

Rassegna stampa del

16 Aprile 2015



INTERVISTA | Luigi Zanda

«Ora commissione d'inchiesta bicamerale sugli appalti pubblici»

Emilia Patta

ROMA

Una commissione bicamerale d'inchiesta sugli appalti pubblici e sui fenomeni della corruzione e della collusione ad essi correlati. A darne notizia è il presidente dei senatori Pd Luigi Zanda. Nelle prossime ore verrà presentato il disegno di legge a Palazzo Madama a prima firma Marco Filippi e Zanda. «Su un fenomeno così ramificato e radicato come quello della corruzione non si poteva più aspettare. Oltre cento senatori hanno firmato il disegno di legge, e alla Camera verrà presentato domani (oggi, ndr) un testo identico a prima firma Ermete Realacci».

Come mai una commissione d'inchiesta bicamerale su appalti pubblici e corruzione, senatore Zanda? Non ci sono già le inchieste della magistratura, non c'è l'Autorità anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone?

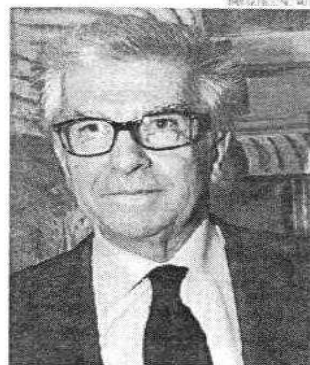
La commissione non dovrà in nessun modo sovrapporsi al lavoro dei magistrati né a quello del commissario Cantone. Ma ci sono almeno tre ordini di ragioni per una commissione d'inchiesta. La prima è che la violenza con cui la corruzione è emersa negli ultimi tempi sta diventando un carattere nazionale negativo. La seconda ha a che fare con i rischi economici del fenomeno: la Corte dei conti ha stimato in 60 miliardi l'anno il costo della corruzione. Ci sono poi da considerare, perché i fenomeni sono collegati, i 200 miliardi di evasione fiscale e i 200-250 miliardi di economia sommersa. Si tratta di un volume di denari così elevato da condizionare in modo pesantissimo l'economia nazionale. La terza ragione riguarda la necessità di analizzare il fenomeno lì dove non possono arrivare la magistratura e l'autorità anticorruzione: mettere a fuoco, in un sistema così ramificato, le relazioni tra politica, pubblica amministrazione, Comuni, Regioni, corpi tecnici pubblici, il sistema di imprese, la finanza, la criminalità e persino con la società italiana, con quello che è stato definito "mondo di mezzo". La corruzione è diventata purtroppo fenomeno a larga base sociale, una piovra.

Quali sono le finalità?

Finalità collegate all'attività parlamentare: comprendere fino in fondo il fenomeno e indicare nuovi strumenti legislativi. Per esempio ritengo della massima importanza etica disciplinare i subappalti e gli appalti secretati, ossia quelli di alto livello di riservatezza. Non si tratta certo di aumentare il numero delle norme, ma renderle quanto più semplici possibili. Poche ma chiare.

Questa giusta priorità data al tema della corruzione stride un po' con le lungaggini e le discussioni giuridiche attorno ai vitalizi da sospendere per gli ex parlamentari condannati per reati gravi come mafia e appunto corruzione...

È fuori discussione la necessità di non corrispondere le pensioni agli ex parlamentari condannati in via definitiva per mafia, corruzione, peculato, furto, reati di sangue e altri di questa gravità. Ma c'è anche da verificare che la delibera della Presidenza sia costituzionale con assoluta certezza. La misura verrà adottata certamente, ma il Parlamento deve garantire la sua costituzionalità.



Presidente senatori Pd. Luigi Zanda

«Sull'Italicum abbiamo fatto modifiche significative in Senato, è una buona legge»

Se la sente di dire qualcosa ai suoi colleghi della Camera alle prese con difficili scelte sull'Italicum?

Quello che posso dire è che la legge elettorale è in discussione in Parlamento da un anno e 3 mesi, la Camera ha già approvato un testo con il voto di quasi tutto il Pd, un testo che poi il Senato ha rinnovato a fondo superando le liste bloccate con l'introduzione delle preferenze, garantendo la parità di genere, aumentando la soglia per attribuire il premio di maggioranza al 40%, mantenendo il ballottaggio, imponendo ai partiti di presentare il loro statuto, abbassando e unificando la soglia minima di ingresso al 3%. Mi sembrano grossi passi avanti, molti dei quali compiuti anche grazie alla minoranza. Il mio giudizio complessivo sulla legge è buono. È una legge che ottempera le indicazioni della Corte costituzionale.

Si parla anche di possibili modifiche alla riforma del Senato da apportare a Palazzo Madama in terza lettura...

La Camera ha già approvato senza modifiche rispetto a quanto fatto in Senato una parte consistente del disegno di legge costituzionale. È quasi ovvio che il Senato potrà ora intervenire solo sulle parti modificate alla Camera.

C. ARRIVABENE/ANSA/ITALIA

Contratti pubblici. Procedure speciali solo per lavori anticalamità tra gli emendamenti dei relatori alla delega per riscrivere il codice

Riforma appalti, stop alle deroghe

Prevista un'agenzia per il project financing - Stretta su varianti e massimo ribasso

Giorgio Santilli

ROMA

■ Altolà agli appalti in deroga alle procedure ordinarie previste dal codice degli appalti, con l'eccezione (limitata e comunque regolamentata con controlli potenziati e forme di pubblicità successive) dei lavori urgenti svolti dalla protezione civile in seguito a calamità naturali. Il mantra che da anni ormai investe il settore dei lavori pubblici come un'intenzione più volte annunciata diventerà una norma cogente con il nuovo codice degli appalti. Il divieto di appalto in deroga (quindi prevalentemente a trattativa privata o affidamento diretto) spicca infatti fra i nuovi criteri di delega, poco più di una quindicina, che il relatore della riforma al Senato, il Pd Stefano Esposito, ha inserito in altrettanti emendamenti integrativi del testo base che egli stesso aveva presentato una decina di giorni fa.

Il pacchetto presentato ieri da Esposito sarà votato la settimana prossima e basterebbe da solo a fare una riforma del settore, tanto pesanti sono le norme integrative presentate: vincoli al subappalto inseriti in una nuova disciplina dell'istituto; detagliata disciplina delle varianti "sostanziali" e "non sostanziali" in corso d'opera con l'obiettivo di limitarle fortemente soprattutto nelle grandi opere strategiche; sempre in materia di legge obiettivo, istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture di un albo nazionale dei responsabili lavori, dei direttori dei lavori e dei collaudatori per spazzare via la stagione degli affidamenti fatti dai general contractor sulla base di rapporti fiduciari evidenziata dalle inchieste su Ereole Incalza; semplificazione dell'Avcpass gestita

dall'Autorità Anticorruzione e in generale delle modalità di attestazione dei requisiti di qualificazione delle imprese; nuova Agenzia nazionale per il partenariato pubblico-privato che dovrebbe sostenere il decollo di un settore che finora ha conosciuto prevalentemente esperienze negative e comunque con risultati piuttosto sporadici nonostante una stagione con una certa diffusione dei bandi nelle piccole opere. Sul project financing e sul Ppp Esposito interviene anche con una norma che punta all'affidamento dell'opera a privati solo dopo che siano stati acquisiti pareri e autorizzazioni, onde evitare improprie lievitazioni dei costi difficili da ripartire e squilibri dei piani economico-finanzia-

ri. «C'è una riflessione in corso anche con il governo - dice Esposito - sugli strumenti migliori per garantire il decollo del partenariato pubblico-privato che può certamente essere una risorsa per il futuro ma che finora non ha funzionato. Anche prevedendo un'agenzia nazionale e un rafforzamento dello studio di fattibilità che consenta e favorisca, più di quanto accade oggi, un esame realistico della fattibilità e della bancabilità dei progetti».

Una riforma nella riforma, quella di Esposito, senza tener conto dei puntigliosi e utilissimi paletti messi nel campo della progettazione per tentare di rilanciare la centralità del progetto: limitazione dell'appalto integrato alle sole opere in cui la ponente tecnologica e impiantistica pesi per almeno il 70% dell'importo complessivo; attenzione rinnovata alla qualità architettonica con il rilancio dello strumento dei concorsi di progettazione; la previsione di norma della messa a gara del progetto esecutivo; l'esclusione del ricorso al solo criterio di aggiudicazione del prezzo o del costo, inteso come criterio del prezzo più basso o del massimo ribasso d'asta.

Ultimo argomento che potrebbe portare a una posizione non del tutto convergente con il governo è quello dell'inserimento da parte di Esposito di soglie puntuali per gli obblighi di centralizzazione e riduzione delle stazioni appaltanti per i piccoli comuni. Il relatore ritiene di dover marciare senza più indugi su questo nodo del settore di cui si parla da anni senza che siano state assunte misure concrete. La regia nella definizione dei criteri degli accorpamenti resterebbe comunque all'Anac.

