

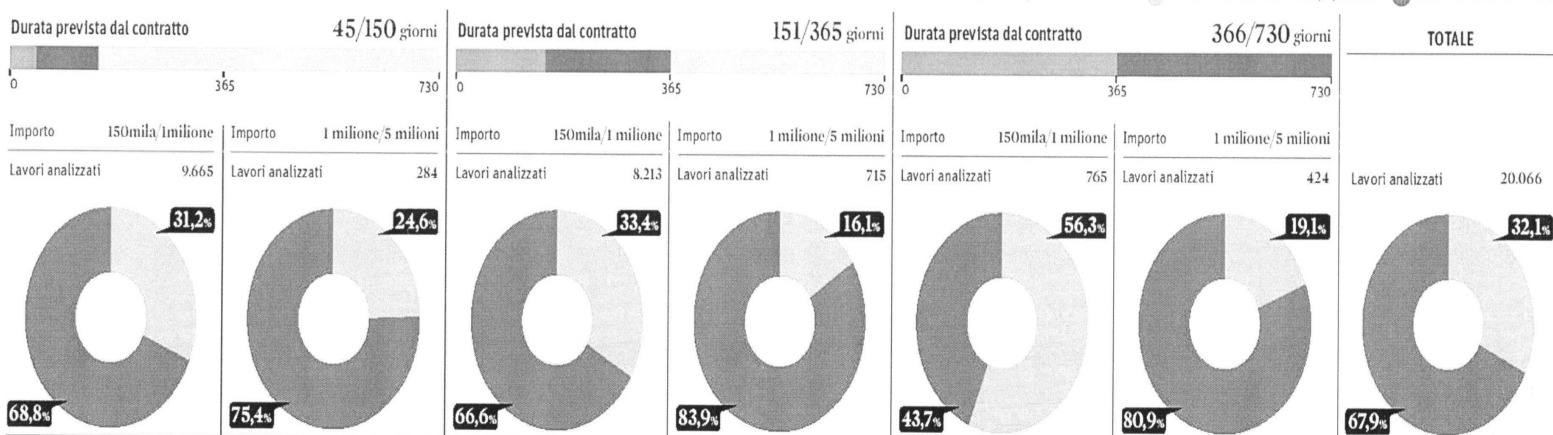
Rassegna stampa del

17 Settembre 2012



Lavori pubblici aggiudicati e conclusi nel periodo 2008-2011 con importo a base d'asta compreso tra 150mila e 5 milioni di euro e durata prevista dal contratto compresa tra 45 e 730 giorni

Lavori conclusi entro i tempi previsti Lavori conclusi in ritardo



Fonte: Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici

Opere pubbliche. I dati dell'Autorità di vigilanza sui contratti evidenziano le difficoltà per le infrastrutture aggiudicate e concluse nel 2008-2011

Lavori in ritardo per 7 cantieri su 10

Sotto accusa l'eccessivo contenzioso - Giudizio positivo sul tetto del 20% alle «riserve»

Andrea Biondi
Valeria Uva

Sette opere pubbliche su dieci - fra quelle aggiudicate e concluse fra 2008 e 2011 - sono in ritardo. È per la precisione del 67,9% la percentuale di lavori, grandi o piccoli, che non riescono a rispettare le promesse, o meglio i vincoli previsti nel contratto d'appalto. A dirlo sono i dati dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, peraltro elaborati sulla base delle informazioni che gli stessi enti appaltanti trasmettono all'Osservatorio dei contratti pubblici.

È una prima, impietosa, fotografia che documenta quello che da sempre è sotto gli occhi di tutti: sono pochissime le amministrazioni in Italia che riescono a «gestire» la realizzazione di una scuola, di un ufficio pubblico o di una strada, senza sorprese e senza sfiorare rispetto ai tempi, anche se calcolati con meticolosità prima di firmare il contratto.

Così come non desta sorprese il fatto che a pesare di più sui ritardi sono gli appalti più costosi, che sono di solito anche i più

complessi: il record negativo di ritardo (83,9% dei casi) spetta alle opere tra 1 e 5 milioni di euro di durata fino a un anno. D'altra parte riescono a fare relativamente meglio solo le opere fino a due anni ma che hanno un importo limitato fino a un milione di euro (43% di sfioramento), forse perché la durata è stata pianificata

IN DIFFICOLTÀ

Il record negativo per la lunghezza dei tempi spetta alle realizzazioni con costo tra 1 e 5 milioni e durata prevista di un anno

con maggiore cura.

