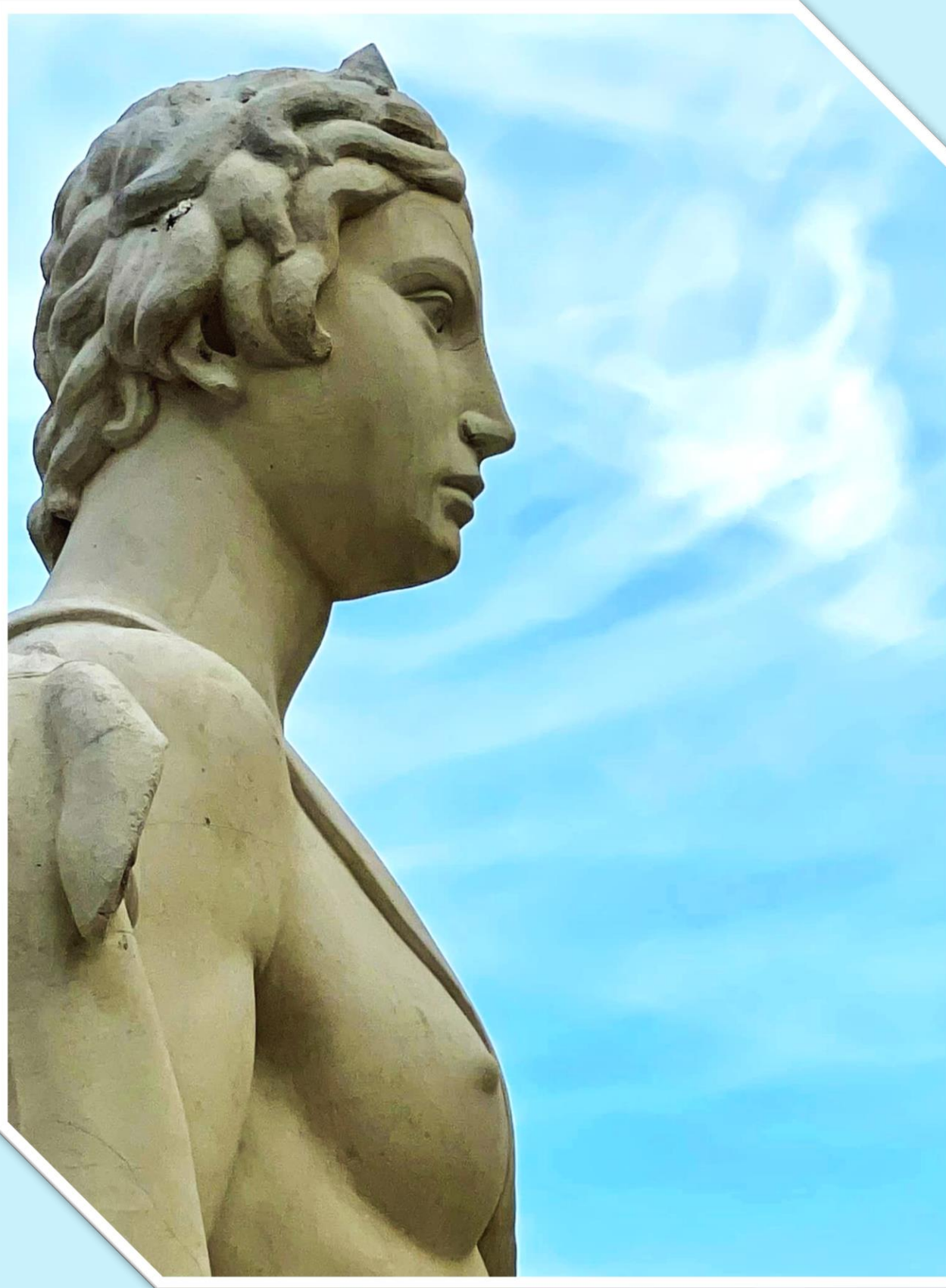


R
A
S
S
E
G
N
A
S
T
A
M
P
A



COMUNE DI COMISO

Ufficio comunicazione istituzionale

marzo 2025

Laura Incremona

LA SICILIA 11 MARZO

INFRASTRUTTURE

Il futuro dell'aeroporto è tutto da decifrare «Numeri in calo, per ora sembriamo morti»