AUTOSTRADE

Lavori in house, allarme di Ance

■ Le norme che consentono alle società autostradali di affidare senza gara, a società controllate, fino al 40% dei lavori «hanno sottratto al mercato 1,5 miliardi di euro negli ultimi sei anni. E sono regole in contrasto con quelle dell'Unione europea». La denuncia è venuta ieri nel corso di un'audizione alla Camera dal presidente dell'Ance Paolo Buzzetti. «Usare la società Pavimental - ha risposto l'ad di Autostrade Giovanni Castellucci - è per noi l'unico modo per avere costi e tempi certi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I punti chiave

BASTA «SCORCIATOIE»

Tra gli emendamenti alla delega per la riforma degli appalti compare il divieto di derogare alle procedure ordinarie se non per casi legati alle calamità naturali. Le «scorciatoie» rispetto alle procedure ordinarie, bypassando ad esempio l'obbligo di gara o l'assegnazione dei contratti o facendo saltare i paletti per l'approvazione delle varianti in corso d'opera, sono considerate alla base dei fenomeni di corruzione

ALBO DIRETTORI LAVORI

Prevista la nascita di un albo nazionale dei direttori di lavori. L'elenco sarà tenuto dal ministero e formato da professionisti dotati di «specifici requisiti di moralità, di competenza e di professionalità». Una risposta al malaffare scoperchiato dall'inchiesta della Procura di Firenze, centrata sul presunto giro di tangenti legato all'assegnazione di questo tipo di incarichi alla società di Stefano Perotti, legato all'ex supermanager degli appalti Ercole Incalza

AGENZIA PER IL PPP

Torna nella delega al codice l'idea di realizzare un'Agenzia per il partenariato pubblico privato, già ipotizzata nel Documento di economia e finanza presentato l'anno scorso dal governo. L'idea è quella di rafforzare i compiti attualmente svolti dall'Unità tecnica project financing istituita presso la Presidenza del Consiglio, anche attraverso la gestione centralizzata dei bandi di gara per la realizzazione di infrastrutture pubbliche con capitali privati

Split payment. La circolare 15/E non riesce a chiarire la normativa

Il fornitore non può essere debitore Iva

Raffaele Rizzardi

Prima di affrontare il tema della costosa quanto assolutamente inutile distinzione tra forniture alla pubblica amministrazione in **reverse charge** piuttosto che con lo **split system**, andiamo a leggere nelle circolari 14 e 15/E quante volte si dice che occorre fare distintamente fatture con un sistema e con l'altro. Si devono puntualizzare alcune nozioni contenute nell'ultima circolare che, pur rispettando formalmente una (errata) definizione presente sin dall'inizio nella rubrica dell'articolo 17 legge Iva, rischiano di accrescere anziché ridurre le incomprensioni relative ad adempimenti che sono partiti in modo troppo affrettato, e, non dimentichiamo, attendono ancora il benessere dell'Unione europea.

Nella direttiva comunitaria, attualmente la 2006/112/Ce (ma era così anche nelle precedenti direttive II e VI), esistono

due nozioni che non possono essere confuse. Si tratta di quelle relative a:

- soggetto passivo o soggetto di imposta, colui che esercita un'attività economica rilevante ai fini Iva: articoli 9 a 13 della direttiva, articoli 4 e 5 della legge Iva;

RUOLI DEFINITI

L'ente pubblico non può essere considerato una specie di sostituto d'imposta

- debitore di imposta, chi è tenuto a rendersi debitore del tributo verso l'erario: articoli 192-bis a 205 della direttiva, articolo 17 della nostra legge Iva, che però si trascina da sempre una rubrica errata: "soggetti passivi". A parte il primo comma, che enuncia la regola di default, se-

condo cui debitori di imposta sono i soggetti passivi, che pongono in essere l'operazione, dal secondo comma in poi sono tutte disposizioni relative al reverse charge, quando cioè un soggetto di imposta, diverso da chi ha effettuato l'operazione, ne diviene debitore in proprio.

Fatta questa premessa, non possono essere condivise le affermazioni della circolare 15/E, secondo cui nello split system il fornitore rimane debitore di imposta (è invece unicamente un soggetto passivo), in quanto debitore di imposta diventa l'ente destinatario della cessione o della prestazione, e che di rivalsa non se ne parla proprio, perché rivalsa vuol dire che il fornitore si fa pagare l'Iva dal cliente. È ancor meno comprensibile è l'affermazione secondo cui l'ente avrebbe solo l'onere di versare l'Iva relativa agli acquisti, quasi fosse un sostituto di imposta, che agisce in nome e per conto del fornitore. Ma non lo è

affatto, perché, se l'ente non versa l'Iva, chi ha eseguito la cessione o prestazione non ha nessuna responsabilità.

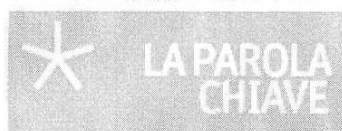
Dopo aver chiarito cosa significa soggetto passivo rispetto alla nozione di debitore di imposta, dobbiamo auspicare una sollecita modifica normativa, affinché i rapporti con la pubblica amministrazione siano disciplinati sempre e comunque con la scissione dei pagamenti, senza alcun riferimento al tema del possibile reverse charge, che ha finito per prevalere sulla scissione.

Il tema riguarda in particolare la distinzione tra l'ente che opera solo nell'ambito dell'attività istituzionale ed ente che ha anche un'attività commerciale. Il caso - non inventato - è quello dell'idraulico di un paese di montagna, dove il comune gestisce in proprio anche l'acquedotto. L'idraulico si trova ora ad avere tre tipi di fatturazione:

- codice fiscale del Comune, e scissione dei pagamenti per i servizi all'attività istituzionale (un intervento nella sede comunale);
- partita Iva del Comune e reverse charge quando svolge una manutenzione dell'acquedotto;
- partita Iva del Comune e scissione dei pagamenti quando svolge una diversa attività per l'acquedotto, come potrebbe essere la lettura dei contatori.

La scissione dei pagamenti, sempre e soltanto sul codice fiscale del Comune, soddisfa tutte le esigenze. La distinzione della partita Iva riguarda lo spesometro, che è diventato inutile con la fattura elettronica. E se lo split system riguarda l'acquedotto, l'articolo 5 del relativo regolamento dice che il comune liquida l'imposta a debito e a credito, come nel reverse charge, e non la versa all'erario con l'F24.

È quindi l'ente che deve decidere e contabilizzare le varie possibili attribuzioni dei suoi acquisti, evitando onerosi e inutili adempimenti per i suoi fornitori.



Split payment

- La Legge di Stabilità 2015 ha modificato la normativa Iva stabilendo che le pubbliche amministrazioni non pagheranno più l'imposta al fornitore o al prestatore ma la verseranno direttamente allo Stato. La norma, però, prevede che queste nuove regole non si applichino «ai compensi per prestazioni di servizi assoggettati a ritenute alla fonte a titolo di imposta sul reddito» (nuovo articolo 17-ter, comma 2, dpr 633/1972). La procedura, in ogni caso, non configura «tecnicamente» un'ulteriore ipotesi di reverse charge.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Sicilia tagliata in due

Corsa ai ripari. Poco praticabile l'ipotesi di un volo tra Catania e Palermo. Ieri la Giunta regionale ha approvato la delibera dell'aggravamento del dissesto idrogeologico

Trenitalia: «Più corse e tempi ridotti»

«Con i Minuetto dovremmo scendere sotto le tre ore di percorrenza. Nel primo esperimento 130 passeggeri»

LILLO MICELI

PALERMO. La Sicilia non può rimanere spaccata in due. Per abbattere il viadotto Himera sull'autostrada Palermo-Catania, in entrambe le direzioni, occorrerà del tempo. Ma non potrà essere neanche spedita la ricostruzione, perché prima sarà necessario la bonifica della frana nelle campagne tra Caltavuturo e Scilla- to, che ha un fronte di circa un chilometro ed ha smosso quasi 5 milioni di metri cubi di terra. Tranne che l'Anas non intenda cambiare tracciato, con relativa lievitazione dei costi.

Intanto, bisogna individuare percorsi alternativi che consentano, soprattutto, alla gente che vive nei paesi rimasti bloccati dalla frana di muoversi agevolmente. Per il traffico automobilistico si dovrebbe adattare una trazzera reggia: circa 3 chilometri che dovrebbero consentire di bypassare l'interruzione. Comunque, i disagi, seppur ridotti, rimarranno.

È necessario, dunque, trovare mezzi di trasporto alternativi. Il presidente della Regione, tramite l'Enav, ha chiesto all'Alitalia di istituire voli tra Palermo e Catania che avrebbero la durata di 20 minuti. Il presidente dell'Ani Sicilia, Leoluca Orlando, tramite la Gesap, ha chiesto il coinvolgimento di Ryanair. Sarebbe favorita l'Alitalia che dispone di aerei da 90 posti. In ogni caso, i tempi, tra arrivo in aeroporto, decollo e atterraggio si dilateranno.

Il mezzo più veloce potrebbe essere il treno. Trenitalia è già al lavoro per anticipare il progetto di contrazione dei tempi della tratta Palermo-Catania previsto per dicembre. Progetto che sarà anticipato al 3 maggio. Saranno istituite 14 corse, 7 in direzione Catania e 7 in direzione Palermo. Saranno utilizzati i "Minuetto" che hanno la capacità di trasportare 150 persone.

