

Rassegna stampa del

7 Ottobre 2015



Contratti pubblici. Il vademecum dell'Anac sulle operazioni di project financing

«Concessioni, applicare subito le direttive Ue»

Valore da calcolare sui ricavi totali, rischio operativo a carico dei privati

Mauro Salerno
ROMA

►►► Applicare da subito le norme Ue sul valore delle concessioni e il rischio operativo da trasferire ai privati. Sono le due indicazioni-chiave contenute nelle linee guida sul project financing messe a punto dall'Autorità Anticorruzione, al termine di un lungo periodo di gestazione.

Indicazioni importanti perché chiedono di anticipare i contenuti della direttiva 2014/23, che l'Italia deve recepire entro il 18 aprile 2016, con l'obiettivo di arginare il fenomeno delle concessioni sotto-stimate per aggirare le gare europee evitando, allo stesso tem-

po, che il rischio di mercato finisca per essere parato sempre dall'ombrello pubblico.

Nel documento di 47 pagine pensato per guidare passo per passo Pae imprese all'avvio e alla gestione di un'operazione di project financing, si trovano anche altre notazioni di rilievo. Tra queste, la bocciatura di alcune delle novità varate solo due anni fa con il «decreto Fare» e l'invito a raccogliere il consenso sugli interventi con un «débat public» alla francese al momento della presentazione degli studi di fattibilità, per evitare il rischio di operazioni lanciate su un binario morto.

Basta concessioni sottostimate, dice innanzitutto l'Authority di Raffaele Cantone. Per superare l'ambiguità delle norme contenute nel nostro codice appalti il suggerimento è di rifarsi subito alle regole Ue, che impongono di calcolare il valore del contratto da mettere a gara sulla base del fatturato pluriennale deri-

vante dalla concessione e non soltanto sulla base del costo delle opere. Equivoco che «ha portato spesso a non riconoscere la dimensione comunitaria ad affidamenti idonei a generare elevati introiti per il concessionario».

Stesso discorso per il trasferimento del rischio operativo che, in base alla direttiva, deve comportare «una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato», in modo tale che il rischio di perdite non sia «puramente nominale o trascurabile».

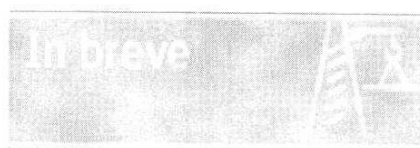
Bocciate, invece, alcune delle correzioni apportate dal decreto Fare (Dl 69/2013) nel tentativo di rilanciare il project financing.

Tra queste l'introduzione di un «dialogo competitivo ibrido». Cioè la possibilità per le amministrazioni di avviare «una consultazione preliminare con gli operatori» invitati alla gara e modificare il bando alla luce di eventuali criticità. Innovazione suscettibile di generare

rapporti opachi, bocciata dall'Anticorruzione con la motivazione che «il dialogo competitivo è già utilizzabile per l'affidamento della concessione di lavori». Perplesità anche sulla possibilità di gestire le concessioni attraverso le centrali di committenza che diventeranno obbligatorie per i comuni non capoluogo dal prossimo primo novembre. Un'operazione utile, perché consentirebbe di attingere a competenze che spesso latitano negli uffici dei piccoli comuni, ma difficile da realizzare, secondo l'Autorità, proprio per la specificità delle concessioni e per la necessità di un raccordo molto stretto tra i privati e l'amministrazione.

Per risolvere sul nascere i conflitti da sindrome Nimby, l'Anac propone infine di prevedere una consultazione preventiva con i soggetti interessati dagli interventi che si intende realizzare, sulla base degli studi di fattibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STRADE

Anas: 842 milioni in 5 anni per l'A19

Il nuovo Piano quinquennale Anas prevede un investimento complessivo di 842 milioni per la riqualificazione dell'A19 Palermo-Catania, «con una spesa annua 10 volte più consistente rispetto al periodo precedente (2007-2014) nel quale erano stati investiti 131 milioni». Lo ha annunciato il presidente dell'Anas, Gianni Armani. Il piano prevede 84 interventi, con una spesa di 380 milioni per la manutenzione di ponti e viadotti, 288 per barriere e pavimentazione, 134 per l'adeguamento delle gallerie e 40 per l'informabilità. «Abbiamo superato la logica del rappezzo deciso anno per anno sulla base dei fondi disponibili», ha spiegato Armani.

Alla Camera. Parla il presidente della commissione Ambiente Realacci

«Con la riforma appalti il progetto torna al centro»

di **Giorgio Santilli**

«**N**el passaggio in Aula c'è ancora spazio per qualche correzione, nella direzione della trasparenza e della ritrovata centralità del progetto, ma sulla legge delega appalti la commissione Ambiente e Territorio ha fatto un buon lavoro, rafforzando l'impianto del Senato. L'unico scostamento importante è la scelta, voluta dal governo, di introdurre un processo legislativo più leggero con il rafforzamento della soft law e del ruolo dell'Autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone. Una soluzione che risponde all'esigenza, avvertita anche dagli operatori, di adeguare più rapidamente le norme alle evoluzioni del mercato». Ermete Realacci, presidente della commissione Ambiente e Territorio della Camera, ci tiene a sottolineare altre «due innovazioni importanti» rafforzate nel passaggio in commissione: il *débat public* e i concorsi di progettazione. Il testo arriverà nell'Aula di Montecitorio lunedì prossimo.

Presidente Realacci, quanto pesa il rafforzamento di *débat public* e concorsi?

Tutta la legge delega va nel senso di ridare qualità e centralità alla progettazione. Senato e Camera condividono a pieno questa considerazione: per ripartire, il mercato dei lavori pubblici ha bisogno anzitutto di buoni progetti e di progettazione di qualità. È una priorità forte che il legislatore pone al centro della legge. Anche l'eliminazione del massimo ribasso per le gare di progettazione, introdotta dal Senato e confermata da noi, va in questa direzione. In questo quadro ho rilanciato due mie vecchie proposte su *débat public* e concorsi di progettazione, considerati due passaggi chiave per democratizzare il percorso di re-



Alla Camera. Ermete Realacci

PRIORITÀ ALLA TRASPARENZA

«La norma che elimina gli obblighi di pubblicazione dei bandi di gara sui giornali va corretta. Presenterò in Aula un emendamento»

alizzazione delle opere pubbliche, ridare la giusta dignità al progetto come atto pubblico, trasmettere ai cittadini il senso di un'utilità generale dell'opera. Questa tendenza è presente anche nel sostanziale azzeramento della legge obiettivo.

In che senso?

Nella legge delega c'è l'esplicita scelta di superare la legge obiettivo che è stata inefficace, ma in alcuni punti ha anche introdotto elementi di opacità: oltre alle modalità in cui il general contractor affida i lavori e alla direzione lavori subordinata a chi ha vinto l'appalto, c'è proprio l'abbassamento dell'attenzione sul progetto.

La trasparenza è uno degli obiettivi fondamentali della legge. C'è però una nota stonata sugli obblighi di pubblicità legale. Che senso ha eliminare l'obbligo di pubblicazione sui

giornali dei bandi, che dà grande trasparenza al processo, e limitarla a siti di amministrazioni che magari possono contare su poche decine di contatti? Forse ci si dimentica di quando i bandi di gara erano disponibili solo per pochi "amici" e tuttora si abusa di trattative private e di bandi nascosti. Si vuole tornare a questo?

È vero, lo spirito della legge è garantire il massimo di trasparenza a tutto il processo e capisco che quella norma possa essere letta in senso opposto. Penso che vada corretta e intendo presentare un emendamento a mia firma in Aula. Sarà compito del governo garantire nell'esercizio della delega livelli di trasparenza non inferiori a quelli attuali. Penso che dovremo passare alla diffusione solo telematica dei bandi quando quei siti avranno sufficiente traffico per garantire la trasparenza che vogliamo per il mercato.

Che pensa dell'attuazione in due tempi delle delega?

Avrei preferito l'attuazione tutta e subito ma è un prezzo per consentire il rafforzamento della soft law in capo ad Anac. Non penso sia un problema se i due tempi sono effettivamente ravvicinati e il governo rispetta le priorità date dal Parlamento con i criteri di delega. Una garanzia in più, in questo senso, arriva dalla doppia lettura che farà il Parlamento dei decreti attuativi delle delega in caso di mancato recepimento delle osservazioni parlamentari.

E dell'in house autostradale sul 20% dei lavori cosa pensa?

È una proposta del governo che lo stesso Cantone ha definito di grande equilibrio. Conferma il segnale venuto dal Senato ma al tempo stesso mantiene un margine di flessibilità del 20% che viene posto sotto il controllo di Anac, finora non previsto in questo settore.

