

Rassegna stampa del

30 Gennaio 2013



Appalti aperti anche alle società semplici

■ La Corte di Giustizia Ue riapre alle società semplici le porte delle gare d'appalto, che erano state chiuse nel 2004 dall'Authority sui contratti pubblici con una decisione avallata dal Consiglio di Stato. Le caratteristiche delle società semplici (che non hanno limiti minimi di capitale, sono escluse dalle procedure fallimentari e mostrano un quadro di responsabilità limitato ai soci che agiscono in nome della so-

cietà) secondo la Corte Ue non sono tali da far ledere i principi di trasparenza e non discriminazione con la loro partecipazione agli appalti.

L'esclusione italiana, decisa nel 2004 con il divieto per le Soa di rilasciare le attestazioni, è quindi illegittima, e le procedure vanno aperte a tutti gli operatori che «si reputino idonei a garantire l'esecuzione di un appalto, indipendentemente dal suo status e dal fatto di essere at-

tivo sul mercato in modo sistematico o solo occasionale».

La questione interessa prima di tutto le società agricole, dal momento che, come ricorda la stessa ordinanza della Corte, la società semplice in Italia «può essere costituita solo per l'esercizio di attività commerciali, nel cui ambito viene tradizionalmente ricondotto l'esercizio di attività agricole». L'occasione, però, è impiegata dai giudici europei per ribadire che il principio-chiave della normativa comunitaria, cioè l'apertura massima dei mercati, serve anche agli appaltatori per avere una scelta più ampia di soluzioni.

G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture. Oggi il Rapporto dell'Osservatorio Cresme sul Partenariato pubblico-privato (Ppp)

Frenata per le opere «private»

Nel 2012 flessione del 34,5% - Cresce ancora il facility management

Alessandro Arona
Massimo Frontera

La spesa per investimenti in lavori pubblici ha proseguito anche nel 2012 la sua pesante discesa, accelerando anzi il ritmo, dal -4,7% in valori reali del 2011 al -6% nel 2012. Ma la notizia è un'altra: il calo è stato ancora più pesante per il project financing (Pf), e più in generale il Partenariato pubblico-privato (Ppp), il settore degli appalti pubblici su cui molto si è puntato negli ultimi anni, e ancor più da parte del Governo Monti, per rilanciare gli investimenti infrastrutturali.

Più vitale invece l'ampio setto-

sformarsi in cantieri, come già evidenziato dall'Ance in uno studio del novembre scorso. Vanno in questa direzione anche i dati Cresme sulle aggiudicazioni: quelle di Ppp sono crollate nel 2012 da 8,3 a 3,8 miliardi (-54%), e da 796 a 642 nel numero (-19,3%). Molti bandi si perdono per strada, e pesa la difficoltà delle grandi infrastrutture in Pf di trovare i finanziamenti bancari privati (si veda il caso della Pedemontana lombarda).

Ma la "mortalità" è altissima anche nei piccoli bandi, spesso messi in piedi con scarsa perizia da parte degli enti locali. «È fondamentale - sostiene Lorenzo Bellicini, ad del Cresme - stanziare risorse statali per fare formazione alle piccole stazioni appaltanti, e per mettere a disposizione modelli standardizzati e manuali operativi per tipologie di opere in Ppp». Più in generale, anche il Ppp e Pf soffrono le difficoltà di accesso al credito e subiscono le incertezze sull'economia e sui pagamenti da parte degli enti pubblici.

Il facility. Positiva la situazione nel mercato dei servizi. I numeri - sempre Cresme - sono contenuti nel rapporto annuale che sarà presentato a marzo nella sede dell'Abi. L'incremento del 3,5% in valore dei bandi di gara pubblicati nel 2012 (da 35,8 a 37,1 miliardi di euro) si è concentrato in un numero minore di bandi (-17,2%), a dimostrazione di un netto aumento del taglio medio delle gare. Tuttavia, c'è stato un forte calo (-31%) del valore delle aggiudicazioni, che circo-scrive un mercato "reale" di 19,1 milioni. «La crescita del Facility è alimentata dalla spesa corrente, che non è vincolata al patto di stabilità come lo sono invece gli investimenti - rileva Belli-cini -. Il punto è questo: quale azienda in difficoltà aumenta la spesa corrente e diminuisce gli investimenti?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SERVIZI PER GLI IMMOBILI

I servizi collegati a immobili e loro utenti sono cresciuti del 3,5%, sostituendo in parte spesa in conto capitale vincolata dal patto di stabilità

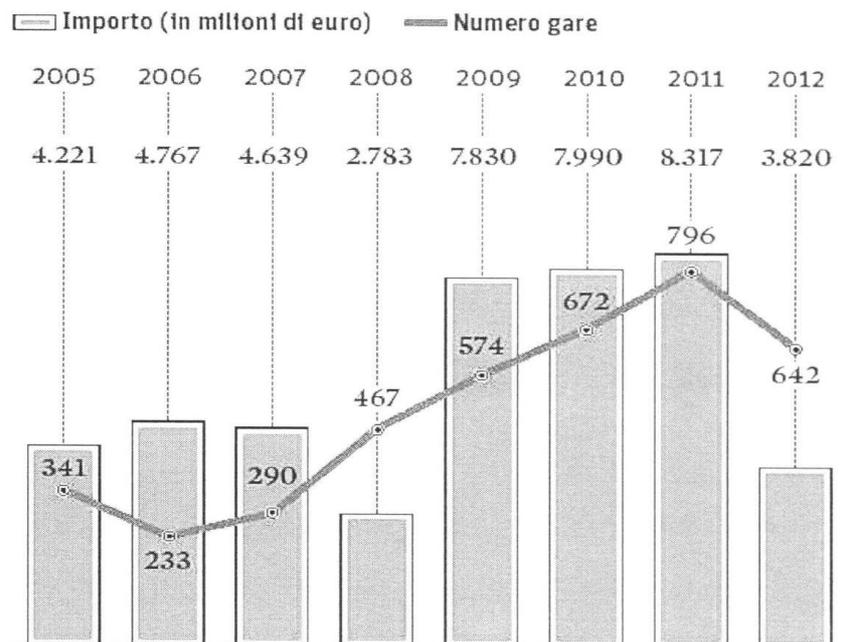
re del facility management (cioè dei servizi collegati all'immobile o ai suoi utenti), in crescita del 3,5% tra il 2011 e il 2012.