«Fino a domenica scorsa - ha sottolineato l'ing. Orazio Iacono di Trenitalia - avevamo un solo collegamento tra le due città, con una percorrenza di 3 ore e 20 minuti. Da lunedì abbiamo rad-

316 MILIONI il fabbisogno per fronteggiare il dissesto idrogeologico. La Regione dispone solo di 76 milioni

doppiato, coprendo il percorso in 3 ore e 4 minuti. Con i "Minuetto" che sono treni ancora nuovi e confortevoli, dovremmo scendere sotto le 3 ore. Secondo le simulazioni, si potrebbe arrivare da Catania a Palermo e viceversa in 2 ore e 50 minuti, forse anche in 2 ore e 45 minuti. Ma questo lo potremo dire con certezza tra qualche giorno. Abbiamo già messo un "Minuetto" in esercizio ed abbiamo ottenuto un riempimento di 130 passeggeri».

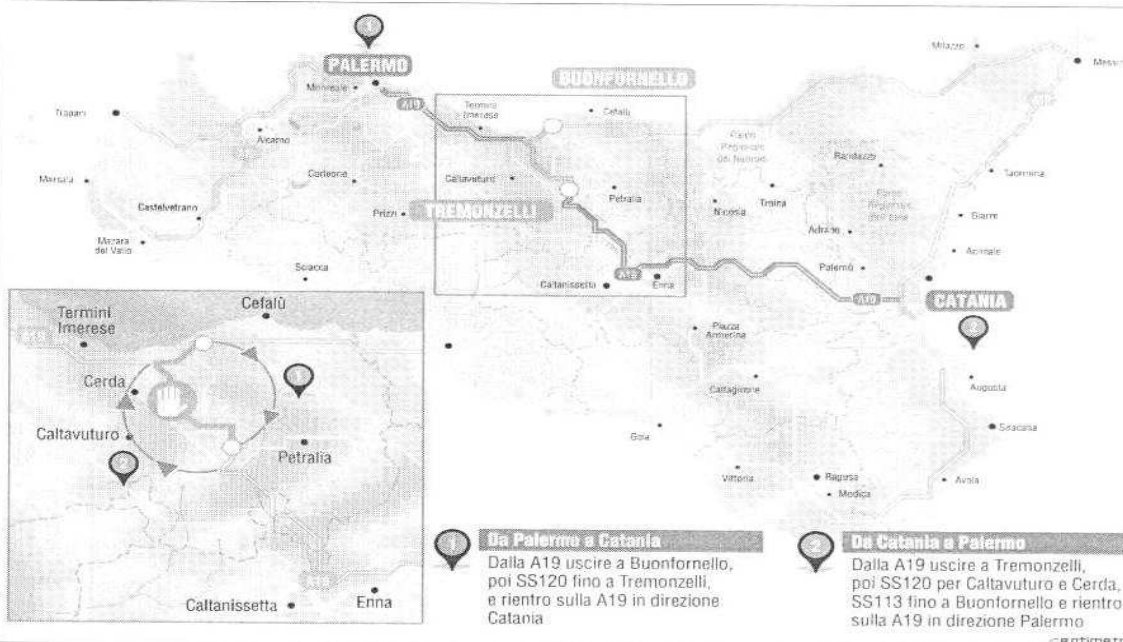
Il treno, quindi, potrebbe essere un'alternativa sia al trasporto su gomma che a quello aeronautico. I tecnici di Trenitalia sono al lavoro per ridurre i tempi quanto più possibile, con l'attuale infrastruttura che non consente di raggiungere velocità molto alte. La maggior parte del tempo si guadagna poiché sono state abolite le fermate intermedie, tranne quelle di Enna, Caltanissetta e Termini Imerese. «La Regione, che è la committente del servizio - ha aggiunto l'ing. la-

cono - ci ha chiesto di ridurre i tempi quanto più possibile. Potrebbe essere questa l'occasione per rivalutare il trasporto ferroviario in una regione in cui non brilla».

Anche per il progetto per la velocizzazione della tratta Palermo-Catania, che dovrebbe consentire di collegare le due città in 120 minuti, potrebbe essere questa un'occasione per avviare i cantieri nel più breve tempo possibile.

Ieri, la giunta regionale presieduta da

I percorsi



Rosario Crocetta, ha approvato la delibera dell'aggravamento del dissesto idrogeologico in Sicilia, dopo la delibera approvata lo scorso 12 di marzo, sulla frana di Caltavuturo. Per fronteggiare la situazione nell'Isola, occorrerebbero circa 316 milioni di euro, 240 milioni in più rispetto alla stima precedente. Adesso tocca al governo nazionale fare la sua parte. Le forti piogge di questo inverno e l'interruzione dell'autostrada Palermo-Catania, hanno indotto la giunta a dare mandato agli assessori al Turismo, Attività produttive e Beni culturali, in concerto con il dipartimento della Programmazione, di individuare «linee di intervento economico a valere sui fondi europei, nazionale e regionali a sostegno delle imprese che potrebbero essere colpite dalla crisi del settore turistico». Nella declaratoria sullo stato di calamità, sono stati inseriti gli ingenti danni subiti dall'agricoltura in provincia di Catania, a causa delle insistenti piogge e violente grandinate del 22 e 23 gennaio.

Il presidente della Regione, Crocetta, documenti alla mano, ha risposto al mittente le accuse di scarsa attenzione per l'imminente pericolo rappresentato dalla frana di Caltavuturo. «Per puro amore della verità - ha rilevato - senza volere difendere l'operato dei precedenti governi regionali, data l'ovvia osservazione che allora non c'eravamo, abbiamo cercato di ricostruire la vicenda relativa alla recente frana di Caltavuturo che ha visto l'abbattersi di 5 milioni di metri cubi di detriti sul ponte Himera, per scoprire che la richiesta di stato di emergenza relativa a questa frana, è stata più volte sollecitata negli dalla Regione, fin dal 2005. Ovviamente, non c'è nessun intendimento polemico da parte mia nel comunicare tali informazioni, però si smetta con lo scarica barile. Abbiamo ereditato tutti una situazione disastrosa, fatta di inadempienze e, a volte, di gravi responsabilità per quanto riguarda la gestione del territorio. Ora mettiamoci tutti a lavorare per risolvere i problemi urgenti che stanno bloccando la Sicilia».

Semaforo verde ai pullman lungo il percorso alternativo

Consentirà una riduzione di mezz'ora rispetto all'itinerario tirrenico. Al via gli espropri per la nuova bretella

LEONE ZINGALES

PALERMO. Lotta contro il tempo per alleviare i disagi. Prioritaria, a questo punto, è la realizzazione di una bretella che colleghi Scillato con Tremonzelli. Per fare questo si sta procedendo, come prima atto, all'espropriazione dei terreni che ricadono lungo il progetto dell'opera. E sono stati già individuati una dozzina di proprietari anche se soltanto uno, a ieri sera, ha sottoscritto il verbale. Quando tutti i proprietari individuati accetteranno le condizioni dell'esproprio partiranno i lavori per la costruzione delle bretelle che, alla luce dei previsti tempi lunghi di ricostruzione delle due carreggiate investite dalla frana, viene considera-

ta un'opera di prima importanza per ridurre i tempi di percorrenza del tratto e saldare almeno il gap che divide in due l'isola.

Ieri mattina ennesimo sopralluogo di tecnici dell'Anas mentre la Procura di Termini Imerese sta acquisendo ulteriori documenti che vanno ad rimpinguare il fascicolo che, ora dopo ora, forma un corposo dossier. Intanto il trasporto su gomma ritorna competitivo. I pullman che collegano Palermo con la Sicilia centrale, orientale e le Madonie non subiranno ritardi superiori alla mezz'ora. Già da oggi ai pullman non superiori a 12 metri sarà consentito di transitare lungo le statali 643 e 120 da Scillato e in senso contrario da Tremonzelli. Questo permetterà

un notevole risparmio di tempo rispetto al percorso tirrenico utilizzato sino a ieri all'indomani del crollo del viadotto Himerà della A19.

L'ordinanza del direttore regionale dell'Anas, Salvatore Tonti, arriva dopo il sopralluogo di ieri mattina insieme



TECNICI DELL'ANAS AL LAVORO

con un funzionario della polizia stradale e all'ingegnere Massimo Cedolia, funzionario dell'Assessorato regionale ai Trasporti.

«Siamo soddisfatti dell'esito del sopralluogo perché ci consentirà di collegare Palermo con Catania, Caltanissetta, il comprensorio delle Madonie e Siracusa con un aggravio di soli 45 minuti rispetto ai normali tempi di percorrenza - ha detto Antonio Graffagnini, presidente di Anas Sicilia -. Ci auguriamo che possa essere realizzato in tempi brevi un percorso alternativo a corsia unica, parallelo all'autostrada. È indispensabile che si ritorni al più presto alla normalità. Più volte abbiamo segnalato alle autorità competenti le pessime condizioni della A19.

Un esempio per tutti il tratto di autostrada all'altezza di Resuttano dove da oltre 20 anni c'è restringimento di carreggiata e si transita su unica corsia. A nostro avviso sarebbe necessario anche un controllo ai piloni del viadotto all'altezza di Ponte Cinque Archi».