Sicilia. La conferma in una riunione al Mise

Gela, dal 2016 i lavori per la riconversione della raffineria Eni



Nino Amadore

PALERMO

■ Nove cantieri avviati e 17 pronti a partire entro la fine dell'anno, una volta ottenute tutte le autorizzazioni. Sulla via del traguardo l'iter autorizzativo per le attività di smantellamento e bonifica dell'ex impianto Isaf (che produceva acido solforico): le riserve autorizzative sono state sciolte sia in ambito regionale che ministeriale e questo cantiere darà lavoro a 80 persone. Sono solo alcune delle attività avviate dall'Eni a Gela in attuazione del protocollo di intesa per la riqualificazione e il rilancio del polo energetico nisseno firmato a novembre dell'anno scorso. Azioni, queste, sul fronte del risanamento ambientale che fanno il paio con le altre, quelle che riguardano la riconversione della raffineria in Green Refinery, pezzo forte di un progetto di sviluppo su cui Eni punta parecchio. In questo caso è in corso la fase di studio dell'ingegneria e i primi cantieri saranno aperti nel 2016: dal punto di vista autorizzativo le attività vanno avanti spedite e Eni ha confermato che la costruzione dell'impianto sarà realizzata da imprese dell'indotto locale.

Un quadro sul programma di rilancio delle attività industriali di Eni a Gela e in generale in Sicilia previsto dal Protocollo di intesa che è stato illustrato nel corso dell'incontro che si è tenuto al ministero per lo Sviluppo economico cui hanno partecipato il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta, rappresentanti degli enti locali e dei sindacati nazionali e territoriali. Un quadro che conferma, secondo il Mise, il rispetto da parte di Eni degli impegni presi per il 2015 anche per quanto riguarda la tenuta occupazionale: tra le altre cose Eni si è impegnata a utilizzare risorse locali per l'ingegneria di dettaglio della nuova raffineria verde. «Ora

premeremo anche sulla definizione dell'accordo di programma - ha commentato il sindaco Domenico Messinese - per tutelare e rilanciare il futuro produttivo di Gela. Entro questo mese, il Mise ha già dichiarato di voler istituire un nuovo tavolo di confronto, grazie al corposo documento di bozza di accordo che l'amministrazione ha redatto e condiviso con la Regione, presentato lo scorso 15 settembre». Nei prossimi giorni il governatore siciliano convocherà il tavolo tecnico a Palazzo d'Orleans sede della Presidenza della Regione con il Comune di Gela, i sindacati e le parti datoriali per concordare la li-

IL PROGRAMMA

Già spesi dal gruppo 128 milioni. Entro dicembre scattano le opere per la riqualificazione dell'ex area Isaf

nea del confronto con Roma sull'area di crisi.

Per quanto riguarda lo sviluppo del progetto offshore a gas di Argo - Cassiopea, sono in corso tutte le principali attività del progetto. «L'Eni - dice Crocetta - ha confermato il crono-programma per gli investimenti a Gela, nonostante il ricorso di cinque comuni siciliani, che viene considerato inspiegabile perché in questo caso parliamo di gas e non di petrolio. Il gruppo ha già speso 128 milioni di euro». E poi aggiunge: «Tutto sta procedendo secondo i piani, l'attività di progettazione prosegue e abbiamo in corso un accordo per la produzione di materie prime nei terreni abbandonati e non coltivati con il supporto dei lavoratori dell'Ente di sviluppo agricolo e dei forestali. Stiamo discutendo di investimenti compensativi sulla diga foranea che permetteranno di dare lavoro agli edili. Gli investimenti di Eni si dispiegheranno tra il 2016 e il 2018». La prossima verifica sugli investimenti sarà fatta fra tre mesi.

Foto: G. Scudato/Contrasto

Imu sui capannoni, deducibilità Irap allo studio

Ipotesi taglio dell'Ires nei bilanci 2016 delle imprese ma con effetto finanziario dal 2017

Carmine Fotina

Marco Mobili

ROMA

Nel cantiere della legge di Stabilità si fa strada la deducibilità dell'Imu pagata dalle imprese anche dall'Irap. Un'ipotesi allo studio che nel migliore degli schemi possibili per gli imprenditori dovrebbe prevedere da un lato l'innalzamento dal 20 al 50% della quota di imposta comunale versata sui capannoni deducibile dall'Ires e, dall'altro, l'estensione dal 2016 dello sgravio anche all'Irap.

La doppia misura verrebbe inserita nel pacchetto che, stando ai ripetuti annunci del Governo, dovrà portare alla cancellazione dell'Imu oggi pretesa dai Comuni sui beni produttivi ancorati al suolo, i cosiddetti "imbullonati".

Il condizionale è d'obbligo, soprattutto in questa fase in cui le attenzioni dei tecnici di Palazzo Chigi e del Mef si sono

rapidamente spostate sulla ricerca delle risorse per anticipare al 2016, almeno in parte, il taglio dell'Ires. Una vera e propria priorità dopo l'uscita pubblica di domenica scorsa dello stesso presidente del Consiglio, ma che per essere realizzata per l'intero territorio na-

CANONERAI

Vertice tra Mef, Mise ed Authority energia; difficile l'inserimento in bolletta Grieco (Enel): complicazioni tecniche e giuridiche

zionale e per tutte le tipologie di imprese potrebbe costare all'Erario minori entrate annue per circa 4 miliardi, sempre che si proceda con un taglio di 3,5 punti percentuali dell'aliquota portandola dall'attuale 27,5 al 24 per cento. Ogni punto percentuale di

Ires in meno, infatti, costerebbe all'Erario circa 1,1 miliardi di euro. Un escamotage per la tenuta dei conti pubblici nel 2016 potrebbe consistere nel tagliare subito l'aliquota ma obbligando le imprese a pagare gli acconti Ires di novembre 2016 sul valore storico del prelievo. In questo modo sarebbero spostati al 2017 sia l'effetto finanziario per le aziende sia le coperture a carico dello Stato. Ma le imprese dal canto loro avrebbero effetti positivi già sui bilanci 2016 potendo subito iscrivere un taglio delle tasse tra i 4 e 5 miliardi.

Più definita, al momento, l'operazione studiata per incentivare le imprese all'acquisto di macchinari: i super-ammortamenti per nuovi investimenti restano un punto fermo della manovra di fine anno. Così come il possibile potenziamento del bonus ricerca (si veda Il Sole 24 Ore di ieri e di domenica scorsa), con un va-

lore dell'intervento che necessariamente in questa fase è ad andamento variabile in relazione alle risorse che via via si rendono disponibili.

Appare in bilico, invece, l'inserimento del canone Rai nella bolletta elettrica. «Mi sembra difficile da molti punti di vista - commenta il presidente dell'Enel, Patrizia Grieco - sia tecnicamente, per i sistemi di fatturazione, e probabilmente anche dal punto di vista giuridico». Ieri tecnici del Mef e del Mise si sono confrontati con l'Authority per l'energia, che sarebbe orientata a fornire ancora una volta parere negativo sul canone in bolletta. Ma per il ministro dell'Interno Angelino Alfano il governo andrà avanti: «Non sono certissimo che si farà subito, non so se nel passaggio dell'approvazione della Stabilità o in quello parlamentare. Ma si farà entro il 2016».

© 2015, 07/10/2015, 11:10:25

Allo studio



IMU SUI CAPANNONI

Tra le misure che potrebbero entrar nella Stabilità si fa strada la deducibilità dell'Imu pagata dalle imprese anche dall'Irap. Un'ipotesi che nel migliore degli schemi possibili per gli imprenditori dovrebbe prevedere da un lato l'innalzamento dal 20 al 50% della quota di imposta comunale versata sui capannoni deducibile dall'Ires e, dall'altro, dal 2016 l'estensione dello sgravio anche all'Irap.



IRES

Si sta lavorando per reperire le risorse per anticipare al 2016, almeno in parte, il taglio dell'Ires. Una vera e propria priorità, ma che per essere realizzata per l'intero territorio nazionale e per tutte le tipologie di imprese potrebbe costare all'Erario minori entrate annue per circa 4 miliardi, sempre che si proceda con un taglio di 3,5 punti percentuali dell'aliquota portandola dall'attuale 27,5 al 24 per cento.