Il presidente dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, Sergio Santoro, vede diverse motivazioni alla base di questa cronica lentezza: «Non c'è una sola causa scatenante e bisognerebbe analizzare caso per caso. Di certo il contenzioso che si scatena già in fase di gara è molto alto e spesso blocca l'opera a cantie-

re già aperto». Per questo Santoro invoca un periodo «limitato e circoscritto» in cui concentrare tutte le obiezioni: dal dibattito con i cittadini ai ricorsi. «Passato questo periodo - aggiunge - dovrebbe diventare impossibile sospendere i lavori e si dovrebbe lasciare lavorare l'appaltatore in modo tranquillo».

Ma Santoro apprezza anche la mossa dell'ex ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, di mettere un freno alle riserve sull'opera (massimo 20%), responsabili di buona parte del contenzioso in fase di esecuzione dei lavori: «Il tetto serve anche a garantire risparmi e una sana concorrenza; se si permette di sfondare si favorisce il vincitore, che recupera così i ribassi con cui magari ha vinto la gara».

In questo quadro, balza comunque agli occhi quando si vedono cartelli di opere che riescono ad arrivare al traguardo con un anticipo sulla tabella di marcia. Per fare un esempio, agli automobilisti in viaggio in estate sulla A9 fra Milano e Como più di un'insegna ricordava che si sta-

vapercorrendo un tratto interessato da lavori di ampliamento, conclusi in anticipo. «Negli ultimi 3 anni - spiega Gennarino Tozzi, condirettore generale Sviluppo rete di Autostrade per l'Italia - abbiamo anticipato l'apertura al traffico di circa 80 chilometri di nuove "terze corsie" della A1, A9 e A14, per un totale di sei interventi. Sulle stesse tratte, Autostrade per l'Italia ha anche aperto al traffico in anticipo quattro nuovi svincoli».

Anche per il futuro la società punta a chiudere in anticipo i lavori per la terza corsia in tre tratte della A14: Rimini Nord-Cattolica; Pesaro-Fano e Senigallia-Ancona Nord. «Il punto - precisa Tozzi - sta nell'arrivare a progetti tali da evitare contenziosi e richieste di varianti. Noi abbiamo iniziato questa avventura del fare prima e bene grazie alla nostra azienda Pavimental. Ma tutte le imprese che lavorano con noi sanno che il progetto è inattuabile e conviene a tutti chiudere i cantieri prima possibile. Il fatto però di avere un'impresa interna che possa occuparsi

del progetto come dei lavori è stato essenziale».

Il versante dei lavori pubblici, con questa crisi dell'edilizia residenziale, inizia comunque ad apparire sempre più come ossigeno vitale per le aziende del settore costruzioni. «Per combattere il Moloch della burocrazia – dice Paolo Buzzetti, presidente Ance

LE PROPOSTE

Buzzetti (Ance): «La Pa deve essere più decisionista»
I costruttori chiedono una moratoria di tre anni sugli appalti in house

– si è arrivati all'eccesso opposto. Oggi l'amministratore pubblico sente di essere solo dinanzi alla possibilità di cause e controverse originate da un via libera a determinate infrastrutture». Insomma, una sorta di "paralisi della firma" che va combattuta «rimettendo la pubblica amministrazione nella condizione di decidere. Noi non abbiamo maggio-

ri procedure rispetto agli altri Paesi; solo i tempi sono troppo lunghi e i progetti rischiano di diventare irrimediabilmente vecchi».

Il problema scivola così sul versante della sostenibilità economica. E di una torta sempre più ridotta. «Dal canto nostro – puntualizza Buzzetti – non siamo d'accordo che i lavori si facciano meglio e con marginalità superiori grazie alle società in house. A ogni modo, con questa congiuntura favorire i lavori in house rischia di portare alla deindustrializzazione del settore, con la perdita di tutto un tessuto di imprese, soprattutto piccole e medie, che hanno fatto tanto in questo campo e che sono tanto importanti, anche per il numero di persone cui danno lavoro». Da qui la proposta di Buzzetti, secondo cui «per un periodo di almeno tre anni i concessionari dovrebbero mettere a gara il 100% dei lavori. Stiamo ragionando con loro come con il Governo. Ci sono evidenti ragioni di interesse sociale e di tenuta del settore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

8,3 miliardi

Mercato lavori pubblici

Totale appaltato nel 2011 suddiviso per oltre 128 mila gare (sopra i 150 mila euro) censite nella banca dati dell'Autorità contratti. Rispetto al 2010 la flessione è stata del 14 per cento.

-44%

Risorse per infrastrutture

Dal 2008 al 2012 la spesa indicata nel bilancio dello Stato per investimenti in opere pubbliche si è ridotta, secondo le stime Ance, di quasi la metà, arrivando a circa 30 miliardi.