Il Ppp. Il dato sul project finance emerge dal rapporto Cresme-Unioncamere che sarà illustrato questa mattina a Roma. Mentre nel 2012 i bandi di lavori pubblici hanno perso il 21,7% del loro valore, da 30,7 a 24 miliardi di euro, il Ppp (che è una quota del totale) è sceso ancora di più, da 13,3 a 8,7 miliardi, pari al -34,7 per cento. Si tratta di una brusca novità, perché negli anni scorsi mentre i bandi di lavori tradizionali calavano, il Ppp continuava a crescere.

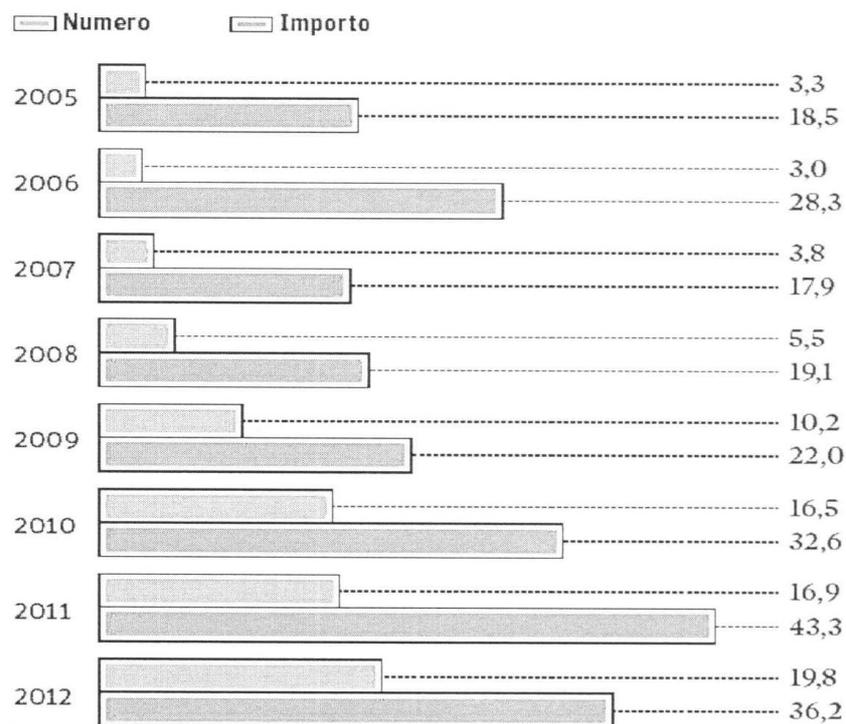
Il valore del Ppp resta comunque elevato, pari al 36% del mercato (era il 43% nel 2011); e nel numero di bandi (+13,5% anche nel 2012) si è arrivati ai massimi di sempre, 3.204 avvisi, pari al 19,8% del totale. Ma il vero nodo è la bassa capacità dei Ppp di tra-

Il Partenariato pubblico-privato

LE AGGIUDICAZIONI



LA QUOTA PERCENTUALE SULLE OPERE PUBBLICHE



Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Utfp e Ance e realiz. dal Cresme

Interventi. I rating di Edilizia e Territorio

Piano casa, Venezia il modello vincente

Massimo Frontera

■ Venezia, Settimo Torinese, Taranto e Lecce, Bologna, Firenze e Torino. Sono questi i Comuni che hanno ottenuto il rating più elevato da «Edilizia e Territorio» per i loro progetti finanziati dal Piano città.

Il settimanale «Edilizia e Territorio» ha analizzato tutti i 28 progetti "vincitori" del piano città (cioè quelli che si sono aggiudicati i 317,5 milioni disponibili, superando una selezione tra circa 460 proposte) in base a una griglia di valutazione composta da sei parametri: impatto urbanistico, rapidità di cantierizzazione, social housing innovativo, capacità di coinvolgere capitali privati, qualità architettonica, inserimento all'interno di un programma di trasformazione già in corso.

Per ogni elemento è stato assegnato un punteggio da 0 a 3, a seconda che nella proposta l'attenzione al singolo elemento fosse assente oppure presente in grado scarso, medio o elevato. Il risultato è stato appunto un «rating» assegnato a ciascun comune, la cui classifica completa, con relativi approfondimenti dei progetti, si trova in un ampio servizio pubblicato sul numero di «Edilizia e Territorio» in distribuzione dal 28 gennaio.

L'esame è stato condotto prescindendo dal finanziamento ottenuto. Per esempio, il comune di Lamezia Terme (Cz), che ha ricevuto dal ministero più soldi di tutti (30 milioni) è invece arrivato ultimo nella classifica di «Edilizia e Territorio». La proposta del comune calabrese infatti - che prevede solo il completamento di un preesistente complesso di edilizia residenziale pubblica - non brilla né per innovazione (intesa come l'utilizzo di strumenti finanziari o l'attenzione a un programma di socialità), né per impatto urbanistico (con l'ambizione

di lasciare un segno su un'area della città), né per qualità architettonica, né per la capacità di coinvolgere operatori privati, né per l'essere inserito all'interno di un progetto di riqualificazione già in corso. Per contro, la proposta calabrese è cantierabile in tempi abbastanza brevi.

