



RASSEGNA STAMPA agosto 2026

Laura Incremona

Riduzione perdite della rete idrica 17 i milioni di euro per 11 Comuni

IBLEA ACQUE. Il progetto si concretizza grazie alle nuove risorse economiche dello Sfniissi

Guccione: «Ci vorrà ora un impegno specifico da parte di tutti i Comuni interessati chiamati a fare squadra»

Oltre 17 milioni di euro per ridurre le perdite della rete idrica provinciale e avviare uno dei più importanti interventi di ammodernamento mai programmati nel territorio ibleo. È il finanziamento ottenuto da Iblea Acque SpA per il progetto destinato alla riduzione delle dispersioni idriche nell'Ato 4 Ragusa, inizialmente rimasto escluso per esaurimento delle risorse disponibili e ora ammesso grazie ai nuovi fondi stanziati nell'ambito dello Strumento finanziario nazionale per gli investimenti infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico.

«Gli interventi – dichiara l'amministratore unico della società in house che gestisce il sistema idrico integrato in provincia, Stefano Guccione – interesseranno l'intero territorio provinciale, coinvolgendo i comuni



L'amministratore Stefano Guccione

di Ragusa, Acate, Chiaramonte Gulfi, Comiso, Santa Croce Camerina, Ispica, Pozzallo, Scicli, Giarratana, Modica e Monterosso Almo».

Vista la complessità del progetto, il vertice di Iblea Acque lancia un appello: «Ci vorrà, adesso, un impegno specifico da parte di tutti i Comuni interessati che saranno chiamati a fare squadra con Iblea Acque per consentire la piena attuazione di questa importante progettualità.

Questi gli interventi previsti

(l.c.) Tra gli interventi previsti figurano la digitalizzazione della rete, la distrettualizzazione degli acquedotti (Dma), il telecontrollo degli impianti, la modellazione idraulica e l'installazione di sistemi di monitoraggio in tempo reale. Saranno realizzati rilievi e georeferenziazione Gis, installati sistemi Scada, misuratori di portata e pressione, datalogger e valvole di regolazione. Prevista anche la sostituzione dei contatori tradizionali con smart meter di nuova generazione. Per individuare le dispersioni saranno impiegate tecnologie avanzate, tra cui rilevazioni satellitari, noise logger, geofoni e correlatori acustici. Le riparazioni saranno effettuate sia con metodi tradizionali sia attraverso tecniche trenchless, che consentono di intervenire limitando gli scavi e l'impatto sulla viabilità. L'obiettivo finale è ridurre le perdite, migliorare l'efficienza della rete e contenere i consumi energetici.

D'altro canto, questa cifra è spendibile, compatibilmente con i tempi, ricordando, tra l'altro, che, a differenza di altre realtà territoriali partite con il Sistema idrico integrato nel 2005, l'area iblea ha compiuto questo passo praticamente dopo vent'anni. Inoltre, questo progetto era stato presentato già in precedenza, ma non aveva trovato particolare attenzione. Oggi, grazie al lavoro di squadra dei nostri tecnici, e nonostante lo scetticismo iniziale di molti osservatori, è diventato un progetto performante, capace di recuperare il gap e di essere finalmente finanziabile. È una vittoria del territorio e della capacità di innovare».

Questo finanziamento rappresenta «un passaggio decisivo per la gestione sostenibile della risorsa idrica nel lungo periodo», evidenzia il presidente dell'Ati Ragusa, Bartolo Giacquinta parlando di «benefici attesi in termini di riduzione delle dispersioni, risparmio energetico, continuità del servizio e qualità dell'acqua. Anche l'Ati si è impegnata attraverso un cofinanziamento» conclude il sindaco di Giarratana.

LAURA CURELLA

NASCE IL COMANDO INTERFORZE CYBER

Difesa, approvata la riforma Crosetto dallo specialista cyber militare ai droni

MARCO MAFFETTONE

ROMA. Una struttura dedicata alla cybersicurezza, nuove regole sui risarcimenti per condotte colpose di militari e la definizione dei requisiti per le «navi drone» e quelli aerei. È quanto prevede il disegno di legge approvato dal Consiglio sul «rafforzamento e adeguamento delle capacità di difesa nazionale». L'atto, composto di 15 articoli, rappresenta il primo passo della riforma voluta dal ministro Guido Crosetto.