«Sui contratti il capitolo è chiuso»

Squinzi: posizioni del sindacato irrealistiche sul piano monetario e per il futuro del nostro Paese

Nicoletta Picchio

ROMA

«Per noi è un capitolo chiuso». Giorgio Squinzi parla alla fine della riunione che si è tenuta ieri in Asolombarda con le categorie aderenti a Confindustria, una quarantina, con contratti scaduti o in scadenza nei prossimi mesi, entro giugno 2016, tra cui chimici, alimentari, metalmeccanici. Un dibattito durato più di due ore, per arrivare ad una sintesi: capitolo chiuso su una riforma del modello della contrattazione con Cgil, Cisl e Uil. Le categorie andranno avanti con le proprie piattaforme e da Confindustria arriverà nei prossimi giorni un «decalogo», come l'ha definito Squinzi, «di cose che si possono fare e non fare in eventuali trattative che ritenessero portare avanti. Le singole categorie sono libere, per chi ritiene di andare avanti l'autonomia c'è».

Il documento conterrà i principi su come Confindustria immagina la contrattazione in base alle esigenze di competitività delle imprese. «Non abbiamo margini di manovra per poter proseguire un colloquio sui contratti nel modo tradizionale», ha detto ieri al termine dell'incontro. «Sono mesi, almeno da luglio, che ci prendono a schiaffoni e rinunciano a tutte le nostre aperture, ne prendiamo atto». Squinzi si è soffermato anche sulle richieste salariali delle piattaforme già presentate: «Le posizioni del sindacato prima di tutto sono irrealistiche sul piano monetario e poi anche per il futuro del nostro paese».

Il presidente di Confindustria ha tentato fino all'ultimo il dialogo con le tre confederazioni Cgil, Cisl e Uil, salvo prendere atto dell'impossibi-

lità di andare avanti, sancita nell'incontro di ieri. «Ho voluto questa riunione per capire l'opinione delle nostre associazioni che prevedono di dover rinnovare il contratto nei prossimi sei mesi. Il risultato è che ci siamo resi conto dell'impossibilità di portare avanti qualunque trattativa con il sindacato». Ci sono sul tavolo, tra i vari temi, la questione di legare maggiormente il salario alla produttività, i soldi di scarto tra l'Ipea (cioè l'indice applicato alla precedente tornata contrattuale) e il reale andamento dell'inflazione

LA DENUNCIA

«Sono mesi, almeno da luglio, che i sindacati ci prendono a schiaffoni e rinunciano a tutte le nostre aperture. Ne prendiamo atto»

(ci sono in alcune categorie tra i 70 e gli 80 euro di scarto, a favore delle imprese). C'è stata una «sostanziale unità», ha detto Squinzi, ribadendo che «contrariamente a quanto riferisce la signora Camusso non vogliamo ridurre i salari, non vogliamo bloccare le trattative e che ogni trattativa ha la sua autonomia, non vogliamo una moratoria».

Ma ci sono ostacoli che sono la prova della difficoltà del sindacato, più volte sottolineata dai vertici di Confindustria, a stare al passo con i tempi. Per esempio la trattativa di Federalimentare (c'è stato un incontro ieri e ce ne sarà un altro oggi) rischia di arenarsi per il freno da parte del sindacato ad applicare nel contratto le regole sul demansionamento approvate nel Jobs act, regole sulle quali invece Fede-

ralimentare non ha intenzione di derogare. Durante l'approvazione del Jobs act la Cgil aveva contestato questa norma, bisognerà vedere se questa posizione prevarrà al tavolo del negoziato.

L'auspicio di Squinzi è che non ci sia un «autunno rovente», come ha detto rispondendo ad una domanda dei giornalisti. «Però sulla linea del passato - ha aggiunto - non ci siamo. Se non sono capaci di trovare un accordo per creare un modello di contratto più avanzato e in linea con i tempi che ci impone l'economia globale c'è da essere veramente preoccupati». Il documento di Confindustria, una decina di pagine, sintetizzerà la posizione della confederazione su vari temi di relazioni sindacali, contratti compresi. Se ne discuterà oggi in Comitato di presidenza e poi sarà approvato il 22 ottobre nel Consiglio generale. In questo scenario si inserisce la possibilità di un intervento del governo, che definirebbe un salario minimo. «In qualche modo il governo potrebbe anche entrare, ma di auguriamo che non combinino danni», è stato il commento di Squinzi.

Le reazioni del sindacato non si sono fatte attendere: «Il modello contrattuale appartiene al passato, non mi arrendo al fatto che le parti debbano svolgere il proprio ruolo», ha detto la numero uno della Cisl, Annamaria Furlan. «Squinzi fa sponda al governo, non la racconto giusta», ha commentato il segretario generale della Uil, Carmelo Barbagallo, ed anche Paolo Pirani, leader Uiltec, parla di un accordo governo-Confindustria sul salario minimo per una riduzione salariale generalizzata.

© FOTOGRAFIA: A. B. / CONTRASTO

I nodi

CONTRATTAZIONE

Squinzi: «Capitolo chiuso». Giorgio Squinzi, presidente di Confindustria, ha parlato di «capitolo chiuso», in riferimento alla riforma del modello della contrattazione insieme a Cgil, Cisl e Uil. «Non abbiamo margini di manovra per poter proseguire un colloquio sui contratti nel modo tradizionale», ha detto ieri il numero uno di Confindustria: «Sono mesi, almeno da luglio, che ci prendono a schiaffoni e rinunciano a tutte le nostre aperture, ne prendiamo atto»

I RINNOVI

Le categorie sono autonome La categorie andranno avanti con le proprie piattaforme e da Confindustria arriverà nei prossimi giorni un «decalogo», come l'ha definito Squinzi, «di cose che si possono fare e non fare in eventuali trattative che ritenessero di portare avanti. Le singole categorie sono libere, per chi ritiene di andare avanti l'autonomia c'è. Non vogliamo ridurre i salari – ha detto Squinzi – non vogliamo bloccare le trattative e ogni trattativa ha la sua autonomia, non vogliamo una moratoria»

RUOLO DEL GOVERNO

Ipotesi intervento per legge In questo scenario di mancato accordo si inserisce la possibilità di un intervento del governo, che definisca un salario minimo. «In qualche modo il governo potrebbe anche entrare, ma ci auguriamo che non combinino danni», è stato il commento di Squinzi. Si apre così la strada ad un intervento per legge sulle regole per la contrattazione, per la prima volta su un campo di gioco fino ad oggi riservato agli accordi tra parti sociali

Controlli. Illegittimo subordinare i versamenti all'arrivo di un finanziamento

Dall'Anac stop ai bandi di gara che condizionano i pagamenti

Gianni Trovati

MILANO

«» Gli appalti che condizionano i pagamenti delle prestazioni all'erogazione effettiva di un finanziamento sono illegittimi, e violano praticamente tutte le fonti del diritto, dalla Costituzione alle norme Ue, dalla legge ordinaria alle regole di concorrenza.

A sottolinearlo è il presidente dell'Anac Raffaele Cantone, che in un comunicato diffuso ieri dall'Autorità anticorruzione interviene sul tema per rispondere alle solle-

citazioni arrivate dalle imprese.

All'Authority è stato infatti segnalato che «diversi bandi di gara relativi all'affidamento di lavori pubblici» contengono la clausola che subordina il pagamento all'arrivo di finanziamenti da terzi, che possono essere l'Europa oppure per esempio le Regioni nel caso di gare bandite da un Comune. In questo modo, l'impresa che vince esegue il lavoro, ma per essere pagata deve sperare che alla Pa arrivi in fretta il finanziamento.

Il meccanismo è contrario alle

logiche di mercato, esoprattutto illegittimo. Per sostenere questo secondo aspetto, Cantone richiama prima di tutto la Costituzione, che impone di assumere un provvedimento di spesa solo quando la copertura finanziaria è certa (articolo 81) anche per assicurare il «buon andamento» della Pa (articolo 97); di qui l'articolo 191 del Testo unico degli enti locali, che consente di impegnare spese quando la copertura è «certificata».

Sul punto, l'obiezione potrebbe essere legata per esempio al fatto

che il finanziamento è stato ottenuto, ma se ne attende l'erogazione effettiva. L'osservazione, però, cade di fronte a un'altra regola, cioè al Dlgs 231/2002, modificato tre anni fa per adeguarsi alla disciplina Ue sui tempi certi di pagamento. In questo quadro, non è possibile per esempio invocare i vincoli del Patto di stabilità per giustificare un pagamento che ritarda il programma dei pagamenti e deve tener conto di tutti i fattori in gioco, e il bando funziona solo se si può chiudere la partita in modo puntuale.