Venezia, invece ha ottenuto il rating più elevato (15 punti), nonostante abbia "strappato" solo 9,8 milioni di fondi ministeriali. La proposta contiene gli aspetti più avanzati richiesti dal programma, come la compresenza di progetti privati coordinati, iniziative in project financing, con elementi di social housing e

LA CLASSIFICA

Analizzati i 28 progetti vincitori sulla base di sei parametri; ruolo chiave di innovazione e impatto urbanistico

anche con tempi rapidi per passare ai cantieri. E in più ha l'ambizione di lasciare un segno urbanistico forte nel centro di Mestre. Le proposte di Settimo Torinese, Taranto e Lecce (14 punti ciascuno) hanno sposato la programmazione pubblica con piani attuativi privati, hanno superato le complessità del coinvolgimento di risorse private e hanno anche avuto a cuore la qualità architettonica (Taranto), elemento peraltro del tutto assente nella valutazione fatta dalla cabina di regia del ministero delle Infrastrutture. Ambiziosi anche i piani di Bologna, Firenze e Torino (13 punti ciascuno), che hanno scommesso con formule innovative sulla valorizzazione di aree strategiche (Bologna, Firenze) o di periferia (Torino).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cambi e tassi



€/Y	↓	Euribor 3m/360	↑	Euribor 6m/360	↑	Irs 6M/10Y	↓
121,52		0,2260		0,3730		1,8660	
-0,56	var.%	0,89	var.%	0,81	var.%	-0,37	var.%
20,88	var.% ann.	-80,02	var.% ann.	-73,82	var.% ann.	-17,98	var.% ann.

EURIBOR - EUROPO

Tassi del 29.01. Valuta 31.01			
Scad.	Tasso 360	Tasso 365	Europa
1 w	0,083	0,084	0,015
2 w	0,091	0,092	0,016
3 w	0,101	0,102	0,016
1 m	0,118	0,120	0,019
2 m	0,176	0,178	0,025
3 m	0,226	0,229	0,034
4 m	0,279	0,283	-
5 m	0,328	0,333	-
6 m	0,373	0,378	0,053
7 m	0,416	0,422	-
8 m	0,457	0,463	-
9 m	0,497	0,504	0,076
10 m	0,538	0,545	-
11 m	0,577	0,585	-
1 a	0,611	0,619	0,092
Media % mese Gennaio			
1 m	0,112	0,114	-
2 m	0,160	0,162	-
3 m	0,201	0,204	-
6 m	0,339	0,344	-

IRS

Tassi del 29.01	Den.	Let.
Scad.		
1Y/6M	0,49	51,00
2Y/6M	0,66	0,68
3Y/6M	0,82	0,84
4Y/6M	1,00	1,02
5Y/6M	1,16	1,18
6Y/6M	1,33	1,35
7Y/6M	1,48	1,50
8Y/6M	1,63	1,65
9Y/6M	1,75	1,77
10Y/6M	1,86	1,88
11Y/6M	1,96	1,98
12Y/6M	2,04	2,06
15Y/6M	2,24	2,26
20Y/6M	2,37	2,39
25Y/6M	2,41	2,43
30Y/6M	2,42	2,44
40Y/6M	2,48	2,50
50Y/6M	2,55	2,57

RILEVAZIONI BCE

Valute	Dati al 29.01	Var.% glor	Intz anno
Stati Uniti Usd	1,3433	-0,082	1,81
Giappone Jpy	121,5200	-0,565	6,96
G. Bretagna Gbp	0,8536	-0,105	4,60
Svizzera Chf	1,2416	-0,449	2,85
Australia Aud	1,2860	-0,541	1,16
Brasile Brl	2,6773	-2,149	-0,97
Bulgaria Bgn	1,9558	-	-
Canada Cad	1,3510	-0,383	2,84
Croazia Hrk	7,5870	-0,011	0,39
Danimarca Dkk	7,4595	-0,013	-0,02
Filippine Php	54,8360	-0,463	1,35
Hong Kong Hkd	10,4223	-0,069	1,92
India Inr	72,1960	-0,396	-0,50
Indonesia Idr	13003,2500	-0,064	2,28
Islanda ★ Isk	-	-	-
Israele Ils	5,0049	-0,084	1,61
Lettonia Lvl	0,6991	0,057	0,20
Lituania Ltl	3,4528	-	-
Malaysia Myr	4,1421	1,150	2,66
Messico Mxn	17,1112	-0,315	-0,43

Valute	Dati al 29.01	Var.% glor	Intz anno
N. Zelanda Nzd	1,6072	-0,851	0,17
Norvegia Nok	7,4110	-0,417	0,85
Polonia Pln	4,2090	0,241	3,31
Rep. Ceca Czk	25,6590	-0,121	2,02
Rep.Pop.Cina Cny	8,3659	-0,069	1,77
Romania Ron	4,3835	-0,291	-1,37
Russia Rub	40,4900	-0,030	0,40
Singapore Sgd	1,6629	-0,102	3,22
Sud Corea Krw	1458,0300	-0,580	3,68
Sudafrica Zar	12,1785	0,727	9,00
Svezia Sek	8,6110	-0,546	0,34
Thailandia Thb	40,0980	-0,447	-0,62
Turchia Try	2,3805	0,299	1,08
Ungheria Huf	297,4000	-0,335	1,74

★ Corona islandese: l'ultima rilevazione BCE pari a 290,00 è avvenuta il 3.12.2008; a partire da lunedì 2.11.2009 Banca d'Italia ha ripreso la quotazione della valuta sulla base di rilevazioni di mercato.