La novità principale è rappresentata dalla creazione di un comparto dedicato alla minaccia cyber all'interno della Difesa, una questione che nei mesi scorsi ha suscitato non poche fibrillazioni all'interno della stessa maggioranza e non è un caso che la nota del governo sottolinei come al Capo di stato maggiore spetta la qualifica di «autorità cyber della Difesa e la responsabilità unica dei dati del Ministero, salve le competenze del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro dell'interno, degli Organismi di informazione, dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale e dell'Ufficio centrale per la segretezza».

Il Reparto informazioni e sicurez-

za dello Stato maggiore della Difesa assume la denominazione di Comando interforze Cyber Intel. Istituito, alle dirette dipendenze del Capo di Stato maggiore della Difesa, il Centro interforze di addestramento per il combattimento e per il contrasto alla minaccia ibrida. La struttura sarà retta da un generale di divisione. «Il Centro, con il supporto delle componenti operative e dei Centri specialistici e di addestramento, interforze e di Forza armata - si legge nel ddl - implementa e dirige attività esercitative su scenari complessi orientati anche al contrasto congiunto alla minaccia ibrida».

Istituita inoltre la figura dello specialista cyber militare e previsto un fondo «per l'incentivazione nel settore della cybersicurezza» con una dotazione di oltre 1,5 milioni per il 2027.

Ma non c'è solo la questione cyber. Un capitolo riguarda il risarcimento del «danno ingiusto» causato da condotte colpose da parte di militari. L'azione risarcitoria per gli atti compiuti dal personale delle Forze armate, nei teatri operativi delle missioni all'estero, è promossa direttamente nei confronti del ministero della Difesa o dell'Economia.



A sinistra, il ministro della Difesa, Guido Crosetto



In Sicilia

Multe, in Sicilia per pagarle servono tre giorni di lavoro

SANZIONI STRADALI. Anche qui emerge il divario Nord-Sud E a Catania, Palermo e Agrigento oltre metà non viene saldata

Nel 2025 i Comuni hanno incassato 1,77 miliardi dalle sanzioni stradali. Di questo introito, circa 800 milioni sono stati incassati dai municipi del Mezzogiorno. Nel Mezzogiorno le multe per infrazioni al Codice della strada pesano di più a causa del minor reddito pro capite. Al Nord il 25% delle multe non viene pagato, al Centro il 34,7% e al Sud il 48,2%. In Sicilia il 51,1% delle contravvenzioni rimane non pagato, prevalentemente a causa dei redditi più bassi. L'evasione tocca punte del 53,4% a Catania, del 56,7% a Palermo e addirittura del 64% ad Agrigento.

L'effetto dissuasivo delle multe si correla alla capacità economica di chi le paga. Le sanzioni pecuniarie previste dal Codice della strada sono stabilite dalla normativa nazionale e applicate in modo uniforme su tutto il territorio. La loro incidenza, però, varia da una provincia all'altra in base al reddito pro capite: nella provincia di Milano, per esempio, una multa equivale a meno di una giornata di lavoro; in quella di Foggia, invece, occorrono quasi due giornate lavorative per pagarla. In Sicilia, per poter pagare una multa, occorrono tre giornate lavorative.

Dunque, le multe hanno un peso relativo più elevato nelle regioni a reddito pro capite più basso, come quelle del Sud, e in queste regioni il pagamento effettivo risulta più

basso, compensando in gran parte le differenze nel "peso" delle multe. Per contenere il fenomeno dell'evasione, si potrebbe percorrere la via di modularle in base al reddito delle province: in questo modo si avrebbe il vantaggio di aumentare il pagamento effettivo. Non si può, però, escludere che il tasso di pagamento più basso sia invece un fattore esogeno, non correlato al peso delle multe. In

GIAMBATTISTA PEPI

questo caso, modulare le multe in base al reddito pro capite sarebbe inappropriato.