19 miliardi

Debiti della Pa

Questa è la cifra dei crediti maturati dalle imprese di costruzioni per ritardo nei pagamenti delle opere pubbliche, secondo l'Ance.

Il territorio. Le performance di Comuni, Regioni e Ministeri

Servono quattro anni anche per una stradina

■ A Viterbo non bastano quattro anni per fare una strada neanche troppo importante, dal valore di un milione di euro, mentre la media dei Comuni italiani riesce a chiudere questo tipo di cantieri in tre anni (il 41% di tempo in meno rispetto al capoluogo laziale). In fatto di strade non va meglio neanche alla pur efficiente Bolzano che per fare la stessa infrastruttura ci mette in media tre mesi in meno di Viterbo, ma sempre 12 in più rispetto alla media nazionale. Chi invece si avvicina alla performance migliore è il Comune di Torino che riesce a chiudere il cantiere, sempre in media, in tre anni e mezzo: appena il 16% più lentamente della media italiana.

La musica non cambia se a gestire l'appalto non c'è il piccolo ente locale che deve spesso fare i conti con personale e competenze ridotte. Anche quando la regia è del ministero competente (non solo quello delle Infrastrutture, ma tutta a seconda della natura dell'opera), dal Nord al Sud i capoluoghi non riescono mai a battere la media nazionale (si veda il grafico a fianco) con - ancora una volta - la deludente resa del Centro-Sud (di cui Viterbo, Cagliari e Reggio Calabria sono solo esempi).

La banca dati Visto, realizzata dall'Unità di verifica degli investimenti pubblici (Uver) - una struttura al servizio dei ministeri dell'Economia e della Coesione - rappresenta un vero e proprio benchmarking per le amministrazioni pubbliche alla prese con la programmazione e la realizzazione delle infrastrutture. Contiene infatti i tempi di attuazione (suddivisi nelle tre fasi della progettazione, della gara e del cantiere) di oltre

LE CITTÀ

Bene soltanto Torino, mentre anche Bolzano supera la media nazionale. Nel Mezzogiorno più lenta la gestione delle gare

16.883 interventi di infrastrutturazione tra viabilità, ambiente (rifiuti e difesa del suolo, ad esempio), ciclo dell'acqua (acquedotti e depurazioni), altri trasporti (porti e aeroporti) e altri interventi (cultura, servizi, industria, ad esempio), per un valore complessivo di 67 miliardi di euro.

Una massa molto significativa di informazioni (ma nessuna scheda «personalizzata» con le

singole opere) che è nata con l'obiettivo di monitorare le opere inserite negli accordi di programma, ma che strada facendo è diventata, appunto, un modello di riferimento per chi si appresta a programmare opere analoghe. Se ad esempio il Comune di Bologna deve realizzare una strada, può inserire l'importo stimato e l'ente appaltante in «Visto» e ottenere per ogni fase il tempo medio in quella zona, quello nazionale, ma anche i casi più virtuosi registrati dalla banca dati e per capire qualisono i tempi da attendersi concretamente per un determinato intervento. Ma anche per scoprire, a posteriori, se si rientra tra i buoni o i cattivi.

Ebbene, anche l'analisi dell'Uver (nel Rapporto 2011 sui tempi di attuazione delle opere pubbliche) presenta da questo punto di vista molte conferme. «Tra le Regioni più veloci nell'attuazione delle opere pubbliche - si legge nella relazione - vi sono l'Emilia-Romagna e il Piemonte; tra quelle più lente la Sicilia e la Basilicata». Con questa ultima Regione che si perde soprattutto nella fase di esecuzione dei lavori, nella quale tocca il picco (45%) di scostamento dalla media del resto del Paese.

Tuttavia c'è anche chi fa meglio della media nazionale. Se abbattere i tempi risulta difficile in tutta Italia, quando si tratta di bandire le gare, per fortuna, i tempi si allungano solo in tre regioni: Campania, Sicilia e Basilicata. Quasi tutte le altre riescono a comprimere i tempi rispetto alla media nazionale: in alcuni casi fino a al 40% e oltre (come per le virtuose Emilia-Romagna e Trentino-Alto Adige).

Ma qual è secondo i tecnici dell'Uver la vera «zavorra» per le opere pubbliche? La risposta a questa domanda sta in quelli che loro definiscono nella Relazione i «tempi di attraversamento», cioè il periodo necessario per passare da una fase all'altra: ad esempio dalla progettazione definitiva a quella esecutiva. «Un momento di passaggio caratterizzato soprattutto da attività amministrative», precisa la relazione. In altre parole: il periodo necessario per l'invio di carte, il controllo formale, l'attesa delle risposte. Ma secondo l'Uver c'è di più: ci sono anche «tempi morti che in termini percentuali - accusa il documento - pesano in modo molto rilevante».