Euro ai massimi da 14 mesi

di Maximilian Cellino

La «guerra delle valute» continua a condizionare l'andamento della sua vittima preferita: l'euro. Ieri la divisa europea ha registrato un nuovo massimo dal dicembre 2011 sul dollaro Usa arrivando a un soffio da quota 1,35. A sostenerla sono sì i segnali di miglioramento all'interno dell'Eurozona, in particolare nella «locomotiva» Germania, ma anche e soprattutto le manovre ultra-espansive delle altre banche centrali che mirano, magari in modo surrettizio, a indebolire le rispettive valute. Sul fronte Usa in questi giorni l'attenzione è rivolta alla Federal Reserve, che questa sera darà nuovi elementi sulla strategia di politica monetaria. Se il mese scorso sembrava che i banchieri Usa fossero divisi sulla prosecuzione del «quantitative easing» (elemento che ha dato parziale sostegno al dollaro), oggi la situazione potrebbe apparire diversa. «Non ci aspettiamo variazioni di rilievo nel linguaggio utilizzato e questo potrebbe deludere chi crede in un ritiro immediato delle misure espansive annunciate lo scorso dicembre», spiega Vincenzo Longo, market strategist di Ig. Una parziale retromarcia che darebbe ulteriore spinta all'euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INFRASTRUTTURE il piano del governo



Opportuno procedere alla progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici e favorire l'ingresso di capitali privati

CORRADO PASSERA
ministro dello Sviluppo Economico

112 AEROPORTI IN ITALIA

Oggi sono 112, in Italia, gli aeroporti operativi. Di questi:

90 sono aperti al solo traffico civile (43 aperti a voli commerciali, 47 a voli civili non di linea);

11 militari aperti al traffico civile (3 scali aperti a voli commerciali, 8 a voli civili non di linea);

11 esclusivamente a uso militare.

Sono, quindi, nel complesso:

46 AEROPORTI COMMERCIALI

43 CIVILI

3 MILITARI (Grosseto, Pisa e Trapani Birgi).

31 D'INTERESSE NAZIONALE

I 31 aeroporti di interesse nazionale individuati nella proposta sono classificati in base alla rilevanza e al traffico: 10 sono inseriti nella "Core Network", cioè considerati di rilevanza strategica a livello Ue in quanto pertinenti a città o nodi primari; 19 in totale nella "Comprehensive Network", tra quelli con traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui (13) e quelli con traffico superiore a 500mila passeggeri annui e con specifiche caratteristiche territoriali (6), compresa la continuità; a cui si aggiungono altri due aeroporti non facenti parte delle reti europee, ma in espansione.

Gli aeroporti di interesse nazionale

Secondo il Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

✕ CORE NETWORK

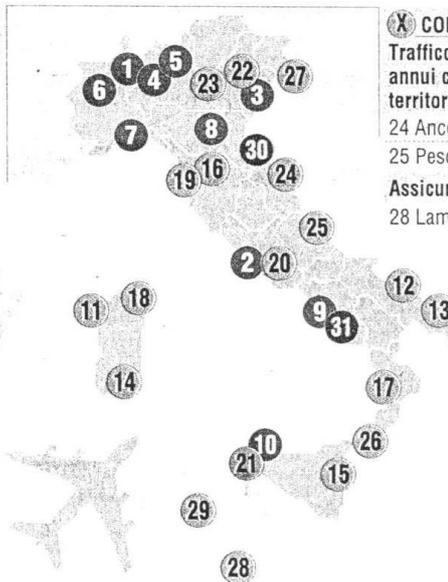
Di rilevanza strategica a livello UE

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1 Milano Malpensa | 6 Torino |
| 2 Roma Fiumicino | 7 Genova |
| 3 Venezia | 8 Bologna |
| 4 Milano Linate | 9 Napoli |
| 5 Bergamo Orio al Serio | 10 Palermo |

✕ COMPREHENSIVE NETWORK

Traffico superiore a 1.000.000 passeggeri annui

- | | |
|------------------|------------------|
| 11 Alghero | 18 Olbia |
| 12 Bari | 19 Pisa |
| 13 Brindisi | 20 Roma Ciampino |
| 14 Cagliari | 21 Trapani |
| 15 Catania | 22 Treviso |
| 16 Firenze | 23 Verona |
| 17 Lamezia Terme | |



✕ COMPREHENSIVE NETWORK

Traffico superiore a 500.000 passeggeri annui con specifiche caratteristiche territoriali

- | | |
|------------|--------------------|
| 24 Ancona | 26 Reggio Calabria |
| 25 Pescara | 27 Trieste |

Assicurano continuità territoriale

- | | |
|--------------|----------------|
| 28 Lampedusa | 29 Pantelleria |
|--------------|----------------|

✕ ALTRI AEROPORTI

Con traffico vicino al milione di passeggeri e con trend in crescita

- 30 Rimini

Per delocalizzare il traffico di Napoli

- 31 Salerno

ANSA-CENTIMETRI

10

CORE
NETWORK
TEN-T

✈️ Aeroporti considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari:
Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Torino, Genova, Bologna, Napoli, **PALERMO**



13

COMPREHENSIVE
NETWORK
PRIMA FASCIA

✈️ Aeroporti con traffico superiore a 1.000.000 passeggeri annui:
Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, **CATANIA**, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, **TRAPANI**, Treviso, Verona

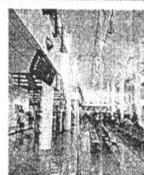


6

COMPREHENSIVE
NETWORK
SECONDA FASCIA

✈️ Traffico superiore a 500.000 passeggeri annui con specifiche caratteristiche territoriali:
Ancona, Pescara, Reggio Calabria, Trieste

✈️ Continuità territoriale:
LAMPEDUSA, PANTELLERIA



2

AEROPORTI
FUORI DALLA RETE
EUROPEA

✈️ Traffico vicini al milione di passeggeri annui e con trend in crescita: **Rimini**

✈️ destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti: **Salerno**



15

AEROPORTI "TAGLIATI"

Potranno continuare ad operare con fondi regionali o privati:
Albenga, Aosta, Bolzano, Brescia, **COMISO**, Crotone, Cuneo, Foggia, Forlì, Marina di Campo, Parma, Perugia, Tortoli, Taranto, Grosseto

0

NUOVI AEROPORTI

L'atto di indirizzo non prevede la realizzazione di nuovi scali:

✈️ per quanto riguarda **Grazzanise** (Campania), si ritiene che la realizzazione non debba essere attuata

✈️ per quanto riguarda **Viterbo**, si ritiene che gli investimenti previsti debbano essere finalizzati al potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Fiumicino

Declassato Fontanarossa scalo più trafficato del Sud

Proteste anche per Comiso: «Andava inserito nel piano»