MARCO SAMMITO

Lo stato di salute dell'aeroporto "Pio La Torre" è vicino al capolinea se al letto del moribondo è stato chiamato per, un contributo tecnico, con tanto di nota ufficiale, anche il comitato a difesa dello sviluppo dell'aeroporto degli Iblei. Proprio quel comitato che, sino a qualche settimana fa, era delegittimato dalla politica, dai rappresentanti delle istituzioni, dalla Sac a sedersi negli incontri ufficiali come accadde nell'occasione della vetrina "monstre" dell'open day del 27 novembre scorso, svoltosi all'aeroporto "Pio La Torre" con la provincia che conta cospicuamente presente, quando al comitato fu negato l'accesso in sala e fu messo alla porta non senza vivaci polemiche.

Adesso il quadro è cambiato, visto lo stato delle cose. Il comitato è stato introdotto nel "salotto buono" dove si discute del futuro, ancora assai incerto per la verità, dell'aeroporto fornendo un contributo essenziale alla redazione del bando con cui lanciare la proposta di interesse pubblico da parte del Libero consorzio comunale di Ragusa sui fondi ex Insicem che ammontano a 3 milioni e 200mila eu-

ro. Un ruolo riconosciuto pubblicamente dal dg del Libero consorzio, Nitto Rosso.

Tre milioni di euro in un anno, se distribuiti come contributo a passeggero, ipotizzando 20 euro a persona, coprirebbe solo 150mila passeggeri. Un numero insufficiente per un vero rilancio. Questo è quanto sostiene il comitato. Ma sul piatto ci sono i nove milioni di euro, spalmati su tre bilanci sino al 2027, della Regione Sicilia con la Camcom del Sud Est che ha già formalizzato il bando e in più la misura riconosciuta dall'Ue in tema di contiguità territoriale. Troppa la carne al fuoco per essere gestita bene e soprattutto in modo sollecito.

Il comitato nasce per iniziativa di Antonio Prelati che ne è il portavoce, di Paolo Crocifisso, il presidente, e di Lorenzo Mazza. Conta 120 soci (il 90% operatori della ricettività), due comitati (Ibla che fa capo allo chef stellato Ciccio Sultano e Marina di Ragusa). Rappresenta 15mila posti letto. «Siamo entrati con la logica del confronto - dichiara Antonio Prelati - Con i sindaci e la deputazione credevamo di costruire un percorso comune che ci è stato negato nonostante la nostra provenienza dalla base: imprenditoria ed enogastronomia di eccellenza.



L'ANALISI. Prelati del comitato stigmatizza le scelte finora compiute e invoca maggiore unità da parte del territorio
«Siamo stati costretti a sostituirci alla politica»

Delusi dall'atteggiamento del sindaco di Comiso, Schembari, che con noi aveva assunto impegni che sono stati puntualmente disattesi senza alcuna spiegazione. Ci ha fatto perdere del tempo, irridendoci peraltro».

A quel punto avete scelto una strada in solitudine.

«Il comitato si è sostituito alla politica. Per detta di Nico Torrisi, ad di Sac, il problema non è la Sac ma è il livello della nostra classe dirigente provinciale. Pur non condividendo tutto quello che ha fatto Torrisi per l'aeroporto di Comiso, la realtà indica che noi ci siamo sostituiti alla politica. Oggi registriamo una maggiore considerazione per quanto il comitato ha svolto in questo anno: se si parla dell'aeroporto di Comiso l'unica voce è quella del comitato. La politica è stata assente, la deputazione ha pensato ad altro».

C'è stato un punto di svolta originato dalla fusione di Sac con Soaco. Sono necessarie valutazioni per il mancato sviluppo dell'infrastruttura...

«Prima di quella fusione, l'aeroporto di Comiso sviluppava 500mila passeggeri. Oggi, secondo i dati di Assaeroporti, sono poco meno di 200mila comprensivi di quei pochi dirottamenti che sono arrivati per motivi vari. E' come se l'aeroporto fosse morto».

