

Rassegna stampa del

26 Aprile 2014



Lavori pubblici. Lupi ha firmato il decreto

Appalti, ridotte le categorie specialistiche

Giuseppe Latour

ROMA.

Il club delle imprese specialistiche e superspecialistiche negli appalti diventa parecchio più ristretto. È pronto ad andare in Gazzetta ufficiale il decreto del ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi che metterà un primo mattone per la soluzione del caos sulla qualificazione nei lavori pubblici. Il provvedimento, previsto dal Dl 47/2014 sull'emergenza abitativa, mette a segno una robusta potatura sia delle categorie specialistiche, per le quali c'è la qualificazione obbligatoria, sia di quelle superspecialistiche, per le quali è previsto l'obbligo a carico dell'impresa generale priva di qualificazione di associare in Ati una ditta specializzata nel settore. Si passa, così, dalle attuali 33 a 24 nel primo caso e da 24 a 14 nel secondo. Un solo allargamento: vengono inserite le strutture in legno.

Si tratta, in sostanza, di una vittoria per le grandi imprese, che potranno ampliare il raggio d'azione su lavori finora appannaggio di aziende medie e piccole. Ma per arrivare a questo risultato è stata percorsa una lunga strada, partita con un Dpr dello scorso 30 ottobre nel quale venivano ridimensionati due articoli del regolamento appalti (Dpr n. 207/2010). Dopo il vuoto normativo generato da quell'intervento, il ministero delle Infrastrutture ha cominciato a lavorare a una soluzione della vicenda. Diversi tentativi falliti. Alla fine, comunque, l'articolo 12 del decreto casa ha fissato due passaggi: un decreto da emanare entro 30 giorni per rimodulare le categorie di lavorazioni inserite del regolamento appalti. E, entro nove mesi, l'approvazione delle «disposizioni regolamentari sostitutive» di quelle degli articoli tagliati dal Consiglio di Stato.

Partendo dalle specialistiche, il testo opera una sforbiciata di alcune categorie per la loro «minore complessità tecnica»: Os 9 (segnalética luminosa), Os 12-B (barriere paramassi), Os 15 (pulizia ac-

que marine), Os 16 (centrali energia elettrica), Os 31 (impianti mobilità sospesa). Vengono, poi, tagliate le categorie Os 17 (impianti telefonici), Os 19 (reti Tlc), Os 22 (impianti di potabilizzazione e depurazione), Os 27 (impianti per la trazione elettrica) e Os 29 (armamento ferroviario). Sono i cosiddetti settori "esclusi" (energia, trasporti, acqua), che vengono eseguiti di norma per grandi aziende che nei fatti dispongono di un albo fornitori: questo da solo svolge già la funzione di meccanismo di selezione e qualificazione delle imprese. Entra nell'elenco la Os 32, relativa alle strutture in legno. Sul fronte delle superspecialistiche si scende, invece, da 24 a 14. Restano in vita quattro macroblocchi, relativi ai beni culturali (Os 2-A, Os 2-B, Os 25), alla si-

LA POSIZIONE ANCE

«Il provvedimento copre un vuoto normativo. A regime, però, occorre tornare sulle regole relative alla qualificazione»

curezza strutturale e infrastrutturale (Os 11, Os 12-A, Os 13, Os 18-A, Os 18-B, Os 21, Os 32), alla sicurezza impiantistica (Os 11, Os 4, Os 30) e al ciclo dei rifiuti (Os 14). Anche qui c'è da registrare la new entry delle strutture in legno.

Il taglio, comunque, è una soluzione molto parziale del problema. Lo spiega il presidente Ance Paolo Buzzetti: «Per il momento ci può stare, siamo d'accordo sulla necessità di colmare il vuoto normativo. In questo momento difficile non ci possiamo permettere di avere confusione sulle norme». Nei prossimi mesi, però, andrà fatta una meditazione più sistematica su queste regole. «Sulle specialistiche - conclude - qualche riflessione in più sarebbe necessaria. A regime dobbiamo tornare sulle regole relative alla qualificazione per fare un ragionamento complessivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rifiuti. Il ministro Galletti ha firmato il decreto che esclude le aziende minori dall'obbligo di tracciabilità elettronica

Niente Sistri fino a dieci addetti

Confindustria: «Bene l'impegno del governo, ora un sistema snello e funzionale»

Jacopo Giliberto

È ufficiale: imprese (comprese quelle agricole) ed enti che sono produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e hanno fino a 10 dipendenti sono esclusi dal Sistri, il sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti pericolosi. Ieri il ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti, ha firmato il decreto di semplificazione, dopo due anni di annunci, attese e limature. Per la soddisfazione del mondo delle imprese, con in testa Confindustria, che però sollecita il completamento di un sistema "leggero".

Il testo in sostanza è la versione snella di quello messo a punto in autunno dall'allora ministro Andrea Orlando. Prevede l'obbligo di adesione solo per le imprese e gli enti produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi con più di 10 dipendenti. Inoltre, sono sottoposte al Sistri tutte le imprese che trattano i rifiuti urbani in Campania (articolo 5), la regione per la cui emergenza ambientale era nata la prima (e ben differente) idea di Sistri.

Sono escluse dal sistema an-

che se hanno più di 10 dipendenti le imprese agricole e quelle produttrici iniziali di rifiuti da attività di pesca professionale e acquacoltura, se conferiscono i rifiuti pericolosi nei circuiti organizzati di raccolta.

Sono state previste anche altre semplificazioni amministrative, chiarite le modalità di gestione dei trasporti intermodali (artico-

OLTRE IL LIMITE

Nessun vincolo nemmeno per le imprese agricole con più dipendenti, se aderiscono alla raccolta organizzata

lo 2) e prorogato al 30 giugno il versamento del contributo annuale. Confermati i costi di sostituzione degli apparecchi relativi al 2013 (articolo 4).

In particolare, semplificati gli adempimenti per un deposito di rifiuti pericolosi, se dura meno di un mese all'interno di una logistica intermodale con trasbordi

e operazioni di carico e scarico.

Comunque, anche chi è esentato dal Sistri dovrà continuare a compilare le normali dichiarazioni ambientali.

Altre misure di semplificazione sono previste nell'articolo 3, con controlli e aggiustamenti delle funzioni del sistema, in modo da eliminare i bachi informatici che si manifestassero e da concedere nuovi snellimenti procedurali. Per esempio, per le micro-raccolte e per la compilazione dei documenti offline.

Buona parte delle semplificazioni era stata chiesta dalle imprese, soprattutto per rendere applicabile un sistema inizialmente poco funzionale e molto costoso: gli abusi si frenano con strumenti efficaci e condivisi e le ecomafie prosperano nell'opacità delle norme confuse.

«Venendo incontro alle giuste richieste dei piccoli produttori - commenta il ministro Galletti - introduciamo una prima importante semplificazione, rendendo il sistema più ragionevole e meno burocratico, ma rafforzando allo stesso tempo i principi inderogabili che sono alla base del progetto. Ossia il contrasto alle ecomafie e la difesa dell'ambiente attraverso il controllo informatico dei rifiuti pericolosi». Galletti annuncia infine di aver «convocato per fine mese il tavolo di monitoraggio e concertazione con le associazioni interessate per approfondire l'introduzione di ulteriori norme di semplificazione».

Per Confindustria è una misura attesa, che le imprese interessate accoglieranno con sollievo e quindi c'è da apprezzare l'impegno del Governo nell'affrontare le molte criticità e problemi connessi al Sistri. Confindustria auspica anche che con questo stesso spirito vengano al più presto avviate conclusi i lavori per definire un nuovo sistema, leggero, semplice, economico e funzionale. Paolo Uggè, presidente della Fai Confratrasporto, osserva che il Sistri va migliorato ancora per consentire all'autotrasporto di bloccare le ecomafie senza eccessivi costi. Rete Imprese Italia è soddisfatta per la semplificazione a favore delle Pmi.

In sintesi

01 | LA PLATEA

La semplificazione degli adempimenti contenuti nel decreto ministeriale firmato ieri dal ministro dell'Ambiente riguarda le imprese che hanno fino a 10 dipendenti. Oltre questa soglia, i benefici spettano solo alle imprese agricole e a quelle che esercitano attività della pesca, se conferiscono i rifiuti pericolosi nei circuiti organizzati di raccolta

02 | L'ESCLUSIONE

Sono escluse tutte le imprese che trattano rifiuti urbani in Campania

03 | I BENEFICI

Oltre all'esclusione dal Sistri per le imprese minori, ci sono semplificazioni procedurali nella logistica e per eliminare i bachi informatici

Versamenti. Dal 1° ottobre monitoraggio online per i modelli in compensazione

Su carta solo gli F24 fino a mille euro

Salvina Morina
Tonino Morina

■ Nuova stretta su compensazioni e versamenti da fare con il modello F24. Dal 1° ottobre 2014, le compensazioni e i versamenti di importo superiore a mille euro viaggeranno solo in via telematica. Le nuove regole riguardano anche i privati e i contribuenti non titolari di partita Iva. Il Fisco estende così i controlli sui versamenti che i contribuenti eseguono con il modello F24. Va in questa direzione il nuovo articolo 11, che ha per titolo «Riduzione dei costi di riscossio-

ne fiscale», del decreto 66 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 95 di ieri. Alla prevista riduzione dei costi, si accompagnano infatti nuove regole per i versamenti in compensazione con il modello F24 o per importi superiori a mille euro. Il comma 2 dell'articolo 11 stabilisce infatti che, a decorrere dal 1° ottobre 2014, i versamenti eseguiti con il modello F24 dovranno essere effettuati:

■ esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'agenzia delle Entrate nel caso in cui, per effetto delle compensazioni

eseguite, il saldo finale sia di importo pari a zero;

■ esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'agenzia delle Entrate e dagli intermediari della riscossione convenzionati con le Entrate, cioè Banche, Poste italiane o agenti della riscossione, nel caso in cui siano effettuate compensazioni e il saldo finale sia di importo positivo;

■ esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'agenzia delle Entrate e dagli intermediari della riscossione convenzionati con le Entrate, nel caso in cui il sal-

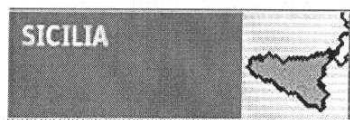
do finale sia di importo superiore a mille euro.