Un'altra questione è se le differenze nel peso effettivo delle multe possano essere giustificate da analoghe differenze nei tassi di incidenza. Utilizzando dati non corretti per i mancati pagamenti, emerge una correlazione di segno

opposto: nelle province in cui una multa incide meno sul reddito si registrano più incidenti, mentre laddove pesa di più il tasso di incidenza è inferiore. La correlazione potrebbe riflettere un effetto deterrente del maggiore peso relativo della multa, ma ci sono altre due spiegazioni plausibili. La prima è che nelle province del Nord e del Centro i volumi di traffico e la mobilità sono più elevati, aumen-

tando così la probabilità di incidenti. La seconda riguarda il più basso tasso di denuncia che spesso caratterizza le regioni del Mezzogiorno continentale e insulare: un conducente non assicurato ha forti incentivi a non segnalare un sinistro, poiché la denuncia renderebbe evidente la sua irregolarità. Ciò riduce artificialmente il numero di incidenti stradali meno gravi registrati al Sud (a fronte di una media italiana di veicoli non assicurati del 6%, si registra un'incidenza particolarmente alta al Sud, dove raggiunge l'8,6%). Sia come sia, tenendo conto del mancato pagamento delle multe, la correlazione resta negativa ma si attenua leggermente.

Le multe coprono in media il 2,8% delle spese correnti comunali; nei piccoli Comuni (40 su 391 in Sicilia) coprono invece gran parte, se non tutte, le spese. Si riscontrano anomalie nell'uso degli autovelox: dispositivi redditizi in aree a bassa incidenza, mentre mancano dove gli incidenti sono più numerosi.

Gli autovelox sono influenzati anche dalla politica: nelle zone ad alto transito di non residenti le amministrazioni locali non pagano il "prezzo politico" dell'eccesso di multe, mentre dove le sanzioni sono, almeno in buona parte, a carico dei residenti si verifica una vera e propria "pausa elettorale" nell'erogazione delle contravvenzioni.

I DATI NAZIONALI

Nonostante le diffuse rimozioni sull'uso delle multe come fonte di finanziamento da parte dei Comuni, soprattutto tramite gli autovelox, negli ultimi anni i proventi da infrazioni al Codice della strada si attestano su livelli leggermente inferiori a quelli di vent'anni fa e in sensibile calo rispetto al periodo pre-pandemico 2016-19. Ma il dubbio rimane: le contravvenzioni vengono fatte per garantire maggiore sicurezza, oppure è una forma surrettizia di rendita locale per incrementare le entrate comunali?

I dati dell'Istat e di Unioncamere delineano uno scenario che conferma che gli interrogativi ricorrenti sull'uso dei proventi delle contravvenzioni non sono destituiti di fondamento.

Nel 2025 i Comuni hanno incassato complessivamente 1,77 miliardi di euro da multe: lo 0,08% del Pil contro lo 0,09% del Pil nel 2007 e lo 0,12% in media nel quadriennio 2016-19. Di questi proventi, solo 327,5 milioni (il 18,5%) provenivano da multe per eccesso di velocità.

I proventi delle multe non costituiscono una fonte primaria di entrata per la grande maggioranza dei Comuni: in media, coprono il 2,8% della spesa complessiva. Esistono, però, alcune eccezioni. Il primato spetta a Bagnolo di Po, in Veneto, dove gli incassi superano di circa un terzo la spesa comunale complessiva. Segue Villapiana, in Calabria, con una quota prossima al 100%. Nel complesso, i Comuni i cui proventi da multe superano il 20% della spesa rappre-



Più sicurezza o rendita locale? Sugli autovelox il dubbio resta

sentano il 7,7%; quelli in cui superano il 10% sono il 12,3%. Un capitolo a parte è rappresentato dal Mezzogiorno e in particolare dalla Sicilia.

Anche le multe per eccesso di velocità mostrano la stessa tendenza: in media incidono poco, ma in alcuni Comuni generano incassi molto elevati. Nel 2024 rappresentavano meno di un quinto delle entrate complessive da multe; in 147 Comuni, tuttavia, la totalità degli incassi derivava dagli autovelox.

Il record di incassi per singolo autovelox è detenuto da Galatina, con 5,9 milioni di euro l'anno, equivalenti a 673 euro per ogni ora dell'anno. Seguono Villapiana, con 4,7 milioni, Sesto Fiorentino, con 3,1 milioni, e Massafra, con 2,8 milioni.