Sulla scena irrompe un fatto nuovo. La Sac ha deciso la privatizzazione dell'aeroporto "Bellini" di Catania approvando documenti e un piano industriale, forti dei 12 milioni di passeggeri nel 2024.

Come prevede il futuro del "Pio La Torre" alla luce di questa novità anche in virtù della continuità territoriale e della destinazione dei fondi pubblici impegnati per questa struttura?

«Da questo nodo cruciale passa il futuro del "Pio la Torre", ma confesso di essere pessimista. Con la privatizzazione seguirà una serie di cambiamenti. Per chi compra, in assenza di norme di salvaguardia, l'aeroporto di Comiso potrebbe diventare l'hub manutentivo di tutti gli aeroporti del Sud d'Italia. Acquisto un aeroporto che dista sessanta minuti dal "Pio La Torre" e questo è poco logico per lo sviluppo industriale di quest'ultimo. Questa è una mia chiave di lettura. La continuità territoriale tra qualche anno non ci sarà più con il completamento della superstrada Ragusa-Catania che consentirà una percorrenza inferiore ai 60 minuti tra i due centri, come sostiene il senatore Salvo Sallemi. Questa però è una mezza verità. Abbiamo esempi al nord come Venezia e Verona, al sud Trapani e Palermo che smentiscono questo principio».

Entriamo nel merito della privatizzazione, il vero business della scelta...

«Sarà questa un'operazione che prevede un miliardo di euro per partecipare al bando e si tratta di un business molto importante. Non riesco a comprendere come un asset dello Stato possa essere privatizzato. Potrebbe finire anche nelle mani di fondi di investimento di società straniere. Que-

sta soluzione è valida per Catania ma non riesco a vederla su Comiso. Poi



valuto che sono operazioni utili a svendere il sistema dei trasporti in Sicilia acclarato lo stato pietoso di ferrovia, strade e autostrade. Con questa scelta si può tenere in ostaggio una regione. Il contraccolpo è il mancato sviluppo economico di questa provincia e ciò accade quando la gestione non è pubblica».

Del cargo non si parla più dopo la fiammata di un gruppo di operatori economici di questa provincia, che si sono dissolti e ritirati in buon ordine e le iniziative annunciate dal presidente della Regione, Schifani.

«Il cargo non si può sviluppare. È necessaria la costruzione di una rete organizzativa che non è realizzabile. L'ortofrutta non recepisce questo utilizzo: i costi del gommato sono un terzo in meno rispetto al cargo. Si rimane fuori dalla competizione europea. In Europa si fa la guerra al centesimo, qui il trasporto incide per un euro e cinquanta. Gli operatori commerciali del mercato di Vittoria hanno detto no a questa soluzione».

LA PAROLA ALL'ESPERTO

Scapellato: «I ragusani si facciano avanti in questa fase cruciale della privatizzazione»



«Il processo di privatizzazione del "Bellini" di Catania ha sacrificato il numero dei passeggeri su Comiso e questo per alzare in modo sensibile quelli dell'aeroporto etneo nel senso che maggiore è il traffico, più appetibile è il morso». Questo è quanto afferma Giombattista Scapellato, da tutti conosciuto come Gianni (nella foto), già direttore degli aeroporti di Milano Malpensa, Forlì e Rimini e team leader della trasformazione in aeroporto civile della base missilistica di Comiso su incarico dell'allora sindaco, Pippo Di Giacomo.

«Sulla privatizzazione non sappiamo ancora nulla - afferma Scapellato - L'operazione prevede comunque una cessione di quote da parte di soggetti pubblici a soggetti privati che subentrano in una parte del loro capitale. È fondamentale capire quanta parte del capitale. Perché dalla percentuale di questo di-

pende la fattibilità di alcune operazioni. Con 51 per cento se ne possono fare alcune: senza una maggioranza qualificata dei due terzi non se ne possono fare altre come la vendita, la cancellazione piuttosto che la ricapitalizzazione, così come prevede il codice civile. Quindi fondamentale sapere che quota si vende. Più alta è, più è appetibile per chi deve acquistare».

E' solo questo il punto di merito?