La nuova stretta sulle compensazioni lascerà libere da vincoli solo le vecchie compensazioni, cioè la compensazione "interna", "semplice" o "verticale", che è quella tradizionale ed era la sola che si poteva fare fino a qualche anno fa. Per vecchia compensazione si intende quella che si fa quando si usa il credito per compensare i debiti della stessa natura (Iva da Iva, Irpef da Irpef, Irap da Irap eccetera), senza presentare il modello F24.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crediti Pa. Solo il 3% ha segnalato le pendenze al ministero dell'Economia

Sicilia, Comuni in ritardo sui debiti



Nino Amadore
PALERMO

Le imprese siciliane rischiano di rimanere escluse dalle misure per i pagamenti da parte della Pubblica amministrazione varati dal governo nazionale. O meglio la gran parte di esse e in particolare quelle aziende che vantano crediti nei confronti dei Comuni. Considerato che, a oggi, secondo un'ela-

borazione fatta da Confindustria Sicilia nell'isola solo il tre per cento dei 390 enti locali ha provveduto a fare la segnalazione alla piattaforma informatica del ministero dell'Economia creata proprio per certificare i debiti verso le imprese. Un passaggio fondamentale, come prevede il comma 4-bis dell'articolo 7 del decreto legge 35/2013 per i debiti accumulati al 31 dicembre 2013.

Un comportamento che Confindustria Sicilia definisce «un delitto in tempo di crisi e una mancanza di trasparenza che fi-

nirebbe col giovare soltanto a chi ha l'interesse a mantenere forme consolidate di clientela». Gli industriali siciliani, che già qualche settimana fa hanno avviato un'azione di sensibilizzazione nei confronti dei dirigenti degli enti locali con l'invio

LA SCADENZA

Le operazioni devono essere completate entro il 30 aprile e consentono agli enti di ottenere il denaro a tassi molto bassi

della richiesta a provvedere entro i tempi stabiliti, si rivolgono «anche ai segretari generali dei Comuni affinché vigilino, nell'interesse dell'Ente, sulla corretta applicazione degli obblighi di legge». Un appello al buon senso e non solo considerato che la mancata applicazione delle norme espone i dirigenti a sanzioni di vario tipo.

C'è chi ipotizza, per esempio, il danno patrimoniale considerato che grazie alla certificazione e alla triangolazione con le banche e la Cassa di Risparmio di Palermo prevista negli ultimi provvedimenti del Governo i comuni potrebbero avere risorse per pagare i propri debiti praticamente a un tasso irrisorio mentre nel caso in cui non provvedano dovranno pagare comunque a costi che si aggirano attorno al nove per cento (tra interessi e spese legali). Senza contare, paventano in molti, che all'azione dei magistrati contabili per accertare il danno patrimoniale potrebbe seguire quello della magistratura ordinaria per esempio per il mancato rispetto delle norme che prevedono il pagamento in ordine cronologico delle fatture. Cui si aggiungerebbero a questo punto le sanzioni disciplinari. Sulla base dei dati forniti da Confindustria Sicilia si può benissimo dire che oltre 350 i dirigenti degli enti locali isolani rischiano sanzioni anche pesanti.

In campo, intanto, è sceso anche il sindacato preoccupato per le conseguenze che il mancato pagamento alle imprese può avere per i lavoratori: «È intollerabile che ciò accada. L'assessorato Funzione pubblica della Regione monitori costantemente e applichi sanzioni a dirigenti e amministratori dei Comuni che eludono un chiaro obbligo di legge. Oltre che di buona e utile amministrazione – dice il segretario regionale della Cisl Maurizio Bernava –. Si tratta di un costume amministrativo scorretto ed è un drammatico danno all'economia che non possiamo permetterci in una situazione di crisi sociale e occupazionale come quella che la Sicilia vive».

Rifiuti. Il decreto dell'Ambiente che cancella l'obbligo per le imprese fino a 10 addetti

Contributo Sistri rinviato a giugno

Paola Ficco

■ I produttori iniziali di rifiuti pericolosi che hanno fino a 10 dipendenti non sono più soggetti al Sistri. È questa una delle principali semplificazioni contenute nel decreto appena firmato dal ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri). Inoltre, il Dm fornisce anche alcune semplificazioni procedurali e sposta dal 30 aprile al 30 giugno il termine per il pagamento del contributo annuale che le imprese devono versare al sistema «nella misura e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti». Gli obblighi sono stati ridisegnati grazie alla "delega" conferita al Governo dall'articolo 11, legge 125/2013, così ora l'articolo 188-ter del Codice ambientale (Dlgs 152/06) viene attuato con l'esclusione di enti e imprese con fino a 10 dipendenti produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi da scavo, costruzione e demolizione; da lavorazioni industriali e artigianali; da attività commerciali, di servizio e

sanitarie. Invece, restano obbligati a Sistri:

■ produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi da attività agricole e agroindustriali, da pesca e acquacoltura con più di 10 dipendenti (sono escluse le attività di cui all'articolo 2135 del Codice civile e gli iscritti al-

LE NOVITÀ

Lo stoccaggio di rifiuti fino a 30 giorni per carico e scarico, trasbordi e soste tecniche non richiede autorizzazione

la sezione "imprese agricole" del Registro imprese che, a prescindere dal numero dei dipendenti, conferiscono a circuiti organizzati di raccolta);

■ produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi da scavo, costruzione e demolizione; da lavorazioni industriali e artigianali; da attività commerciali, di servizio e sanitarie con più di 10 dipendenti;

■ produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi che li stoccano (operazioni R13 o D15);

■ che raccolgono, trasportano, recuperano e smaltiscono rifiuti urbani nella Regione Campania.

Per i non obbligati o per chi non aderisce volontariamente, restano fermi gli adempimenti relativi a registri di carico e scarico e formulari. Le semplificazioni successive interverranno in base ai lavori dei tavoli tecnici attivati presso il ministero dell'Ambiente per microraccolta, compilazione "off line" e in modalità asincrona delle schede Sistri, modifica ed evoluzione degli apparati tecnologici. Entro 45 giorni dall'entrata in vigore del decreto, la Selex Se.Ma. trasmetterà al ministero le linee guida recanti lo standard di riferimento per l'interoperabilità dei software gestionali e l'accreditamento dell'interfaccia aziendale. Il ministero le sottoporà al parere dell'Agenzia per l'Italia Digitale e al tavolo tecnico; saranno pubblicate in

www.sistri.it, affinché le software houses si conformino.

Il decreto si sofferma sul trasporto intermodale e stabilisce che lo stoccaggio dei rifiuti per carico e scarico, trasbordi e soste tecniche all'interno di porti, scali ferroviari, interporti, impianti di terminalizzazione e scali merci è un deposito preliminare alla raccolta purché non superi i 30 giorni. Quindi, come chiarito dal preambolo al decreto e in armonia con la direttiva 2008/98, diventa un deposito temporaneo; come tale, non necessita di autorizzazione.

Il trasportatore di rifiuti urbani della Campania compila la scheda Sistri anche per il produttore, prima dell'inizio della raccolta. Se l'impianto finale non è in Campania, il gestore non è obbligato al Sistri ma controfirma la scheda all'accettazione dei rifiuti in impianto. Alla fine, il Sistri genera in automatico le registrazioni di carico e scarico nell'area registro cronologico del Comune.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il bonus traina i lavori in casa: 28 miliardi

Nel 2013 quasi 2 punti di Pil da recupero edilizio e risparmio energetico - Allo Stato 4,8 miliardi dall'Iva

Giorgio Santilli
ROMA

I maxibonus potenziati al 50% e al 65% trainano i lavori in casa e valgono ormai quasi due punti di Pil. Per ristrutturazioni edilizie e risparmio energetico è un boom che va oltre ogni previsione e stima: nel 2013 la spesa delle famiglie è stata pari a 28 miliardi, di cui 4,8 miliardi di Iva pagati allo Stato. E nei primi due mesi del 2014 si registra un'altra impenata dei lavori: 5,7 miliardi al netto di Iva di cui 4,5 a gennaio, con una crescita del 54% rispetto al primo bimestre 2013. Il Cresme e il Servizio studi della Camera hanno aggiornato al

EFFETTO OCCUPAZIONE

L'attività generata dalle agevolazioni ha creato 226.339 posti di lavoro diretti nel 2013. Erano poco meno di 156 mila nel 2012

rialzo il lavoro di stima fatto lo scorso novembre per la commissione Ambiente di Montecitorio dopo che il ministero dell'Economia ha diffuso attraverso il bollettino delle Entrate i dati sulle ritenute operate da banche e poste ai bonifici obbligatori per accedere al bonus del 50 e del 65 per cento. «Il dato è sorprendente - commenta il presidente della commissione Ambiente della Camera, Ermete Realacci - e mi pare che i cittadini abbiano compreso a pieno l'efficacia e l'utilità dello strumento».

Si tratta di dati effettivamente clamorosi sull'effettivo funzionamento dei crediti di imposta Irpef del 50% per il recupero edilizio e del 65% per il risparmio energetico se si pensa che le stime di novem-

bre, già sorprendenti, parlavano di una spesa annua per lavori di 19 miliardi. I nuovi dati dell'Agenzia delle Entrate hanno consentito al Cresme non solo di innalzare a 23 miliardi il valore della stima dei lavori eseguiti, con una crescita calcolata nel 45% rispetto al 2012, ma hanno anche prodotto un ricalcolo puntuale dell'Iva sulla base delle diverse aliquote utilizzate.

«I dati - spiega il direttore del Cresme, Lorenzo Bellicini - si portano dietro alcune riflessioni sulla situazione del settore edilizio oggi: la prima è che si fanno ormai diffusi i segnali di una ripresa selettiva in cui certamente il mercato della riqualificazione è e sarà il motore trainante dell'edilizia; la seconda è che i lavori di riqualificazione e risparmio energetico stanno dando un contributo importante alla questione del lavoro, che ancora non entra nelle stime dell'Istat ma che noi stimiamo in un'occupazione diretta generata di 226 mila unità per il 2013; la terza riflessione è che, con questi dati, dobbiamo ritenere che abbia funzionato anche la leva di emersione dal nero di questo settore. Questo è un elemento che non siamo ancora in grado di stimare con precisione ma certamente ci sentiamo di correggere l'idea che in passato si era consolidata che l'incentivo fosse uno stimolatore di nuovi investimenti ma poco avesse funzionato nel senso dell'emersione».