Le possibili anomalie nell'uso degli autovelox emergono anche

dal confronto tra gli incassi e il tasso di incidenza locale. In alcuni Comuni, le entrate sono elevate nonostante un rischio stradale contenuto, misurato dal numero di incidenti. Ad Acquafredda di Isernia, per esempio, i tre autovelox installati hanno generato complessivamente 381 mila euro di multe, a fronte di nessun incidente registrato negli ultimi quattro anni. Ci sono casi in cui, al contrario, gli incassi da autovelox sono bassi o nulli nonostante l'elevata incidenza, segnalando un possibile mal posizionamento dei dispositivi o la loro assenza: il Comune di Argentera, privo di autovelox, presenta un indice di incidenza tra i più alti d'Italia.

L'uso delle multe come fonte di finanziamento è limitato dal fatto che una parte delle risorse raccolte è vincolata a specifiche finalità

e, in alcuni casi, deve essere ripartita tra più enti. I proventi delle sanzioni stradali spettano infatti all'ente da cui dipende l'organo che accerta l'infrazione: lo Stato, la Regione, la Provincia o il Comune. Per gli enti locali, il 50% dei proventi è vincolato a finalità di sicurezza stradale, segnaletica, controlli e manutenzione. Per gli autovelox, i proventi vanno al 50% all'ente proprietario della strada e al 50% all'ente da cui dipende l'organo accertatore; se coincidono, l'incasso spetta interamente allo stesso ente.

Un ulteriore disincentivo deriva dal possibile malcontento della popolazione residente, particolarmente rilevante nel periodo pre-elettorale. Fino al 2018, negli anni elettorali i Comuni incassavano dalle multe stradali tra 18 e 52 centesimi pro capite in meno. Utilizzando dati aggiornati al

2024, si osserva che, nell'anno delle elezioni, nei Comuni in cui il sindaco in carica può ricandidarsi, le entrate da multe sono inferiori di circa il 4,5%, per poi tornare gradualmente verso la media negli anni successivi.

Questo disincentivo politico a intensificare le multe, almeno in prossimità delle elezioni, si attenua quando le sanzioni sono pagate soprattutto da non residenti. In alcuni Comuni, infatti, la combinazione tra una popolazione ridotta e incassi molto elevati lascia presumere la presenza di un gettito "importato", ossia generato soprattutto da non residenti in transito, grazie a una collocazione favorevole lungo strade trafficate.

Dal 12 luglio 2026, il nuovo decreto sull'omologazione degli autovelox impedisce temporaneamente l'utilizzo di circa 850 dispositivi e riconosce come omologati i restanti 3.150. L'effetto complessivo sugli incassi comunali è ancora incerto. Da un lato, i dispositivi omologati saranno meno esposti ai ricorsi, con un possibile aumento delle entrate; dall'altro, molti Comuni non potranno più utilizzare parte degli autovelox, con una conseguente riduzione degli incassi.

G. P.



10 **LA SICILIA** Domenica 9 agosto 2026

economia €

Belcuore: «Stop privatizzazione? Così torneremmo 10 anni indietro»

IL COLLOQUIO. Il commissario della CamCom

LEANDRO PERROTTA

CATANIA. Nella Camera di Commercio del Sud-Est Sicilia da ottobre 2025 è in corso un lungo, articolato e a volte contestato processo per il rinnovo del consiglio e la nomina di un nuovo presidente. Organi che mancano dall'estate del 2022, e a cui si potrebbe arrivare «alla fine del 2026». A dirlo è il Commissario straordinario Antonino Belcuore, in carica da gennaio 2023. A luglio doveva arrivare l'atto "finale" della procedura, la verifica a campione delle dichiarazioni rilasciate dalle organizzazioni di categoria, ma la mancata risposta di due associazioni di categoria ha di nuovo rallentato tutto. Sono Cidec e Unilavoro, alla fine escluse dalla nomina dei 22 rappresentanti, ma che hanno 60 giorni per il ricorso. Passaggi che portano a quello che, inizialmente, pareva uno scenario evitabile: il cronoprogramma dell'ente camerale potrebbe non allinearsi con le stringenti scadenze legate alla privatizzazione della Sac, la società di gestione degli aeroporti di Catania e Comiso di cui proprio la CamCom ha la maggioranza assoluta delle quote, il 62%. Resta dunque l'incognita su chi, tra l'attuale commissario straordinario e la futura governance

politica, si troverà ad apporre la firma decisiva per la scelta del nuovo socio di maggioranza privato.