«No, ce n'è un altro. Bisogna sapere se nel bando tutti i soldi che introitano i soci venditori vanno tutti nelle loro tasche per pagare debiti di qualsiasi natura o una quota del capitale ritorna nella società sotto veste di azioni riservate al subentrante. Questo a beneficio del nuovo capitale della società che dovrà così impiegare meno capitali per gli investimenti. Questo però deve essere

previsto dal bando. Anche questo è un aspetto appetibile per i potenziali acquirenti. Intendo sottolineare che è in vendita la Sac. Quindi quando acquisto le azioni in quote percentuali (49,51 o il 70 per cento) il vincitore del bando avrà la proprietà del capitale acquistato, secondo le quote in vendita, dei due aeroporti».

Il "Pio La Torre", viste le condizioni, non ci appare appetibile.

«E' un aeroporto abbandonato. Non solo non ci sono voli ma quando ci sono dirottamenti gli aerei vanno a Palermo o a Trapani a venti minuti di volo. Strano. Una compagnia aerea, e non il pilota come erroneamente si crede, che ha un aeroporto con le stesse caratteristiche di Catania a cinque minuti di volo e non lo sceglie significa che non ha previsto nelle due destinazioni alternate il

"Pio La Torre". Il piano di volo delle compagnie, oltre la destinazione principale, non mette Comiso tra quelle due alternative».

Come mai?

«Se un'importante compagnia aerea se ne va da Comiso è perché ha avuto delle offerte e probabilmente tra le clausole più o meno imposte c'è quella che dice che a Comiso non bisogna atterrare. Altrimenti non mi spiego questo ragionamento. Penso però che la privatizzazione è un'opportunità per Comiso. I ragusani devono fare i ragusani nel senso che il privato ibileo si dovrà fare avanti, si mette accanto a qualcuno che intende partecipare al bando oppure busa alla porta di chi ha vinto e acquista una parte di split (quota). È chiaro che il bando dovrà indicare il gestore aeroportuale».

M. S.

Incubo lentocrazia alla Regione Schifani chiede aiuto a Zangrillo

Il vertice. «Lacci e laccioli, fantasmi atavici». Il ministro: «Semplificazione e digitalizzazione»

PALERMO. «Io ho un obiettivo contenuto nel Pnrr, semplificare 626 procedure entro giugno del 2026. Il primo step era di 200 procedure semplificate al 31 dicembre 2024, siamo in vantaggio, ne abbiamo già portato al Consiglio dei ministri 250». Così il ministro della Pubblica amministrazione, Paolo Zangrillo, parlando con i cronisti a margine della XVII tappa dell'itinerario di ascolto «Facciamo semplice l'Italia. PArola ai territori», ieri a Palermo. «Il programma del governo prevede una semplificazione amministrativa, e quindi la necessità di avere una pubblica amministrazione sempre più vicina ai suoi clienti, cittadini e imprese - ha detto il ministro - Abbiamo deciso di farlo non con un approccio autoreferenziale, e quindi nel chiuso dei nostri uffici con i nostri esperti di diritto amministrativo, ma di condividendolo con gli enti territoriali». «L'Italia è un Paese che soffre un

il tema dell'interoperabilità dei nostri sportelli unici, sulla gestione delle procedure concorsuali con risultati estremamente soddisfacenti».

«Senza professionalità e merito la pubblica amministrazione è una palla al piede per le istituzioni e la società, nella quale prevalgono burocratismo ed inefficienza ed in taluni casi alligna la corruzione», ha esordito il presidente della Regione siciliana, Renato Schifani. «Ce la puoi mettere tutta, puoi avere le risorse, puoi avere gli uomini migliori: poi ci sono le scelte, discutibili o meno, da parte dell'apparato, un apparato fumoso, che magari non tocchi con mano ma che ti paralizza nei procedimenti decisionali nel territorio. Troppi pareri, lacci e laccioli che impediscono la velocizzazione della spesa. Aiutaci a semplificare, se lo riterrai convoca tutti i presidenti di Regione, i sindaci delle città



metropolitane, combattiamo quotidianamente con questi fantasmi atavici» ha detto al ministro. Quello del governatore è stato un appello accorato. «Credo che un maggior coordinamento tra un sistema centrale e un sistema regionale periferico sarebbe essenziale - ha affermato Schifani - Sarebbe utile che un amministratore centrale potesse toccare con mano ogni tanto quelle che sono le nostre dif-

