COMUNE DI COMISO

Rassegna Stampa a cura di

Antonello Lauretta

LA SICILIA 9 Aprile

COMISO

L'ultima "Pace" ha saputo animare grandi emozioni

COMISO. La "Domenica in Albis", oggi "Domenica della Divina Misericordia", ha concluso, nella basilica dell'Annunziata, l'Ottavario di Pasqua con la "risalita" dei simulacri del Cristo Risorto e della Vergine Annunziata. Prima, però, si è consumata l'ultima "Pace" dell'anno, all'interno della navata centrale della Basilica dell'Annunziata, stracolma di fedeli e devoti, preceduta dal canto dell'antifona pasquale intonata dai due angioletti, quest'anno impersonati da Gabriele Strada sul fercolo dell'Annunziata e Aurelio Di Vita su quello del Risorto. L'appuntamento dopo la recita del Santo Rosario e prima della santa messa, presieduta dal parroco Girolamo Alessi. In mattinata, invece, particolare successo per la passeggiata in e-bike lungo le vie di Comiso, in ricordo di Peppe Ricca, prematuramente scomparso. Intanto, sabato sera, il sagrato della chiesa dell'Annunziata ha ospitato lo spettacolo musicale con "I Picciotti di Vasco", seguito da un pubblico numeroso. Ieri, intanto, celebrata la solennità dell'Annunciazione del Signore. Nella messa vespertina, è stato eseguito l'antico canto bizantino dell'Akathistos, con l'affidamento alla Madonna Annunziata dei bambini battezzati nel 2023. Si è conclusa, inoltre, l'attività di pulizia straordinaria durante i giorni di festa curata dall'impresa ecologica Busso Sebastiano, ditta che gestisce il servizio di igiene ambientale in città.



Stampa Online

https://www.quotidianodiragusa.it/2024/04/08/appuntamenti/pasqua-in-basilica-a-comiso-lultima-pace/

https://www.giornaleibleo.it/2024/04/08/concluso-lottavario-di-pasqua-in-basilica-a-comiso/

https://www.ragusah24.it/2024/04/09/incendio-in-una-mansarda-nel-centro-storico-di-comiso/

https://www.ragusah24.it/2024/04/08/comiso-si-e-svolta-lultima-pace-dellanno/

https://www.lasicilia.it/ragusa/pasqua-a-comiso-concluso-lottavario-con-la-risalita-dei-simulacri-del-cristo-risorto-e-della-vergine-annunziata-2100137/

CONFRONTO FRA REGIONE E SICILIACQUE

La siccità fra i rischi imprevisti se manca l'acqua "talpe" ferme si cerca una soluzione rapida

PALERMO. In questo periodo è un susseguirsi di riunioni fra Regione, Rfi, Webuild e Siciliacque per risolvere un problema inquietante. Nel suo intervento, il presidente della Regione, Renato Schifani, ha assicurato che le opere ferroviarie finanziate dal "Pnrr" saranno completate nei tempi previsti e, quindi, collaudate entro il 2026 così come prevede il timing della norma. E ha aggiunto che la Regione vigilerà in tal senso affinchè le scadenze vengano rispettate. Anche se ha aggiunto «a meno di imprevisti di natura eccezionale». E fra questi pare che ci si sia messa la siccità.

Cosa c'entra la mancanza d'acqua con i cantieri dell'Alta velocità? C'entra, eccome. Perchè le talpe TBM, quando scavano le gallerie, hanno bisogno di enormi quantità d'acqua per raffreddare le frese rotanti che fanno attrito con la roccia.



Il progetto aveva stabilito una certa tempistica di scavo delle gallerie lungo tutto l'itinerario da Lercara a Enna, perchè era stato previsto la disponibilità di un certo quantitativo di acqua che il gestore Siciliacque si era impegnato a garantire in continuità, anche costruendo alcuni tratti di condotte per avvicinare i punti di fornitura ai cantieri. Ma negli ultimi due mesi l'emergenza idrica ha fatto saltare queste previsioni. Infatti, Siciliacque, a causa della scarsità di risorsa idrica, deve destreggiarsi, come tutti gli altri gestori, a organizzare turnazioni fra città e campagne.

Questa situazione, se non prontamente risolta, rischia di fermare l'attività delle talpe e di ritardare i cantieri, col pericolo di perdere le risorse Ue in caso di mancato rispetto delle scadenze. Nei prossimi giorni, però, potrebbe essere individuata una soluzione, stando all'ottimismo che si respirava ieri. Si tratterebbe di pompare acqua da qualche invaso meno utilizzato, ma occorrerebbero le risorse per finanziare la costruzione degli impianti di sollevamento e di trasporto della risorsa idrica. Ne dovremmo sapere di più la prossima settimana.