A proposito del tratto di Resuttano, il presidente di un sindacato autotrasportatori, Giuseppe Bulla, lancia l'allarme sicurezza a proposito del restringimento che oramai ha superato i 20 e più anni. Bulla chiede una verifica del tratto.

Ad onor del vero i tecnici dell'Anas nell'ultimo biennio hanno sottoposto ad accurata verifica l'intera struttura. Ed i controlli e gli interventi su piloni e carreggiate non si sono conclusi.

3

MESI
Il tempo stimato per l'attivazione della soluzione alternativa individuata da ministero e Anas: un bypass di un chilometro e mezzo di collegamento tra la statale e lo svincolo di Scillato

“

L'Anas operi anche sul tratto a corsia unica di Resuttano

Ct-Pa, la conta dei danni Tir: 1,5 milioni al giorno

A rischio 7 milioni di prodotti deperibili ogni 24 ore

MARIO BARRESI

CATANIA. Ma quant'è il danno? Nel giorno dopo il sopralluogo del ministro Graziano Delrio sul pilone della vergogna, mentre continuano a moltiplicarsi gli allarmi e le richieste dei più svariati stati d'emergenza e/o calamità, con molti che guardano a soluzioni col naso all'insù, proviamo a restare con i piedi per terra. Anzi: con gli pneumatici. Perché se l'interruzione dell'A19 è un disastro per l'intera Sicilia "in movimento" (pendolari, lavoratori, turisti) i risvolti sono catastrofici soprattutto per logistica e auto-transporto. E quindi, entrando nel dettaglio, bisogna pure calcolare i danni - effettivi e potenziali - sul movimento merci, commercio e import-export.

Per arrivare a numeri globali, e magari realistici, ci vorrà del tempo. Eppure una stima è possibile. Il macrodato di partenza è importante: 12,5 miliardi è l'impatto annuo che trasporto merci e logistica hanno sulla produzione in Sicilia (rispettivamente 6,5 miliardi e 6 miliardi il costo che le merci pagano per la movimentazione) sul totale dei 216 miliardi a livello nazionale. «Una cifra che ha ricordato Francesco Russo, docente dell'Università di Reggio Calabria - rappresenta il 5,6% del Pil nazionale, un impatto che dimostra la centralità siciliana nel mondo dei trasporti». Lo stesso Russo ha stimato in 520 milioni di euro i «costi delle inefficienze».

Ma qual è il costo vivo del pilone collassato sul "Pil" dell'autostrada Catania-Palermo? Il blocco del traffico provoca alle sole imprese di autotrasporto un danno di circa 1,5 milioni di euro al giorno. Considerando il numero dei veicoli coinvolti che devono effettuare percorsi alternativi, l'aumento medio di 5 ore di guida per i conducenti, il maggiore consumo di carburante per un importo medio di 200 euro e l'obbligo, per molti veicoli, di utilizzare la tratta sull'autostrada a pedaggio Catania-Messina e Messina-Palermo, «il conto danni pecca probabilmente di eccessivo ottimismo», dice Trasportounito, che fornisce i dati.

IDATI|2

1.000 CAMION in transito ogni giorno sulla Ct-Pa
9.000 CAMION adibiti al trasporto di prodotti deperibili
200 EURO il sovraccosto del carburante per ogni tragitto Ct-Pa
5 ORE di guida in più a causa delle deviazioni

La stima dell'edizione palermitana di Repubblica è di circa 1.000 autotrasportatori che ogni giorno fanno questa tratta, quasi tutti destinatari delle prime contestazioni da parte della grande distribuzione per i ritardi nella consegna delle merci nei 5.200 punti vendita dell'Isola. Ma sarebbero molti di più i camionisti coinvolti, se si considera il trasporto da e per la Sicilia: sui 14mila imprese di trasporto, oltre 9mila si occupano di prodotti alimentari deperibili (è il calcolo di Aitras), «con i ritardi dovuti al blocco dell'autostrada rischiamo non solo di subire multe, visto che dobbiamo rispettare la norme sulle nove ore massimo di guida, ma anche la disdetta dei contratti».

Anche il presidente di Fai Contrasporto, Paolo Uggè, è piuttosto preoccupato. Parla di «un colpo mortale per l'intera economia siciliana, conseguenza di un evento incredibile e inescusabile. E di un'emergenza che va a sovrapporsi ad altri problemi irrisolti, ad altri ostacoli sul percorso di chi lavora in Sicilia e che ora non possono più essere rimandati, poiché

quella siciliana è una situazione non più sostenibile che richiede un urgente intervento da parte del ministro Delrio». Uggè sottolinea come «la richiesta di accertamento delle responsabilità e la possibilità di mettere in atto una sorta di class action siano alla valutazione dei legali della federazione che da subito richiede al governo un urgente intervento che eviti all'economia siciliana, che per responsabilità non certo attribuibili agli operatori vive in condizioni di scarsa competitività, di collassare definitivamente».

Si tratta del colpo di grazia per centinaia di aziende già in difficoltà. Non soltanto per l'interruzione della A19. È recentissimo l'allarme di Salvatore Bella, presidente di Aitras. Che disegna la mappa del disastro, anche al di là dello Stretto: «L'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è del tutto percorribile dopo il crollo del viadotto e gli autotrasportatori diretti a Nord sono costretti ad uscire all'altezza di Normanno e rientrare a Luno Borgo, mentre chi è diretto verso Sud

deve uscire a Lagonero e rientrare a Lamezia Terme; ma questo non è nemmeno il peggio: tra qualche settimana sarà operativa l'ordinanza di un sindaco che vieterà, durante l'estate, il transito dei mezzi pesanti lungo la deviazione prevista da Lagonero per Lamezia Terme». E anche nell'Isola le condizioni sono davvero difficili: «Un altro sindaco - ricorda Bella - non ha intenzione di far transitare i mezzi pesanti dal centro abitato, quello di Messina, nonostante l'approdo di Tremestieri, l'unico che consente di evitare la città per attraversare lo Stretto, sia al momento impraticabile per i danni causati dalle mareggiate delle settimane scorse. La situazione è critica nonostante gli armatori Caronte e TTT Lines abbiano attivato due navi sulla tratta Catania-Napoli per la stagione estiva, in quanto risultano insufficienti». L'Aitras chiede «un tavolo di emergenza» al governatore Rosario Crocetta e all'assessore Giovanni Pizzo, «oltre a un incontro con il ministro Delrio». Un incontro che rivela Pizzo - dovrebbe tenersi «la prossima

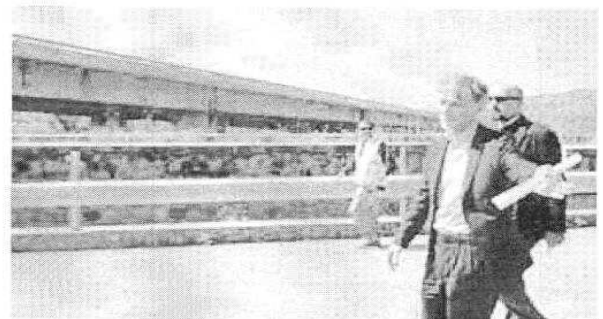
Migliaia di imprese in crisi, urge tavolo col ministro. Si potenziano vie del mare

Settore in ginocchio per transito a Messina e disagi sulla Salerno-Reggio



LAVORI E RALLENTAMENTI SULLA A-18 E SULLA A-20

Da oggi - e per circa 1 mese - a causa dei lavori per la eliminazione dei punti più critici della pavimentazione e della sostituzione dei guardrail, sulla Messina-Catania (A-18) e la A-20 Messina-Palermo (tratta Messina-Buonfornello) sono previste deviazioni ed un limite massimo di velocità con divieto di sorpasso.



ACI: «OTTIMA LA BRETTELLA BYPASS»

Il presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani, esprimendo «apprezzamento per il lavoro svolto dal ministro Delrio», ritiene «ottima il progetto di una soluzione temporanea con una bretella di by-pass lunga 2,2 km che collegherà l'uscita di Scillato con quella di Tremonzelli, ripristinando così la circolazione».

ma settimana a Roma con i dirigenti del ministero, così come ha chiesto anche Giuseppe Richichi, che ho presentato a Delrio nel corso del sopralluogo a Scillato». Richichi è il leader storico dell'Aias, che con i suoi 7.137 iscritti è la sigla più rappresentativa dell'autotrasporto siciliano. Alle cronache più volte come trascinatori e dei blocchi degli tir in Sicilia, in prima linea assieme ai Forconi anche nei blocchi stradali del 2012, per i quali è arrivato il rinvio a giudizio dalla Procura di Catania.