E in effetti il dato deve far riflettere: i tempi morti tra una fase e l'altra «assorbono in media il 57% dei complessivi tempi di progettazione e affidamento delle opere». Come dire: più che sullo studio di come fare al meglio un'opera, la metà del tempo passa tra attese e «par-cheggi procedurali».

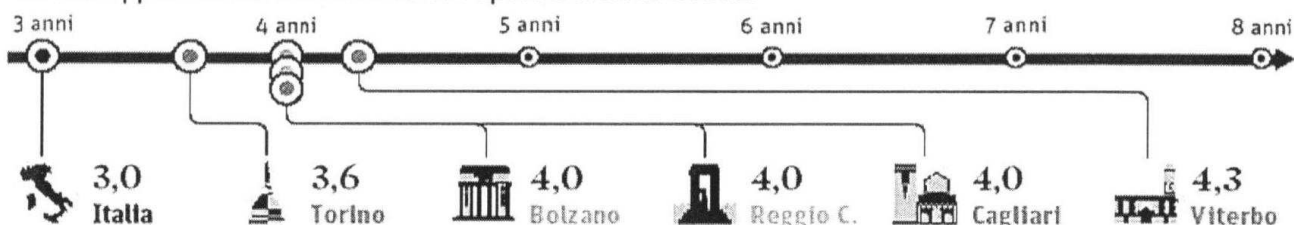
V. Uv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

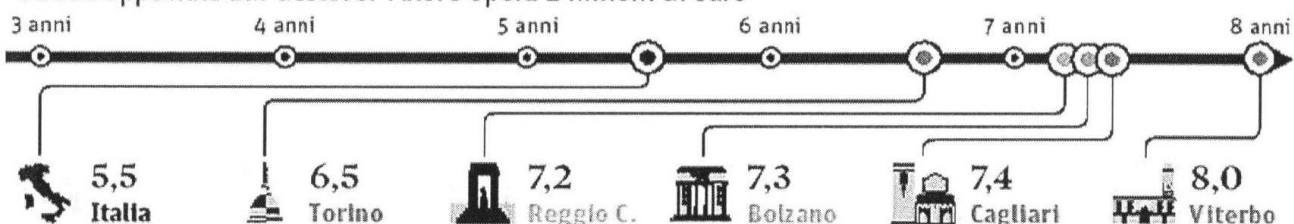
Dal progetto al taglio del nastro

Tempi di realizzazione della stessa tipologia di opera pubblica in alcuni grandi Comuni italiani e confronto con la media nazionale - La scala indica il numero di anni necessari per il completamento

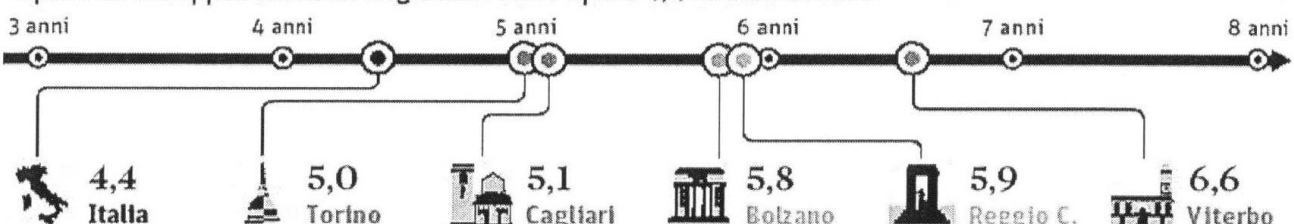
Strada appaltata dal Comune. Valore opera 1 milione di euro



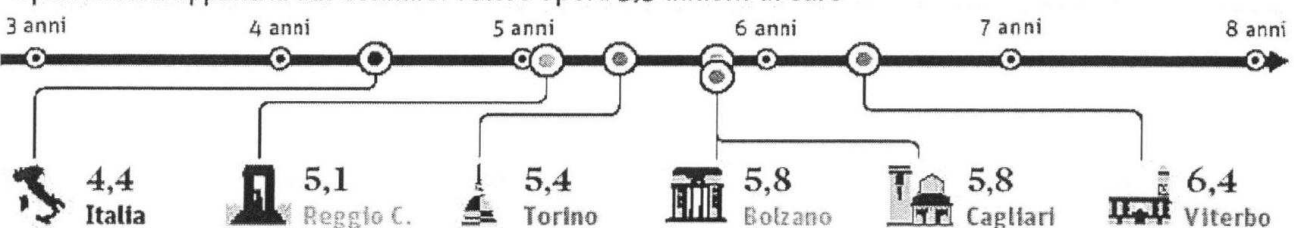
Strada appaltata dal Gestore. Valore opera 2 milioni di euro