M. G.

Servono trenta miliardi per le altre infrastrutture

Si tratta con Ue e Stato. Rfi ha studi di fattibilità pronti o in corso

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Trentatre anni fa qualcuno vide lontano e cominciò a predicare che nel ventennio precedente «l'Italia ha balbettato sulle infrastrutture», che «senza infrastrutture non si può restare in Europa a lungo», che «la Cina si sta avvicinando e bisogna attrezzarsi perchè le sue merci facciano scalo qui e non arrivino dal Caucaso o dai Balcani», che «sono in arrivo la transizione ecologica e digitale e la globalizzazione», che «l'Italia deve puntare sul passaggio dalla benzina al metano e poi all'idrogeno», che deve «sviluppare l'industria dell'auto con più costruttori perchè la Fiat da sola non può reggere», che «l'Italia deve sostenere la produzione artigiana assieme alla grande industria chimica».

E fu così che proprio nel 1991, a Pietrarsa, quel "qualcuno", l'allora A.d. delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, presentò al governo nazionale e alla stampa un "Piano industriale per la crescita dell'Italia", un decalogo contenente una vera e propria "cura del ferro" che costava centomila miliardi di lire, di cui 30mila miliardi sarebbero bastati per fare la Tav, cioè l'Alta velocità da Genova fino a Trieste e da Milano fino a Bari, l'Alta velocità da Catania fino a Napoli e la Palermo-Messina in funzione del Ponte sullo Stretto. Il resto serviva a costruire l'Alta velocità attraverso i valichi transalpini, a modernizzare il trasporto merci in chiave intermodale «per togliere l'inquinamento dalle città, ridurre i costi di trasporto e velocizzarne i tempi», spiegò allora Necci, più l'ammodernamento di tutte le stazioni, la digitalizzazione della rete, i collegamenti con i porti e gli aeroporti, il rinnovo del parco rotabile e così via.

Morto Necci, di quel piano, con costi centuplicati, venne realizzata solo la parte relativa al Nord. Al Sud nulla. Trentatre anni dopo, qualche pezzetto di ferrovia al Sud si sta costruendo grazie al "Pnrr". Però pensiamo che con quei centomila miliardi di lire, pari a 56 miliardi di euro, si sarebbe rifatta tutta l'Italia, mentre oggi con quattro volte la somma, 209 miliardi, non si riesce ad andare oltre qualche tessera di quel mosaico.

Ma gli osservatori più attenti si pongono un problema: tutto il resto di quelle infrastrutture in Sicilia, ancora oggi necessarie, come saranno realizzate e, soprattutto, dove si prenderanno i fondi, una volta esaurito il "Pnrr"? Il governatore Renato Schifani ha lasciato intendere che l'Accordo di coesione (ex Fsc) che sarà firmato tra qualche settimana con il ministro Raffaele Fitto, si concentrerà di più sulle principali emergenze della rete viaria interna. Ma ha aggiunto che «grazie al reinserimento del Ponte nella rete europea Ten-T, sarà interesse dell'Ue e dello Stato finanziare le opere che dal Ponte vengono "attratte"».

Il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco, ha spiegato che Rfi in Sicilia ha progetti esecutivi per 22,1 miliardi, di cui 17,6 miliardi finanziati. C'è, quindi, un fabbisogno immediato di 5 miliardi che sarà oggetto di trattativa probabilmente dopo le Europee.

Analizzando le carte, poi, con la nuova Commissione, ci sarà sicuramente da discutere delle risorse per completare il raddoppio della Palermo-Messina da Castelbuono a Patti, che ad oggi, secondo un primo studio di fattibilità con percorso tutto in galleria, richiede almeno 8 miliardi. L'accordo di programma quadro con la Regione prevede ulteriori investimenti con studi di fattibilità in corso o conclusi, che portano il totale del fabbisogno ad almeno trenta miliardi: l'applicazione della tecnologia di sicurezza Ertm all'intera rete esclusa dal "Pnrr", il collegamento con gli altri porti, il completamento dell'interramento della ferrovia di Catania, le opere civili sulla Palermo-Catania, la Ragusa-Vizzini, il quadruplicamento della Brancaccio-Fiumetorto, la Porto Empedocle-Castelvetrano, il collegamento fra gli aeroporti di Trapani e Palermo, la Enna-Caltagirone, la Gela-Licata-Agrigento, il raddoppio Lercara-Agrigento, la Aragona Caldare-Canicattì, la velocizzazione della Carini-Punta Raisi, il potenziamento e velocizzazione della Siracusa-Ragusa-Canicattì, il collegamento dell'aeroporto di Comiso, il completamento dell'elettrificazione delle linee regionali.