La situazione di disagio è diffusa ovviamente fra tutte le associazioni. «Già nelle scorse settimane i trasportatori siciliani diretti al nord, che non possono più fare affidamento a seguito delle decisioni comunitarie sull'ecobonus per l'imbarco agevolato dei propri veicoli sulle "autostrade del mare", hanno dovuto fare i conti con la chiusura di un tratto della Salerno-Reggio Calabria che ha complicato e complica ancora non poco i trasferimenti delle primizie e dell'ortofrutta siciliana verso i mercati del nord Italia e dell'Europa continentale», denuncia Salvatore Sciagura, presidente regionale di Transfrigoroute Italia Assotir. Anche da questo versante la richiesta di un tavolo d'emergenza al ministro Delrio, con numerose proposte fra le quali «una iniziativa nei confronti della Ue che porti a verificare se, in relazione all'emergenza, sia possibile riattivare, almeno in parte, le misure volte a deviare sul mare i traffici terrestri, tanto più ove si consideri la contemporanea chiusura dell'A3 Salerno-Reggio Calabria all'altezza del Cosentino». Una proposta che, come anticipato ieri dal nostro giornale in Cronaca di Catania, è sul tavolo del sindaco di Catania,

Enzo Bianco, e del commissario dell'Autorità portuale, Cosimo Indaco. La principale tratta per il Nord (la Catania-Genova) è coperta soltanto per tre giorni a settimana, «negli altri giorni - ricorda Indaco - le produzioni agricole vengono imbarcate da Palermo». Una mossa che adesso si rivela a rischio. Ed è per questo che a Catania si studiano i flussi dei prodotti agroalimentari dalla Sicilia al Centro-Nord, con la prospettiva di fare al governo una richiesta mirata di linee di navigazione aggiuntive.

Qualche dato sulla produzione esiste già. La produzione agricola e zootecnica complessiva da frutta, verdura, vino, olio e carne vale in Sicilia 2,3 miliardi di euro all'anno come prodotti venduti sul mercato. Quasi tutti transitano dall'asse Palermo-Catania sia per la vendita interna all'Isola che per la commercializzazione nella grande distribuzione italiana. Ogni giorno sulla Catania-Palermo viaggiano prodotti per quasi 7 milioni di euro di valore. E si usate se è poco.

twitter: @MarioBarresi

FISCO. Rivoluzione al servizio dei cittadini

Orlandi: primo giorno del 730 precompilato già boom di accessi

ANNA RITA RAPETTA

ROMA. Debutto affollato per il 730 precompilato. A poche ore dalla disponibilità del modello di dichiarazione dei redditi on line oltre 80mila utenti si sono collegati al sito dell'Agenzia delle Entrate muniti di pin per scoprire se dovranno o meno rimettere le mani sul lavoro dei tecnici dell'Erario.

A dare i numeri del primo giorno della dichiarazione dei redditi 2.0 è la direttrice dell'Agenzia delle Entrate Rossella Orlandi che, in occasione di un forum all'Ansa, non esita a definire quella di ieri "una giornata storica per il Paese". Secondo Orlandi almeno 2,5-3 milioni di persone (su un totale di 20 milioni di contribuenti interessati) accetteranno direttamente on line la dichiarazione precompilata senza alcuna integrazione "ma forse potrebbero

Entrate. «Il nostro obiettivo? Tremilioni di dichiarazioni riconsegnate senza modifiche»

essere di più". Per accettare, integrare o rettificare il modello c'è tempo fino al 7 luglio prossimo (a partire dal primo maggio). Stavolta, infatti, l'Agenzia delle Entrate ha indicato premi assicurativi, interessi passivi sui mutui, contributi previdenziali e assistenziali, ma non le spese sanitarie ("che rappresentano il 70% delle spese inserite") e funebri, le tasse per l'iscrizione all'università, l'assegno al coniuge separato e le spese di ristrutturazione edilizia e di risparmio energetico sostenute lo scorso anno.

Il sistema italiano di detrazioni e deduzioni sia "complicato da un numero infinto di voci", lamenta la stessa Orlandi che sottolinea come esistano detrazioni di cui usufruiscono "poche decine di persone". Per questo suggerisce di rivedere il sistema e di fare "una valutazione della proporzionalità, anche

dell'onere per lo Stato" per gestire le detrazioni e le deduzioni anche in sede di dichiarazioni dei redditi, "rispetto a un numero di soggetti che se ne avvale estremamente limitato".

Nel 730 del 2016, comunque, saranno indicate "la maggior parte delle spese sanitarie, quelle contenute nel sistema tessera sanitaria", assicura Orlandi sottolineando lo "sforzo fatto in pochi mesi". Il decreto semplificazioni "è partito a dicembre, in meno di quattro mesi è stato fatto un lavoro immenso", chiarisce tenendo "le dita incrociate" per la riuscita dell'operazione che, dice, ha l'obiettivo di rovesciare il rapporto tra cittadino e Fisco: "Si passa da un'amministrazione che dice tu compila e portami poi, io controllo, ad una che dice io ti metto a disposizione tutte le informazioni che ho e sono io che mi prendo la responsabilità".

Con l'introduzione del nuovo 730 precompilato ci saranno "meno errori, e quindi meno arrabbiature per i cittadini", spiega ancora la direttrice dell'Agenzia delle Entrate. I contribuenti che accetteranno la dichiarazione senza modificarla "non dovranno più conservare scontrini e documenti" (che diventa un impegno a carico degli intermediari). Quanto alle diffuse preoccupazioni per un aumento delle tariffe da parte di Caf per via della responsabilità degli intermediari, Orlandi rassicura: "I grandi Caf ci dicono che mediamente sono rimaste le stesse. Stiamo lavorando ad una sorta di accordo generalizzato".

Orlandi coglie l'occasione anche per fare un bilancio provvisorio della lotta all'evasione fiscale. Nei primi due mesi dell'anno le entrate da questo fronte "sono aumentate del 32%". "Lo dico incredibilmente, anche se il dato di due mesi non è mai significativo. Sui tesoretti - aggiunge prudente - io aspetto fino alla fine".

Infine, un invito a semplificare il Fisco con e carta per attrarre le imprese, un sollecito agli italiani interessati dalla voluntary disclosure (la possibilità di far rientrare capitali detenuti illegalmente all'estero) a non preparare la documentazione all'ultimo minuto, e una precisazione sul suo stipendio: "È quanto stabilito per legge, circa 240mila euro lordi, e non ho nessun altro incarico".

SVILUPPO ECONOMICO

Fondi ex Insicem, ecco le risorse per le imprese



L'ex Provincia ha aderito con 150mila euro al progetto già messo in campo da Camcom, diocesi e Bapr

Nuovi fondi per il microcredito in favore delle imprese. Arrivano dai Fondi ex Insicem. Si tratta di centocinquantamila euro destinati all'avvio di nuove imprese grazie all'adesione, da parte della Provincia regionale di Ragusa, al progetto già in campo di "microcredito per l'avvio di imprese". Il commissario straordinario Dario Cartabellotta, prima di cessare dalle funzioni, nella sua ultima riunione di Giunta, accogliendo la proposta dell'Organismo di garanzia dei fondi ex Insicem che a sua volta aveva accettato l'istanza della Camera di Commercio di Ragusa, ha deliberato infatti di aderire al progetto promosso dalla stessa Camera di Commercio, dalle Diocesi di Ragusa e Noto e dalla Banca Agricola Popolare di Ragusa. Cartabellotta ha dato mandato al dirigente del settore Sviluppo Economico di impegnare centocinquantamila euro sulle disponibilità della misura "Capitalizzazione delle imprese", essendoci disponibilità nel fondo. E' stato anche deciso di dare mandato al dirigente di predisporre un nuovo bando finalizzato ad interventi a favori di investimenti, utilizzando le somme disponibili sulla misura 5.3 a seguito della chiusura dell'attività istruttoria delle istanze pervenute con il bando del 2012. Un'occasione importante che si spera adesso possa trovare larga adesione grazie a queste nuove risorse.

M. B.

Teatro Ideal, tutto pronto per l'inaugurazione

La cerimonia. Stamani taglio del nastro per la sala polifunzionale che la Regione ha concesso in uso al Comune

Ultimi ritocchi, ieri pomeriggio, per la sistemazione del Teatro Ideal che, dopo la fase di riqualificazione programmata dall'Amministrazione comunale, sarà inaugurato stamani alle 11. L'auditorium della Soprintendenza, nato nell'area in cui una volta c'erano gli uffici e l'ex cinema Ideal, è stato dunque trasformato in sala polifunzionale Ideal. L'immobile, grazie ad un protocollo d'intesa, è stato concesso in uso dalla Regione Siciliana, proprietaria dell'immobile, al Comune, per la promozione di attività e manifestazioni culturali. L'Amministrazione comunale, in pochi mesi, ha eseguito numerosi interventi per rendere fruibile la sala

polifunzionale realizzando un boccascena ligneo rivestito in velluto di 9 metri di larghezza per 3,60 metri di altezza, un palco ligneo verniciato ed ignifugato delle dimensioni di 9 per 5,50 metri, un sipario in velluto, tre fondali lineari, un ring in traliccio di alluminio atto alla sospensione della muta ed al posizionamento dei corpi illuminanti, le tende per le uscite di sicurezza e quella da posizionare all'ingresso della sala e la pitturazione dell'intera sala.

Alla cerimonia inaugurale saranno presenti il sindaco, Federico Piccitto, l'assessore comunale alla Cultura, Stefania Campo e la so-

printendente ai Beni culturali di Ragusa, Rosalba Panvini. La riqualificazione della sala polifunzionale ha richiesto tempi maggiori rispetto a quelle inizialmente preventivate dalla stessa Amministrazione che aveva parlato di riapertura al pubblico già dallo scorso mese di gennaio. Scadenza slittata anche se adesso si è praticamente arrivati alla fase finale e dunque si è in dirittura d'arrivo. Da domani a domenica la Compagnia Godot, con l'attrice Federica Bisegna, porterà in scena lo spettacolo "L'amore ai tempi del colera" dedicato a Gabriel Garcia Marquez ad un anno dalla sua scomparsa.