Per Belcuore l'identità di chi assumerà la decisione finale passa però in secondo piano rispetto alla portata storica e irreversibile dell'operazione. L'iter per l'ingresso dei capitali privati nella gestione aeroportuale è ormai ampiamente avviato ed è solo questione di capire chi tra i dieci "contendenti" sarà l'acquirente di quote Sac che potrebbero «arrivare oltre il 66%» stabilite dal bando. Come precisa «la scelta o la prende il commissario o la prende il presidente della CamCom. E sarà obbligata». L'indirizzo per cedere le quote di Sac risale infatti al 2019 e «ho avuto mandato dal presidente Schifani di completare l'operazione», aggiunge. Bloccare tutto in questa fase avrebbe conseguenze disastrose per il territorio: «Non accettare l'esito finale significherebbe ritornare indietro non di cinque, ma di dieci anni».

La cessione, per Belcuore, risponde a una chiara logica di mercato e di crescita infrastrutturale che accomuna l'intera Penisola. Invita a uscire da logiche che definisce di «speculazione stupida», perché, ricorda, «gli scali più importanti sono tutti gestiti dai privati». E alla base ci sarebbe una motivazione puramente



“
SAC. Fino a 1,5 miliardi di investimenti al 2042, che il pubblico non ha. La scelta la prende il commissario o il presidente ma è obbligata



Antonio Belcuore, dirigente regionale, è commissario straordinario della Camera di Commercio del Sud-Est

economica: il piano di sviluppo necessario da qui al 2042 per Fontanarossa - denominato da Sac "Goldrake", come il robotone dei cartoni animati giapponesi - richiederà investimenti stimati tra 1,2 e 1,5 miliardi di euro, risorse che «né l'amministrazione pubblica né la Camera di Commercio sono in grado di garantire autonomamente. Solo un partner privato può assicurare lo sviluppo organico del polo aeroportuale».

Belcuore ci tiene inoltre a sgombrare il campo da quelli che definisce «senza mezzi termini come dei «falsi problemi». Si riferisce ai timori sul futuro dei dipendenti di Sac Service. Le tutele occupazionali, rassicura, sono «assolutamente garantite dalle clausole sociali e dalle linee

guida di governance già consegnate agli advisor per la data room». La "data room" non è altro che il sistema al quale, da domani, i 10 concorrenti avranno accesso con dati completi su Sac. Altrettanto netta è la posizione sulla destinazione degli incassi, stimati in centinaia di milioni di euro per la Camera di Commercio, derivanti dalla cessione. «Voglio sgombrare il campo da tutti gli equivoci: la liquidità che si ricaverà dalla vendita dell'aeroporto non servirà a pagare le pensioni del personale», chiarisce il commissario, precisando che l'ente ha già accantonato risorse sufficienti e che «si sta comunque lavorando per cambiare la norma regionale del 1979, che impone, caso unico in Italia, che sia la Camera di

Commercio a pagare le pensioni». Quel tesoretto milionario, invece, «andrà restituito alle imprese» e destinato a interventi strutturali come il ripristino dell'organico pieno della CamCom, che dovrebbe essere di 92 persone: oggi sono meno della metà. Ma le scelte «le farà direttamente da chi fa impresa sul territorio. Io comunque ho coinvolto sempre tutti», specifica.

Lo sguardo si allarga poi alle dinamiche più ampie, a cominciare dalla convivenza con l'Etna, che negli scorsi giorni è tornato con le emissioni di cenere ad essere un problema operativo per i voli. Lunghi dall'essere soltanto un intralcio per gli investitori però, il vulcano viene descritto da Belcuore come «un attrattore pazzesco» e il «catalizzatore di benessere più importante del Meridione, capace di bilanciare ampiamente i pur gravosi disagi legati alla cenere». E naturalmente per Belcuore anche lo scalo di Comiso è destinato a trarre enormi benefici dalla privatizzazione, potendo ambire a diventare un aeroporto da «oltre un milione di passeggeri»: attualmente sono circa centomila l'anno. Il suo definitivo decollo, però, al completamento del raddoppio di corsia lungo la statale 514 Catania-Ragusa: «Abbattendo i tempi di percorrenza a circa quaranta minuti, Comiso diventerà uno snodo cruciale».

