

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane – di seguito CAS – è stato costituito nel 1997 dalla unificazione (art. 16, lettera B della L. 531/82) dei tre distinti Consorzi concessionari ANAS operanti in Sicilia per la costruzione e gestione delle autostrade Messina Catania Siracusa, Messina Palermo e Siracusa Gela.

Il CAS succede, a norma dell'art. 16 lettera b) della L. 531/82, in tutti i rapporti giuridici posti in essere dai tre diversi Consorzi autostradali Messina-Palermo, Messina-Catania-Siracusa e Siracusa-Gela.

Attualmente, la sua natura giuridica è di ente pubblico regionale non economico sottoposto al controllo della Regione Siciliana.

La sede del CAS è a Messina in Contrada Scoppo, centralino pbx 090 37111, fax 090 41869. Sito internet www.autostradesiciliane.it E-mail cas@autostradesiciliane.it

Uffici di rappresentanza a Palermo (Via Notarbartolo n.10, cap 90141, telef. 091 6259329, fax 091 6266172, caspalermo@tiscali.it) e Roma (Via dei Crociferi n. 41, cap 00187, telef + fax 06-6794932)

Il CAS è socio AISCAT, Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori.

Gli scopi sociali del CAS sono:

“Completamento dei lavori di costruzione non ancora realizzati delle autostrade Messina-Palermo, Messina Catania Siracusa e Siracusa Gela e la realizzazione di eventuali altre iniziative nel settore autostradale e stradale di cui il consorzio dovesse risultare concessionario o affidatario, nonché l'esercizio dell'intera rete assentita in concessione o affidata.

Per il raggiungimento di tali fini, il Consorzio si avvarrà dei contributi dello Stato, della Regione, della Comunità Europea, di altri enti pubblici e di tutte le provvidenze nazionali, regionali, e comunitarie vigenti e future.

Il Consorzio, inoltre, ha facoltà di svolgere attività diverse da quella principale nonché da quelle analoghe o strumentali ausiliarie del servizio autostradale attraverso l'assunzione diretta o indiretta di partecipazioni di collegamento o di controllo in altre società”.

Il Fondo di dotazione del CAS è costituito dai fondi di dotazione dei tre disciolti enti autostradali ed è pari a (£. 71.361.841.300=) € 36.855.315,27=

Il Fondo si compone di quote di partecipazione nominative indivisibili di £. 1.000.000= ciascuna, con arrotondamento all'unità superiore in caso di frazione di milione maggiore alle £. 500.000= e non dovrà essere rimborsato alla scadenza delle concessioni, né in caso di recesso.

Le singole quote non sono rimborsabili né alla scadenza delle concessioni, né in caso di recesso.

Regione Siciliana	£.	64.500.000.000	pari a 90,38 %	€	33.311.469,98
Provincia di Catania	£.	1.000.000.000	pari a 1,401 %	€	516.456,90
Provincia di Messina	£.	2.500.000.000	pari a 3,503 %	€	1.291.142,25
Provincia di Siracusa	£.	345.777.000	pari a 0,485 %	€	178.578,92
Provincia di Ragusa	£.	252.796.000	pari a 0,354 %	€	130.558,24
CCIA di Catania	£.	200.000.000	pari a 0,280 %	€	103.291,38
CCIA di Messina	£.	295.000.000	pari a 0,413 %	€	152.354,78
CCIA di Siracusa	£.	5.000.000	pari a 0,007 %	€	2.582,28
Comune Barcellona PG	£.	41.779.400	pari a 0,058 %	€	21.577,26
Comune di Catania	£.	1.000.000.000	pari a 1,401 %	€	516.456,90
Comune di Messina	£.	1.000.000.000	pari a 1,401 %	€	516.456,90
Comune di Patti	£.	15.161.900	pari a 0,021 %	€	7.830,47
Comune di Siracusa	£.	89.407.000	pari a 0,125 %	€	46.174,86
Comune di Rosolini	£.	17.096.000	pari a 0,023 %	€	8.829,35
Comune di Modica	£.	44.050.000	pari a 0,061 %	€	22.749,93
Comune di Gela	£.	54.774.000	pari a 0,076 %	€	28.288,41
Consorzio Asi Messina	£.	1.000.000	pari a 0,001 %	€	516,46
TOTALE somme	£	71.361.841.300		€	36.855.315,27

Il CAS è titolare della concessione ANAS delle seguenti tre tratte:

- AUTOSTRADA MESSINA-PALERMO
interamente aperta al traffico, è lunga 181,8 Km.
- AUTOSTRADA MESSINA-CATANIA
interamente aperta al traffico, è lunga 76,8 Km.
- AUTOSTRADA SIRACUSA-GELA
Lunga 131+700 Km. In esercizio da Siracusa a Rosolini
per 41+500 km. In costruzione la restante parte.