M. B.

IL CASO. L'Udc provinciale sollecita il presidente D'Alia al fine di avere risposte certe da Delrio Ragusa-Catania, sono ore d'attesa

MICHELE BARBAGALLO

In attesa di avere notizie assolutamente definitive da Roma, sul raddoppio della Ragusa-Catania potrebbe arrivare presto un'interrogazione parlamentare. L'Udc ibleo ha infatti sollecitato il presidente nazionale D'Alia a presentare un'interrogazione al ministro Delrio per ottenere chiarimenti definitivi. Lo comunica il segretario provinciale dell'Udc, Piuuccio Lavima. Mentre D'Alia afferma: "L'assenza dell'asse viario Ragusa-Catania dal programma delle infrastrutture strategiche presentato dal ministero rischia di essere il definitivo colpo di grazia alla mobilità siciliana".

D'Alia è presidente della Commissione bicamerale per le questioni regionali. "Dopo il cedimento dell'A19 che ha diviso in due la Sicilia - continua l'ex ministro - la perdita dei 366 milioni previsti per realizzare il collegamento tra Ragusa e il capoluogo etneo rischia di isolare la provincia più a sud d'Italia che ha una rete stradale obsoleta, pericolosa e con neppure un chilometro di autostrada". Nonostante abbia preso atto di una serie di delucidazioni provenienti dallo stesso ministero, D'Alia ha deciso comunque di presentare un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture, Delrio, "per avere chiarimenti sull'esclusione della Ragusa-Catania dal Documento programmatico economico finanziario e soprattutto per sapere se è intendimento del Governo riaprire una finestra per l'adeguamento dello strumento programmatico alle reali esigenze infrastrutturali del Paese, dando prio-

rità a questo importante segmento autostradale".

Intanto, anche l'area iblea resta isolata a causa del cedimento del pilone sull'autostrada Catania-Palermo. Per chi deve recarsi nel palermitano si trova dinanzi ad un vero e proprio calvario, con un viaggio lunghissimo e tortuoso, come racconta Angelo Giglio, fotografo ibleo che per motivi professionali proprio l'altro ieri si è dovuto recare in provincia di Palermo. "Un incubo! - dice - Sono partito da Comiso alle 7, proseguendo poi per Vittoria,

Anche per chi deve raggiungere Palermo dall'area iblea il tragitto si trasforma in un'odissea come testimoniato da un fotografo in viaggio di lavoro

Gela e Caltanissetta nella speranza di immercermi poi nella A19 direzione Campo Felice di Roccella dove avevo un workshop di fotografia. Ma dopo Risultano inizia la misteriosa deviazione che ci ha portato sul Parco delle Madonie. A Scillato siamo usciti ritornando in autostrada, se così si può chiamare perché quel tratto fa davvero pena dato che il manto

stradale è continuamente pieno di buche che ti costringono a mantenere basse velocità, ovvero andature non da "autostrada". Il percorso delle Madonie è il vero massacro, innanzitutto per le sospensioni delle auto. Se prima mi riferivo alle buche, qui siamo dinanzi a veri e propri fossati ed avvallamenti, tipo una mulattiera, stretta e piena di curve in discesa e salita, da evitare se si possiede una macchina con pianale basso. Un lungo sentiero che dura circa un ora a lenta andatura con tanti veicoli costretti a camminare al limite di un precipizio. Solo successivamente siamo riusciti ad arrivare alla metà dopo oltre quattro ore di tragitto. Davvero assurdo".



NON ARRIVANO ANCORA NOTIZIE CERTE SUI LAVORI DELLA RAGUSA-CATANIA

LA PROPOSTA SU FACEBOOK

«Se l'autostrada è interrotta serve volo Comiso-Palermo»

LUCIA FAVA

Un volo Comiso-Palermo per sopperire alla crisi della mobilità che sta attraversando la Sicilia dopo il crollo del pilone dell'A19, Palermo - Catania. La proposta arriva dal web e da uno dei gruppi Facebook più numerosi e attivi interamente dedicato al Pio La Torre: Fly Comiso, che ha lanciato un sondaggio per verificare l'indice di gradimento che potrebbe avere un volo del genere. Su 342 utenti che hanno partecipato al test, ben 313 hanno votato a favore della realizzazione di questa ipotetica tratta. "La discussione - spiegano gli amministratori Emanuele Occhipinti, Ma-

rio Visaloco, Alberto Giurato e Piero Ranaldi - è stata civile e proficua, volta a individuare la fattibilità o meno di una rotta di appena 20 minuti, sebbene sempre provocatoria, ma non tanto".

Tant'è che di un collegamento aereo intra-isolano si sta discutendo a livello regionale. Ma oltre a un ipotetico Comiso-Palermo, sul web si discute di nuove rotte, come quelle che saranno attivate grazie ai fondi ex Insicem, i cui bandi sono ancora fermi al palo. E come mai, ci si chiede, non siano stati attivati nuovi charter, vista la crisi del turismo africano. Infine, i parcheggi a pagamento del Pio La Torre, ancora assenti.

LA SICILIA DIVISA IN DUE. Un milione e mezzo al giorno di danni per le autolinee. Chiuso anche un tratto della statale 120 per alcuni dissesti. La protesta dei sindaci

Passo avanti: deciso il percorso della bretella

Il tracciato corre lungo la provinciale franata per la pioggia. Da costruire solo la rampa finale, i terreni sono da espropriare

Ignazio Marchese
PALERMO

●●● In via Alcide De Gasperi, sede dell'Anas, i tecnici palermitani, in contatto con quelli romani, sono alle prese con il progetto della bretella annunciata dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio come sola possibilità provvisoria per superare l'emergenza, in attesa della ricostruzione delle due campate del viadotto. Il percorso che dovrebbe consentire di abbattere i tempi di percorrenza da Palermo a Catania e viceversa dovrebbe essere realizzato utilizzando in gran parte la sede stradale della provinciale 24, quella di Caltavuturo, una delle prime franate in questo terribile inverno piovoso. Poi dovrà essere realizzata ex novo una rampa che consentirà di salire di nuovo in autostrada. Quest'ultimo sarà l'unico pezzo realizzato di sana pianta. In queste ore si stanno cercando i proprietari per espropriare i terreni. Uno è stato individuato. Si cercano gli altri per potere realizzare il progetto che dovrebbe essere eseguito in poche settimane. Il fattore tempo è decisivo per rispettare l'impegno preso martedì dal ministro.

«Ci rivediamo qui fra tre mesi - ha più volte detto Delrio ai giornalisti -. Rispetteremo i tempi». Parallelamente, sempre tra Roma e Palermo, si sta predisponendo il progetto per la demolizione delle due carreggiate del viadotto. Anche in questo caso l'Ente delle

Strade, dopo le polemiche che l'hanno investito, tanto che sono arrivate le dimissioni del presidente Pietro Ciucci, vorrebbe dare risposte immediate ai pendolari, ai turisti, e ai tanti residenti che vivranno un lungo periodo di disagio con tempi di percorrenza che sono lievitati in modo considerevole. Bisogna fare in fretta anche perché in quella zona il terreno continua a franare.

Proprio ieri l'Anas ha vietato il transito sulla statale 120 dal chilometro 10+500 al chilometro 20+200 per alcuni dissesti che ci sono registrati a monte e a valle nella strada chiamata «dal l'Etna alle Madonie». Il tratto di strada è stato transennato impedendo il transito. Questo tratto della 120 però non rientra nel percorso alternativo realizzato dall'Anas per bypassare il viadotto Himera che ha ceduto dopo la frana di venerdì scorso. «Però - dicono i sindaci della zona - è un segnale che l'emergenza idrogeologica è ancora altissima».

Per tutti parla il sindaco di Caltavuturo, Calogero Giuseppe Lanza. Primo cittadino tra i più disagiati in quel territorio. «Penso ai tanti studenti costretti ad alzarsi ancora prima, anche alle cinque, per raggiungere gli istituti scolastici. Poi tornare a casa nel tardo pomeriggio. Come faranno a studiare - dice il sindaco -? Penso ai tanti pendolari. Tantissimi che sono costretti a raggiungere i centri delle Madonie per lavorare. Stiamo vivendo un incubo. E dire che da Caltavuturo l'allarme era stato

lanciato per tempo. Da tempo controllavamo quella frana e avevamo tutti chiaro qui che prima o poi sarebbe arrivata fino a valle».

Per giorni l'Anas e i tecnici della protezione civile della Provincia e della Regione avevano detto che si poteva lasciare in piedi la carreggiata Catania Palermo una volta abbattuto il tratto che si era adagiato sul viadotto. «I sindaci delle Madonie, la gente di Caltavuturo - aggiunge il sindaco - aveva già compreso che era una soluzione impossibile. Si vedeva che anche l'altro viadotto era stato comunque danneggiato dal cedimento dei piloni. Impossibile pensare di rendere a doppio senso di circolazione il viadotto rimasto in piedi. Per questo la scelta del ministro è stata subito condivisibile. Adesso è fondamentale che la bretella venga realizzata in tempi brevi. Non dimenticando che bisogna mettere in sicurezza la frana. Altrimenti siamo punto e a capo».