È cresciuta considerevolmente, infatti, la quota dei lavori incentivati (e quindi necessariamente regolari) rispetto al totale del mercato della riqualificazione edilizia stimato dal Cresme: nel 2013 si è arrivati al 60,7% del totale, vale a dire 27,3 miliardi incentivati su un totale di 45 miliardi. Nel 2012 questa quota era pari al 43,2% (19,2 miliardi su 44,1) e nel 2011 del 39,1% (17,7 miliardi su 45,3).

Un ruolo importante l'ha avuto di sicuro anche l'incentivo al 50% per le ristrutturazioni generiche (mai in passato era stato così alto) e l'innalzamento delle agevolazioni per il risparmio energetico al 65%, avvenuto nel giugno 2013. Il Cresme è tiepido, invece, sugli effetti «contenuti» del «bonus mobili ed elettrodomestici» e comunque aspetta altri elementi per poterne fare una stima attendibile.

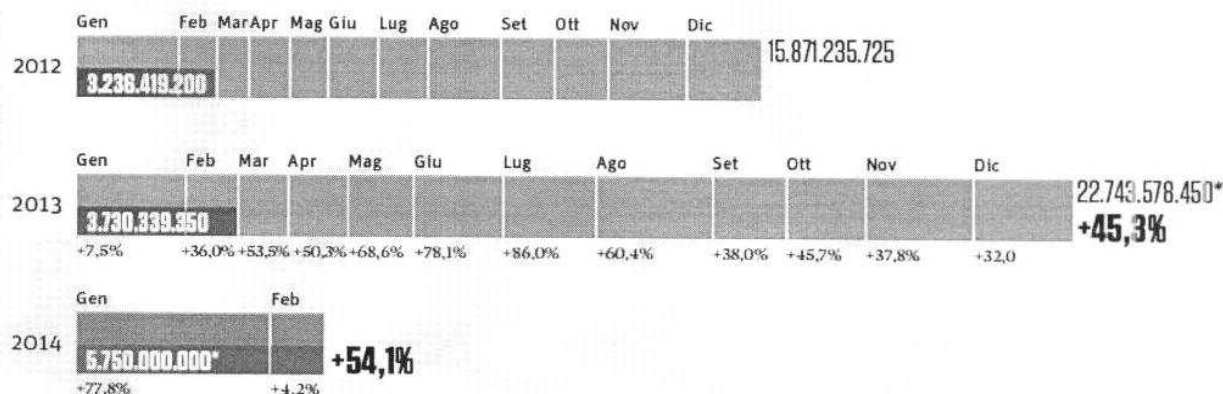
Il dato occupazionale stimato dal Cresme parla di 226.339 occupati diretti creati dagli incentivi nel corso del 2013 contro i 157.949 del 2012 e stima a 339.508 unità la somma degli occupati diretti e dell'indotto (erano 238.508 nel 2012).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'impatto della defiscalizzazione

CRESCITA COSTANTE

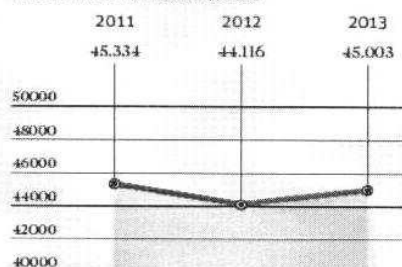
Investimenti in riqualificazione complessivi. In milioni di euro



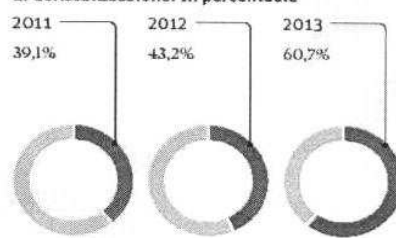
UTILIZZO DEL BONUS IN AUMENTO

Evoluzione dell'uso della defiscalizzazione

Investimenti in riqualificazione edilizia residenziale. In milioni di euro

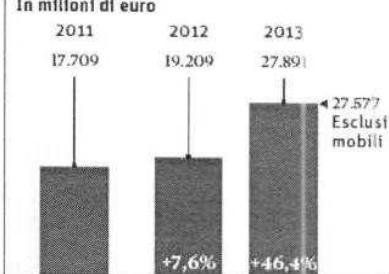


Investimenti veicolati dai provvedimenti di defiscalizzazione. In percentuale



NEL 2013 IL BOOM

Spesa per investimenti in ristrutturazione edilizia, riqualificazione energetica e mobili incentivati comprensivi di Iva. In milioni di euro



* I dati non considerano il bonus mobili, valutabili in 314 milioni per il 2013; per il 2014 la stima sull'intero anno relativa ai mobili è di 900 milioni secondo Federlegno e 938 milioni secondo la relazione tecnica alla legge di stabilità 2014

Semplificazioni. In settimana il Ddl che rende più omogenee le normative su Scia e permesso di costruire

Il governo pensa al regolamento edilizio-tipo

Alessandro Arona
ROMA

■ Ridurre la babele di norme regionali e regolamenti comunali che rende incerte le autorizzazioni edilizie e lunghe le procedure. Questa una delle priorità in materia di semplificazione del ministro della Pubblica amministrazione, Marianna Madia, che in settimana dovrebbe portare al Consiglio dei ministri il disegno di legge di riforma della Pa e di semplificazione della burocrazia.

Per l'edilizia il percorso sarà in due tappe. Subito, i «modelli unici nazionali» per la presentazione della Scia e del permesso di costruire. In un secondo momento, quando sarà passata la riforma del titolo V della Costituzione che riporterà l'edilizia privata tra le competenze esclusive statali, un «regolamento edilizio unico nazionale», valido da Vipiteno a Lampedusa.

Nella consultazione on line condotta tra ottobre e gennaio dal Dipartimento Funzione

pubblica, con la quale sono state raccolte 1.500 segnalazioni di cittadini e 500 di imprese, l'edilizia è stata segnalata come la seconda materia per importanza (dopo il fisco) tra quelle da semplificare. «Le segnalazioni fatte dai cittadini - spiega Silvia Paparo, capo dell'Ufficio Semplificazione - sono dettagliate e

RICHIESTA A GRAN VOCE

Nel sondaggio svolto da Palazzo Chigi l'edilizia è il secondo settore che ha bisogno di semplificazione dopo il fisco

molto utili. Dalle duemila segnalazioni e dai suggerimenti emersi abbiamo tratto delle indicazioni operative».

Il nemico numero uno in materia edilizia è il caos normativo. Il primo step, a legislazione vigente, sarà la modulistica standard per presentare la do-

manda di titoli edilizi. Madiane ha parlato in Parlamento. «Stiamo lavorando da mesi - spiega Paparo - con Regioni e Anci per costruire una modulistica standard sulle procedure edilizie. Siamo partiti da Scia e permesso di costruire, ma l'obiettivo è di estendere il lavoro anche ad altre procedure». Nel modello ci sarebbero parti fisse uguali per tutti e parti variabili, che necessariamente dovranno tenere conto delle normative regionali. «Il modello sarà cartaceo ma soprattutto on line, dove a seconda dei contenuti che devono essere indicati si apriranno successive finestre da compilare».

L'obiettivo di fondo, tuttavia, resta quello di eliminare la babele di norme locali, sostituendole con un unico «regolamento edilizio nazionale». «La linea di tendenza è quella, sì - spiega Silvia Paparo -, è quello che ci chiedono i cittadini, i professionisti e le imprese; ma è ancora troppo presto per parlar-

ne». Il Ddl Boschi per la riforma costituzionale assegna alla competenza esclusiva statale la fissazione delle «norme generali» in materia di governo del territorio, quindi nel testo attuale resterà uno spazio di autonomia delle Regioni nel fissare norme di dettaglio.

Altri obiettivi a cui sta lavorando il ministero in materia edilizia sempre partendo dalle segnalazioni dei cittadini, sono: far funzionare gli sportelli unici edilizia, semplificando le procedure, in primis, riducendo i pareri necessari, ma anche stimolando funzioni associate o prevedendo forme di assistenza tecnica per i piccoli comuni; superare i «blocchi» dei pareri paesistici e delle soprintendenze, riducendo l'area da sottoporre a parere; riformare la conferenza di servizi, riducendo a pochi casi la convocazione fisica di tutti intorno al tavolo e condividendo on line documenti e pareri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SEBASTIANO GURRIERI. L'ex presidente Camcom aderisce ad «Articolo 4» di Lino Leanza

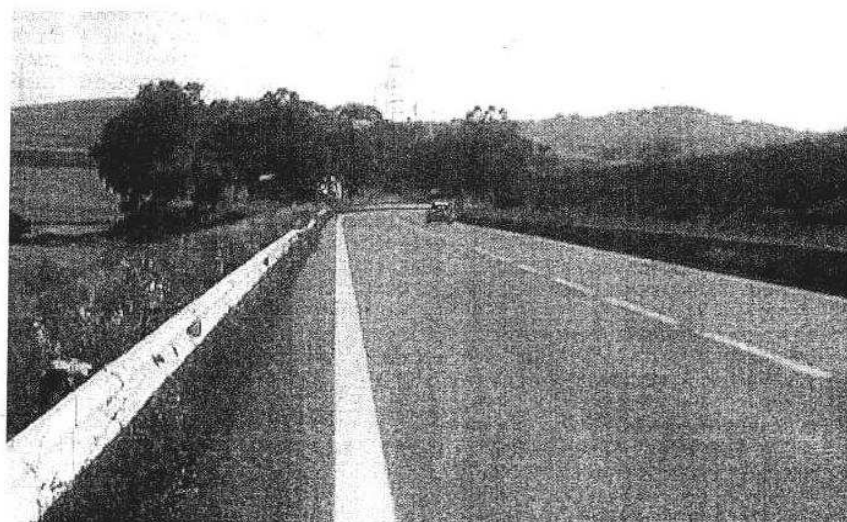
«Infrastrutture, nota dolente»

MICHELE BARBAGALLO

Lasciato Il Megafono, a cui si era avvicinato da indipendente, l'on. Sebastiano Gurrieri ha aderito ad Articolo 4 e ha avuto l'incarico ad occuparsi di infrastrutture ed agricoltura in Sicilia. Temi cari proprio a Gurrieri che durante la sua attività politica ha seguito da vicino. E partendo dall'esperienza pregressa, Gurrieri torna ad affrontare questi argomenti assai scottanti. «L'incarico ricevuto dal responsabile regionale di "Articolo 4", on. Nino Leanza - spiega Gurrieri - copre un campo di interventi in cui ho cercato di volta in volta, sulla base delle responsabilità istituzionali attribuitemi, di intervenire con fatti e azioni precise, stimolando e privilegiando sempre l'iniziativa collettiva, con la precisa convinzione che da soli forse si può andare più veloci ma insieme si va certamente più lontano e con meno errori.

