche per il sindaco di Paceco Scarcella

FATTI

Migranti, tutti negativi i centottanta della Ocean Viking



Porto Empedocle, polemiche aspre ma molto rumore per nulla. Ieri sera la nave in porto per le cattive condizioni del mare. I naufraghi, dopo l'esame dei tamponi sono stati portati, in due tempi, sulla nave-quarantena Moby Zazà

POLITICA

Gradimento Governatori, Musumeci 12esimo ma in risalita



Indagine Governance Poll 2020 de Il Sole 24ore, 13,3 punti in più rispetto all'anno scorso. Aricò (#Db): “Premiata l'eccellente gestione dell'emergenza”. Tra i sindaci, De Caro è il più amato. A seguire Cateno De Luca e Giorgio Gori

Secondo il direttore generale del Consorzio, Salvatore Minaldi, le vicende giudiziarie riguarderebbero la precedente amministrazione. Quella attuale, invece, starebbe facendo tutto il possibile per migliorare i servizi e portare a termine nuovi progetti. Ma ostacoli di diversa natura impedirebbero all'ente la rapida realizzazione di quello che chiama "atto di rinnovamento".

"Il Cas ha circa 300 impiegati: 230-240 operai o casellanti; 21 tecnici, di cui solo 3 ingegneri, mentre tutti gli altri sono semplici diplomati della scuola superiore di secondo grado o, addirittura, con licenze inferiori. Completano il numero gli amministrativi. Ci si rende subito conto di come sia difficile occuparsi così di 300 km di autostrade – chiosa Minaldi -. **La pochezza del personale è dovuta alla spending review,** al patto di stabilità che nega da 15 anni nuove assunzioni. L'Autostrada del Brennero, per 350 km, vanta la disponibilità di 45 ingegneri. Noi sosteniamo l'esigenza di almeno una cinquantina di tecnici, di cui almeno 20 ingegneri. Abbiamo avviato dei concorsi grazie alla legge finanziaria regionale del 2019 che ha aperto le maglie, nonostante il vincolo dei programmi triennali per il fabbisogno del personale. Da qui alla fine dell'estate saranno assunti 8 ingegneri e 8 tecnici diplomati (geometri o periti industriali)".

Al limite degli impiegati – al quale comunque va sommato il personale della Regione prestatato per la direzione lavori e quello esterno per le progettazioni – si aggiungerebbe quello burocratico: **"Ogni progetto presentato necessita di almeno 2 anni per diventare operativo.** Controlli innumerevoli verificano il rispetto di decreti regionali e statali. I progetti devono prima essere programmati, poi approvati dagli organi competenti (comitato tecnico amministrativo del Provveditorato delle opere pubbliche di Palermo per i progetti con finanziamento entro i 70 milioni di euro o Consiglio superiore dei lavori pubblici per importi superiori), poi ancora formulati in modo da diventare esecutivi. Successivamente occorrono i nulla osta (Genio civile, valutazione dell'impatto ambientale, parere della Soprintendenza se sono presenti in loco beni culturali d'interesse, come accaduto con il ritrovamento di reperti archeologici risalenti all'epoca romana e greca) – continua il direttore -. **Per diversi anni si è assistito a un'enorme carenza di progettazione di cui ancora oggi si avvertono gli infausti effetti.** Noi stiamo cercando di porre rimedio con un'iperattività che si potrà ben notare in futuro. **Al momento rimangono aperti moltissimi cantieri** perché sono già passati due anni dal nostro insediamento e si stanno portando a compimento ben 600 milioni di investimenti. Il lockdown ha bloccato gare e cantieri, al contrario di quando avvenuto per il rifacimento del Ponte Morandi per il quale si è predisposta una deroga ad hoc, ma adesso stiamo finalmente riprendendo ogni attività".

Il direttore generale del Cas sostiene la necessità di importanti lavori per ammodernare le autostrade siciliane e renderle smart, attraverso dei bandi pubblici per i finanziamenti, visto che "i pedaggi sono adeguati secondo criteri tecnici stabiliti che dipendono dall'efficienza della rete e che questi, in Sicilia, sono ben al di sotto della media nazionale".



Ocean Viking oggi a Porto Empedocle per la quarantena



Ha ancorato stamattina dopo dieci giorni trascorsi in mare, con i 180 migranti allo stremo. Nel pomeriggio per le condizioni del mare è entrata in porto. I migranti portati sulla Moby Zazà da dove stamattina sono scese 169 persone con tamponi negativi

OLTRE 100 ANNI DI ESPERIENZA

L'ESPERTO DEL PIEDE

Piedi sani e belli in vista dell'estate?