TONY ZERMO

CATANIA. C'è un errore di fondo, stupido quanto umiliante, ed è quello di mettere fuori dalla classifica dei primi 10 aeroporti italiani lo scalo catanese di Fontanarossa. Lo sappiamo che questo deriva dall'ottusità dei burocrati europei che hanno messo in prima fila del «core network» le città metropolitane con oltre un milione di abitanti, per cui Catania è rimasta indietro, ma ciò non toglie che classificare Fontanarossa di seconda fascia è una assurdità sesquipedale. Perché nella lista dei dieci aeroporti di interesse nazionale che fanno parte degli scali indicati dall'Unione europea come strategici ci sono aeroporti come quelli di Napoli, Bologna, Torino e Genova che hanno un flusso di traffico che è la metà di quello di Fontanarossa, senza contare che anche l'aeroporto di Palermo ha un traffico inferiore al nostro. In sostanza Bruxelles ha dato l'indicazione errata che escludeva Catania. Il ministro Passera l'ha pedissequamente seguita. Con un'aggravante, e cioè non si è tenuto conto dell'alta velocità ferroviaria che erode passeggeri alle compagnie aeree e che alla fine sterilizzerà gli aeroporti da Napoli in su, mentre quelli siciliani continueranno ad avere una funzione di mobilità sociale fondamentale, soprattutto Fontanarossa che serve tre quarti della popolazione siciliana.

Abbiamo avuto solo il contentino della classificazione di Fontanarossa come «comprehensive», cioè nell'area da attenzionare per lo sviluppo (essendo vic-

no ad Augusta-Siracusa e alla capitale del turismo siciliano, Taormina), ma non è quello che volevamo. Né ci accontenta la dichiarazione di Vito Riggio, commissario straordinario dell'Enac, quando dice che «quello di Fontanarossa è l'unico aeroporto in cui esiste un programma di investimenti infrastrutturali», perché quegli investimenti non arrivano dal ministero o dall'Unione europea, ma sono frutto di autofinanziamento della Sac, che con un mutuo di 140 milioni provvederà al recupero della vecchia aerostazione «Filippo Eredia», al posteggio multipiano e alla copertura con pannelli solari per l'autosufficienza energetica. La seconda pista e la stazione ferroviaria «dedicata» a Fontanarossa appartengono a un discorso più futuro.

Quanto previsto nel Piano Passera incide anche sul valore dell'aeroporto. Per-

ché di venderlo bisognerà venderlo (assieme a Comiso) per due ottimi motivi: il primo è che una gestione privata con adeguate risorse finanziarie è meglio di quella pubblica, il secondo è che gli enti pubblici soci di aeroporti non hanno soldi per lo sviluppo degli scali e la vendita consentirebbe loro di rifare a livello finanziario. Lunedì verrà appositamente a Catania il commissario dell'Enac Vito Riggio per incontrare i gestori di Fontanarossa e di Comiso e i soci, tra cui il commissario della Camera di commercio di Catania prof. Dario Lo Bosco, per sollecitare a vendere gli scali, oppure parte delle loro quote. Indirizzò che appare evidente anche nelle dichiarazioni del ministro Passera: se non ci sono abbastanza soldi per sviluppare gli aeroporti, tanto vale venderli ai privati. Già si conosce dell'interessamento del gruppo

«Core network».

L'aeroporto etneo non è in questa categoria perché la città non ha un milione di abitanti

Crocetta-Tajani.

«L'aeroporto di Comiso è di interesse prioritario per lo sviluppo della Sicilia»

IL GRUPPO GIÀ PRESENTE COME GESTORE DELL'AEROPORTO DI TRAPANI

«Interesse Corporacion America agli scali siciliani»

ROMA. Corporacion America, gestore di 51 aeroporti nel mondo, ha un «forte interesse per diversi scali nazionali» ed è attento «a quegli aeroporti che intendano favorire l'ingresso di capitali privati nel proprio azionariato». Lo afferma il responsabile per l'Europa del Gruppo, Roberto Naldi. «Corporacion America guarda con particolare interesse in Italia agli scali di Bologna, Genova, Salerno e Ancona, aeroporto, quest'ultimo, con cui il Gruppo è in fase avanzata di trattative», aggiunge Naldi, ricordando che «l'obiettivo di

Corporacion America è crescere nel settore aeroportuale europeo e, in particolare, in quello italiano, proponendosi come partner non solo finanziario, ma industriale, in grado di favorire lo sviluppo degli scali». Corporacion America, già presente in Sicilia in qualità di gestore dell'Aeroporto di Trapani, presenta infine un forte interesse - precisa una nota - per gli aeroporti siciliani di Palermo, Catania, Comiso, Pantelleria e Lampedusa, che possono rappresentare un sistema di aeroporti estremamente sinergici.

F2i di Vito Gamberale, ieri con una nota di agenzia si è rifatto vivo un gruppo che gestisce 51 aeroporti in Argentina e nel resto del Sudamerica, «Corporacion America», proponendosi nuovamente per l'acquisto degli aeroporti siciliani, ma anche di altri scali italiani. Un anno addietro avevano incontrato Vito Riggio, ma quel colloquio non aveva avuto un seguito. Il presidente di questo gruppo argentino era Eduardo Eurnechian di origine armena.