«Mi rendo conto che, oggi più ancora di ieri, ad un territorio che appare restio nei confronti del destino comune la condizione di uomini soli al comando forse è la via più facile e agevola la proiezione fantastica di riversare sulle spalle di un qualcuno i compiti a cui tutti insieme, ciascuno nelle sedi o negli incarichi ricoperti, siamo invece chiamati. In particolare, nella nostra realtà provinciale è come se ci fosse una sorta di vuoto pneumatico o di anemia al destino comune, con l'effetto paradossale che la crisi fini-

«Cercherò di dare continuità all'azione già svolta nell'ente camerale. Mi occuperò anche di agricoltura»



UN TRATTO DELLA RAGUSA-CATANIA. A SINISTRA, L'ON. SEBASTIANO GURRIERI

sce per rafforzare le forme di individualismo. Non ho certo la presunzione di poter riempire i vuoti che ci sono in questa provincia, vorrei poter dire qualcosa su alcune situazioni, intervenendo, assieme ad alcuni amici che già rappresentano questo movimento di "Articolo 4", su argomenti che sono in sofferenza. Intanto, vorrei ricordare l'urgenza di dare continuità ad alcune iniziative da me assunte durante l'incarico alla Camera di Commercio e che riguardano, con impulsi per le infrastrutture, i giovani e i prodotti di eccellenza, alcune in atto

bloccate per il fermo istituzionale perché si attende ancora la definizione degli organismi».

Gurrieri fa riferimento all'Università, ma anche ad alcune iniziative collaterali già incardinate negli ultimi mesi dello scorso anno legate all'attività dell'aeroporto. Gurrieri poi non lesina critiche a Palazzo dell'Aquila: «Dopo un anno dalle aspettative che si erano create nella città capoluogo, quello che risulta nell'immaginario collettivo con la defezione delle forze che appoggiavano questa maggioranza assomiglia ad una sorta di

«restituzione dei regali» tra ex alleati. È in queste condizioni e con questi messaggi di sfiducia che si stanno avvicinando scadenze fondamentali per la valorizzazione delle nostre eccellenze richieste sempre più in abbinamento con la promozione dell'identità del territorio, in cui anche l'altopiano ibleo, la forestazione e i Comuni montani devono svolgere un ruolo importante». Gurrieri infine ringrazia il movimento "Articolo 4": «È un incarico che permette di evidenziare il lavoro fatto negli organismi in cui mi sono speso in questi ultimi anni».

LILLO MICELI

Il gap infrastrutturale, ferroviario, stradale ed autostradale della Sicilia, rispetto alle regioni del resto d'Italia, non sarà facilmente colmabile. Però, negli ultimi anni sono stati compiuti, sul piano progettuale e fattuale, notevoli passi in avanti. Anche se ancora non si notano del tutto i progressi, si va verso un sensibile miglioramento della mobilità all'interno dell'Isola, puntando sull'ammodernamento del trasporto ferroviario, ma anche a quella delle due maggiori città siciliane, Palermo e Catania ed al rispettivo hinterland.

Uno sforzo che ha dovuto fare i conti con estenuanti lentezze burocratiche che hanno persino messo in forse la possibilità di utilizzare i fondi europei della programmazione 2007-2013, poiché la Commissione europea, ad un certo punto, ha qualificato come «aiuti di Stato» i finanziamenti pubblici destinati ad infrastrutture fondamentali, come la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo, la Circumetnea di Catania o l'autostrada Catania-Ragusa, oppure l'agibilità per le grandi navi porta container del porto di Augusta.

Una serie di problematiche che il neo assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Nico Torrisi, ha trovato sul proprio tavolo fin dal primo giorno del suo insediamento nella sede di via Leonardo da Vinci, a Palermo.

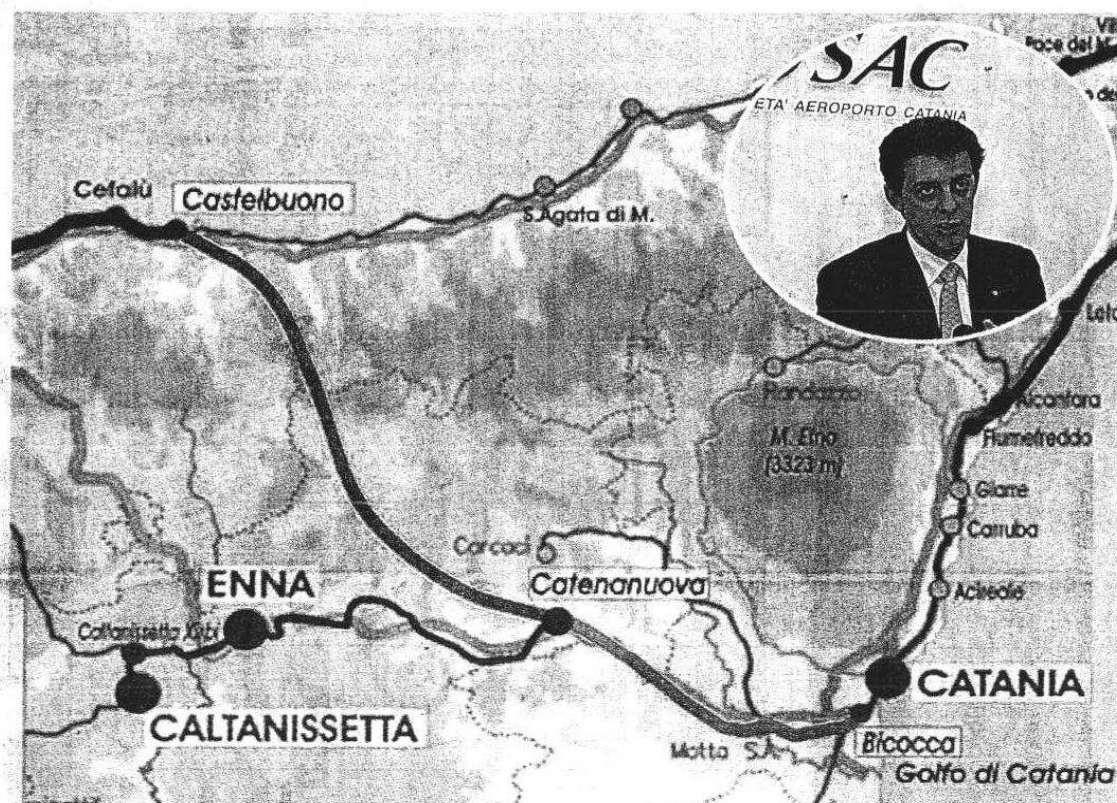
Torrisi, peraltro, è un assessore tecnico, imprenditore del settore del turismo, che sa bene quanto sia importante una rete di trasporti moderna ed efficiente in grado di consentire ai turisti di spostarsi agevolmente da una parte all'altra della Sicilia, ma anche all'interno delle stesse città, meta di numerosi viaggiatori per le bellezze artistiche e monumentali delle quali sono ricchissime.

«Per valorizzare le nostre risorse artistiche e paesaggistiche - sottolinea Torrisi - un sistema di trasporti efficiente è di fondamentale importanza. I collegamenti all'interno della Sicilia necessitano di un radicale ammodernamento per consentire a chi sceglie di visitare la Sicilia di spostarsi agevolmente, anche verso le zone interne ricche di tradizioni e di paesini che vale la pena scoprire. Ma dobbiamo anche porci il problema del trasporto aereo e navale, con aeroporti e porti in grado di accogliere aerei sempre più capienti e le navi da crociera sempre più capienti. Non bisogna dimenticare neanche il trasporto delle merci, con aerei cargo in grado di fare arrivare i prodotti del nostro agroalimentare, sempre più apprezzato nel mondo, in poche ore sui mercati internazionali».

Una visione globale dei trasporti quella dell'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Nico Torrisi, che consentirà di affinare la strategia per fare compiere un ulteriore passo in avanti al miglioramento del sistema dei trasporti. Ben sapendo che proprio il suo assessorato è quello che ha avuto assegnate le maggiori risorse e, conseguentemente, è quello che entro il 31 dicembre del 2015 dovrà certificare la maggiore parte della spesa del Po Fesr 2007-2013. Un'opportunità che non può essere assolutamente persa, anche perché la pro-

«La Sicilia farà di tutto per recuperare il gap sulle infrastrutture»

L'assessore Torrisi: «Puntiamo ad una rete di trasporti efficiente»



IL GRAFICO SULLA NUOVA TRATTA CATANIA-PALERMO. NEL RIQUADRO L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ NICO TORRISI

grammazione europea 2014-2020, destina pochissime risorse alle infrastrutture. Ma ciò non significa che non si potranno più realizzare opere di fondamentale importanza, che altre regioni d'Italia hanno realizzato da tempo. Infatti, grandi ed ambiziosi progetti, come la velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo-Catania saranno finanziati con il Fondo sociale di coesione (ex Fas). Una scelta che risale al tempo in cui ministro della Coesione territoriale era Fabrizio Barca e poi Carlo Trigilia.

Ci si potrebbe chiedere: perché non utilizzare i fondi europei, visto e considerato che la Sicilia è sempre tra le regioni che rischiano il disimpegno automatico? Perché infrastrutture di questa portata vanno ben oltre il settennario della programmazione europea e, quindi, si rischierebbe di lasciare opere incompiute. E, poi, perché appunto la Commissione europea, guar-

dando alle regioni più evolute del Centro e Nord Europa, ha ritenuto che non sia più necessario realizzare nuove infrastrutture. Ma la Sicilia è l'estrema periferia meridionale del Vecchio Continente. La nuova programmazione europea, per quel che se ne sa, invece punta di più alla valorizzazione dei beni culturali, alla salvaguardia del paesaggio ed alla conoscenza, cioè l'alta formazione, con massicci finanziamenti nel campo delle tecnologie. L'assessore Torrisi, dunque, è costretto a saltare su una macchina già in corsa, con pochissimo tempo a disposizione per eventuali correzioni di rotta.