NEWS BREVI

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Catenuova, riaperti il Parco San Prospero e il Cimitero comunale

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Tumori e mutazioni geni Brea: un rischio anche per gli uomini

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Asp Enna, incarico responsabile semplice a 31 dirigenti

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Coronavirus, Pullara, "Indagine su reclutamento personale sanitario durante emergenza"

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Bisacquino, in partenza cantiere in via Quaranta

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Servizio idrico ad Aci Sant'Antonio, confronto tra Comune ed Acoset

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Split payment, proroga al 2023, arriva l'ok dall'Ue

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Scuola, a Viagrande lavori nel plesso di via Mazzini

🕒 Mar, 07/07/2020 - 00:00

Il piano dell'amministrazione ammonterebbe complessivamente a ben 600 milioni di euro, di cui 120 finanziati dal Patto per il Sud. "Di questi 120 milioni fanno parte due appalti da 52 milioni di euro lordi ciascuno, relativi alla pavimentazione straordinaria sulla A18 e sulla A20, da Giarre a Tremestieri e da Patti fino a Bonfornello, che risolverà una buona parte di non conformità alle norme di sicurezza vigenti. Ma anche la sostituzione dei guardrail da Giarre a Catania e sulla A20, tanto sulle due corsie, quanto sulla fascia centrale. Abbiamo attualmente in gara i pannelli a messaggerie variabili che consentiranno sulle due autostrade le informazioni in tempo reale per gli utenti. E poi altri due lavori di rifacimento di sos e bypass – chiosa il dirigente -. Alcune gallerie della A18 (come quelle di Giardini, Taormina e S. Antonio) e della A20 (come la Calavà) saranno adeguate nella struttura e nell'impiantistica, come da decreto legislativo n.264 del 2006. Si attende però il parere della Commissione permanente per le gallerie presso il Ministero. Tutti i lavori saranno conclusi per l'A18 entro 270 giorni dall'espletamento della gara, mentre per l'A20 entro 360".

Completarebbero il programma altri rilevanti progetti: "Stiamo demolendo e ricostruendo il viadotto Ritiro di Messina, con un investimento di 50 milioni di euro. Con 14 milioni di euro ci occuperemo della pavimentazione della tratta Noto-Rosolini, non appena si sarà conclusa la gara, interrotta dall'emergenza sanitaria. Sono in corso di esecuzione i lavori per la frana di Letojanni, per 20 milioni di euro. Saranno ripristinati e consolidati viadotti e sovrappassi sulla A18 e sulla A20 – continua -. Ma stiamo realizzando anche 24 km di nuova autostrada per consentire gli svincoli di Rosolini, Ispica, Modica con una spesa di 290 milioni di euro, abbiamo tolto il casello di Cassibile e finché l'opera non sarà messa in sicurezza, non potrà essere messa a pedaggio. Dopo aver effettuato nel 2019 la manutenzione straordinaria di caselli, pavimentazione e guardrail per 40 milioni, in progetto abbiamo pure la sistemazione della pavimentazione e dell'illuminazione della tangenziale di Messina. In corso di progettazione sono anche i lotti nei pressi di Scicli e Ragusa. Ma dev'essere chiaro che noi rappresentiamo una concessionaria che mantiene le autostrade siciliane e che ne sta costruendo delle altre secondo una convenzione che scadrà nel 2030. Dei 600 milioni di progettazione, 300 riguardano l'autostrada nuova e 300 la manutenzione ordinaria (stabilita per un limite minimo di 36 milioni di euro) e straordinaria, di cui 200 per l'adeguamento delle gallerie. Non possiamo essere organizzati per rientrare nel nostro bilancio e avvertiamo sull'esigenza di finanziamento esterno da parte della Regione siciliana. Se si modificherà la convenzione in funzione delle nostre esigenze, si consentirà all'ente di usufruire invece dei fondi nazionali".

sicurezza delle infrastrutture sono state reinterpretate in maniera più restrittiva per tentare di salvaguardare maggiormente l'incolumità dell'utenza delle infrastrutture. **"Abbiamo avviato diverse diagnosi sullo stato di degrado di ponti e gallerie**, con progetti di servizio che abbiamo dovuto bloccare a causa del Coronavirus. A fine luglio avremo ben 4 società, 2 per i viadotti della A20 e due per le gallerie di A18 e A20, che dovranno fornire report continui – informa Minaldi -.