Opera idrica appaltata dalla Regione. Valore opera 4,4 milioni di euro



Opera idrica appaltata dal Comune. Valore opera 5,5 milioni di euro



Fonte: Elaborazione Sole 24 Ore su banca dati Uver - Visto

Contratti. Pagamento a carico del funzionario che ha autorizzato l'impegno

Danno erariale per appalti «scoperti»

Federica Caponi

Il contratto sottoscritto dal Comune senza un valido impegno di spesa non può essere inquadrato nella categoria dei cosiddetti contratti attivi dell'ente e, pertanto, ne risponde per danno erariale direttamente il funzionario responsabile.

L'atto negoziale posto in essere con un impegno di spesa assunto senza la necessaria copertura finanziaria non è imputabile al Comune e l'azione di responsabilità è esperibile dai privati contro gli amministratori e i funzionari degli enti locali per prestazioni e servizi resi senza il rispetto delle prescritte formalità.

Questi i principi sanciti dalla Corte di cassazione nella sentenza n. 14785 depositata il 4 settembre 2012, con cui è stato respinto

il ricorso presentato da una società contro il Comune che non aveva pagato il corrispettivo di un contratto d'appalto, sottoscritto anni prima, relativo al servizio di rilevazione dei tributi comunali evasi.

La Corte ha chiarito che, nel rispetto dei principi di legalità e correttezza, gli atti di acquisizione di beni e servizi possono essere imputati all'ente solo in presenza di una delibera autorizzativa e della relativa copertura

LE AUTORIZZAZIONI

Imputabili all'ente solo le obbligazioni assunte con delibera autorizzativa e copertura prevista nei documenti contabili

finanziaria. In mancanza di questa documentazione, il contratto d'appalto è solo apparentemente riconducibile all'ente pubblico, mentre è sempre imputabile al funzionario che ha autorizzato l'effettuazione dei lavori.

In assenza dei necessari atti di imputazione della spesa, si realizza una frattura del nesso organico con l'apparato pubblico e la conseguente responsabilità non può essere attribuita all'amministrazione.

Secondo i magistrati, il mancato pagamento del dovuto non è in contrasto con i principi di correttezza e buona fede, in quanto la violazione dei principi sopra richiamati determina l'inesistenza di un rapporto diretto tra terzo contraente e Pa-

Come la nullità di una delibera conferente ad un professionista l'incarico per la progettazione di un'opera pubblica esclude la sua idoneità a costituire titolo per il compenso, la Cassazione ha chiarito che anche l'assenza di un valido impegno di spesa determina l'impossibilità di imputare all'ente l'obbligazione derivante dal contratto.

Inoltre, non avendo l'ente proceduto al formale riconoscimento di legittimità del debito fuori bilancio (che costituisce valutazione di competenza dell'amministrazione), il vizio di legittimità del contratto, conseguente alla mancata copertura finanziaria, non è stato nemmeno sanato dal Comune interessato.

Pertanto, il rapporto obbligatorio intercorreva unicamente

tra il terzo contraente e il funzionario che aveva autorizzato la prestazione.

Il quadro normativo di riferimento stabilisce che il giudice non può sostituirsi all'amministrazione, affermando l'esistenza di un diritto al riconoscimento del debito assunto fuori bilancio.

Infatti, se si ritenesse sussistente un diritto al riconoscimento giustiziabile davanti al giudice ordinario, in presenza e nei limiti degli accertati e dimostrati parametri di utilità e arricchimento per l'ente, nell'ambito dell'espletamento di pubbliche funzioni e servizi di competenza, non si comprenderebbe poi il mantenimento del principio della sussistenza del rapporto obbligatorio unicamente tra il terzo e l'amministratore o il funzionario che ha irrualmente autorizzato i lavori o i servizi, ai sensi dell'articolo 191, comma 4, del Testo unico enti locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POZZALLO. L'assenza di un'autorità di gestione ritarda le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria

Il porto come un'eterna incompiuta

MICHELE GIARDINA

POZZALLO. Il porto di Pozzallo continua a pagare pegno. Soprattutto per la mancanza di un'autorità di gestione. Che, val la pena ripetere, è cosa ben diversa dell'Autorità portuale, istituita per porti di interesse nazionale.