La spesa complessiva che fa capo all'assessorato alle Infrastrutture e Mobilità, che si occupa anche di edilizia popolare e agevolata, è pari ad 1.637.739.147,45 euro. Circa 430 milioni di euro riguardano interventi di riqualificazione urbana e interventi di edilizia sovvenzionata. Il resto,

circa 1 miliardo e 200 milioni di euro, invece, è destinato alle infrastrutture: alcune sono già avviate, altre sono già state appaltate, altre ancora in corso di finanziamento.

Sono in fase di esecuzione, per esempio, i lavori per la velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, per un importo di 102 milioni di euro. Per il tratto Oretto-Stazione Notarbartolo, il cosiddetto «nodo ferroviario di Palermo», sono stati stanziati circa 281 milioni di euro (i lavori sono in corso). Sempre a Palermo, per la chiusura dell'anello ferroviario, circa 73 milioni e 760 mila euro (l'opera è già appaltata, i cantieri dovrebbero partire fra qualche mese). A buon punto, nel capoluogo siciliano, sono anche i lavori per la realizzazione di 3 linee tramviarie, circa 88 milioni di euro.

Per il prolungamento della tratta metropolitana della Circumetnea, già in avanzata

fase di esecuzione, è previsto un finanziamento di oltre 118 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della rete stradale, l'opera in esecuzione più importante è certamente il raddoppio della Caltanissetta-Agrigento: sono già stati aperti al traffico i primi 24 chilometri, ulteriori 5 saranno utilizzabili tra breve. Per il completamento si attende l'approvazione di una variante suppletiva. Il finanziamento è di circa 327 milioni di euro.

Di recente, come è noto, sono stati appaltati i lotti 6, 7 e 8 della Siracusa-Gela (tratto Rosolini-Modica), per un importo di 166 milioni e 500 mila euro circa. I cantieri sarebbero sul punto di essere aperti.

Per migliorare le infrastrutture dei porti di Porto Empedocle, Porto Palo di Menfi e di Sant'Agata di Militello sono previsti 4 milioni di euro, in corso di finanziamento. Per l'Interporto di Termini Imerese, è prevista una spesa complessiva di 49 milioni 330 mila euro. Opera che rientrerà nella programmazione 2014-2020. La compartecipazione della Regione è stimata intorno ai 14,5 milioni di euro.

Con la realizzazione di queste opere, il sistema dei trasporti siciliano è destinato a migliorare, ma per raggiungere un livello medio occorreranno ulteriori massicci finanziamenti.

«Mi rendo conto - ha aggiunto l'assessore Nico Torrisi - che bisogna correre contro il tempo. Con il presidente Crocetta e gli assessori della giunta, compiremo ogni sforzo perché il traguardo venga raggiunto. Ma anche per mettere in campo nuovo progetti».

Certamente, uno dei progetti più ambiziosi la velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina. La Regione, nel febbraio del 2013, ha sottoscritto con il ministero della Coesione territoriale, quello delle Infrastrutture e le Ferrovie dello Stato, il Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) che prevede un monitoraggio periodico degli impegni assunti ed a rimuovere gli ostacoli che dovrebbero sorgere durante la realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienze accertate, le misure sanzionatorie previste dallo stesso Cis. Uno strumento che ha l'obiettivo di realizzare le opere entro i termini prestabiliti. Sono previsti 5 macro-interventi per un totale di 14 opere, per le quali, a fronte di un costo di 5.106 milioni di euro, sono già disponibili 2.426 milioni di euro. Sulla linea Catania-Messina è prevista la progettazione del raddoppio della tratta Giampolieri-Fiumefreddo.

Per quanto riguarda il nodo di Catania, è previsto l'interramento della stazione centrale e, dopo la richiesta dell'amministrazione del capoluogo etneo, un unico lotto interrato da Catania centrale ad Aquicella. Il costo previsto è di circa 600 milioni di euro a fronte di una copertura finanziaria sul Cis di 124 milioni di euro. Per le risorse aggiuntive, si attendono le decisioni del ministero dello Sviluppo economico. Sulla linea Catania-Palermo è previsto il raddoppio dei binari nelle tratte Bicoocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova-Raddusa-Agira. Quest'ultima tratta dovrebbe rientrare nella programmazione europea 2014-2020.

Sulla Catania-Palermo è previsto il raddoppio dei binari nelle tratte Bicoocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova-Raddusa-Agira. Quest'ultima dovrebbe rientrare nella nuova programmazione Ue

MICHELE GUCCIONE

Una pioggia di miliardi, oltre 25 in sette anni, messi in palio dall'Unione europea per sviluppare il settore dei trasporti e della mobilità in chiave sostenibile, intelligente ed efficiente. Una posta consistente che le imprese siciliane potrebbero tentare di vincere non solo organizzandosi in rete con istituzioni pubbliche, università, centri di ricerca e partner privati di altri Paesi europei, ma anche accedendo a speciali fondi per le Pmi. Soprattutto, finanziamenti che potrebbe sommarsi a quelli nazionali e regionali, qualora Regione e Stato attivassero sinergie per il massimo sfruttamento delle risorse offerte dalla nuova programmazione europea.

Le imprese protagoniste

Non parliamo tanto dei classici fondi strutturali. Quelli sono già assegnati tramite la negoziazione con Stato e Regioni: si tratta solo di avere la capacità di spenderli. La vera opportunità da sfruttare è rappresentata dai programmi a gestione diretta, i cui budget vengono periodicamente e regolarmente messi a bando dalla Commissione europea e la cui gestione non passa attraverso la Regione. Poco utilizzati in Sicilia forse perché poco conosciuti, potrebbero sostenere l'attività di ricerca ed innovazione di istituzioni locali, municipalità, ma soprattutto di piccole e medie imprese singole o consor-

ziate, che possono presentare progetti e ottenere direttamente i soldi per realizzarli, senza lungaggini o mediazioni burocratiche.

I due principali programmi di finanziamento per i trasporti sono: il programma «Horizon 2020», destinato a finanziare attività di ricerca e di innovazione basato su tre priorità (eccellenza scientifica, competitività industriale, sfide sociali) che spaziano dalla ricerca di base alla commercializzazione di nuovi prodotti, con un budget totale di 80 miliardi per i prossimi sette anni (di cui

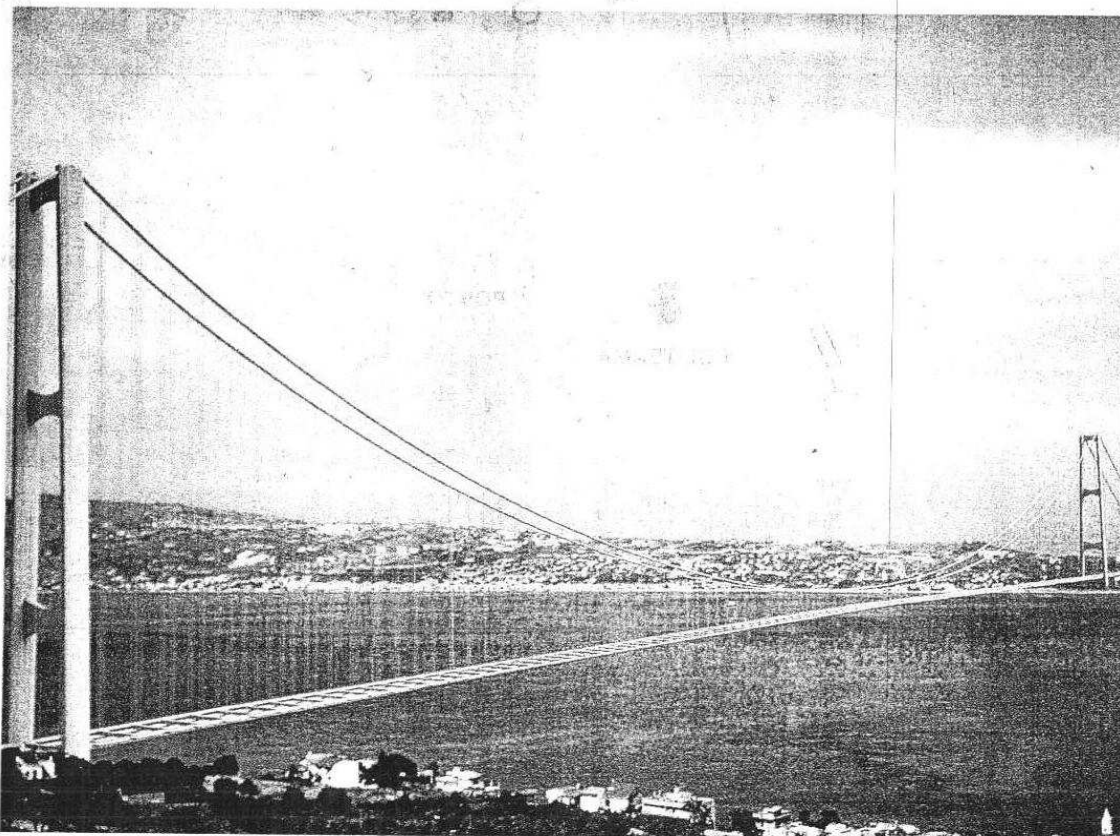
Domande a sportello o a bando, senza passare dalla Regione. Pace (Cnr): «Il nuovo "corridoio" Scandinavia-Mediterraneo finanzierebbe anche il Ponte, la Sicilia può ottenere un ripensamento»

quasi 10 potrebbero interessare tecnologie e sistemi per sviluppare i trasporti); il programma TEN-T (reti transeuropee dei trasporti) con la sua nuova iniziativa, la «Connecting Europe Facility» (CEF), che nei prossimi sette anni allocherà 25 miliardi (di cui 10 destinati ai paesi appartenenti al Fondo di Coesione) per lo sviluppo di nove grandi corridoi multimodali di trasporto. «Nel quadro delle nuove linee guida del TEN-T, ed in particolare dei 9 "core network corridors" - spiega Giuseppe Pace, ricercatore del Cnr e docente di Trasporti e mobilità sostenibile all'Università di Gent - la Sicilia è nel Corridoio "Scandinavia-Mediterraneo", dove al momento appare con il completamento della rete ferroviaria Messina-Catania-Palermo e lo sviluppo dell'inter-

modalità nei porti di Palermo ed Augusta. Tuttavia, la governance del corridoio è ancora aperta - vi sono in corso studi di fattibilità per ciascun corridoio al riguardo - ed una fattiva partecipazione siciliana, caso mai integrata da sinergie politiche regionali, potrebbe rinforzarne il ruolo all'interno del corridoio e meglio integrarla nella rete TEN-T. Finora, nel programma TEN-T della Sicilia si è parlato un po' poco: solo per la questione "Ponte sullo Stretto di Messina", per cui tra l'altro non è stato mai ri-

«Le Pmi dell'Isola puntino a 25 miliardi dell'Ue per progetti innovativi»

Si finanziano nuovi prodotti e sistemi di mobilità «verde»



chiesto un finanziamento europeo, e per la connessione ferroviaria Catania-Aeroporto».