In realtà, questa rimane un'utopia, come dimostrano le tante norme che hanno provato a realizzarla senza successo, a partire dal decreto anti-crisi del 2009 (articolo 9, comma 2 del Dl 78/2009) che ha previsto tagli di stipendio al funzionario

che non accerta l'assenza di ostacoli ai pagamenti prima di firmare impegni di spesa. La norma, che sulla carta è durissima, è in vigore da più di sei anni, ma non ha impedito la crescita dei debiti commerciali della Pa.

L'ultima tranche dello sblocca-debiti è stata attivata dal decreto enti locali approvato prima dell'estate (Dl 78/2015), e vale due miliardi per le Regioni e 850 milioni per i Comuni. Nel capitolo enti locali, l'Economia ha pubblicato il decreto attuativo il tasso d'interesse, ma per far partire davvero il meccanismo, però, bisogna aggiornare l'Addendum che regola i rapporti con Cdp: ieri il presidente dell'Anel Piero Fassino ha scritto al Governo chiedendo di accelerare.

www.lesole24ore.it

Corte Ue/1. I giudici europei ritengono legittimo il contributo da 2mila a 6mila euro modulati in base all'entità dei lavori o dei servizi in gara

Ticket fisso sui ricorsi negli appalti

Non vi è l'obbligo di pagare altri tributi se i motivi aggiunti non ampliano la controversia

Guglielmo Saporito

La Corte di giustizia dell'Unione europea si pronuncia sui contributi che vanno pagati quando si impugna una **gara di appalto**. La sentenza è del 6 ottobre 2015 (C-61/14) e ritiene legittimi gli importi (da 2mila a 6mila euro) dovuti contestualmente al deposito di ricorsi in primo e in secondo grado. La sentenza stessa, tuttavia, consentirà agli operatori notevoli risparmi lungo il procedimento giurisdizionale, con riferimento ai motivi aggiunti e ai ricorsi incidentali. Questa seconda affermazione della Corte di giustizia interessa, in quanto principio generale, tutti i tipi di contenzioso dinanzi ai giudici amministrativi, cioè anche quelli che non riguardano appalti di lavori, servizio o forniture.

Per ciò che riguarda il primotema, cioè la fase iniziale della lite, i giudici europei ritengono che la soglia di peso eccessivo del contributo iniziale sia individuabile nel 2% del valore dell'appalto: solo un contributo che superi tale percentuale limiterebbe l'esercizio del diritto alla giustizia. Non ha quindi rilievo il vantaggio che l'impresa può attendersi dall'aggiudicazione dell'appalto (il cosiddetto utile d'impresa, che può anche essere modesto), con la conseguenza che è corretto pretendere il pagamento di importi fissi (2,4 e 6mila euro) a seconda del valore dell'appalto (inferiore a 200mila euro, tra 200mila e 1 milione, superiore al milione di eu-

ro). Rimane quindi il rilevante peso economico del contributo iniziale, che in materia di appalti aggiunge ad altri ostacoli quali i tempi ridotti per agire in giudizio (30 giorni per le gare), i limiti alla lunghezza degli atti giudiziari (25 pagine) e infine le difficoltà, per chi risulta vincitore in giudizio, di ottenere l'effettiva assegnazione dei lavori nel frattempo iniziati da un altro, scorretto concorrente.

Ogni problema sull'entità del contributo, sottolinea la Corte, deve poi tenere presente che, in caso di vittoria in giudizio, vi è il diritto a ottenere il rimborso del

L'OBIETTIVO

Se il risultato da raggiungere è unico il numero di atti giudiziari non incide sulla somma da pagare

contributo pagato. Il secondo principio espresso dalla Corte, può giovare a tutti coloro i quali hanno liti giudiziarie, ed è quello che dà rilievo al «bene della vita» cui la lite tende. Quando infatti in un unico procedimento giurisdizionale la parte interessata presenti poche richieste successive, quali motivi aggiunti o ricorsi incidentali, tutti convergenti verso un unico risultato, dovrà accertarsi se vi sia un «ampliamento considerevole» dell'oggetto della controversia già pendente:

mancando tale ampliamento, non vi è nemmeno l'obbligo di pagare ulteriori tributi giudiziari. Ciò consentirà risparmi consistenti, in quanto ogni ricorso si arricchisce, in attesa della sentenza, di fasi successive quali i motivi aggiunti o le domande incidentali man mano che si chiarisce l'operato dell'amministrazione. Se i vari segmenti della lite convergono verso un unico oggetto (l'annullamento del provvedimento lesivo), il contributo sarà unico. Spetta al giudice amministrativo l'accertamento su tali elementi: fino a oggi si è applicata una circolare del Segretariato della giustizia amministrativa (18 ottobre 2011) che esigeva un contributo ogni volta che si ampliava l'oggetto del giudizio, impugnando provvedimenti diversi o connessi. Di fatto, ogni volta che si depositava un ulteriore atto notificato alle controparti, scattava l'onere di pagare un nuovo contributo, perché in ogni atto si leggeva un ampliamento del giudizio. Oggi invece, sulla base del chiaro indirizzo della Corte di giustizia si potrà adottare il criterio del «bene nella vita» (Consiglio di Stato, adunanza plenaria 15/2011) tenendo cioè presente il risultato cui tende la parte ricorrente. Se tale risultato è unico (la vittoria di una gara, un titolo edilizio, un posto messo a concorso), non conta il numero degli atti giudiziari se questi servono solamente a circostanziare la pretesa.

di FABRIZIO DI CARO

Gli importi fissi

2.000 euro

Appalti fino a 200mila euro

Per gli appalti di valore inferiore a 200mila euro è previsto dall'articolo 13, comma 6 bis, lettera d), del decreto del Dpr n. 115, del 30 maggio 2002, come modificato dalla legge n. 228 del 24 dicembre 2012, un contributo di 2mila euro

4.000 euro

Appalti tra 200mila e un milione

Per le controversie di valore

compreso tra 200mila euro e un milione di euro il contributo previsto è di 4mila euro

6.000 euro

Appalti oltre il milione di euro

Per i ricorsi relativi alle gare di appalto di valore superiore a un milione di euro la legge n. 228/2012 prevede che l'operatore debba effettuare un pagamento di un contributo in misura fissa di 6mila euro

«Riapertura completa? Fra un mese è poco»

Il presidente del Consorzio autostrade: «Noi vittime di una frana». Il comprensorio jonico: «Non lasciateci soli»

GIANLUCA SANTISI

LETOJANNI. Il via libera è arrivato alle prime luci del giorno, al termine di un sopralluogo iniziato alle sei e durato un paio d'ore: il fronte franoso, che nella notte tra domenica e lunedì aveva provocato la chiusura della A18 Messina-Catania nel tratto di Letojanni, sembra essersi stabilizzato. E questa è già una buona notizia.

Viabilità ripristinata

Rassicurati dal parere dei tecnici, il presidente del Consorzio per le autostrade siciliane, Rosario Faraci, e il direttore generale, Salvatore Pirrone, si sono presentati davanti al Comitato per la Viabilità della Prefettura di Messina. Sul tavolo hanno posto la possibilità, poi concretizzata intorno a mezzogiorno, di riaprire la carreggiata lato mare anche ai mezzi provenienti da Messina e diretti verso Catania (la direzione opposta era già stata ripristinata nella tarda serata di lunedì).

Ottenuto l'ok, è scattata la corsa contro il tempo per istituire prima possibile il doppio senso di marcia sulla tratta e liberare così la vecchia Statale 114, messa a dura prova, nella giornata di lunedì, dalla mole di traffico generata dall'uscita obbligatoria disposta a Roccalumera per i mezzi leggeri provenienti da Messina, con successivo rientro sull'A18 dal casello di Giardini Naxos.

Sospiro di sollievo anche per gli autisti dei mezzi pesanti, costretti ad un giro improbabile sul versante tirrenico, attraverso la A20, per bypassare la frana di Letojanni e poi "tagliare" verso la costa jonica, con sbocco a Giardini Naxos, dopo aver percorso l'inadatta e tortuosa Ss185.

Parte la "fase 2"

Ripristinata la viabilità, anche se con un tratto di circa tre km che resterà per lungo tempo a doppio senso, è subito scattata la "fase due" dell'intervento di messa in sicurezza della zona.

«Ho ordinato alla ditta a cui abbiamo affidato i lavori – ha spiegato l'ingegnere Pirrone – di collocare prima possibile una rete paramassi sui guard rail che separano le carreggiate».

La protezione, alta circa 4 metri, servirà a bloccare l'eventuale distacco di altre pietre dal costone, che rotolando potrebbero finire sulla carreggiata riaperta al transito. «Contiamo di completare questo intervento nell'arco di 48 ore – ha aggiunto il direttore generale del Cas – posizionando anche delle reti oscuranti, in modo tale da evitare che gli automobilisti possano distrarsi guardando la frana mentre percorrono quel tratto».