La chiosa finale è dedicata al ruolo stesso della Camera di Commercio, un ente che Belcuore si prepara a lasciare dopo averlo traghettato fuori «da un periodo privo di guida politica durato per sei mesi dall'estate 2022 al mio insediamento. La Camera in questi oltre tre anni è tornata a dialogare con le associazioni di categoria per il benessere del territorio». E anche le diatribe territoriali tra Catania, Siracusa e Ragusa sarebbero ormai acqua passata. Del resto «la Camera di commercio è una cosa seria», conclude il commissario, ribadendo che «chiunque arriverà a guidarla» dovrà considerarla come «l'asset fondamentale e decisivo per lo sviluppo socioeconomico del Sud-Est siciliano».

COMISO

Cna commenta gli interventi per la zona artigianale

COMISO. La zona artigianale entra nella fase operativa della riqualificazione. Nei giorni scorsi sono stati consegnati alla ditta Patriarca Group i lavori, avviando un percorso iniziato a gennaio con incontri istituzionali sulle opportunità del bando regionale dedicato

alla riqualificazione delle aree artigianali.

«Successivamente – dichiara il presidente della Cna territoriale, Giampaolo Rocuzzo – la Cna ha svolto un'attività capillare di ascolto delle imprese, visitando



La consegna dei lavori

tutte le aree artigianali della provincia; a Comiso, il momento centrale è stato il 21 maggio, presso l'officina Daf, dove la Cna, insieme all'assessore Cassibba, ha incontrato gli imprenditori della zona per raccogliere richieste specifiche, criticità e proposte utili alla definizione degli interventi. Grazie alla rapidità dell'azione amministrativa e alla collaborazione con le imprese, Comiso è il primo Comune della provincia di Ragusa ad avviare concretamente i lavori previsti dal bando».

Il progetto prevede il rifacimento del manto stradale, la riqualificazione dei marciapiedi, la nuova illuminazione pubblica con tecnologia fotovoltaica, la gestione delle acque, colonnine per la ricarica dei mezzi elettrici e interventi di piantumazione. Per il segretario territoriale Carmelo Caccamo, l'investimento «ha rappresentato un passo decisivo per la competitività delle imprese e per la crescita economica del territorio, con investimenti complessivi di circa 10 milioni di euro».

A. C.

COMISO

Impianti sportivi nel degrado Bellassai (Pd) chiede risposte

COMISO. Due aree sportive finiscono al centro dell'attenzione del Partito Democratico per le condizioni in cui versano. Il capogruppo Pd in Consiglio comunale, Gigi Bellassai, interviene sullo stato del campetto di calcetto di via Righi, conosciuto come "Vecchia Stazione" (nella foto), e della zona di via delle Palme, presentando un'interrogazione all'Amministrazione.

Bellassai denuncia come il campetto di via Righi sia da tempo in condizioni di degrado, con problemi strutturali, assenza di manutenzione e scarsa sicurezza. Non migliore è la situazione di via delle Palme, dove gli spogliatoi risultano vandalizzati e abbandonati, trasformando l'area in un luogo insicuro e degradato.

Comiso ha bisogno di impianti sportivi vivi, controllati e accessibili, capaci di offrire opportunità sane di aggregazione e di sottrarre i gio-

vani alla strada.

Per questo Bellassai chiede all'Amministrazione di chiarire se sia a conoscenza delle condizioni delle due strutture, quali interventi siano stati effettuati negli ultimi anni, se esistano progetti di riqualificazione, quali verifiche

tecniche siano state svolte, quali procedure siano state avviate per contrastare gli atti vandalici. Chiede inoltre di conoscere tempi, risorse e priorità di un eventuale piano complessivo di manutenzione degli impianti sportivi minori, nonché la disponibilità a valutare forme di gestione condivisa.

Bellassai conclude sollecitando un intervento immediato, nel convincimento che restituire decoro, sicurezza e funzionalità al campetto di via Righi e all'area di via delle Palme è un dovere verso i giovani e verso l'intera comunità.

A. C.