Il presidente della Sac, Enzo Taverniti, e il presidente della Soaco, Rosario Di-bennardo, in un comunicato congiunto dicono che «il mancato inserimento di Comiso nel Piano nazionale è un duro colpo per il territorio ibleo e per l'intera economia della costa est della Sicilia. Il ministro Passera ha ribadito la sua ben scarsa considerazione per una infrastruttura realisticamente di grande rilevanza per la crescita della nostra regione. Duole rilevare come per lo scalo, ormai pronto ad essere operativo, il doverci reggere solo con le proprie forze economiche rappresenterebbe un grave handicap di partenza in grado di minarne le sorti già all'inaugurazione. La speranza è che il governo riveda tale nefasto indirizzo e inserisca l'aeroporto di Comiso tra quelli di interesse nazionale, facendosi carico delle spese che, oggettivamente, competono allo Stato e non alle società o agli enti locali. Quanto a Fontanarossa è paradossale che il governo accetti senza contraddittorio la proposta dell'Ue». C'è ancora una speranza, e cioè che questo Piano venga modificato dalla conferenza Stato-Regioni che dovrà esaminarlo. E comunque è stata dedicato a Comiso l'incontro di ieri tra Crocetta e il vicepresidente dell'Ue, Antonio Tajani. Hanno convenuto che l'aeroporto di Comiso è di «interesse prioritario» e quindi di investire nelle infrastrutture che riguardano i collegamenti, soprattutto stradali «per favorire settori strategici come il turismo e l'agroalimentare e la logistica».

IL PRESIDENTE ARS: «CI SONO TRE MINORANZE, NON UNA MAGGIORANZA»

Mancato il numero legale a Sala d'Ercole i grillini lasciano l'Aula, salta voto sul Dpef

GIOVANNI CIANCIMINO

PALERMO. Proclami nuovi, Ars largamente rinnovata, ma i vecchi metodi non tramontano. A conclusione del dibattito, il documento di indirizzo dei prossimi tre anni, propedeutico al Bilancio, non si è potuto votare per mancanza di numero legale, nella prima e nella seconda prova. Se ne riparerà domani. Eppure, alla luce degli ultimi acquisti, il governo Crocetta gode della maggioranza assoluta. Il presidente dell'Ars, Ardizzone, conferma che «ci sono tre minoranze e non una maggioranza. Dico solo che il Dpef è un documento fondamentale che serve al futuro della Sicilia». «Altro che 46 voti sicuri, per arrivare a 36, in Aula, c'è stato perfino bisogno di due consensi da parte della minoranza: la maggioranza si dissolve già alla prima conta», dice Falcone (Pdl). Ma il Pd, con Di Giacomo se la prende con il grillini piuttosto che con gli assenti della maggioranza: «I grillini parlano bene e razzolano male. Erano all'Ars, ma hanno fatto i fantasmi, abbandonando l'Aula al momento del voto sul Dpef». Anche l'Udc, con D'Alia, accusa i grillini che sono opposizione anziché gli assenti della maggioranza: «L'abbandono dell'Aula da parte dei grillini al momento del voto del Dpef è molto grave».

Il Pdl, con il suo capogruppo, Scoma, aveva annunciato che avrebbe votato contro il Dpef perché «non contiene risposte ai problemi della Sicilia: né economici, né strutturali. Non si tengono in considerazione l'agricoltura, l'energia, né l'imprenditoria in genere. Se il governo ci viene a dire che, in fondo,

questo non è il vero documento di programmazione e che quello vero sarà stilato l'anno prossimo, che ci siamo venuti a fare in Aula? Il governo naviga a vista».

Ovviamente, di parere opposto il capogruppo del Pd, Gucciardi: «Il Dpef descrive una Sicilia in difficoltà soffocata da un pesante debito e messa in ginocchio da una crisi senza precedenti. Di fronte a questo scenario, quella indicata dal governo è una strada obbligata: serve una revisione strutturale della spesa per ottimizzare ogni risorsa che abbiamo a disposizione. La Sicilia è a un punto di svolta, bisogna intervenire per risanare in fretta». Per Musumeci: «Questo Dpef è lo specchio di un governo dalla condotta schizofrenica, contraddittoria. Ripete stancamente le patologie del sistema, ma non sa indicare alcun rimedio. Alle commissioni non arriva uno straccio di proposta dal governo e quasi tutti gli assessori sembrano brancolare nel buio». D'Asero (Pdl): «Ci aspettavamo di più, rispetto a quanto proclamato dal governo e anche dal programma del presidente Crocetta».

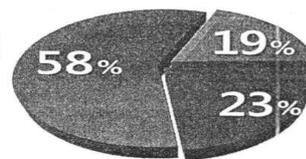
Nel merito. Formica (destra Musumeci) rende noto di avere fatto inserire nell'odg sul Dpef la previsione del completamento del raddoppio ferroviario tra Palermo e Messina e fra Messina e Catania: «È un'infrastruttura che da sola può creare le premesse per rilanciare la nostra terra». Il 7 febbraio l'Ars chiuderà i battenti in vista delle prossime politiche. Intanto, la riforma delle Province compie i primi passi: la capigruppo l'ha calendarizzata per il 6 marzo. Ieri, in commissione Affari istituzionali è stato audito il presidente dell'Ups, Avanti.

- società
- idee
- cultura
- spettacoli

Il Barometro Politico Demopolis è diretto da P. Vento con la collaborazione di M. S. Titone e G. Montalbano; supervisione della rilevazione demoscopica con metodologie integrate cati-cavi di Marco E. Tabacchi.

Barometro Politico® Istituto Demòpolis: determinante in Sicilia la scelta degli indecisi
Lei ha già deciso quale lista votare?

Si, in via definitiva



Tendenzialmente sì, ma potrei cambiare idea

No, non ancora

Nella sua scelta di voto, inciderà di più:

45%

Il candidato Premier o Leader della Coalizione

32%

Il Partito

23%

I candidati in lista per la Camera ed il Senato

Dati ripercenzualizzati in assenza del "non sa" (7%)

DEMOPOLIS

Indagine Demopolis per La Sicilia. L'Isola decisiva per chi avrà la maggioranza al Senato. Alta la percentuale (58%) di quanti sono già fermamente orientati su quale lista votare

In Sicilia è testa a testa fra Bersani e Berlusconi

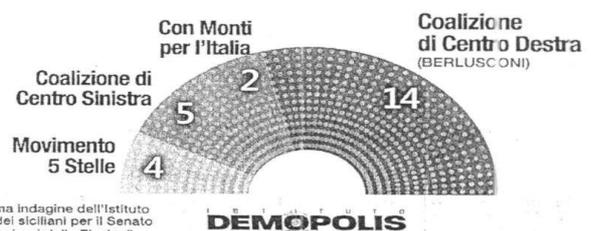
Le due coalizioni attestata sul 29%. Poi M5S (21%) e Monti (13%)