Eppure l'importante scalo marittimo ibleo necessita di una gestione diretta. Proprietaria è la Regione Siciliana. Che solo da qualche anno a questa parte, grazie probabilmente ai rapporti personali tra l'ex sindaco Giuseppe Sulsenti ed il governatore Raffaele Lombardo, ha gradualmente provveduto a delegare al Comune e agli Uffici del Genio civile di Ragusa, alcune competenze. Accelerando in questo modo le procedure per risolvere più tempestivamente i problemi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per garantire i servizi.

Inoltre, per accogliere le istanze dei cittadini in ordine ad attività o concessioni riguardanti il demanio marittimo, è stato istituito l'ufficio periferico dell'assessorato Territorio e Ambiente. Tutto bene sul fronte della sicurezza e della legalità. Grazie alla presenza dei militari della Capitaneria di porto. Ai quali va anche riconosciuto l'ottimo lavoro svolto per gestire il fenomeno degli sbarchi clandestini.

Tuttavia, per la mancanza di un punto di riferimento istituzionale, il porto rimane orfano a metà. Una carenza che, nel corso degli anni, ha inevitabilmente condizionato la crescita delle attività imprenditoriali.

Inizialmente si era pensato che piccolo è bello. Con una visione localistica e miope dei traffici da gestire. Che ha prodotto una serie di ritardi ed errori di cui ancora oggi la comunità sta pagando il conto. Un conto salato, ove si consideri che, dal punto di vista delle ricadute occupazionali, si sarebbe dovuto e potuto fare di più. Altro che snocciolare annualmente risultati positivi.

Per i lavori di potenziamento esiste già un progetto e c'è un finanziamento europeo di 40 milioni di euro. Ma non si sa quando partiranno

Il porto, costruito per movimentare un certo numero di tonnellate di merce, nel corso degli anni, ovviamente, non poteva non superare il minimo previsto. A quel punto furono in molti ad immaginare che tutto andasse per il meglio. Non riuscendo a capire che, senza una seria programmazione ed un lavoro certosino di marketing, lo scalo marittimo non avrebbe avuto futuro. Da alcuni anni, infatti, i traffici sono diminuiti.

Lo scorso anno gli imprenditori del settore hanno protestato a lungo per il prolungato fermo giudiziario della nave Fortuna II. Lamentando la riduzione di spazi utili per lavorare meglio. Ed avevano ragione. E forse proprio in quella occasione alcuni di loro hanno

capito che piccolo non è bello. Ed avranno pure intuito che per lavorare, produrre e progredire, occorre favorire gli eventi. Come fanno tutte le aziende di successo del mondo.

L'errore di cacciare gli americani della Cooper Smith è stato imperdonabile. Oggi il porto rappresenterebbe una realtà diversa. Con non meno di 400 unità lavorative. E traffici triplicati. Con vantaggi per tutti. Ma piangere sul latte versato non serve. Intanto, mentre la politi-

ca ritardataria e autoreferenziale gioisce per la stazione passeggeri, i cui lavori partiranno verosimilmente fra cinque mesi, il porto aranca in attesa dei lavori di potenziamento. Per i quali esiste un progetto ed un finanziamento europeo di 40 milioni di euro. Siamo all'ultima spiaggia.

Sprecare questa grande occasione sarebbe da folli. Dal Comune assicurano che la pratica è a posto e che i lavori dovrebbero essere appaltati il prossimo anno. Quando? Data da stabilire. Ecco il punto. Manca una data. Unica scadenza certa è quella del 2015. Entro la quale i lavori eventualmente eseguiti dovranno essere obbligatoriamente rendicontati.

LA PROVOCAZIONE. Il presidente Giuseppe Molè punta il dito sui ritardi che frenano le imprese

Ance Giovani: per i politici siamo solo un serbatoio di voti

●●● «Per i politici siciliani siamo soltanto un serbatoio di voti». Sono le parole dell'imprenditore ragusano Giuseppe Molè, presidente regionale del Gruppo Giovani dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili. La dichiarazione giunge al termine dell'incontro che si è svolto al Donnafugata Golf Resort sul tema «Quanto pesa quest'impresa». Un momento di confronto articolato in quattro

tavole rotonde tra esperti di diritto, economia e finanza per fare il punto sulla situazione in cui versa il mondo dell'edilizia e degli appalti in Sicilia. Al termine dell'incontro è stato presentato un documento con richieste e proposte che l'Ance regionale rivolgerà ai candidati alla presidenza della Regione alle prossime elezioni del 28 ottobre. La puntualità nei pagamenti è una delle richieste contenu-

te in un documento. «Bisogna porre un freno ai ritardi – afferma Molè – attraverso il recepimento della normativa europea che impone di effettuare entro trenta – massimo sessanta – giorni i pagamenti alle imprese che in tal modo riuscirebbero ad autofinanziarsi o ricorrere per tempi limitati all'impiego di mezzi finanziari di terzi».