Come ottenere il finanziamento

Le piccole e medie imprese dell'Isola, dunque, siano pronte al fischio d'inizio. «Horizon 2020» contiene anche uno «Strumento per le Pmi». C'è un capitolo specifico per i trasporti, che aiuta la piccola impresa a progettare, brevettare, industrializzare e commercializzare un prodotto innovativo. Qui le fasi del finanziamento possono essere tre e tutte a sportello con scadenze a giugno, settembre e dicembre, poi nel 2015 a marzo, giugno, settembre e dicembre, e così via fino alla fine della programmazione o dei fondi. Nella prima fase, si può chiedere e ottenere il 70% del costo per la redazione del business plan (50 mila euro a fondo perduto). Il business plan servirà per passare alla seconda fase che, con un fi-

nanziamento da 500 mila a 2,5 milioni di euro, contribuirà a trasformare l'idea in progetto, prototipo, test, brevetto e industrializzazione, fino alla commercializzazione. La terza fase rappresenta infine un aiuto per ottenere finanziamenti dalle banche per il periodo di start up del prodotto. «In questo settore ci sono già piccoli gruppi di imprese che si stanno muovendo - riferisce Giuseppe Pace - c'è persino un'azienda di Carini, in provincia di Palermo, che con noi sta sviluppando il progetto di una nuova produzione. Si tratta di diffondere queste opportunità, anche tramite le associazioni di categoria». Sempre nel campo della ricerca e innovazione, ci sono poi i bandi europei aperti, ai quali possono partecipare consorzi formati da imprese, enti locali, università e centri di ricerca di vari Paesi. Sono bandi che saranno emanati nei prossimi due anni e che danno, così, il tempo di programmare e definire le ini-

ziative e le partnership.

La mobilità «verde»

All'interno di Horizon 2020, una delle sfide sociali più significative riguarda i «Trasporti intelligenti, verdi ed integrati», ossia la ricerca di sistemi per evitare l'uso di carburanti tradizionali e ridurre soprattutto l'utilizzo degli autoveicoli nei tessuti urbani. Una sfida soprattutto per le città in testa i Comuni e le Regioni.

Si tratta di sviluppare e sperimentare all'interno di più città europee omogenee fra loro nuovi modelli di mobilità sostenibile. Sono disponibili 8-9 miliardi di euro, e la taglia media dei progetti sarà di circa 4-6 milioni. «La parte interessante - osserva Giuseppe Pace - di questa parte di Horizon 2020 è rappresentata dal fatto che i bandi hanno una programmazione biennale e un finanziamento del 100%, e pertanto forniscono tempo e risorse necessarie per svilup-

pare delle idee vincenti».

Un'azione significativa in tema di trasporti sostenibili è quella dedicata alle «infrastrutture intelligenti»: aree intermodali, sistemi di interscambio fra aereo, treno e gomma, lo studio e la gestione intelligente di centri di smistamento e intermodali, lo studio e la gestione di sistemi virtuali che rendano più razionali i movimenti all'interno di infrastrutture già esistenti. Si finanziano anche lo studio e la gestione di sistemi per ottimizzare i trasporti ferroviari.

Vi sono ancora due programmi, fuori da «Horizon 2020», che riguardano, con 800 milioni in sette anni, lo studio di sistemi di trazione alimentati a idrogeno, e lo «Shift2Rail» da 2 miliardi di euro: finanziamenti al 50% dell'Ue e al 50% di grandi aziende industriali private per progetti di ricerca volti al miglioramento dei trasporti ferroviari.

I «corridoi transeuropei» e la Sicilia

Quanto alle grandi infrastrutture, «le nuove linee guida nel TEN-T rappresentano un cambiamento epocale - sottolinea Giuseppe Pace -. Si passa da progetti prima immo-
dificabili ad una nuova visione di "corridoi" di trasporto multimodali la cui definizione è negoziata tra gli Stati interessati». Il nuovo «corridoio» che riguarda la Sicilia è quello «Scandinavia-Mediterraneo», che ha inglobato, fra gli altri, il progetto prioritario 1 «Berlino-Palermo». Oggi l'idea è di un attraversamento da Helsinki fino a La Valletta passando per Augusta. La dorsale lungo l'attraversamento della penisola avrebbe bretelle di collegamento con i principali porti commerciali italiani sul Tirreno e sull'Adriatico. In Sicilia arriverebbe tramite la sistemazione della tratta ferroviaria Napoli-Reggio Calabria. Ma qui l'Isola, in questo momento, sembrerebbe trovarsi tagliata fuori, per via di una



GIUSEPPE PACE

visione troppo realista da parte dell'Italia, considerata la difficoltà di finanziamento del progetto Ponte sullo Stretto, che in fase di negoziazione ha portato ad interventi abbastanza minimali nella regione. Infatti, tra le opere del corridoio in Sicilia si prevede solo il finanziamento del completamento degli assi ferroviari Messina-Catania-Augusta e Catania-Palermo. «Grazie alla non definizione del corridoio, è ancora possibile un ripensamento di questa visione - dichiara Giuseppe Pace - ma questo significa un'attiva partecipazione della Sicilia, quale attore importante, e non una sua delega in bianco al governo italiano o a Rfi. Ciò significa avere una visione trasportistica della Sicilia in Europa basata sulla multimodalità e su una strategia di medio e lungo periodo che indichi quali opere sono prioritarie perché il sistema possa funzionare. Il corridoio rischia di finire a Napoli e Bari, spostando il vantaggio competitivo a Nord, con il completamento del tunnel del Brennero e il collegamento stabile fra Danimarca e Germania. La Sicilia e il suo collegamento al continente non fanno parte del dibattito e, sebbene anello fondamentale per i collegamenti Mediterranei futuri, in questo mondo sempre più virtuale l'Isola rischia di diventare invisibile all'Europa».

ENTRA NEL VIVO IL COMPLETAMENTO DELL'EX SCORRIMENTO VELOCE AGRIGENTO-CALTANISSETTA, ASSE STRATEGICO PER LO SVILUPPO

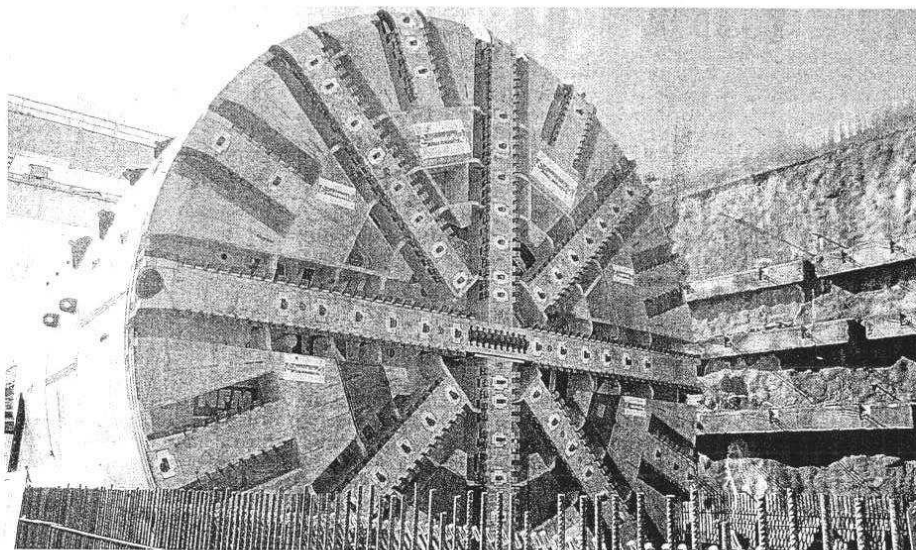
GIUSEPPE SCIBETTA

A maggio la grande «talpa» comincerà lo scavo della galleria di Caltanissetta

Sono quasi duemila gli operatori della «Empedocle 2» ancora impegnati nei lavori che prevedono il raddoppio della ex scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta e che tra due anni - entro la primavera del 2016 - consentirà agli automobilisti di percorrere la riammodernata strada statale 640 e la «bretella» che dalla città nissena arriva a «Capodarso» in poco più di 45 minuti e di raggiungere, in tempi di gran lunga ridotti rispetto a quelli attuali, l'autostrada Palermo-Catania.

Opera faraonica.