Completato questo intervento, si inizierà a lavorare sul costone. «Cominceremo con l'è logico dalla cima – ha proseguito Pirrone – con i rocciatori che effettueranno il disaggio di eventuale materiale semovibile ancora presente, poi proseguiremo con i terrazzamenti e infine si potrà procedere a liberare la carreggiata dal materiale franato».

Tempi e costi? «Un calcolo preciso della spesa non è ancora possibile – replica il direttore generale – ma la cifra secondo una prima stima non appare eccessiva: circa 200mila euro circa per la messa in sicurezza. Sui tempi penso che se non pioverà in un mese potremmo aver finito».

Ma questo non significherà riapertura della carreggiata. «Prima dovremo constatare le condizioni del muro – conclude il funzionario del Cas – e valutare con gli organi competenti che tipo di lavori saranno necessari per consolidare il costone. Intanto procediamo passo dopo passo: il primo è quello di poter utilizzare in piena sicurezza la carreggiata riaperta ed è su questo che stiamo lavorando».

«Il Cas è vittima»

«Il nostro intervento è stato tempestivo – gli ha fatto eco il presidente Faraci – abbiamo dato priorità alla riapertura dell'autostrada per sciogliere il nodo della circolazione. Ben lungi dall'intenzione di individuare i responsabili, tengo a

sottolineare che il Cas, nella vicenda, è vittima in quanto subisce la frana che invade la tratta autostradale, conseguentemente impercorribile. Adesso – ha aggiunto Faraci – si deve provvedere con assoluta immediatezza non tanto a liberare la strada dalla terra e dai massi, quanto piuttosto a concertare con chi di competenza le opere da realizzare e le attività da compiere per mettere in sicurezza il terreno limitrofo e provvedere di conseguenza, garantendo la serena percorribilità della strada».

Ueri nella zona della frana, accolti da numerosi amministratori locali, si sono recati due assessori e tre deputati regionali. Se sia stata la «solita passerella», come sostengono abitanti della zona ancora infamati per quanto accaduto, soltanto il tempo potrà chiarirlo. Ma c'è un appello con cui la classe politica regionale dovrà confrontarsi. Ed è quello che, a nome di tutta la comunità del comprensorio jonico messinese, ha lanciato durante l'incontro il sindaco di Letojanni Alessandro Costa: «Non lasciateci soli».



LA GIORNATA. A sinistra, la frana che ha ricoperto di terra e massi tutta la carreggiata dell'autostrada A18 in direzione di Catania. Sopra, la riapertura in doppio senso di marcia della corsia da Catania verso Messina. Sotto, un incidente che ha rallentato ancor di più ieri il traffico automobilistico.

(FOTO DI AVIEN ANASTASI)



Roma. Il ministro interviene a margine del convegno "Una rivoluzione tecnologica per la manutenzione delle strade". «In Sicilia c'è una situazione seria, molto seria»

Delrio: «Regione responsabile del dissesto»

E l'Anas dà l'addio alla «logica del rapprezzo»
«Sarà rimessa a nuovo tutta l'autostrada Pa-Ct»

GABRIELLA BELLUCCI

ROMA. «Se ci sono responsabilità sul crollo della Catania-Messina, sicuramente non sono dell'Anas e del ministero». All'indomani della frana che ha riportato la Sicilia sotto i riflettori, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio chiama in causa l'amministrazione regionale e chiede di accelerare al più presto come sia stato possibile «sottovalutare il movimento franoso» a pochi mesi dal crollo sulla Palermo-Catania. Ma almeno la A19, sulla quale l'Anas ha stanziato 842 milioni per un piano di manutenzione straordinaria, tornerà percorribile entro l'inizio di novembre grazie al completamento della bretella per aggirare l'interruzione sul viadotto Himera.

Rivoluzione Anas

Della rete autostradale siciliana si è



Il nuovo sistema
consentirà anche di monitorare le condizioni idrogeologiche

parlato ieri al convegno "Una rivoluzione tecnologica per la manutenzione delle strade", a margine del quale Delrio ha parlato di situazione «molto, molto seria», ribadendo la priorità di «curare» il territorio con il recupero delle opere esistenti.

Non solo. Il ministro ha anche annunciato la possibile uscita dell'Anas dall'amministrazione pubblica, allo scopo di renderla finanziariamente autonoma: «Stiamo lavorando per arrivare in tempo per la Legge di stabilità».

Il sistema di finanziamento dovrebbe fare leva su un modello tariffario basato sulle accise dei carburanti «senza nessuno costo per il contribuente», spiega il presidente dell'A-

nas, Gianni Vittorio Armani, e un risparmio per le infrastrutture «della metà» rispetto alle spese attuali.

Per il momento, Anas può di sicuro contare sui 20 miliardi del piano quinquennale 2015-2019, dei quali soltanto 3,2 miliardi saranno destinati a nuove opere.

Una «scelta politica», sottolinea Del Rio, bocciando ancora una volta grandi opere e leggi obiettivo. In altre parole, il Ponte sulle Strette può attendere, come il ministro ha ribadito a fronte dei recenti rilanci tentati tra le file del governo.

Il nuovo corso

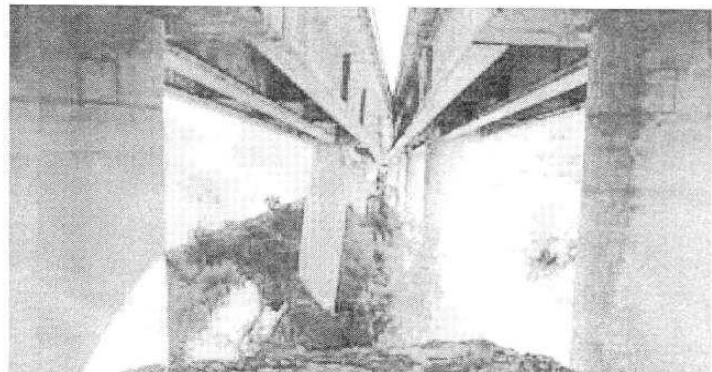
L'Anas è sulla stessa linea. «Abbiamo superato la logica del rapprezzo deciso anno per anno sulla base dei fondi disponibili», dichiara Armani a proposito della A19, spiegando che stavolta non solo c'è la certezza di risorse adeguate (842 milioni di euro a fronte dei 131 stanziati nel quinquennio precedente) ma anche un piano di manutenzione ad alto livello tecnologico, curato in collaborazione con l'Ispra (Istituto superiore per la ricerca e la protezione ambientale) per monitorare le condizioni del dissesto idrogeologico.

Sono 84 gli interventi programmati su ponti, viadotti, gallerie e svincoli della Palermo-Catania che, in quarant'anni di attività non ha mai conosciuto un piano integrato di progettazione e manutenzione così vasto e capillare.

L'investimento è così ripartito: 380 milioni per la sicurezza di ponti e viadotti; 288 milioni per la stesa di una nuova pavimentazione stradale e l'adeguamento delle barriere; 134 milioni per l'adeguamento impiantistico delle gallerie (illuminazione a Led, sistemi di ventilazione) e l'illuminazione degli svincoli stradali; 40 milioni per la info mobilità e il monitoraggio del traffico (controllo della velocità media, rilevamento delle condizioni atmosferiche, nuova cartellonistica sugli itinerari turistici e culturali).

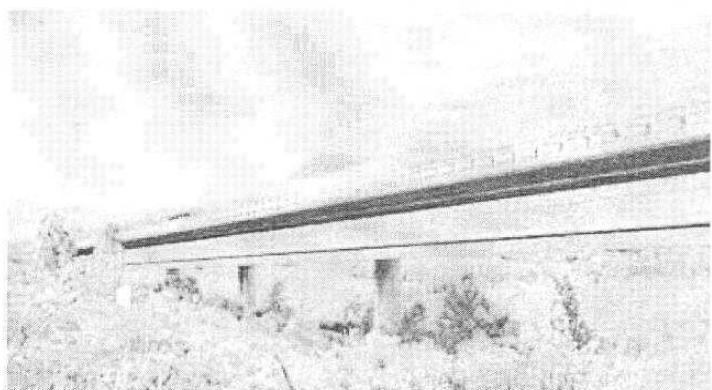
Quanto al viadotto Himera, Armani conferma che la bretella tra gli svincoli di Scillato e Tremonzelli sarà ultimata ai primi di novembre. Successivamente si procederà alla demolizione e ricostruzione in acciaio delle campate in direzione Catania danneggiate dalla frana.