Il viadotto Buzza è quello che, sin dal primo momento, ha suscitato preoccupazione, tanto da farci predisporre il suo monitoraggio capillare per un anno, con l'ausilio dei migliori strutturalisti del mercato, al fine di intervenire nel modo corretto con un investimento stimato di 15 milioni di euro. Adesso la magistratura ha deciso di indagare nel merito, nonostante il viadotto fosse sotto controllo e stesse attendendo la fine del ciclo di informazioni. A tutti coloro che parlano di revoca, rispondo che siamo disposti a lasciare il nostro posto a chiunque venga. Ma questi non potrà far altro che agire come stiamo facendo noi. Se ci saranno deroghe, saremo in grado di sveltire le procedure. Altrimenti, i tempi saranno lunghi a 360 gradi. Mi auguro semplificazione anche per le assunzioni, per adeguare presto il personale".

Da Ente pubblico non economico a Ente pubblico economico per avere maggior capacità operativa e autonomia per le assunzioni

Mentre il Movimento Cinquestelle all'Ars si appella alla Commissione Antimafia per far sì che si affronti la questione degli arresti all'interno del Cas, **l'assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità, Marco Falcone, fa sapere dal suo addetto stampa che "la riforma del Cas lo riconvertirà da ente pubblico non economico a ente pubblico economico.** Questo cambierà la natura dell'ente attribuendogli il funzionamento di una società privata e consentendogli un processo più snello e autonomo per le assunzioni".

"Il Cas è un consorzio autostradale che gestisce in concessione delle arterie primarie. Nello scenario nazionale le aziende concessionarie hanno una natura giuridica privatistica perché la natura del servizio e l'operatività della gestione ha delle peculiarità. Dunque, il Consorzio della nostra regione rappresenta un'anomalia rispetto a quanto avviene al di là dello Stretto, frutto di un'interpretazione dell'assessorato avviata come procedura inizialmente consultiva e dopo consolidata sempre più nella sua natura giuridica. Tale scelta imbriglia l'attività e l'operatività dell'ente che non riesce a rendere appieno la potenzialità di un gestore autostradale, anche per quanto riguarda la gestione del personale, che continua ad avere un contratto di natura mista che si riconduce al contratto collettivo nazionale delle società - **spiega Antonio Dei Bardi, segretario regionale del sindacato Fit-Cisl** -. In realtà il Cas ha già un bilancio proprio, ma rispetto alla sua capacità finanziaria non vanta uguale capacità operativa delle aziende di tipo privatistico.

L'idea di assoggettarlo al dipartimento regionale, come disciplinato dalla legge regionale n.10 che concerne l'organizzazione e l'amministrazione regionale e i suoi enti, è **illogica**: non esiste azienda del settore che non abbia una quantità spropositata di utili. Allo stato attuale, il Cas non ha vincolo di reinvestimento, con tutte le ripercussioni negative del caso sulla sicurezza, sul lavoro e sul mancato incremento del Pil rispetto alle sue capacità.

Spingiamo da anni per la realizzazione di questa riforma, anche perché i lavoratori hanno stipendio e assunzioni bloccate dal '97 e, a differenza di quanto avviene per i contratti collettivi nazionali, non vedono alcun adeguamento dei termini contrattuali. La Regione è assente nella contribuzione, se non in quota parte per la realizzazione delle opere".

Secondo Dei Bardi, la nuova riforma approvata in Giunta non è l'unica opzione possibile: "Anche l'idea di società mista con l'Anas, per la creazione di un unico gestore autostradale come avviene in altre regioni, può essere presa positivamente in considerazione. Questo potrebbe incrementare pure il numero delle opere, scelta corretta nonostante alla politica e all'utenza dia fastidio lo scambio di carreggiate".

Salvatore Minaldi, direttore generale del Cas, auspica che la trasformazione dell'ente avvenga in tempi ragionevoli: "Le eventuali preoccupazioni si fondano su ignoranza e illazioni. Il contratto applicato ai lavoratori è quello previsto dalla norma e per il quale esistono decine di sentenze a seguito di tutte le istanze dei dipendenti che, a vario titolo, hanno presentato nei confronti del Cas. Ma se il governo regionale modifica con un ddl la struttura giuridica dell'ente, possiamo mettere più ordine e porre fine alle contestazioni per le sofferenze dei lavoratori che, di certo, non dipendono dalla nostra volontà".