Tra gli altri punti da citare l'allentamento del patto di stabili-

tà, una nuova legge urbanistica regionale, incremento della durata dei mutui agevolati per l'edilizia, destinazione di risorse alla sicurezza degli edifici scolastici, accelerazione dell'utilizzo dei fondi europei. Durante le tavole rotonde si è parlato anche di burocrazia, finanza, ma anche concorrenza sleale fra le imprese. «Ci sono state, ci sono e ci saranno le infiltrazioni mafiose – ha detto uno dei relatori, il colonnello Francesco Fallica, comandante provinciale della Guardia di Finanza di Ragusa -. È un fenomeno sul quale dobbiamo vigilare tutti. Non esitate a denunciare situazioni poco chiare». (*SM*)

I SOLDI DELLA SICILIA

L'ASSESSORE VENTURI POLEMICO CON LE SCELTE DEL GOVERNO: «SONO STATI PRIVILEGIATI I PRECARI»

Regione, fermi bandi per 291 milioni

Le iniziative comunitarie prevedono che Palazzo d'Orleans metta una quota per cofinanziare i progetti

La Regione non può erogare i finanziamenti per non violare il patto di stabilità imposto da Roma.

Giacinto Pipitone
PALERMO

●●● Nel pieno della crisi economica e mentre l'Europa pretende la restituzione di fondi europei spesi male o non spesi affatto, l'assessorato alle Attività produttive è costretto a tenere nei cassetti sette bandi e una graduatoria già finanziabile per un valore totale di 291 milioni. Soldi che si rischia di perdere.

È scoppia un'altra emergenza alla Regione. Il nodo questa vol-

te progetti nel settore della ricerca e dell'innovazione tecnologica, vale 53 milioni. E nella stessa situazione si trova il bando che assegna contributi per il potenziamento dei porti e per la costruzione di nuove strutture marittime: in questo caso però il bando che valeva 51 milioni è in una fase più avanzata, sono state ammesse ai contributi 12 imprese che attendono 20,4 milioni che però la Regione non può erogare per non violare il patto di stabilità.

Analogamente l'assessorato alle Attività produttive non può dare efficacia alla graduatoria, già pronta, per erogare 32 milioni di contributi all'artigianato, figlia di un bando di qualche anno fa.

privilegiare spese in settori precisi arrivando con rapidità a raggiungere i limiti e lasciando senza prospettive altri settori. Si poteva scegliere diversamente le priorità da salvaguardare».

Da due settimane Venturi è irpeccando sulla giunta per modificare le priorità di spesa e sbloccare questi bandi. Ma il collega Gaetano Armao, che ha delegato all'Economia e con cui non sono mancati gli scontri in questi giorni, precisa che «se la Regione non paga gli stipendi viene considerata praticamente in default. Nella migliore delle ipotesi le agenzie di rating abbassano il giudizio sui nostri conti e sulle nostre prospettive finanziarie e ciò potrebbe portare anche le banche a chiedere la immediata restituzione dei prestiti».

Armao ha ricordato ieri che «per effetto del patto di stabilità la Regione già quest'anno ha dovuto limitare le spese di 1,3 miliardi portando il totale delle uscite a poco più di 5,2 miliardi a fronte dei quasi 6,7 dell'anno scorso». La situazione, applicando i parametri oggi in vigore, peggiorerà l'anno prossimo «quando la limitazione delle spese arriverà a 1,7 miliardi rispetto al 2010». In questi giorni la Regione è impegnata a Roma in una trattativa che ha l'obiettivo di sbloccare almeno le spese (circa 600 milioni) per cofinanziare i fondi europei e finanziare le attività di Protezione civile e il settore dei trasporti.

Negli stessi giorni il dipartimento Programmazione sta difendendo le scelte fatte fino a ora nell'investimento dei fondi europei. L'obiettivo è ribaltare il giudizio negativo arrivato da Bruxelles a luglio e poi a settembre che ha provocato la sospensione di 600 milioni dal piano di spesa del 2007/2013 e la richiesta di restituire circa 300 milioni relativi al piano di spesa 2000/2006.