ficoltà, credimi non le conoscevo perché come te facevo parte di un livello tale dove le istituzioni hanno dinamiche diverse, funzionali o meno ma sicuramente più celeri, più tendenti al decisionismo, perché in un senso o nell'altro prevale la scelta politica. Qui invece prevale spesso il confronto non tanto sulla scelta politica ma su quella tecnica. Quando ti trovi a discutere con certi ministeri economici che ti dicono che pur avendo le risorse non le puoi utilizzare, mi chiedo come faccio? Ho le somme nel bilancio della Regione eppure il ministero mi dice che non le posso utilizzare per tutta una serie di motivazioni». Schifani ha aggiunto: «Ben vengano digitalizzazione e intelligenza artificiale però ti prego di non dimenticare quello che c'è sotto ancora da risolvere: le fondamenta ancora vanno revisionate, semplificate, aggiornate».

ritardo rispetto all'Europa dal punto di vista della digitalizzazione: è intorno al 46% rispetto a un'Europa che viaggia al 60%, però stiamo lavorando per recuperare tantissime posizioni».

«Abbiamo digitalizzato le nostre procedure concorsuali e stiamo facendo un lavoro molto importante sulla formazione - ha aggiunto - Quando sono arrivato alla fine del 2022 il tempo medio dedicato alla formazione dei dipendenti pubblici era di 6 ore all'anno. Oggi viaggiamo intorno ai tre giorni all'anno. Il mondo cambia con una rapidità straordinaria, non possiamo più ragionare pensando che la formazione sia un orpello, ma è diventata una leve strategica. Se vogliamo che la pubblica amministrazione sia la spina dorsale del nostro sistema pubblico abbiamo bisogno di personale preparato, pronto ad affrontare il cambiamento come un'opportunità e non come una minaccia». E sull'intelligenza artificiale ha aggiunto: «Sono un fautore, avendo presente che è uno strumento nella disponibilità dell'uomo: non ha cuore, non ha coscienza, ci aiuta a gestire una mole enorme di dati a una velocità nettamente superiore alla capacità umana. Quindi dobbiamo utilizzarla per sottrarre il personale da attività ripetitive che le macchine sanno fare meglio e dedicare le persone ad attività che portano valore aggiunto dal punto di vista intellettuale. Noi stiamo utilizzando moltissimo l'intelligenza artificiale, soprattutto su tutto

IL NUOVO BRAND «REGIONALE»

«In Sicilia convogli di ultima generazione»

Trenitalia: «Più collegamenti e servizi». Aricò: «Treni per Agrigento e investimenti»

PALERMO. Nuova livrea per i treni del Regionale in Sicilia, convogli di ultima generazione in circolazione sui binari dell'Isola e nuovi link per scoprire in treno e bus borghi dal grande fascino. Le novità del Regionale, nuovo brand di Trenitalia del gruppo Fs, sono state presentate alla stazione di Palermo Centrale, alla presenza di Maria Annunziata Giaconia, direttore business regionale e sviluppo intermodale, di Alessandro Aricò, assessore alle Infrastrutture della Regione Siciliana e di Pietro Cannella, vicesindaco di Palermo. Sono già 49 i nuovi convogli, fra treni elettrici e bi-modali, a circolare sui binari dell'Isola acquistati con fondi Fesr, Ffsc e Pnrr. Entro la fine del 2025 la flotta di treni sarà incrementata di ulteriori 4 unità. Grazie a questi investimenti l'età media della flotta regionale in Sicilia, al momento, è di 11,7 anni. All'acquisto dei treni si aggiungono gli investimenti di Trenitalia per la tecnologia, la manutenzione, gli impianti manutentivi.