Barometro Politico Demòpolis: simulazione sull'assegnazione dei 25 seggi al Senato nell'Isola

Se in Sicilia vincessere il Centro Sinistra



Se in Sicilia vincessere il Centro Destra



Proiezione basata sui dati dell'ultima indagine dell'Istituto Demòpolis sulle intenzioni di voto dei siciliani per il Senato (liste che raggiungono l'8% a 25 giorni dalle Elezioni)

PIETRO VENTO*

Nel voto per le Politiche del 24 e del 25 febbraio, la Sicilia si rivelerà ancora una volta determinante per l'attribuzione della maggioranza al Senato alla coalizione vincente. Mentre, ad oggi, Bersani avrebbe a livello nazionale un margine sufficiente per la vittoria alla Camera, la sfida per Palazzo Madama - basata sui premi regionali - si giocherà prevalentemente in Lombardia ed in Sicilia, le due regioni maggiormente in bilico nelle quali Demopolis registra una situazione di sostanziale parità tra i due maggiori schieramenti.

La profonda crisi economica che ha colpito le famiglie ed il tessuto produttivo dell'Isola non potrà non incidere sugli esiti della competizione elettorale. Sia pur ridimensionato rispetto ai mesi scorsi, il tasso di astensionismo e di incertezza in vista del voto risulta in Sicilia molto alto: circa un terzo dei siciliani potrebbe restare a casa. Il 58%, invece, dichiara di aver già compiuto una scelta definitiva su un partito. Il 23% non ha ancora deciso; il 19% esprime un'intenzione di voto, ammettendo però che potrebbe cambiare idea prima del 24 febbraio. Una partita aperta, dunque.

A rendere ancora più evanescente il consenso contribuisce il "Porcellum", la legge elettorale in vigore con le liste bloccate: il 45% dei cittadini orienterà la sua scelta di voto prevalentemente sul candidato Premier o leader della coalizione; circa un terzo sceglierà il partito, appena il 23% si orienterà in base ai candidati in lista per la Camera o il Senato a livello locale.

Indagine Demopolis per il quotidiano "La Sicilia"
Il voto alle principali coalizioni in Sicilia a 25 giorni dalle Elezioni

Se si andasse alle urne domani, per la Camera lei voterebbe...

Lei prenderebbe in considerazione, nelle prossime settimane, la possibilità di votare per...

Coalizioni alla Camera	Voto attuale (%)	Bacino potenziale (%)
Centro Sinistra guidato da Bersani	29,5	36
Centro Destra guidato da Berlusconi	29	36
Centro guidato da Monti	13	21
Movimento 5 Stelle guidato da Grillo	21	30
Rivoluzione Civile guidato da Ingroia	5,6	9

Indecisi: 23% - Altre liste: 1,9%

Nota metodologica. L'indagine è stata condotta dal 26 al 29 gennaio 2013 dall'Istituto Nazionale di Ricerche Demopolis, per il quotidiano La Sicilia, su un campione di 1.008 intervistati, rappresentativo dell'universo degli elettori siciliani.

Se ci si recasse oggi alle urne, il Movimento 5 Stelle, con il 21%, sarebbe il primo partito in Sicilia: ben cinque punti sopra l'attuale media nazionale. Grillo appare in grado di intercettare l'insofferenza di buona parte degli elettori che sembra premiare l'assoluta contrapposizione agli schemi tradizionali della politica.

L'Istituto Demopolis ha analizzato il peso delle principali coalizioni in Sicilia a 25 giorni dall'apertura delle urne. Nelle intenzioni di voto per la Camera, il Centrosinistra si attesta oggi al 29,5%, il Centro Destra al 29%; una sostanziale parità. Al 21% si posiziona il Movimento 5 Stelle; al 13% la coalizione per

Monti, al 5,6% Rivoluzione Civile di Ingroia.

In un clima di grande incertezza, è molto alto il numero di quanti prendono per il momento in considerazione più di una lista. Significativo appare, dunque, il bacino potenziale dei diversi schieramenti: le coalizioni di Bersani e Berlusconi potrebbero entrambe raggiungere nell'Isola il 36%. Grillo il 30%, l'area di Monti il 21%, Ingroia il 9%.

Saranno, come sempre, gli elettori indecisi a determinare l'esito finale della competizione elettorale. È una fotografia, quella scattata oggi dal Barometro Politico dell'Istituto Demopolis, destinata ad essere profondamente modificata da 25 giorni di campagna elettorale. Decisivo potrebbe rivelarsi il risultato della lista Crocetta. Il consenso per molti partiti appare liquido ed instabile: in costante mutazione risulta, ad esempio, il voto alla Lista Monti, la cui coalizione risulta in Sicilia tendenzialmente più debole al Senato rispetto al consenso ottenuto alla Camera.

Sulle base delle ultime stime sulle intenzioni di voto, Demopolis ha realizzato una simulazione sull'assegnazione dei 25 seggi al Senato nell'Isola: determinanti per la futura maggioranza del Paese. Centro Sinistra e Centro Destra avrebbero oggi possibilità quasi equivalenti di conquistare il premio di maggioranza in Sicilia. In caso di vittoria, la coalizione vincente otterrebbe 14 seggi, quella perdente 5. In base alla proiezione Demopolis, 4 senatori andrebbero al Movimento 5 Stelle, 2 alla Lista Monti per l'Italia.

Per il dato effettivo delle urne, bisognerà attendere la sera del 25 febbraio...

* Direttore Istituto Demopolis

AEROPORTO. La direttiva del ministero dei Trasporti

Il Piano nazionale dimentica Comiso

LUCIA FAVA

Comiso. Nubi sul Vincenzo Magliocco e proprio in un momento in cui le prime manovre aeree sul cielo di Comiso cominciavano a far ben sperare. Nel Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale emanato ieri dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, non c'è nessun accenno al Magliocco. L'atto sarà ora inviato alla Conferenza permanente Stato-Regioni per la necessaria intesa e, successivamente, sarà adottato con un apposito decreto dal presidente della Repubblica.