In queste ore si sta cercando di ridurre al minimo i disagi. In quest'ottica anche l'ordinanza dell'Anas che consentirà già da oggi ai pullman non superiori a 12 metri di transitare lungo le statali 643 e 120 da Scillato e in senso contrario da Tremonzelli. Il ritardo sarà così solo di mezz'ora. Un notevole risparmio di tempo rispetto all'utilizzo dell'autostrada Palermo Messina e Messina Catania, disposto all'indomani del crollo del viadotto Himera della A19. L'ordinanza del direttore regionale del

l'Anas, Salvatore Tonti, arriva dopo un sopralluogo avvenuto assieme alla Polizia stradale e all'ingegnere Massimo Cedolia, funzionario dell'assessorato regionale ai Trasporti. «Siamo soddisfatti dell'esito del sopralluogo perché ci consentirà di collegare Palermo con Catania, Caltavuturo, il comprensorio delle Madonie e Siracusa con un aggravio di soli 45 minuti rispetto ai normali tempi di percorrenza - dice Antonig Graffagnini, presidente di Anas Sicilia -. Ci auguriamo che possa essere realizzato in tempi brevi un percorso alternativo anche a corsia unica, parallelo all'autostrada». Anche Claudio Iozzi, presidente di Anas Sicilia e di Fittel, che rappresenta un altro gruppo numeroso di autolinee, ha salutato con favore l'ordinanza dell'Anas. «Abbiamo sollecitato questa soluzione non appena è stato trovato il percorso alternativo - dice Iozzi -. Una decisione che riduce in parte, anche se i pullman a tre assi non possono transitare e devono percorrere la Palermo Messina e la Messina Catania con un notevole aumento di costi». Per le sole imprese di autotrasporto si stima un danno di circa 1,5 milioni di euro al giorno. Considerando il numero dei veicoli coinvolti che devono effettuare percorsi alternativi, l'aumento medio di 5 ore di guida per i conducenti, il maggiore consumo di carburante per un importo medio di 200 euro, e l'obbligo, per molti veicoli, del pedaggio. (TMA)

L'ALTERNATIVA CIELI. I pendolari chiedono altre tratte L'ipotesi del volo Palermo-Catania Primo confronto fra Gesap e Ryanair

●●● Prende forma l'ipotesi di collegare con un volo regionale interno Palermo a Catania, dopo la chiusura di un tratto lungo l'autostrada A19, all'altezza degli svincoli di Scillato e Tremonzelli, che ha diviso in due la Sicilia. Oggi a Roma i vertici della Gesap, la società che gestisce l'aeroporto di Palermo, incontreranno i vertici della compagnia low cost irlandese Ryanair.

Dopo il crollo dei due piloni nel ponte Himera, la Gesap ha inviato una comunicazione alle compagnie aeree con base nell'aeroporto di Palermo per sondare eventuali disponibilità ad attivare il collegamento tra gli scali Falcone Borsellino e Fontanarossa. L'idea è collegare le due città con un volo di andata in mattinata e uno di ritorno da attivare in serata. Anche Alitalia sembrerebbe interessata. La Gesap è in attesa di una risposta, che potrebbe arrivare domani.

Anche il presidente dell'Ance e sindaco di Palermo Leoluca Orlando saluta con favore la proposta. «Il volo da Palermo a Catania - scrive Orlando su twitter - può essere «una prima

soluzione, per riunire "via cielo" le due città. Si intervenga a tutela di aziende e turisti».

Favorevole agli aerei anche il Comitato dei pendolari siciliani, che presenta altre proposte. «In questo momento di estrema necessità - si legge in una nota - ci sembra opportuno e doveroso chiedere dei voli aerei che colleghino Catania e Palermo con l'aeroporto di Comiso per raggiungere Gela e Ragusa». Il presidente del comitato, Giosuè Malaponti, sottolineando come la Sicilia «si sbriciola: ad Agrigento tre ponti crollati in 6 anni, altri due chiusi, l'A19 Catania-Palermo chiusa tra Scillato e Tremonzelli per pericolo di crollo dei viadotti e Sicilia recisa in due». Malaponti sottolinea che «in Sicilia non crollano solo i ponti e i viadotti di strade ed autostrade ma anche i ponti ferroviari: l'8 maggio 2011 crollavano due arcate del ponte ferroviario in territorio di Niscemi, in contrada Angeli, della linea ferroviaria Caltagirone-Gela e oltre al traffico ferroviario è stato paralizzato anche quello stradale con la chiusura di due strade provinciali». (TMA)

L'AMMINISTRAZIONE. Il presidente ricorda che l'emergenza era stata dichiarata dai suoi predecessori già nel 2005: «Abbiamo tutti ereditato una situazione disastrosa»

La Regione chiede lo stato di calamità: servono 240 milioni di euro

PALERMO

●●● I danni provocati dalla frana che ha causato il cedimento del viadotto sull'autostrada A19 Palermo-Catania vengono stimati in 240 milioni di euro dalla giunta regionale, che ieri ha deliberato un nuovo stato di calamità. Una prima richiesta al governo nazionale era stata inoltrata, lo scorso 12 marzo, dopo le alluvioni di gennaio e febbraio. Adesso la cifra viene ritoccata e raggiunge i 316 milioni di euro.

«I danni calcolati - spiega il presidente della Regione, Rosario Crocetta - riguardano i centri urbani e le vie strategiche di comunicazione, in particolare si fa riferimento al ponte Himerà e all'intervento necessario sulla frana nel territorio di Caltavuturo. In riferimento al ponte Himerà, che coinvolge l'autostrada A19, sono necessari interventi anche per il pericolo di crollo della montagna, già in parte franata, sulla quale è ne-

cessario agire in modo radicale».

Lo smottamento che oggi, dopo l'interruzione dell'autostrada, sta spaccando in due la Sicilia, secondo una serie di atti rispolverati da Palazzo d'Orleans, sarebbe già stato segnalato, dieci anni fa, alla Presidenza del Consiglio dei ministri. «Per puro amore della verità - afferma Crocetta - senza volere difendere l'operato dei precedenti governi regionali siciliani, data l'ovvia osservazione che allora non c'eravamo, abbiamo cercato di ricostruire la vicenda relativa alla recente frana di Caltavuturo che ha visto l'abbattersi di cinque milioni di metri cubi di detriti sul ponte Himerà, che si trova sull'autostrada A19 Palermo-Catania».

Il presidente della Regione ha recuperato le carte che portano le firme dell'allora assessore alla Protezione civile Michele Cimino, dell'allora presidente Salvatore Cuffaro e dell'allora sindaco di Caltavuturo

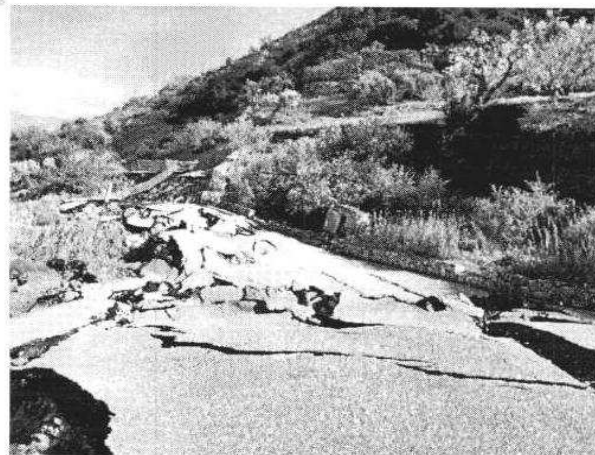
Domenico Giannopolo. Crocetta sostiene che «la richiesta di stato di emergenza relativa alla frana in oggetto è stata più volte sollecitata negli anni dalla Regione ed in particolare è stata prontamente inviata dal presidente pro tempore della Regione il 16 maggio 2005, per effetto della richiesta effettuata dal sindaco pro tempore del comune di Caltavuturo dell'aprile 2005 e seguita da deliberazione di giunta regionale».

Una ricostruzione che, a detta del presidente, dimostra che «abbiamo tutti quanti ereditato una situazione disastrosa, fatta di inadempienze e a volta di gravi responsabilità per quanto riguarda la gestione del territorio».

Oltre alla delibera che aggrava lo stato di calamità, la giunta ieri ha dato l'input agli uffici competenti affinché trovino il modo di accedere a fondi europei, nazionali e regionali per alleviare le imprese che potrebbero essere colpite dalla crisi del settore turistico. Sono stati incaricati gli assessorati al Turismo, alle Attività produttive e ai Beni culturali, di concerto con il dipartimento della Programmazione.

Crocetta, invece, esprime qualche perplessità sul volo aereo che potrebbe collegare Palermo e Catania e per il quale sono stati fissati degli incontri tra i gestori degli scali e le compagnie Alitalia e Ryanair. «Abbiamo calcolato - afferma Crocetta - che tra l'imbarco e le altre operazioni prima del decollo, il collegamento non sarebbe funzionale per accorciare i tempi di percorrenza. Stiamo invece pressando per avere più treni che possano mettere in comunicazione, senza alcuna fermata, i centri delle due città. Attualmente ci si impiegano due ore e cinquanta minuti, si può scendere a due ore e mezza con piccoli lavori alla rete ferroviaria».