«Regione e Trenitalia proseguono la collaborazione per potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario in Sicilia. L'obiettivo prioritario del governo Schifani è quello di collegare i principali centri dell'Isola e gli scali portuali e aeroportuali con le aree interne e le zone turistiche. Per questo, aumentano i treni per Agrigento, che è Capitale italiana della Cultura 2025, e si potenziano nuovi servizi come quello dell'intermodalità, che permette di integrare treno e bus per raggiungere Cefalù e i meravigliosi borghi delle Madonie». Lo ha detto l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla mobilità, Alessandro Aricò, in occasione della presentazione delle novità di «Regionale», il nuovo brand



di Trenitalia, che si è svolta ieri alla Stazione centrale di Palermo alla presenza di Maria Annunziata Giaconia, direttore business Regionale e Sviluppo Intermodale. «Oltre all'aumento di possibilità di spostarsi nell'Isola attraverso le ferrovie - ha aggiunto Aricò - la sinergia tra Regione e Trenitalia permetterà di dare maggiore comfort ai pendolari, grazie agli ulteriori otto nuovi treni elettrici monopiano che si stanno aggiungendo ai 25 già arrivati negli scorsi anni e che hanno permesso di abbassare a meno di 12 anni l'età media della flotta che circola in Sicilia. A tutto ciò si aggiungono gli investimenti su sicurezza e tecnologia di Trenitalia e un'attenzione sempre alta sulla sostenibilità ambientale. In Sicilia c'è un contratto di servizio che sta funzionando bene e questo ci viene confermato anche dal riscontro dei passeggeri: ogni giorno ci sono 55 mila persone che usano questo mezzo di trasporto, in netta crescita rispetto agli anni precedenti».

MIGRANTI: OGGI IL REGOLAMENTO A STRASBURGO

Ordine Ue di rimpatrio, ok a modello Albania

MATTIA BERNARDO BAGNOLI

BRUXELLES. Un ulteriore passo avanti per dare ordine alla gestione della migrazione nell'Ue con, soprattutto, una visione comunitaria che metta fine alla frammentazione. È quanto promette il nuovo regolamento sui rimpatri - non più una direttiva e, dunque, subito applicabile, obbligatoriamente, dai singoli Stati membri - che la Commissione presenterà oggi a Strasburgo. Stando al testo - anticipato dall'Ansa - tra le novità si conta un «ordine di rimpatrio europeo» che accompagnerà i provvedimenti nazionali così da essere eseguibile in tutta l'Ue, l'introduzione di un «divieto d'ingresso» e una sostanziale apertura agli hub di rimpatrio, seppure rispettando alcuni principi.

Il regolamento introduce, in generale, regole più severe per chi non ha diritto alla protezione internazionale all'interno dell'Ue benché (come testimonia il paragrafo 11 dell'introduzione) «nessuno sarà espulso o estradato in un Paese dove c'è un rischio serio di essere soggetto alla pena di morte, tortura o altri trattamenti degradanti».

Ciò detto, in mancanza della collaborazione della persona in questione, le autorità sono au-

torizzate a determinare il Paese di origine «sulla base delle informazioni disponibili» e indicare «la nazione o le nazioni» più probabili nell'ordine di rimpatrio. Che, appunto, prevede il mutuo riconoscimento da parte dei 27 Stati membri. L'articolo 10 introduce l'istituzione del «divieto d'ingresso» nel territorio dell'Ue alla persona che «non collabora con il processo volontario» di rimpatrio - che scatta

per tutti coloro i quali non hanno diritto all'asilo - non lascia lo Stato membro «entro la data indicata» oppure si sposta in un altro Stato membro «senza autorizzazione». Il divieto - che arriva ad un massimo di 10 anni - si applica anche, in base a quanto previsto dall'articolo 16, a chi pone «un rischio alla sicurezza» dei Paesi Ue.

Un articolo, quest'ultimo, che rappresenta un giro di vite contro chi commette reati prevedendo la detenzione sino all'espulsione. L'altra novità è la «possibilità di rimpatriare» le persone «nei confronti delle quali è stata emessa una decisione di espulsione verso un Paese terzo con il quale esiste un accordo o un hub di rimpatrio», seppure soggetta «a condizioni specifiche per garantire il rispetto dei diritti fondamentali». In pratica, si tratta di un'apertura al modello Albania. ●



Il governo contesta le manette Ars a rischio 50 milioni agli enti pubblici

Regione. Le «osservazioni» del Mef: sui criteri Costituzione violata. Ecco le norme “incriminate”