STORIA DELLA AUTOSTRADA MESSINA-PALERMO

La tratta autostradale è lunga 181,8 Km.

Gli ultimi 41 km sono stati inaugurati nel dicembre 2004 dal Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi che aveva inserito il completamento dell'autostrada tra gli "obiettivi prioritari nazionali". Il Presidente della Regione Siciliana Salvatore Cuffaro aveva classificato i 41 km come priorità assoluta tra gli "obiettivi Regionali".

La Messina-Palermo è un'opera costruita, nel suo complesso, con ardite progettazioni e con tecniche ingegneristiche sofisticate ed all'avanguardia. Alcune tratte si sviluppano in una pressoché ininterrotta successione di gallerie e di viadotti anche a quote notevolmente elevate. E' meta di studio e di visite da parte di progettisti internazionali e di Università italiane.

Il tracciato è inserito armonicamente nel paesaggio naturale del territorio e dell'ambiente, quantunque sia una infrastruttura grandiosa ed imponente.

Su uno studio della Provincia Regionale di Messina – allora presieduta dall'Avv. Vincenzo Ardizzone che successivamente fu il primo presidente fondatore della Messina-Palermo - si costituì, inizialmente, il *Consorzio per il Traforo dei Peloritani (1969)*. Successivamente si trasformò in *Consorzio per l'Autostrada Messina-Patti*, quindi, si modificò in *Consorzio per l'Autostrada Messina-Palermo*.

Nel 1997 – a seguito accorpamento dei tre enti autostradali operanti in Sicilia, si costituì il Consorzio per le Autostrade Siciliana (CAS).

Fin dal 1969 fu un ente "consortile" tra diversi soggetti pubblici (enti locali, camere di commercio, associazioni di categoria ecc.).

Inizialmente si è trattato di tracciare un asse autostradale che da Messina arrivasse a Villafranca Tirrena per superare lo sbarramento dei monti Peloritani e per venire incontro alle esigenze dell'area industriale che stava sorgendo a Villafranca Tirrena con grossi insediamenti anche di rilievo nazionale (Pirelli, ecc).

Quindi il tracciato è stato esteso fino a Patti. Una operazione di comunicazione viaria per accorciare le distanze di due importanti poli della stessa provincia - il capoluogo e l'area di Patti - che stava anch'essa per ospitare altri e numerosi insediamenti industriali.

Successivamente si operò per estendere il tracciato autostradale fino a Buonfornello in provincia di Palermo, in prossimità dell'imbocco della Palermo-Catania.

Nel 1969 sono stati appaltati i primi lavori:

- la Messina-Villafranca Tirrena;
- la Villafranca Tirrena-Milazzo;
- e la Milazzo-Patti.

Nel 1970 sono stati appaltati i lavori della Tangenziale di Messina.

Nel 1971 sono stati appaltati:

- la Patti-Brolo,
- la Cefalù-Buonfornello,

- la Brolo-Rocca di Caprileone.

Nel 1972 sono stati inaugurati i primi 11,546 km. (Messina-Villafranca Tirrena)

In tre diversi periodi del 1973 sono stati inaugurati altri 46 Km (da Villafranca Tirrena a Milazzo).

Nel 1974 sono stati inaugurati:

- 17,800 Km della Cefalù-Buonfornello
- la Tangenziale di Messina (8,834 Km)

Quindi il blocco delle costruzioni autostradali ed il loro completamento, ai sensi dell'art. 18/bis della Bucalossi.

Ma, nonostante tutto, il Consorzio per l'Autostrada Messina-Palermo ha continuato nella sua programmazione.

Così nel 1977 sono stati inaugurati la Brolo-Rocca di Caprileone (13,230 Km).

Nel 1978 sono stati inaugurati la Patti-Brolo (17,475 Km)

Nel 1984 sono stati appaltati:

- la Rocca di Caprileone-Sant'Agata di Militello
- e la Cefalù-Langenia

Nel 1987 sono stati appaltati:

- la S.Agata di Militello-Torrente Furiano
- e la Langenia-Castelbuono.