Sicilia, ecco il cambio di passo di Rfi il trasporto sarà integrato e digitale

Investimenti. Progetti in corso per 17,6 miliardi fra Alta velocità, nuove tratte e tanta tecnologia

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Nel 2021 Mario Draghi e la Lega imposero in Unione europea la reintroduzione, nel regolamento delle reti Ten-T, del Ponte sullo Stretto di Messina e delle opere di collegamento, che l'ex ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, aveva cancellato inventandosi in alternativa un collegamento marittimo Brindisi-Malta che saltava del tutto la Sicilia. Così il novello presidente di Rfi, il palermitano Dario Lo Bosco, ha potuto cogliere la palla al balzo e, da coordinatore del Polo infrastrutture del gruppo, ha messo all'opera tutti gli uffici per progettare tutto ciò che c'è da realizzare in Sicilia. Così, ieri in conferenza stampa il governatore Renato Schifani a buon titolo ha parlato di un «disegno strategico senza precedenti voluto dal governo nazionale e dal governo regionale. Stiamo vivendo una "primavera" che ci consentirà di accedere a un'"estate" di migliore fruibilità dei trasporti». Dicendo questo non si riferiva, quindi, solo al Ponte, che da anello strategico ha richiamato l'Alta velocità Palermo-Catania-Messina e la metro fra Messina e la Calabria, ma anche al completamento del raddoppio della Palermo-Messina di cui è stata completata la prima analisi di fattibilità e a tutte le altre ferrovie che Rfi sta costruendo o progettando. Nonchè alle strade che serviranno per arrivare al Ponte, da tutte le parti della Sicilia.

Lo scenario vede finanziamenti per 17,6 miliardi, tutti interventi in corso: la Palermo-Catania-Messina vale 12 miliardi, la Palermo-Trapani via Milo (221 milioni), la Fiumetorto-Castelbuono (998 milioni), il collegamento con Birgi (48 milioni), l'elettrificazione della Cinisi-Alcamo diramazione-Trapani via Milo (102 milioni), il nodo di Palermo (1,28 miliardi), il secondo lotto dell'anello di Palermo (142 milioni), il ripristino della Caltagirone-Gela (349 milioni), il collegamento con Fontanarossa (19 milioni), il bypass di Augusta (176 milioni), il collegamento col porto di Augusta (105 milioni), la fermata Acireale Belllavista (7 milioni), la metroferrovia di Ragusa (38 milioni).

Ci sono poi gli investimenti tecnologici: sulla Palermo-Catania-Messina, sulla Messina-Palermo e sulla Messina-Siracusa (totale 53 milioni), il programma Ertms (650 milioni), un upgrading tra Lercara e Catenanuova (84 milioni).

Di finanziato ci sono anche interventi di manutenzione straordinaria su trazione elettrica, impianti di sicurezza e telecomunicazioni più l'armamento e opere civili per 452 milioni. I fondi coprono anche interventi di ammodernamento in 173 stazioni dell'Isola. E si stanno costruendo le nuove stazioni di S. Michele, Fontanelle, Aci Castello e al Ri.Med di Carini.

Con gli interventi, nel medio periodo ci vorranno 16 minuti da Trapani a Trapani Birgi, 120 minuti da Trapani a Palermo, 160 minuti da Palermo a Catania. Nel lungo periodo, 55 minuti da Catania a Messina e 120 minuti da Palermo a Catania.

Perchè queste differenze fra medio e lungo periodo? Perchè ci sono alcune tratte finanziate dal "Pnrr" che dovranno entrare in funzione entro il 2026 e altre finanziate dal Fondo complementare che saranno terminate successivamente, entro il 2030. La linea Catania-Aeroporto, che è in fase di progetto esecutivo, sarà completata entro il 2027. Entro il 2025 si avranno, poi, la fermata Acireale Bellavista, e la Palermo-Trapani via Milo; entro il 2026 la Caltagirone-Gela, il bypass di Augusta, la linea col porto di Augusta, il nodo di Palermo, la linea con Birgi, la Cinisi-Trapani via Milo; entro il 2027 la metroferrovia di Ragusa e il raddoppio Fiumetorto-Castelbuono; entro il 2028 l'anello di Palermo.