Il costo complessivo per la ricostruzione del viadotto è stimato in 22 milioni di euro.



84

INTERVENTI programmati su ponti, viadotti, gallerie e svincoli della Palermo-Catania che, in quarant'anni di attività non ha mai conosciuto un piano integrato di progettazione e manutenzione così vasto e capillare. Intanto, entro i primi novembre sarà ultimata la bretella



842

MILIONI l'investimento. Così ripartito:

380

MILIONI per la sicurezza di ponti e viadotti

288

MILIONI nuova pavimentazione e stradale e adeguamento

delle barriere

134

MILIONI adeguamento impiantistico delle gallerie (illuminazione a led, sistemi di ventilazione) e l'illuminazione degli svincoli

40

MILIONI per l'info mobilità e il monitoraggio del traffico

Le accise sulla benzina finanzieranno l'Anas

Il piano per rendere l'Anas finanziariamente autonoma dallo Stato sta per entrare nella Legge di Stabilità. Un percorso che a lungo raggio potrebbe portare Anas ad uscire dal perimetro (e quindi dal calcolo del deficit) della Pubblica amministrazione. I tecnici di Ragioneria, Anas e Ministeri competenti hanno tempo fino al 15 ottobre (termine ultimo per portare la finanziaria in Cdm) per tradurre in termini normativi e finanziari il progetto pensato dal nuovo presidente e amministratore delegato dell'Anas Gianni Vittorio Armani e voluto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Sembra che Armani abbia presentato il suo piano a Graziano Delrio ancora quando era amministratore delegato di Terna Rete Italia. All'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e ora ministro dei Trasporti, l'idea di far risparmiare allo Stato 2 miliardi l'anno e di rendere l'Anas finanziariamente autonoma, sembrò la svolta che ci voleva per far cambiare pelle alla società. E quando, sull'onda delle inchieste e dei crolli dei viadotti, finì l'era Ciucci, Armani era l'uomo giusto al posto giusto. Lo schema Armani sembra l'uovo di Colombo, in altri termini una partita di giro: una parte delle accise sui carburanti solitamente versata allo Stato viene girata dal Tesoro all'Anas come tariffa per il servizio stradale. In cambio lo Stato non finanzia più Anas, in termini economici: un



risparmio di circa 2 miliardi all'anno. In queste ore, ha detto Armani, Anas «sta discutendo con la Ragioneria di Stato gli aspetti tecnici». A definire la quota dell'accise che lo Stato girerà all'Anas sarà l'Autorità dei Trasporti, in quanto ente terzo. Contemporaneamente saranno introdotti gli indicatori di performance che misureranno la qualità dei servizi offerti da Anas. A questo punto Anas avrà autonomia finanziaria e, a fronte di

un introito certo, potrebbe finanziarsi sul mercato anche attraverso emissioni obbligazionarie. In altre parole il piano quinquennale da 20 miliardi, di cui 8,2 solo per la manutenzione e 3,2 in nuove opere, potrebbe essere finanziato anche così. «Stiamo valutando con Eurostat la possibilità di un'uscita di Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione» ha detto Delrio. Un vero asso per la partita sul deficit strutturale che il Governo sta giocando con Bruxelles. Secondo alcuni calcoli, l'uscita di Anas dalla P. A. permetterebbe di guadagnare una frazione di punto del rapporto deficit/Pil pari allo 0,2%, gli ottimisti parlano di 0,5%. Purché i viadotti non franino più.

Faraone: «Mandare a casa chi è colpevole di questo sfacelo»

Il sottosegretario del Pd twitta: «Cosa aspetta Crocetta a rimuovere i vertici della Protezione civile e del Cas?»

LILLO MICELI

PALERMO. Non si lascia scappare alcuna occasione, il sottosegretario all'Istruzione, Davide Faraone, per attaccare il presidente della Regione, Rosario Crocetta, scavando un solco che rischia di essere politicamente incolmabile, con ripercussioni sul rimpasto della giunta che dovrebbe avvenire entro la metà di ottobre. Anzi, sembra che Faraone non sia affatto interessato alla formazione di un nuovo governo, perché ha auspicato le dimissioni di Crocetta.

L'altro ieri, l'occasione per polemizzare è stata l'impugnativa decisa dal Consiglio dei ministri sulla riforma delle Province; ieri, la frana che si è abbattuta sull'autostrada Messina-Catania, ge-

Il presidente della Regione si limita a convocare domani una conferenza dei servizi

stata dal Consorzio autostrade siciliane (Cas). L'attuale presidente del Consorzio, Rosario Faraci, è stato voluto da Crocetta proprio per rimettere in sesto il Cas.

«Sicilia a pezzi, atto terzo. Stavolta è toccato all'autostrada Messina-Catania - ha scritto Faraone sul proprio profilo Facebook - colpita da una frana all'altezza di Letojanni. Cosa aspetta Crocetta a rimuovere i vertici della Protezione civile e del Cas che, per negligenza e inadeguatezza, stanno mettendo in ginocchio l'economia di un'isola? È arrivato il momento di mandare a casa chi è responsabile di questo sfacelo continuo che danneggia e mette in pericolo i siciliani. Ed ha aggiunto: «Il governo nazionale, dopo il crollo del viadotto "Himera" stil-

la A19, ha rimosso i vecchi dirigenti dell'Anas, ha investito risorse (30 milioni) per ricucire la Palermo-Catania e fondi (27,4 milioni) per il miglioramento della viabilità. Adesso, grazie all'intervento del ministro Graziano Delrio e tramite l'Anas, mette sul piatto altri 840 milioni di euro. A che servono investimenti di questo tipo se poi il Cas non sa gestirli, se la Protezione civile "fa fatica" a segnalare frane, lasciando che i costosi crolli vadano addosso alla gente? Che senso ha parlare di infrastrutture e sviluppo quando l'unica cosa che si decide in Sicilia è spendere i Fondi per lo sviluppo e la coesione per la spesa corrente e per tappare i buchi del bilancio? Ognuno - ha concluso - deve fare la sua parte e chi sbaglia deve andare a casa. Ad oggi mi

sembra che su entrambe le cose in Sicilia si facciano orecchie da mercante».

Il presidente della Regione, da parte sua, invece, ha comunicato «la riapertura della carreggiata dell'A18 prospiciente il mare e in corso la perizia per la carreggiata ovest, in un tratto che interessa due chilometri di strada». Crocetta, inoltre, ha dato disposizioni affinché «i lavori di sistemazione della carreggiata partano al più presto». Il governatore, dopo essersi ricordato con l'assessore alle Infrastrutture, Giovanni Pizzo, e il presidente del Cas, Rosario Faraci, che si sono recati di persona sul luogo della frana per constatare i danni, per domani intende convocare «una conferenza di servizi a Palermo con l'assessore alle Infrastrutture, il Cas e il comune di Let-

● IL CAS

Alla presidenza del Consorzio autostradale siciliano c'è il commercialista gelesese Rosario Faraci, voluto da Rosario Crocetta. Il Cas registra perdite a sei o sette zeri ogni anno. Per la manutenzione spende appena 20 milioni

tojanni per avviare immediatamente gli atti necessari e far partire l'iter autorizzativo per l'intervento di ripristino della strada e di contenimento della frana».

Gli interventi da effettuare sono urgenti e vanno realizzati, prima dell'inizio della stagione invernale che rischierebbe di rendere più difficili gli interventi di contenimento della frana di Letojanni che ha bloccato per quasi tre giorni l'autostrada Messina-Catania. Dopo i primi interventi, metà della carreggiata invasa dalla frana è stata riaperta al traffico. Una soluzione transitoria per agevolare il transito di auto e mezzi pesanti, anche perché manca una viabilità alternativa. Molte strade provinciali di quell'area sono già frantate da tempo.

UNA TESTA DI PONTE A MALPENSA PER I VOLI INTERCONTINENTALI CON BAGAGLI A DESTINAZIONE «Da Comiso nel mondo», pacchetto unico

TONY ZERMO

Comiso. La Soaco che gestisce l'aeroporto di Comiso pare si stia specializzando nel «pacchetto tutto compreso». E' partita l'operazione Medjugorj che si farà dal 29 gennaio al 2 febbraio, sponsorizzata da Paolo Brosio, il giornalista che è diventato un fervente sostenitore della Madonna che appare in «orario prestabilito», come dice scetticamente Papa Francesco. «Abbiamo programmato un solo volo di andata e ritorno, ma le richieste sono tante da costringerci probabilmente a raddoppiare il programma», dice Rosario Dibennardo, presidente della Soaco.