Nel 1988 sono stati inaugurati i 10,070 Km della Rocca di Caprileone-S.Agata Militello. Ed infine, nel 1992 i 7,392 Km della S.Agata Militello-Torrente Furiano.

La accelerazione dei lavori avviene nel 1997, data della costituzione del Consorzio unificato delle Autostrade siciliane.

Nel luglio del 1998 viene, così, aperto al traffico il tratto autostradale della Messina-Palermo, da Cefalù (torrente Pisciotta) allo svincolo di Pollina-Castelbuono per complessivi 9 km.

La volata finale dal 2001 al 2004 raccogliendo nuovamente i finanziamenti utili al completamento, quindi, rivisitando le progettazioni tecniche dei lotti in costruzione, definendo il resto delle gare d'appalto, accelerando le numerosi autorizzazioni burocratiche e normative necessarie, eliminando i possibili ostacoli che avrebbero potuto rallentare i lavori; componendo i vari fallimenti ed i contenziosi di grandi imprese di costruzioni che avevano vinto, nella ME-PA le vecchie gare d'appalto.

A finanziare il completamento della Messina-Palermo, sono stati:

lo Stato, il CIPE, la Regione-Fondo Europeo Sviluppo Regionale (FERS/Comunità Europea)-Accordo Programma Quadro (APQ).

STORIA DELLA AUTOSTRADA MESSINA CATANIA

L'autostrada Messina Catania è stata progettata a seguito concessione ANAS del 1961.

I lavori sono iniziati nel giugno del 1965 e la tratta fino a Catania è stata aperta al pubblico nel 1971.

Lunga 76,8 Km. è stata immaginata per accorciare le distanze tra Messina e Catania e per contribuire a creare un grande agglomerato nella Sicilia Orientale – area metropolitana di Messina, geograficamente il punto più vicino con l'area calabrese e quindi con il resto del Paese, e l'area metropolitana di Catania, culla di numerosi ed importanti insediamenti industriali e di molteplici attività economiche - coinvolgendo pure Siracusa e Ragusa che al momento della progettazione e della costruzione autostradale stavano definendosi come importanti comunità, economicamente ricche.

La Messina-Catania è tra le arterie autostradali più trafficate del territorio nazionale.

Per la costruzione della tratta, è stato costituito nei primi anni 60 un consorzio tra enti locali e Regione, denominato *Consorzio per le Autostrade Messina Catania Siracusa*, e sono stati utilizzati finanziamenti e mutui pubblici, nonché rilevanti anticipazioni finanziarie di grandi banche internazionali.

Il *Consorzio* - per successiva concessione ANAS del 1970 - avrebbe dovuto costruire e gestire la tangenziale di Catania fino a Misterbianco, nonché la autostrada Catania-Siracusa. Però, entrambe le opere - per il blocco delle costruzioni autostradali dell'art. 18/bis della Bucalossi e per successive scelte politiche - sono state costruite da altri soggetti, nonostante il Consorzio per la Catania Siracusa avesse già predisposto uno specifico progetto di fattibilità.

Nel 1997 - dopo una lunga stasi gestionale per l'avvicinarsi di amministratori e dirigenti alla guida del Consorzio ed una totale paralisi manutentoria della tratta - la Messina-Catania è stata sottoposta ad un corposo piano di manutenzioni per riportarla a livelli di sicurezza ed efficienza.

STORIA DELLA AUTOSTRADA SIRACUSA-GELA

L'infrastruttura autostradale è stata progettata per servire una importante area industriale, turistica ed agricola priva di adeguate grandi arterie viarie.

Progettualmente, l'intero tracciato si snoda entro il territorio delle Province di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta ed interessa i Comuni di Siracusa, Avola, Noto e Rosolini (Prov. Di Siracusa), Ispica, Modica, Scicli, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria ed Acate (Prov. Di Ragusa) Comune di Gela (Prov. Di Caltanissetta), ed è organicamente funzionale al comparto industriale, al settore agricolo, all'attività turistica ed alla riqualificazione dell'aeroporto di Comiso, che dismesso da area militare è stato - successivamente - utilizzato anch'esso per lo sviluppo reale del territorio.

La Siracusa-Gela è stata realizzata pure come "*via di fuga*" per la popolazione in caso di ripetersi di eventi naturali estremamente drammatici come quelli del 1990.

Per potere costruire l'autostrada, viene costituito (nel 1965) - con decreto dell'Assessore Regionale agli Enti Locali - il *Consorzio per l'Autostrada Siracusa Gela* con la partecipazione della Regione e di molti enti locali della provincia di Siracusa e della provincia di Ragusa.