Un'opera «faraonica» fortemente voluta dall'Anas nonostante i costi non indifferenti per un periodo come quello attuale - 1,3 miliardi di euro, e forse qualcosa in più - perché «altamente strategica e necessaria» e perché è destinata a completare un «grande anello autostradale» utile per collegare più velocemente la quasi totalità dei capoluoghi della Sicilia, creando nuove opportunità di sviluppo in tutti i settori, ed in particolare modo il commercio, l'artigianato, l'agricoltura, il turismo e l'industria. Senza contare che, non appena l'opera verrà completata, assicurerà la connessione con il territorio centro-meridionale della Sicilia al circuito delle principali infrastrutture stradali e il collegamento tra porti di interesse nazionale e regionale come Porto Empedocle, Palermo e Catania. Al termine dei lavori verrà realizzata una sezione stradale molto più ampia, che sarà larga complessivamente 23,50 metri e che consentirà agli automobilisti di viaggiare con maggiore sicurezza e di abbattere i tempi di percorrenza. L'opera al momento è quasi del tutto completata nel primo lotto (quello che da Agrigento arriva a Canicattì, dove il costo preventivato è stato di 400 milioni di euro) ed è in fase molto avanzata nel tratto che riguarda il secondo lotto e che (con un costo di 990 milioni di euro, di cui 787 impiegati solo per i lavori) è destinato ad «allungare» l'im-



LA GRANDE FRESA «TBM» CHE SCAVERÀ LA COLLINA DI SANT'ELIA PER REALIZZARE LA GALLERIA «CALTANISSETTA»

portante arteria viaria anche nel territorio del capoluogo nisseno e sino all'autostrada Palermo-Catania. A realizzarla è il consorzio di imprese denominato «Empedocle 2» - costituito dalla «Cmc» di Ravenna, dalla «Ccc» (Consorzio cooperativa costruzioni di Bologna) e «Tecnis» di Tremestieri Etneo - che sta impiegando centinaia di maestranze pur di completare la «grande opera» nei 1.500 giorni stimati per il completamento dei lavori.

La grande «talpa»

Imponenti le opere che sono state rea-

lizzate nel tratto agrigentino, ed ancor di più lo sono quelle in corso di realizzazione nel territorio nisseno, dove è pure previsto un tunnel che bucherà la collinetta di «Sant'Elia», proprio alle porte della città di Caltanissetta, con l'utilizzo di un'enorme fresa, una «TBM» (Tunnel Boring machine) che per le sue dimensioni (è larga 15 metri di diametro e lunga 115) è fra le più imponenti tra tutte quelle sinora utilizzate in Europa, seconda solamente a quella utilizzata per la Tav romagnola. La sua «gemellina» nissena è stata inaugurata proprio a Caltanissetta lo

scorso 4 dicembre e chiamata «Santa Barbara» in onore della santa venerata da minatori e operai. Da allora i pezzi della talpa meccanica sono stati assemblati nel cantiere-base della «Empedocle 2» sorto in contrada «Bigini» ed è quasi pronta. A metà maggio entrerà in funzione e comincerà a perforare i quattro chilometri sottostanti la collina di «Sant'Elia». Ad occuparsi della realizzazione della «Galleria Caltanissetta» saranno ben 120 operai specializzati, che dovrebbero completare i lavori entro un anno: si comincerà con il lato destro del tunnel (quello che da

Agrigento porta a Caltanissetta) e poi - dopo avere smontato la fresa ed averla riposizionata - con quello dall'altro versante. «E per far prima possibile, non appena comincerà lo scavo verranno assicurati turni di lavoro h24 - ha annunciato l'ing. Pierfrancesco Paglini, responsabile dello staff tecnico di cui fanno parte professionisti che hanno contribuito in passato alla realizzazione con queste metodologie di importanti opere di «tunneling», come si è verificato in occasione della costruzione delle metropolitane di Madrid, Siviglia, Torino, Milano e Roma - in maniera da poter procedere allo scavo di 11 metri al giorno. Lungo il tracciato della galleria sono previsti 4 by-pass carrabili e 9 by-pass pedonali. I by-pass verranno realizzati con metodo di scavo tradizionale. In entrambi gli imbocchi del tunnel è prevista pure la costruzione di un tratto di galleria artificiale. Sarà una galleria sicura, che avrà anche una corsia di emergenza per ogni lato: e ciò consentirà di migliorare la sicurezza e le condizioni di accessibilità in qualsiasi punto del tunnel da parte dei soccorsi. Si tratta di un gran lavoro, che darà un'opera unica al territorio e che diventerà l'itinerario preferenziale tra la Sicilia Sud-occidentale e l'A19».

Protocolli anticriminalità

L'ingente somma destinata dall'Anas al raddoppio della Agrigento-Caltanissetta ha pure reso necessario attivare un protocollo antimafia siglato in prefettura: «Si tratta di un modello - ha sottolineato ancora Paglini - che stiamo utilizzando anche negli altri cantieri, e che ci consente di disciplinare le attività di prevenzione ed evitare i tentativi di infiltrazione della criminalità».

La novità**A maggio l'Anas dirà se si farà lo svincolo a Xirbi**

Il progetto esecutivo del raddoppio della Agrigento-Caltanissetta, voluto dall'Anas e realizzato dal consorzio di imprese «Empedocle 2», prevede la realizzazione di 6 svincoli, 9 gallerie artificiali, 4 gallerie naturali, un cavalcaferrovia ed un ponte monocampata. Tra le opere di compensazione ci potrebbe essere una novità, e riguarda la realizzazione di uno svincolo che viene fortemente sollecitato dagli abitanti di Caltanissetta, in maniera da raggiungere la città ed il centro storico con maggiore facilità, evitando di «intasare» il traffico di ingresso in città all'altezza di «Sant'Elia». A questo fine si è mosso a gennaio l'intero Consiglio comunale, che ha pure chiesto al responsabile di Anas Sicilia, ing. Salvatore Tonti, di realizzare lo svincolo, ritenuto «imprescindibile» da tutti i nisseni al fine di riavviare lo sviluppo dell'intera zona di Santo Spirito (dove ci sono pure il museo cittadino e l'area archeologica di Sabucina) e di quartieri come «Badia» e «Santa Barbara». È stato costituito un tavolo tra i tecnici dell'Anas e gli amministratori comunali, i quali, a conclusione dell'ultima riunione svoltasi a Palermo, hanno concordato di verificare «i costi derivanti dalla possibile realizzazione dello svincolo», che dovrebbe sorgere sulla «bretella» all'altezza di contrada «Xirbi». In questa circostanza è stata scartata la possibilità di fare la derivazione in contrada «Anghillà». Lo stesso Tonti nel corso della riunione si è dichiarato «possibilista» ed ha detto che darà una risposta agli amministratori nisseni a fine maggio, e cioè dopo che i tecnici Anas avranno meglio individuato dove reperire le somme necessarie.

[AEROPORTI - COMISO]

«Per decollare davvero è fondamentale l'impegno del territorio»

L'Ad Taverniti: «Un bilancio tra ottimi dati e buoni propositi»

LEONARDO LODATO

L'aeroporto di Comiso o, per dirla con i suoi vertici, l'aeroporto degli Iblei, è partito con il piede giusto. Il piede minuto e malfermo di un neonato che, però, promette bene.

Enzo Taverniti, amministratore delegato di Soaco Spa, l'ente gestore dello scalo comisano, di cui è presidente Rosario Dibennardo, snocciola numeri che non possono che soddisfare.

«Da agosto a febbraio abbiamo toccato quota centomila passeggeri, sono sessantamila nel 2013, e quest'anno contiamo di arrivare a quota 250 mila. Un risultato che ci riempie d'orgoglio se teniamo conto che aeroporti come Cuneo o Parma sono al limite dei 300 mila e per ottenere questo risultato hanno impiegato sette anni».

I vostri numeri portano dritto all'ottenimento del titolo di aeroporto di interesse nazionale.

Interesse nazionale

«L'iter sta andando avanti. Possiamo tranquillamente dire che siamo in pole position nel Piano nazionale aeroporti del governo per l'ottenimento di questo importante risultato. Adesso il tutto deve passare dall'approvazione del Parlamento. Ci sentiamo tranquilli visto che altri territori sono stati aiutati, pensiamo a Crotone, oppure Salerno che fa 3 mila passeggeri all'anno. Comiso ha il problema della mancanza di una ade-

guata copertura finanziaria e ci auguriamo che il ministero delle Finanze ci aiuti visto che noi ci siamo messi alla prova e abbiamo ottenuto risultati lusinghieri».

Quali sono i punti fondamentali per fare di Comiso un aeroporto di interesse nazionale?

«Innanzitutto bisogna fare parte di un sistema integrato, e noi lo siamo visto che lavoriamo in sinergia con Catania. Poi, c'è il raggiungimento del 'break even' in tre-quattro anni e non dovrebbe essere un problema».

Tenuto conto dei numeri positivi, adesso sarà fondamentale portare avanti una strategia che possa permettervi di agire in piena sinergia con il territorio.

«Parto da una considerazione. Proprio nei giorni scorsi ci siamo incontrati con un importante tour operator che vende

pacchetti 'destagionalizzati' soprattutto in Spagna e Croazia. Ma la Croazia offre solo mare, la Spagna è saturata e cercano un'alternativa che sia mare, cultura, storia, enogastronomia...».

Il perfetto identikit del nostro territorio.

«Esattamente. Infatti ci hanno presentato un prospetto con 40 voli già programmati e pacchetti venduti tra Marina di Ragusa, Pozzallo e Siracusa. Quello che a loro interessa è una valutazione dei costi di atterraggio e decollo e, soprattutto, avere una forte spinta da parte del territorio. Chiedono alberghi con spiaggia pulita e funzionale fra ottobre e dicembre ed un insieme di iniziative che pos-



sano invogliare il turista a venire in Sicilia. Perché dopo avere trascorso una mattinata al mare, cos'hai da fare? Ci vorrebbero una o due iniziative alla settimana organizzate dai comuni o dagli albergatori. Se porti la gente a Ibla ci devono essere navette funzionanti, musei e chiese visitabili. Ci rendiamo conto che sarà difficile ottenere tutto ciò ma bisogna trovare soluzioni veloci».

E l'aeroporto può fare da trait d'union tra tour operator ed enti pubblici e privati affinché si raggiunga un obiettivo unico.

«E' proprio quello che stiamo cercando

di fare. Entro ottobre dobbiamo essere in grado di rendere questo progetto operativo ma non è facile far capire agli imprenditori locali che la stagione non finisce con la festa di fine estate. Siamo pronti ad ospitare cinque voli settimanali con 1000 persone. Se avessimo la capacità ricettiva si potrebbero dirottare tutti su Marina di Ragusa, invece saranno suddivisi tra Marina, Pozzallo e Siracusa».

Oggi sono mille alla settimana ma potrebbero diventare di più.

«L'aeroporto è un mezzo ma se non c'è l'attrattiva da parte del territorio non si va da nessuna parte. Se operi come Trapani ti metti una compagnia dentro che decide per te sul prezzo non sul territorio perché, comunque, viaggi con 18 euro e, poi, ti sposti dove vuoi. L'alternativa è l'attrattiva e la capacità di coinvolgere il turista. Noi vogliamo operare la seconda scelta ma se il territorio non ci segue, prima o poi saremo costretti a fermarci».