L'aeroporto degli Iblei, alla ricerca di nuove rotte, ha preparato anche un «pacchetto Malpensa» che sarà illustrato ai tour operators in una conferenza martedì prossimo a Milano. Lo slogan è «Da Comiso nel mondo». Non è una novità assoluta, ma resta comunque interessante, nel senso che il passeggero che parte da Comiso con Ryanair e atterra a Malpensa può proseguire per qualunque altra rotta intercontinentale, da Rio de Janeiro a Bangkok, da Toronto a Pechino, con il vantaggio di trovare i propri bagagli a destinazione, anche cambiando compagnia aerea a Malpensa. Insomma, imbarchi le valigie a Comiso e le ritrovi a Città del Capo. E se vuoi puoi includere nel pacchetto anche l'albergo.

Come sapete, la gestione dell'aeroporto di Comiso ha qualche difficoltà di ordine economico, soprattutto perché gravata dal pagamento dei controllori di volo. Il governo Crocetta ha stanziato ulteriormente 1,2 milioni di euro per pagare gli uomini radar. «Ma ancora la somma non è arrivata. Abbiamo sopperito momentaneamente noi. Ma entro marzo

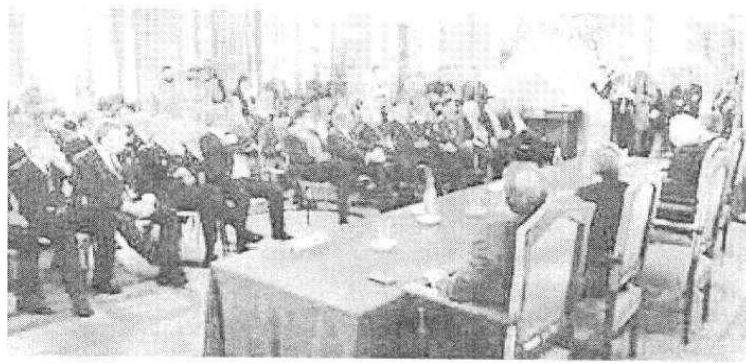
dobbiamo risolvere la faccenda», dice ancora Dibennardo. In che modo? In tutti gli scali, ogni aereo in atterraggio paga una quota alla società di gestione, che poi passa parte di questa quota all'Enac, che con questo sistema paga poi l'Enav, la società dei controllori di volo. La Soaco dunque per sganciarsi dalla pesante dipendenza diretta dei controllori di volo deve entrare in questo meccanismo e per farlo ha tempo fino al prossimo marzo. «Già ci stiamo lavorando».

Per un aeroporto nuovo non è facile farsi strada. Per avere altre rotte era stato fatto un bando che metteva a disposizione del vettore 1,6 milioni. Purtroppo non ha avuto esito, non per l'esiguità della somma in palio, quanto perché l'Unione europea aveva bocciato l'iniziativa, non con la classica formula degli «aiuti di Stato», ma sostenendo che non si potessero fare rotte che fossero un doppione di altri scali operanti nello stesso bacino di utenza (Fontanarossa). «A questo punto abbiamo fatto ricorso all'Unione europea per chiedere di rimuovere l'ostacolo. Se il ricorso non avesse successo saremo costretti a cambiare destinazione, ad esempio invece di Madrid andare a Siviglia. Penso che adotteremo questa soluzione».

Sul piano societario non si è mosso ancora nulla. Il Comune di Comiso possiede il 35% della società aeroportuale e il sindaco Filippo Spataro aveva chiesto ai Comuni limitrofi di far parte della Soaco, sia per rafforzare la compagnia e sia per incamerare denaro fresco. Tuttavia bisogna stimare il valore della società, incarico dato dal Tribunale di Ragusa all'ingegnere Alessandro Gurrieri. E finché questa stima non arriva l'assetto societario non può cambiare.

LE STRADE DELLA LEGGE

A margine della firma del protocollo sulla legalità per l'autostrada Sr-Rg-Gela, la polemica dell'on. Dipasquale sui deputati imbucati. Replicano l'on. Minardo e l'on. Ragusa



La firma del protocollo sulla legalità per l'autostrada Siracusa-Rg-Gela è stata al centro della visita del ministro Alfano lunedì mattina in Prefettura

Infrastrutture, Alfano garante

Il ministro si è impegnato a sollecitare le procedure per il completamento della Rg-Ct

MICHELE BARBAGALLO

Una task force tra Governo nazionale, Anas e Cas per capire come intervenire rispetto alle emergenze infrastrutturali in Sicilia legate alle autostrade. Ma nel contempo sollecitazioni ai ministri delle Infrastrutture e dell'Economia affinché si possa concludere prima possibile l'iter per il raddoppio della Ragusa - Catania. Sono gli obiettivi che il ministro dell'Interno, Angelo Alfano, ha annunciato quale sua prossima attività come componente di governo e "da ministro siciliano". La vicenda delle interruzioni sulle autostrade Catania - Palermo e Catania - Messina ma anche delle gallerie al baro della Catania - Siracusa diventano un problema anche per la provincia di Ragusa che, isolata più che mai, ne piange ancor di più le conseguenze. E se celermente vanno avanti i lavori per i nuovi lotti della Siracusa - Ragusa - Gela, motivo della firma del protocollo di legalità alla Prefettura di Ragusa, dall'altra parte c'è ancora da attendere per dichiarare conclusa la procedura per il raddoppio della Ragusa - Catania. Insomma lavoro non ne manca.

E Alfano ha annunciato che se ne occuperà sollecitando i ministeri competenti, magari con l'auspicio di essere più celere rispetto alla sollecitazione già promessa in campagna elettorale, circa quattro anni fa, in occasione della ricandidatura a sindaco di Nello Dipasquale. Quest'ultimo, adesso nel ruolo di deputato regionale del Pd, ha acceso il fuoco di una polemica decisamente rovente con riferimento proprio all'incontro di lunedì mattina per la firma del protocollo di legalità in Prefettura. Un incontro a cui non sono stati invitati i parlamentari del territorio. Ma alcuni di loro sono ugualmente intervenuti all'importante appuntamento, come gli on. Nino Minardo, Orazio Ragusa, Enzo Vinciullo, Andrea Vecchio. Dipasquale li accusa di voler cercare visibilità visto che il prefetto gli aveva confermato già venerdì scorso di non aver volutamente invitato i parlamentari. "Così mi è stato comunicato dal prefetto stesso, e sfido chiunque a dire il contrario, in un incontro che ho chiesto venerdì scorso. Quando ho saputo dell'incontro di lunedì, mi sono infatti premurato di sapere se come parlamentari fossimo stati invitati. E per tale ragione ho incontrato il prefetto che mi ha detto di aver fatto questa scelta. Una scelta cui mi sono attenuto secondo un metodo che ho apprezzato. Mi sono reso conto però che lunedì mattina il prefetto si sarà trovato in difficoltà, perché sebbene non fosse stato invitato nessun parlamentare, qualcuno si è voluto imbucare, un po' come quando gli adolescenti vanno alle feste di compleanno dei compagni di classe. Qualcuno potrebbe dirmi perché anche io non mi sia imbucato. Beh, io non lo facevo nemmeno quando avevo 14 anni".

Immediata la replica di Orazio Ragusa e Nino Minardo (quest'ultimo in delegazione con Alfano). "Penso sia una polemica sterile, inutile e fuori luogo - replica l'on. Ragusa - Non penso ci siano le condizioni nemmeno per rispondere ad argomentazioni puerili. Penso che la collettività si aspetti da parte nostra cose più importanti rispetto a quelle a cui fa riferimento Dipasquale". Simile la risposta dell'on. Minardo: "Una polemica inutile. Il fatto importante era la firma per l'autostrada che finalmente toccherà anche l'area iblea".

REGIONE. L'assessore Croce: «Entro l'anno contiamo di presentare i documenti necessari a Bruxelles»

Dall'Ue 295 milioni contro il dissesto Ma per spenderli passerà del tempo

PALERMO

●●● Ci sono 295 milioni di euro destinati dall'Unione Europea alla Sicilia per contrastare il dissesto idrogeologico. L'annuncio era stato dato in estate. Ma per utilizzarli ci vorrà ancora tempo.

«Bisogna prima completare il lungo iter burocratico presentando le documentazioni necessarie a Bruxelles», spiega l'assessore regionale al Territorio, Maurizio Croce. «Speriamo di farcela entro l'anno», afferma Croce, che poi aggiunge: «Soltanto successivamente potremo stilare una graduatoria di interventi da realizzare». Quindi bisognerà attendere almeno fino al

prossimo anno per poterli concretamente utilizzare. «Purtroppo i passaggi non sono così immediati – sottolinea Croce – e il dialogo con le istituzioni europee troppo spesso non è semplice e rapido. Servono accordi, documenti e relazioni». I fondi in questione sono quelli inseriti alla voce «prevenzione dei rischi ambientali» nella programmazione comunitaria 2014-2020 per la Sicilia, approvata da Bruxelles in estate.