Dario Lo Bosco ha chiarito che il piano creerà un «sistema di trasporto integrato per le merci che si avvarrà di una piattaforma digitalizzata che favorirà gli scambi strada-ferrovia e ferrovia-mare. Finalmente potranno circolare anche sulle rotaie siciliane i grandi carri e questo aprirà nuove frontiere internazionali per il settore della logistica. Siamo fra i primi ad adottare la tecnologia Bim per il controllo digitale dei costi e dei tempi e sta per entrare anche in Sicilia il "Diamante 2.0", il treno predittivo che analizzerà tutti i binari dell'Isola per individuare per tempo gli interventi di manutenzione. Gli aeroporti di Palermo e Trapani - ha aggiunto Lo Bosco - diventeranno un hub grazie all'interconnessione fra loro. Tutto ciò - ha concluso Lo Bosco - è uno straordinario cambio di passo di Rete ferroviaria italiana in Sicilia. Nessuno, infatti, fino a ieri si sarebbe aspettato che si sarebbe ricominciato a parlare del completamento del raddoppio della Palermo-Messina. Ora, invece, c'è il progetto».

Giorgetti: Def light senza manovra correttiva L'incubo debito: superbonus già a 122 miliardi

I nodi. Il ministro rassicurante sulla tenuta dei conti, accordo con Bruxelles in attesa delle nuove regole

DOMENICO CONTI

ROMA. Un Documento di economia e finanza, l'ultimo prima della revisione delle regole di governance economica Ue, che si limiterà ai dati di bilancio tendenziali, senza scoprire le carte su quelli di programma. Con la spada di Damocle per i conti pubblici rappresentata dai bonus edilizi che il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti definisce «un'eredità pesantissima». E con l'eventualità di una manovra correttiva che lo stesso Giorgetti allontana: «No - risponde alla domanda se sia necessaria una correzione di rotta per fronteggiare l'impatto del superbonus sul debito - sicuramente vogliamo rispettare esattamente gli obiettivi della Nadef dello scorso autunno per una questione credibilità, se c'è qualcosa da correggere la correggeremo ma sostanzialmente siamo in linea».

Prende forma in questa congiuntura, offuscata dall'incertezza sulle cifre finali degli aiuti al settore edilizio, il Def che il Consiglio dei ministri si appresta ad approvare nelle prossime ore. Con i dati mensili dell'Enea che certificano detrazioni maturate finora col superbonus per 122,24 miliardi a fine marzo, un numero che continua a crescere e il cui saldo finale è visto salire sopra i 210 miliardi.

Quegli aiuti nati nell'emergenza pandemica, sul fronte della crescita, hanno dato una spinta al rialzo, consentendo, assieme alle ultime statistiche in miglioramento sull'economia italiana, di mantenere intorno all'1% la crescita del Pil che verrà scritta nel Def per il 2024. Crescita poco distante dall'1,2% della Nadef dello scorso autunno, anche se superiore ai numeri indicati da Banca d'Italia, Fmi e Commissione europea.

Il grosso del deficit da bonus edilizi, poi, si sarebbe scaricato sul 2023 (al 7,2% del Pil la stima più recente), e il documento in arrivo manterrebbe la stima 2024 grosso modo sui livelli indicati nella Nadef al 4,3%, con un debito appena sotto il 140% del Pil contro il 140,1% indicato nella Nadef.

Giorgetti presenterebbe solo un quadro tendenziale triennale nel Def, non invece il quadro programmatico: come aveva fatto l'esecutivo Draghi con la Nadef di fine 2022, per non legare le mani al Governo successivo. In questo caso la motivazione sarebbe il nuovo Patto di stabilità. Un orientamento che accende l'opposizione: «Sarebbe un fatto fortemente negativo, di fronte ad un deficit 2023 enormemente superiore alle previsioni iniziali e un'economia che va peggio delle (ottimistiche) stime di settembre», dice Antonio Misiani, responsabile economia del Pd. Un Def solo "tendenziale" «non farà capire agli italiani le dimensioni della manovra economica», rincara la dose Nicola Fratoianni (Avs).

La scelta di un Def solo "tendenziale" sarebbe concordata con Bruxelles, considerando il 2024 un anno di transizione verso le nuove regole. Superato l'appuntamento delle europee, con in arrivo una nuova Commissione Ue e con in mano cifre più definitive sui bonus edilizi, sarà inevitabile fornire un quadro economico di programma. Ci sarà da far quadrare un quadro pluriennale di finanza pubblica con le nuove regole Ue. Che guardano anche alla sostenibilità del debito, aiutata dalle privatizzazioni, ma con venti contrari dati dalla crescita tendenziale di due decimali inferiore rispetto alla Nadef, da un'inflazione più bassa, da spese per interessi che per un effetto inerziale sono in aumento. Con il 2025 poi si avvicina la necessità di rifinanziare - con uno scostamento rispetto al deficit tendenziale per il 2025 che sarebbe fissato al 3,6% - il taglio del cuneo fiscale e l'Irpef a tre aliquote, con un costo complessivo di circa 15 miliardi. Inevitabile puntare su più crescita che, fatta salva una svolta sul quadro globale, rende sempre più centrali gli aiuti europei del Pnrr.