 I FINANZIAMENTI
RISCHIANO
DI TORNARE
A BRUXELLES

ta è legato al rispetto del patto di stabilità. Il tetto alle spese annuali imposto dallo Stato è praticamente già stato raggiunto, dunque la Regione deve chiudere la cassa. E poiché i bandi finanziati dall'Ue impongono una quota di cofinanziamento regionale, ecco che Palazzo d'Orleans non può mettere sul piatto la propria parte.

Risultato, i bandi non possono essere pubblicati sulla Gazzetta ufficiale. L'assessore alle Attività produttive, Marco Venturi, ha fatto un monitoraggio di ciò che è bloccato. Il bando principale (misura 3.3.1.4. del piano di spesa Fesr) vale 125 milioni e 57 mila euro ed è destinato al finanziamento di nuovi alberghi e al miglioramento di quelli esistenti.

Il secondo bando per importanza è quello destinato a finanziare

 BLOCCATI PIANI
DI SVILUPPO
DELLE IMPRESE
E DEGLI ALBERGHI

Gli ultimi bandi rimasti impigliati nel vincolo del patto del patto di stabilità sono quelli destinati al commercio (2 milioni) e all'internazionalizzazione delle imprese (6,5 milioni) ma l'assessorato sarebbe pronto anche a portare avanti i cosiddetti progetti Pisu e Pist per finanziare varie attività produttive nelle province e nei comuni: in questo caso la somma stanziata e bloccata sfiora il milione.

Secondo Venturi i limiti imposti dal patto di stabilità hanno penalizzato oltremodo le spese per sostenere il mondo imprenditoriale e gli investimenti salvando invece le uscite destinate a precari e personale in generale. «Mi rendo conto - spiega l'assessore che il patto di stabilità viene imposto da Roma ma la Regione ha scelto di

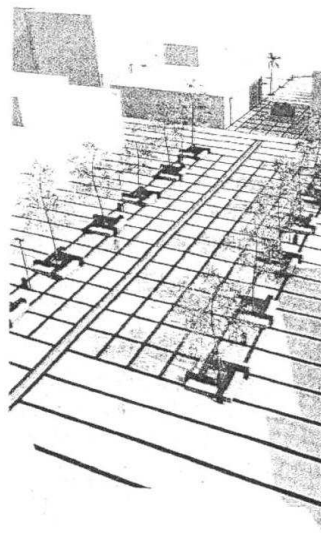
' RAGUSA A giorni l'avvio dei lavori nel cuore di Marina per l'intervento di riqualificazione **Piazza Duca degli Abruzzi cambierà volto**

RAGUSA. Ci siamo quasi. Ancora qualche giorno e poi piazza Duca degli Abruzzi a Marina comincerà a cambiare volto. I lavori di riammodernamento della piazza, il cui stile seguirà quello di piazza Torre e del nuovo lungomare, sono stati già consegnati all'associazione temporanea d'imprese fornata da Edil V, Meridione appalti e Giovanni Salafia. L'intervento costerà poco più di 788 mila euro, visto che l'associazione che si è aggiudicata l'appalto ha proposto un ribasso di quasi il 26% su un importo totale di poco più di un milione di euro.

Per fare il punto della situazione, proprio a Marina, nei giorni scorsi si è svolta una

riunione operativa, presenti i tecnici comunali Michele Scarpulla, Giuseppe Corallo e Giovanni Guardiano. E' stato ribadito che, una volta avviati i lavori, sarà comunque possibile accedere alla piazza, sia pure solo nella parte alta, quella che consente il collegamento tra via del Mare e via Dandolo.

Oltre a rifare la piazza, dandole un nuovo volto architettonico, si interverrà anche sulle opere del sottosuolo per consentire il miglioramento del deflusso delle acque piovane. Resta solo un nodo irrisolto: ad opera completata, piazza Duca sarà solo esclusivamente pedonale o sarà consentito il transito delle auto? Di questo si dovrà occupare la



Il progetto di piazza Duca degli Abruzzi

nuova amministrazione. I tecnici si limitano a far presente che i lavori di riqualificazione non precluderanno la carrabilità della piazza. Di sicuro, uno dei primi compiti del sindaco che sarà eletto nella prossima primavera sarà quello di mettere a punto un piano complessivo della viabilità in questa zona di Marina, inglobando anche il lungomare Andrea Doria, per decidere, una volta per tutte, se l'area dovrà essere pedonale o meno.

I lavori di riqualificazione di piazza Duca degli Abruzzi dovrebbero essere completati prima dell'inizio della prossima stagione turistica. L'obiettivo è quello di essere pronti già a giugno per non pregiudicare la stagione estiva. ◀