A questo si aggiunge la necessità delle infrastrutture.

«L'aeroporto non deve essere una cattedrale nel deserto. Deve avere i collegamenti. Stiamo lavorando affinché si provveda a rendere operativa la rete ferroviaria. Abbiamo visto che conviene fermarsi a Vittoria dove c'è il posto per i pullman che ti possono portare velocemente in aeroporto. Ci vuole qualcuno che studi come ottenere e utilizzare al meglio i finanziamenti europei. Il territorio ha creduto in questo aeroporto. Alitalia e le altre compagnie volano con una media del 75 per cento di riempimento. Abbiamo Milano tre volte a settimana e ad agosto arriverà a cinque. Roma Fiumicino dal primo giugno avrà due voli e arriverà a 5. Insomma, il mercato c'è».

E' BOOM DI COLLEGAMENTI CHARTER

A maggio primi collegamenti col Nord Europa. A dare il via alle nuove destinazioni è la Primera Air che, fino a ottobre, ha programmato una serie di voli per Stoccolma. Da settembre, e fino a tutto il mese di novembre, sarà possibile volare da Comiso in Svezia anche con un altro operatore. Partono a luglio i collegamenti con Tunisi: saranno operati da Tunisair Express per tutti i mesi estivi, sino a settembre compreso. Oltre al Nord Africa, presto, sarà possibile raggiungere da Comiso anche il Medioriente. A settembre, parte, infatti, il Comiso-Tel Aviv. La tratta sarà avviata dalla Arkia Airlines.

GLI IMPRENDITORI LOCALI UNITI PER IL RILANCIO DEL TURISMO DI QUALITÀ

Tra aria, mare, sport ed enogastronomia tutte le eccellenze lavoreranno insieme

Un consorzio di eccellenze legate al territorio che possano interagire con lo scalo aeroportuale comisano. Sarebbe una marcia in più per Ragusa e provincia dove, a fare quadrato, devono essere innanzitutto gli imprenditori.

E tra le eccellenze della zona non si può fare a meno di citare il porto turistico di Marina di Ragusa, una delle strutture più innovative del Sud Italia e non solo. "Marina - spiega il direttore del Porto turistico, Giulio Stanzione - ha 700 posti barca e, ad oggi, ha il 60 per cento di tali posti occupati da clienti provenienti da tutto il mondo che trascorrono qui da noi i mesi invernali. Queste imbarcazioni si portano dietro equipaggi e, ovviamente, i proprietari che hanno deciso di trascorre il loro tempo in questo porto dove è possibile trascorrere tre stagioni all'anno. Il nostro inverno, infatti, per loro è estate. Tra giugno e agosto trascorrono il loro tempo in crociera e, poi, tornano da noi".

Sarebbe importante convincere a "svermare" a Marina anche chi solitamente lascia la propria barca in altri porti.

"Proprio per questo motivo - prosegue Stanzione - abbiamo promosso un tavolo di ragionamento affinché si possa dare vita a una serie di accordi commerciali. Noi, per esempio, potremmo acquistare una serie di biglietti aerei per i nostri clienti che decidono di lasciare qui le proprie imbarcazioni".

E nel frattempo diventerebbe fondamentale migliorare la rete dei collegamenti.

"Servono le strade di collegamento, è vero. Siamo la struttura più importante del Sud dell'Italia, del Mediterraneo. Qui arriva gente da Malta, dalla Grecia, dalla Tunisia. Dobbiamo trovare il modo di non fare annoiare il nostro cliente offrendogli un'accessibilità infrastrutturale adeguata, professionalità e promozione di interessi come l'alta cucina, i prodotti tipici e tutto ciò che è legato al paesaggio".

E' d'accordo anche Marco De Rossi, amministratore delegato del Donnafugata Golf Resort.

gata Golf Resort.

"Stiamo lavorando in sinergia con i vertici degli aeroporti di Comiso e Catania. A settembre, infatti, ospiteremo un importantissimo evento che porterà da noi, per una settimana, presidenti e amministratori delegati di tutte le compagnie aeree del mondo. Ritieniamo che questa sia un'occasione unica per far scoprire a queste persone che esiste un aeroporto nuovissimo che serve la Sicilia sud orientale, occasione per sottoscrivere nuovi contratti e creare nuove opportunità di sviluppo, sia per l'aeroporto che per noi che facciamo turismo nella zona".

Donnafugata attrae un tipo di clientela "sofisticata", appassionati di golf, turisti con disponibilità economiche superiori alla media.

"La nostra è una struttura a cinque stelle. Abbiamo fatto degli sforzi immensi e ci auguriamo di riuscire a coinvolgere anche la Regione Siciliana perché noi ci mettiamo tutta la nostra potenza di fuoco, ma la Regione deve metterci le risorse per una partnership in grado di promuovere il territorio anche all'estero".

Ma soprattutto attivarsi per far sì che si completino le vie di collegamento con Comiso.

"Diamo tempo al tempo, l'importante è

che ci sia l'aeroporto. Il resto verrà dopo".

Nel consorzio di eccellenze iblee non si può fare a meno di comprendere anche il buon cibo. Ed è per questo motivo che Ciccio Sultano, chef stellato tra i più apprezzati da un pubblico di caratura internazionale, si fa portavoce dell'imprenditoria enogastronomica della zona.

"L'aeroporto di Comiso è un ottimo punto di partenza, ma adesso deve imparare a parlare un linguaggio internazionale, fare autocritica e capire dove è possibile migliorare i propri servizi. Non possiamo permetterci di accogliere le

persone in modo approssimativo. L'aeroporto rappresenta l'ingresso di casa. Se ti arrivano degli ospiti, apri la porta e li accompagni dentro. E lo stesso quando vanno via. Devi essere un buon padrone di casa. Cominciamo dai collegamenti, dal calmierare e rendere chiari e univoci i prezzi dei taxi, i collegamenti degli autobus".

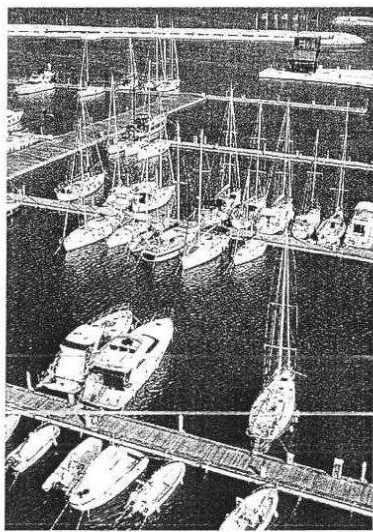
I margini di miglioramento, comunque, non mancano.

"Certo - aggiunge Ciccio Sultano - Non siamo a Londra, ma possiamo fare un piccolo sforzo per migliorare. Dobbiamo dare tutta l'accoglienza possibile e immaginabile".

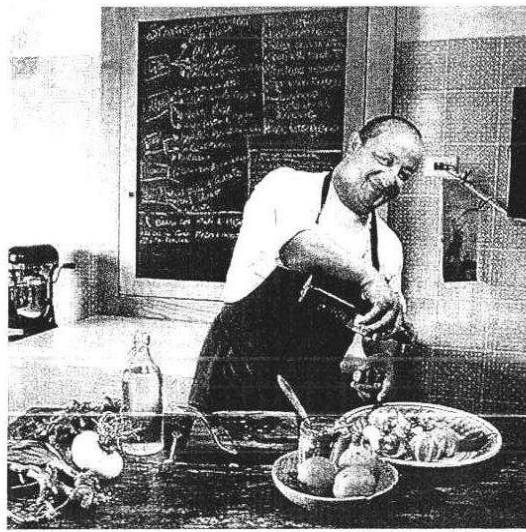
Il nostro territorio, insomma, ha ingredienti ottimi ma male utilizzati...

"Gli ingredienti ci sono, ma li usiamo male se non li raccontiamo e li facciamo conoscere. Io mi rifaccio alla tradizione ma guardo al futuro con molto rispetto. Il commissario Montalbano ci ha dato una grande mano ma non durerà in eterno. Dobbiamo creare servizi e lo devono fare tutti i comuni. Il cliente va fidelizzato. Quando vai via da qui ne devi parlare talmente bene che la tua parola deve diventare stimolo per gli altri, non devi solo tornare tu ma far venire anche i tuoi amici. Io, in 14 anni, ho visto migliaia di clienti tornare qui almeno una volta all'anno da Giappone, Danimarca, Norvegia, Inghilterra". Insomma, lavorare tutti e bene per far sì che il territorio ibleo diventi attrazione 365 giorni all'anno.

LE. LOD.



IL PORTO TURISTICO DI MARINA DI RAGUSA



LO CHEF STELLATO CICCIO SULTANO. A DESTRA, IL DONNAFUGATA GOLF RESORT



Ferrovie future**Passaggi a livello
da eliminare**

n. d. a.) Nell'ambito dell'accordo quadro per la progettazione e la realizzazione di una tratta veloce di collegamento Caltanissetta-Gela-Vittoria-Comiso-Aeroporto, è stata inserita la predisposizione di tre progetti per l'eliminazione dei passaggi a livello di Vittoria. Negli anni scorsi, ed in particolare in questi ultimi mesi, la questione è stata sollevata più volte sia perché si sono registrati alcuni episodi durante i quali le sbarre sono rimaste alzate anche mentre passavano i treni, sia perché si è tornati a parlare di come Vittoria sia letteralmente circondata dagli stessi passaggi a livello.

"In una specifica conferenza di servizio con Dario Lo Bosco, presidente del Consiglio di amministrazione di Rfi, Rete ferroviaria italiana, la società del gruppo Ferrovie dello Stato che



gestisce tutto il comparto ferroviario infrastrutturale - ha spiegato il sindaco di Vittoria, Giuseppe Nicosia - è stato deciso di intervenire per l'eliminazione

definitiva dei passaggi a livello cittadini. Pare che, infatti, abbia finalmente cominciato a prendere forma l'impegno da parte di Rfi a predisporre i progetti per l'eliminazione dei tre passaggi a livello che circondano Vittoria. La conferenza era infatti finalizzata ad avviare la progettazione della rete ferroviaria, sollecitata dal presidente della Regione, e che comprende anche il collegamento veloce tra Caltanissetta e l'aeroporto di Comiso".