CATANIA. Non è una stangata, ma una messa in mora bella e buona. Il governo nazionale. Ben 22 articoli dell'ultima finanziaria dell'Ars (per un valore di circa 50 milioni) sono finiti in un documento di «osservazioni» che gli Affari regionali del ministero dell'Economia ha inviato alla Regione. Si tratta delle “manette” inserite nel maxi-emendamento (trasversale) con cui tutti i gruppi di Sala d'Ercole hanno distribuito - con un'eccessiva «discrezionalità», secondo la prima valutazione romana - contributi straordinari a vari enti pubblici e privati: Comuni, fondazioni, istituti scolastici, basiliche, parrocchie, «individuati direttamente dalla legge regionale per interventi a carattere eterogeneo», scrive il Mef nelle osservazioni. «In particolare - sottolinea il ministero - gli articoli in esame individuano il beneficiario, la denominazione dell'intervento e il relativo importo assegnato, senza specificare i criteri ai quali sono ispirate le scelte operate e le relative modalità di attuazione e senza che sia previsto il ricorso ad alcuna procedura a evidenza pubblica».

Sotto la lente del ministero dell'Economia i criteri con cui l'Ars ha assegnato i fondi-mancia. Nell'estratto del documento, anticipato dall'Ansa e che La Sicilia ha potuto consultare, si ricorda che la Corte costituzionale con la sentenza n.137 del 2009 «ha sancito che la mancanza di criteri, obiettivi e trasparenti, nella scelta dei beneficiari dei contributi o nella programmazione e pianificazione degli interventi di sostegno risulta in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, non essendo rispettato il principio di eguaglianza nel suo significato di parità di trattamento». «Inoltre - prose-

teri utilizzati per la scelta dei beneficiari degli interventi finanziati», il Mef rinvia al Dipartimento per gli Affari regionali «la valutazione sulla sussistenza dei presupposti per porre l'impugnativa innanzi la Corte costituzionale delle disposizioni in esame per violazione dell'articolo 3 della Costituzione».

Ma quali sono le norme contestate? Molte sono destinate ai comuni. Si parte dall'articolo 3 dei contributi straordinari all'istruzione (4,7 milioni di fondi), poi

l'articolo 4 (contributi straordinari alle Autonomie locali: 4.525,00 euro), fino al 5 (fondi per l'immane promozione turistica, lo stratagemma per superare il veto dei finanziamenti diretti alle associazioni dopo il caso Auteri), per un totale di ben 15,8 milioni e si continua con i contributi straordinari per agricoltura (2,2 milioni), beni culturali (8,2 milioni a chiese, parrocchie e comuni), sanità (altri 2,2 milioni per progetti e servizi di fondazioni ed enti locali), «finalità sociali»

(anche qui molte chiese, ma anche 25 mila al Comune di Sciarra, nel Palermitano, per l'“Estate Sciaresse”), ambiente (710 mila euro), energia, acqua e rifiuti (2,5 milioni). Ma sotto la lente ministeriale sono finiti anche i contributi per impianti sportivi e teatri (6,1 milioni), per l'acquisto di defibrillatori nei comuni con meno di 5 mila abitanti e altri finanziamenti «straordinari» con norme ad hoc, fra cui spiccano il sacro (un milione di euro all'Arcidiocesi di Catania) e

il profano (300 mila euro a Fiumedinisi, borgo nativo di Cateno De Luca), oltre che i fondi speciali per Monreale e Gela, cari rispettivamente al forzista Marco Intravaia e al grillino Nuccio Di Paola. Nel calderone finiscono anche i soldi che la finanziaria regionale ha destinato alle due Capitali siciliane: Agrigento (Cultura, 2 milioni) e Gibellina (Arte contemporanea, 1 milione) e persino i «contributi straordinari» per le infrastrutture. E via tagliando.

Che succede adesso? Nel silenzio del governo regionale e dei partiti di maggioranza, si apprende che la Regione, tramite l'assessorato all'Economia, risponderà alle osservazioni del Mef. Ma sarà convincente fino al punto di scongiurare l'impugnativa di Palazzo Chigi su tutti (o quasi) gli articoli contestati? Non c'è molto tempo: entro il 1° aprile i giochi saranno fatti.

MA. B. LUI. SA.