FRANCESCO SICILIA



La frana sulla strada provinciale 24, che da Caltavuturo porta a Scillato

INFRASTRUTTURE. Il raddoppio della statale 640 inserito nel Documento di economia e finanza del Governo. La Regione: lo Stato non sta regalando altri soldi alla Sicilia

SULLA AGRIGENTO CALTANISSETTA LAVORI A RILENTO

A pochi giorni dalla pubblicazione del documento, il dipartimento regionale alle infrastrutture guidato da Fulvio Bellomo precisa: «Non sono nuovi finanziamenti, ma fondi statali ed europei già assegnati».

Giuseppina Varsalona

●●● «Lo Stato non sta regalando altri soldi alla Sicilia. Il raddoppio della strada statale Caltanissetta-Agrigento è un'opera finanziata già da tempo con fondi statali ed europei destinati all'Isola, i cui lavori sono quasi finiti». A pochi giorni dalla pubblicazione dell'allegato al Documento di economia e finanza, in cui il completamento della superstrada «Agrigento-Caltanissetta» rientra tra le quattro opere siciliane ritenute strategiche dal governo nazionale, dopo il drastico taglio dell'impegno finanziario pubblico, il dipartimento alle Infrastrutture, guidato dal dirigente generale Fulvio Bellomo, sottolinea che «non si tratta di nuovi finanziamenti, ma di soldi assegnati alla Sicilia».

Il progetto della statale «640» prevede il raddoppio delle corsie da contrada Petrusa all'imbocco dell'autostrada Palermo-Catania. Quella che per anni è stata una delle strade più pericolose della Sicilia è una delle opere che ha ottenuto uno dei finanziamenti più cospicui dall'Unione europea. Il costo complessivo per l'intera opera ammonta a 1 miliardo 535 milioni (tra fondi statali, ex Fas e fondi comunitari 2007-2013).

Ma a che punto sono i cantieri? Sembra un'opera realizzata

quasi per intero, ma in realtà a essere a buon punto è solo il primo lotto, 34 chilometri che vanno da Agrigento a Canicattì (contrada Grotta Tossa), i cui lavori sono co-

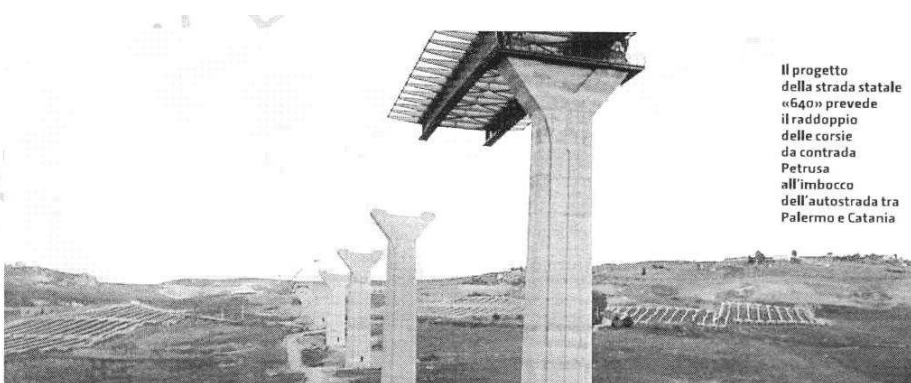
minciati nel 2009. A gestirli è il Consorzio Empedocle, guidato dalla Cmc Ravenna, il colosso romagnolo che ha ottenuto l'appalto come contraente generale dal-

l'Anas. Rispetto alla tabella di marcia c'è un ritardo di quasi un anno. Il primo lotto, il cui finanziamento ammonta a circa 536 milioni - di cui 326 saranno a carico dell'Eu-

ropa, cofinanziati dalla Regione - doveva essere consegnato alla fine dell'anno scorso, ma dopo che una ditta è stata allontanata dai cantieri, i lavori sono proceduti un po' a rilento. A essere percorribili al momento sono circa 30 chilometri. Entro fine mese dovrebbero iniziare i lavori nel primo tratto ancora chiuso. La consegna è slittata ed è prevista per ottobre di quest'anno.

Ma per vedere tutta la strada a quattro corsie si dovrà aspettare almeno fino al 2017. I lavori del secondo lotto, altri 29 chilometri da Canicattì al punto in cui la statale in costruzione si congiunge con l'autostrada Palermo-Catania, sono iniziati da poco più di un anno. È ancora completato per meno di un terzo del totale e prevede il raddoppio di carreggiata dal chilometro 44 al 73 della «640». Sono 2.539 gli operai che lavorano per l'impresa aggiudicatrice, il Consorzio Empedocle 2, formato dalla Cmc di Ravenna e dalla Tecnis siciliana. Attualmente sono impegnati nello scavo della galleria «Caltanissetta», due tunnel di 4 chilometri, di cui uno è quasi completo. Sono previsti sei svincoli, di cui due di nuova realizzazione e quattro già esistenti, cinque gallerie artificiali e quattro naturali.

Il costo complessivo di questo tratto è di 990 milioni di euro, salvati in extremis quando stavano per essere esposti al governo nazionale verso altre opere. Si tratta soprattutto di risorse statali. La Regione sta cercando di dirottare parte del finanziamento nella programmazione comunitaria 2007-2013. La Commissione europea dovrà esprimersi entro giugno. Se il parere sarà positivo, gran parte del finanziamento, fino a 470 milioni, sarà a carico dell'Unione europea. (F.G.V.A.R.)



Il progetto della strada statale «640» prevede il raddoppio delle corsie da contrada Petrusa all'imbocco dell'autostrada tra Palermo e Catania

◆ Viabilità

D'Alia: chiarezza sulla Ragusa-Catania

●●● Il segretario provinciale dell'Udc, Pinuccio Lavina, ha chiesto e ottenuto l'intervento del presidente nazionale del partito, Gianpiero D'Alia, affinché si faccia definitivamente chiarezza sul futuro della Ragusa-Catania. «L'assenza di quest'asse viario dal programma delle infrastrutture strategiche presentato dal ministero - ha detto D'Alia che è anche presidente della Commissione bicamerale per le questioni regionali - rischia di essere il definitivo colpo di grazia alla mobilità siciliana». L'ex ministro ha aggiunto: «Dopo il cedimento dell'Arg che ha diviso in due la Sicilia, la perdita dei 366 milioni previsti per realizzare il collegamento tra Ragusa e il capoluogo etneo rischia di isolare la provincia più a sud d'Italia che ha una rete stradale obsoleta, pericolosa e con neppure un chilometro di autostrada». Nonostante abbia preso atto di una serie di delucidazioni provenienti dallo stesso ministero, D'Alia ha deciso di presentare un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, "per avere chiarimenti sull'esclusione della Rg-Ct dal Documento programmatico economico finanziario e soprattutto per sapere se e in che modo il Governo riaprirà una finestra per l'adeguamento dello strumento programmatico alle reali esigenze infrastrutturali del Paese, dando priorità a questo importante segmento autostradale".

● Libero Consorzio

Microcredito con i fondi ex Insicem

●●● Centocinquantamila dei fondi ex Insicem per l'avvio di nuove imprese con l'adesione al progetto già in campo di "microcredito per l'avvio di imprese". Il commissario Dario Cartabellotta, prima di cessare dalle funzioni, nella sua ultima riunione di giunta, accogliendo la proposta dell'Organismo di Garanzia dei Fondi ex Insicem che a sua volta aveva accettato l'istanza della camera di Commercio di Ragusa, ha deliberato infatti di aderire al progetto "Microcredito per l'avvio di imprese", promosso dalla stessa Camera di Commercio, dalle diocesi di Ragusa e Noto e dalla Banca Agricola Popolare e di dare mandato al dirigente del settore "Sviluppo Economico" di impegnare 150 mila euro sulle disponibilità della misura "Capitalizzazione delle imprese". È stato anche deciso di dare mandato al Dirigente del Settore Sviluppo Economico di predisporre un nuovo bando finalizzato ad interventi a favore di investimenti, utilizzando le somme disponibili sulla misura 5.3 a seguito della chiusura dell'attività istruttoria delle istanze pervenute con il bando del 2012. (*GN*)

◉ **Libero Consorzio**

Provinciale 40, sì al progetto da oltre 2 milioni

●●● Il commissario straordinario Dario Cartabellotta prima di lasciare l'incarico ha deliberato l'approvazione del progetto definitivo dei lavori d'ammmodernamento della provinciale 40 Scicli - Sampieri per un importo complessivo due milioni e 200mila euro. Il progetto, inserito nel vigente piano triennale delle opere pubbliche 2014/2016, in particolare, ha per oggetto l'allargamento della sede stradale di un tratto della provinciale, la sistemazione dell'incrocio con la provinciale 112 mediante la realizzazione di una rotonda comprensiva di tutte le opere di captazione e raccolta delle acque meteoriche che saranno scaricate nella limitrofa cava "Trippatore". (*GN*)