Nell'attesa di completare la documentazione necessaria, l'assessorato sta acquisendo le richieste dei comuni siciliani per stilare una graduatoria: «C'è poca discreziona-

lità – spiega l'assessore –, infatti ci sono criteri oggettivi per assegnare le priorità. Per esempio si considera lo stato del progetto, ad esempio se è già cantierabile, ma anche il tipo di rischio e la popolazione interessata».

I fondi ovviamente potrebbero essere usati anche per la zona interessata dalla frana che ha bloccato l'autostrada Messina-Catania. Anche se l'assessore Croce, di ritorno dal sopralluogo effettuato con l'assessore alle Infrastrutture Giovanni Pizzo, rivela: «Sicuramente da tecnico posso dire che non si tratta di una frana. In realtà, ha ceduto il muro di recinzione dell'autostra-

da. Si tratta di un muro realizzato più di mezzo secolo fa – spiega Croce – semplicemente per delimitare l'autostrada ma non come un muro di contenimento. Col passare del tempo ci sono stati dei movimenti del terreno sovrastante che si è accumulato sul muro che ora ha ceduto sotto il peso della terra». Croce aggiunge: «Se ci fosse stata una frana, cioè se avesse ceduto il versante montuoso, sarebbe venuta giù una enorme quantità di rocce e terra. Come accaduto per il viadotto Himera dove sono piombati giù qualcosa come 12 mila metri cubi di materiale. Qui la quantità non è assolutamente paragonabile. La quantità è davvero irrisoria rispetto a quella che può essere provocata dal cedimento franoso della montagna». E l'assessore evidenzia: «Se ci fosse stata una frana avrebbe sepolto tutta la zona. Persino la linea ferrata vicina». (SARAJ)

L'ISOLA SPEZZATA. Il percorso alternativo non regge: due incidenti di notte. Il ministro Delrio chiede chiarezza. L'Asias invoca «garanzie»: possibile un blocco dei Tir

Messina-Catania riaperta in entrambi i sensi

● Transitabile una carreggiata. Per liberare l'altra dalla terra e mettere in sicurezza la collina serve un mese. Crocetta: fate presto

Emilio Pintaldi
MESSINA

●●● La Sicilia non è più divisa in tre. Dal primo pomeriggio di ieri sulla Messina-Catania, tra Letojanni e Giardini, si circola di nuovo a doppio senso, Tir compresi, anche se su una sola carreggiata, quella lato mare. Il doppio senso di circolazione riguarda un tratto tra i km 33 e 31 della carreggiata Nord, in direzione Messina. Per il ripristino totale della circolazione occorrerà attendere almeno un mese. I lavori per la rimozione dei detriti e la messa in sicurezza della collina franata potrebbero iniziare già da lunedì prossimo con un provvedimento di somma urgenza. L'intervento servirà a liberare la carreggiata lato monte. Il presidente della Regione Rosario Crocetta invita il Consorzio autostrade a fare presto e annuncia che intende convocare per domani una conferenza di servizi, con il Comune di Letojanni, «per avviare immediatamente gli atti necessari e far partire l'iter autorizzativo per il ripristino della strada e il contenimento della frana».

Le polemiche però non mancano. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio chiede immediata chiarezza e il sottosegretario Davide Faraone sollecita il governo regionale a rimuovere i vertici del consorzio autostrade e della protezione civile. Sullo sfondo la ricerca delle cause della frana. Lo smottamento potrebbe essere stato causato, secondo quanto diffuso ieri dall'agenzia Ansa, dal movimento terra a monte dell'autostrada. Lavori che, secondo quanto stanno verificando i tecnici del Consorzio autostrade siciliane, sarebbero stati eseguiti sulla collina da privati per la costruzione di immobili abusivi.

La notizia, tanto attesa, della riapertura è arrivata nella tarda mattinata di ieri. La decisione è stata presa dal tavolo istituito alla Prefettura di Messina e dopo un sopralluogo a cui hanno partecipato il presidente del consorzio Rosario Faraò, il direttore generale Salvatore Pirrone ed i tecnici che si occupano di lavori e manutenzioni. Sul posto anche gli assessori regionali Giovanni Pizzo e Maurizio Croce, responsabili rispet-

tivamente degli assessorati alle Infrastrutture e al Territorio. Di mezzo il passaggio di merci e derrate alimentari in Sicilia. Non ha funzionato il collegamento alternativo istituito dalla prefettura per i Tir sulla provinciale nebroidea che da Giardini, tra tornanti e percorsi scoscesi, porta sino a Barcellona. Nella notte tra lunedì e ieri, due incidenti. Un camion, che trasportava bitume, si è addirittura ribaltato. I mezzi pesanti che transitano sulla Messina-Catania, in alcune giornate, arrivano ad essere anche 5000. Lunedì molti Tir, che erano in attesa di riprendere il viaggio nell'area di stoccaggio di Tremestieri, sono stati trasportati, via mare, da una nave della Caronte sino a Catania. Ma l'Asias di Giuseppe Richichi, che parla di danni incalcolabili, visto che è già iniziata la stagione della raccolta dell'uva che dall'isola deve raggiungere il continente, è sul piede di guerra: «Chiederemo garanzie immediate». Dietro l'angolo, fa intuire il sindacalista, forte dei suoi 2.800 iscritti, c'è un blocco del trasporto. Senza mezzi termini il sottosegretario all'Istruzione

Davide Faraone: «Cosa aspetta Crocetta a rimuovere i vertici della Protezione civile e del Cas che, per negligenza e inadeguatezza, stanno mettendo in ginocchio l'economia di un'isola?». Immediata la replica del presidente del Cas Faraò: «Noi abbiamo fatto quello che dovevamo fare in sole 28 ore. È un tempo record. Questa frana ci vede vittime. Nessuno ci dà soldi per la manutenzione. E qui, comunque, non è un problema di manutenzione».

Il vice-presidente nazionale di Confesercenti Vittorio Messina chiede l'istituzione di una task force col compito di ricucire la rete stradale siciliana. Secondo il presidente di Confagricoltura Sicilia, Ettore Pottino, mentre l'isola si sbriciola «la politica sta a guardare». Ettore Milazzo, segretario della Cisl siciliana, chiede la nomina di un commissario: «C'è bisogno» dice «di un coordinamento tra Stato, Regione, Anas e Cas». Per il senatore Giampiero D'Alia, Udc, presidente della commissione Regioni, «serve sviluppare un nuovo piano totale della mobilità siciliana alla luce di criteri ben precisi».

ANAS. Annunciata una spesa di 842 milioni in 5 anni Gli interventi sulla Palermo-Catania: con il satellite il controllo delle frane

●●● Mentre le principali arterie stradali della Sicilia sono in tilt, Anas e governo puntano su un nuovo, ambizioso progetto per risollevare lo stato della viabilità siciliana. Il piano, illustrato ieri a Roma dal presidente Anas, Gianni Vittorio Armani, e dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, prevede la riqualificazione della A19 Palermo-Catania nel giro di 5 anni a partire da oggi, con interventi da 842 milioni di euro e una spesa annua dieci volte più consistente rispetto al periodo di lavori 2007-2014. Si tratta di un progetto pilota, che farà da apripista al piano quinquennale Anas per l'ammodernamento delle strade italiane (20 miliardi). Tre le parole-chiave per Delrio e Armani: «Manutenzione, cura, sicurezza». Più che sulla costruzione di infrastrutture si punta dunque al «miglioramento», il tutto attraverso le nuo-

ve tecnologie. Sulla A19 l'Anas prevede 84 interventi su ponti, viadotti, gallerie e svincoli, con l'ammodernamento dei sistemi di illuminazione, ventilazione, segnaletica e comunicazione, il rifacimento di pavimentazione e barriere, l'installazione di nuova cartellonistica per gli itinerari turistici. Senza dimenticare la cura del territorio, con l'annuncio di un Protocollo di intesa con l'Istituto Superiore per la ricerca e protezione ambientale, finalizzato alla realizzazione di una banca dati per il monitoraggio sul dissesto del territorio, anche con sistemi di controllo satellitare. Rassicurazioni sui lavori attorno al viadotto Himera, crollato lo scorso aprile: la bretella provvisoria sarà pronta i primi di novembre, poi si passerà alla demolizione e ricostruzione delle sei campate della carreggiata in direzione Catania. (15/10/15)