Nel 1970 il Ministro dei Lavori Pubblici - Presidente dell'ANAS - assegna la concessione della costruzione e gestione della Siracusa-Gela, lunga 114+624 km.

Nel 1984 viene aperto al traffico - senza pedaggio - il tratto Siracusa-Cassibile.

L'articolo 18 bis della Legge Bucalossi (L. 492/75), costringe anche il *Consorzio* ad una lunga inattività.

Nel 1997 - dopo la unificazione dei tre enti autostradali - il CAS fa istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere un finanziamento di 475 miliardi per il completamento del 1° tronco Autostradale Siracusa-Rosolini.

Contestualmente il CAS aggiorna la progettazione alla normativa sopraggiunta, alle indicazioni degli enti locali e di altri enti istituzionali con in testa la soprintendenza dei Beni Culturali di Siracusa che richiedeva alcuni correttivi.

Contestualmente, il CAS inoltra all'ANAS i progetti esecutivi dei Lotti denominati "Avola", "Noto" e "Rosolini" (per una estesa di circa 30 km.), e si attiva per la progettazione esecutiva dei Lotti "Ispica" e "Modica" che completano la tratta funzionale consentendo di estendere il tracciato autostradale - senza soluzione di continuità - fra Siracusa e Modica.

In attesa dei permessi amministrativi e normativi, il CAS definisce la progettazione esecutiva dei Lotti fino a Ragusa, per ulteriori 20 km.

Nel 1998 il Consorzio addiviene alla copertura finanziaria dell'intera opera tramite il CIPE.

L'intero tracciato autostradale, da Siracusa a Gela Est, è lungo 131+700 km.

In esercizio da Cassibile (Siracusa) a Rosolini per 41+500 km.

Progettualmente, la tratta è stata divisa in 3 tronchi :

- 1° Tronco Siracusa – Rosolini
con i Lotti 3 "Avola", 4 "Noto" e 5 "Rosolini".
- 2° Tronco Rosolini – Ragusa
con i Lotti 6 "Ispica", 7 "Scardina e Salvia" , 8 "Modica".
- 3° tronco Ragusa – Gela

con i Lotti 9 "Scicli", 10 "Irminio", 11 "Ragusa", 12 "S. Croce Camerina", 13 "Comiso", 14 "Vittoria", 15 "Dirillo", 16 "Gela Est".

Di seguito lo stato dei lavori alla data del 10 marzo 2010:

Lotti 3 "Avola" - n. 4 "Noto" e n. 5 "Rosolini"

Tratte aperte al traffico nell'anno 2008. Si è in attesa del collaudo definitivo.

Caselli di Avola e Noto

Lavori in fase di esecuzione. Conclusione lavori a Novembre 2010.

Casello di Rosolini

Lavori completati e si è in attesa del collaudo definitivo.

Impianto segnaletico

Lavori completati e si è in attesa del collaudo definitivo.

Impianti elettrici di illuminazione lotti 3, 4 e 5.

Lavori in corso di esecuzione.

Riquilificazione tratta Siracusa-Cassibile e strato di usura dei lotti 3, 4 e 5.

Si è in attesa della stipula del contratto per la consegna dei lavori alla Ditta selezionata. Tempi previsti per la realizzazione dei lavori giorni 975.

Svincolo di collegamento con la S.P. n. 14 Siracusa - Canicattini Bagni con la tratta Siracusa - Cassibile.

Aggiudicato definitivamente l'appalto alla Ditta selezionata. Si è in attesa di procedere alla stipula del contratto al fine di avviare i lavori. Contenzioso in corso.

Mitigazione impatto ambientale lotti 3, 4 e 5.

Prossima stipula del contratto per l'avvio dei lavori.

Impianti di esazione dei lotti 3, 4 e 5.

Prossimo bando di gara.

Bretella di collegamento tra lo svincolo di Noto e la S.P. Noto - Pachino.

Progetto approvato dall'ANAS. Prossimo bando di gara per l'affidamento dei lavori.

Barriera definitiva di Cassibile.

Progetto in istruttoria all'ANAS per la relativa approvazione.

Lotti unificati 6+7 e Lotto 8 "Ispica - Viadotti Scardina e Salvia - Modica"

Si è in attesa dell'approvazione del progetto VIA del Ministero dell'Ambiente. Progetto esecutivo dell'opera in corso di approvazione dall'ANAS.