

AUTOSTRADE

Il sogno resta la chiusura dell'«anello»

LILLO MICELI

PALERMO. Il gap infrastrutturale della Sicilia rispetto al resto d'Italia, non solo di quella centro-settentrionale, ma anche di quella meridionale, è notevole. In confronto alla media nazionale, nell'isola le grandi vie di comunicazione sono appena il 60 per cento; il 75 per cento rispetto al resto delle regioni del Sud. Occorrerebbero massicci investimenti per potere recuperare parte del ritardo. Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe svolgere un ruolo di volano per la realizzazione di ferrovie ed autostrade. L'Anas, dopo un periodo di stasi, ha avviato le procedure per l'ammodernamento di alcune importanti strade statali, alcune saranno a quattro corsie come la Agrigento-Caltanissetta o un tratto della Palermo-Agrigento.

Strade importanti, ma per la Sicilia c'è bisogno di ben altro. Il sogno sarebbe quello di chiudere l'anello autostradale che partendo da Messina, passa per Catania e Siracusa, fino a Gela. Da qui ad Agrigento, Sciacca, Mazara del Vallo e Trapani per tornare verso Palermo e poi a Messina o Catania.

Un sogno certamente, considerata la massa economica necessaria ed i tempi lunghissimi dei lavori pubblici, ma non irrealizzabile. Anzi, qualcuno ha cominciato a pensarci. Ed a muovere i primi passi.

Intanto, la situazione di partenza è la seguente: da Messina a Trapani l'autostrada c'è già; da Messina a Catania pure; la Catania-Siracusa sarà aperta il prossimo anno; da Siracusa a Rosolini, a prescindere dai noti problemi, dovrebbe entrare a regime al più presto. Alcuni lotti per arrivare a Gela sono già in fase di progettazione avanzata. Ma la loro sorte è strettamente legata a quella del Consorzio autostrade siciliane che potrebbe essere trasformato in Agenzia con l'ingresso di capitali privati.

Tutto da progettare, invece, il tratto Gela-Agrigento-Sciacca-Mazara del Vallo Trapani; oltre



250 chilometri di autostrada che dovrebbero essere costruiti su un percorso alternativo alla strada statale 115 (Siracusa-Trapani) che attraversa parecchi centri abitati ed in alcuni punti lambisce il mare.

Sui punti più critici di questo sinuoso percorso, l'Anas ha già avviato una serie di rilevamenti aerofotogrammetrici ed anche alcune indagini geologiche. Si tratta di studi propedeutici alla redazione di un progetto di fattibilità. I tratti sui quali si è puntata particolarmente l'attenzione, sono quello tra Gela e Palma di Montechiaro e quello tra Mazara del Vallo e Marsala nel cui territorio ri-

cade l'aeroporto «Trapani-Birgi».

L'anello autostradale dovrebbe percorrere il perimetro dell'Isola per intersecarsi con le dorsali e le trasversali che sono già in via di realizzazione o in fase di gara di appalto. Una di queste opere è la cosiddetta Sud-Nord, cioè la Santo Stefano di Camastra-Gela che dovrà congiungere il Mare Mediterraneo con il Mare Tirreno. Parte dei lavori sono stati realizzati. Entro la fine del 2008 saranno banditi gli appalti di tre lotti, dal bivio di Mistretta al bivio di Nicosia, per un importo di 280 milioni di euro. La Sicilia meridionale avrà uno sbocco diretto sull'autostrada Palermo-Messina. Per Gela e per parecchi comuni del cuore della Sicilia significherà uscire dall'isolamento. La Nord-Sud potrà avere anche un ruolo strategico in vista della creazione della «zona franca» nel Mediterraneo. Ma il 2010 è dietro l'angolo, mentre il completamento della Gela-Santo Stefano di Camastra non si sa quando potrà avvenire. Negli anni sono stati accumulati parecchi ritardi.

Il «reticolo» della viabilità in Sicilia dovrebbe migliorare anche grazie ai previsti interventi per l'ammodernamento della viabilità provinciale. Sempre che il governo Berlusconi restituisca i fondi utilizzati per coprire lo sgravio dell'Ici sulla prima casa.

L'handicap

Le grandi vie siciliane sono appena il 60% rispetto a quelle del Settentrione. Nelle altre regioni meridionali sono il 75%. La Nord-Sud potrebbe essere un asse strategico per la zona euromediterranea