A esprimere forte preoccupazione è il sindaco di Comiso, Giuseppe Alfano, che annuncia "opportune iniziative perché non si ignori l'aeroporto ibleo". Alfano parla di "palese disparità di trattamento nei confronti di altri piccolissimi aeroporti che fino ad oggi hanno solo dimostrato di perdere numeri rilevanti nel sistema aeroportuale nazionale".

"E' più che chiaro - dice il primo cittadino comisano - che si dovrà approfondire il contenuto dell'atto di indirizzo del ministro Passera, ma è al-

trettanto chiaro che tale direttiva, ignorando Comiso, contraddice il contenuto dello studio commissionato da Enav sul nostro aerostalo e non può lasciarsi tranquilli". Di "duro colpo per il territorio e, più in generale, per l'intera economia della costa est della Sicilia" parlano Enzo Taverniti e Rosario Dibennardo, presidenti, rispettivamente, della Sac spa, la società di gestione dell'aeroporto di Catania, e della Soaco spa, gestore dello scalo comisano. "Duole osservare come per lo scalo, di fatto pronto per essere operativo, il doversi reggere solo con le proprie forze economiche - aggiungono Taverniti e Dibennardo - rappresenterebbe un grave handicap di partenza, in grado di minarne le sorti già dall'inaugurazione". A questo punto la palla passa alla Regione Siciliana, che sarà chiamata al tavolo dell'apposita Conferenza Stato-Regioni a discutere della direttiva.

Proprio al governo isolano si appella il sindaco comisano, affinché "assuma una posizione chiara e forte a favore dell'aeroporto di Comiso dove, peraltro, ha investito ingenti risorse eco-

Il recente documento del governo Monti nel mirino di Comune, Sac e Soaco. Alfano chiederà un incontro a Crocetta mentre Dibennardo e Taverniti non ci stanno: «E' stata una scelta infelice»



PRIME PROVE DI VOLO SUL CIELO DI COMISO

nomiche". Per questo il sindaco Alfano ha chiesto un incontro urgente col presidente Crocetta, alla presenza dei deputati regionali iblei, affinché "non si consenta a un Governo dimissionario, che dovrebbe occuparsi solo di ordinaria amministrazione, di emanare atti d'importanza strategica che danneggiano la Sicilia e, nello specifico, il territorio Sud-orientale dell'Isola". La notizia del mancato inserimento arriva proprio nel momento in cui le procedure per l'apertura dello scalo comisano sono a buon punto.

Ieri c'è stata una nuova riunione del Cda della Soaco nel corso della quale

sono stati deliberati tutti gli atti che saranno portati all'Enac nella riunione di domani, alla quale parteciperanno sindaco, presidente della Soaco e il legale della società di gestione. Nel frattempo anche ieri sono continuate le prove di volo sul cielo del Magliocco. L'aeroporto sarà presto operativo, una data di apertura sarà fissata solo tra qualche settimana, ma con i costi Enav a carico significherebbe farlo partire con una spada di Damocle sul capo che ne limiterebbe, e di parecchio, le prospettive di sviluppo. Con 4,5 milioni a biennio per gli uomini radar lo scalo partirebbe fortemente limitato.

AEROPORTI. Lo scalo non è fra i 31 indicati da Passera. Preoccupazioni da Soaco e dal sindaco Alfano: «Intervenga Crocetta»

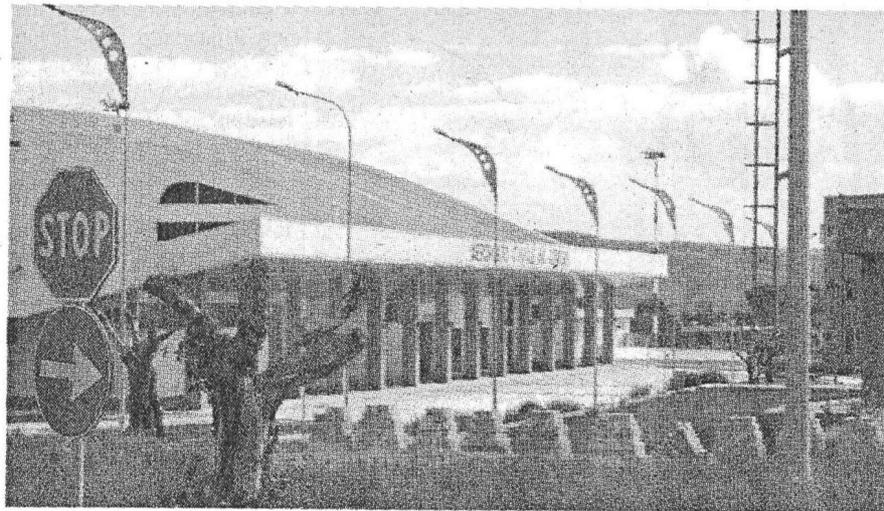
Comiso escluso dal Piano nazionale Pioggia di critiche contro il ministro

L'esclusione di Comiso dai 31 aeroporti di interesse nazionale ha destato forti preoccupazioni per il futuro dello scalo intitolato a «Magliocco».

Francesca Cabibbo

COMISO

●●● La notizia del varo del nuovo "Piano nazionale degli aeroporti" è arrivata quando la seduta del Cda di Soaco (la società per la gestione dell'aeroporto di Comiso), si era conclusa da poco: un fulmine a ciel sereno per chi finora ha lavorato per far partire lo scalo di Comiso, nonostante i mille handicap e gli ostacoli che si sono frapposti. Il ministro Corrado Passera ha reso noto, ieri mattina, l'atto di indirizzo per la definizione del piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale: la proposta è quella di un "riordino organico del settore aeroportuale": non era mai accaduto, da 26 anni a questa parte. Non è un piano definitivo, ora do-



La stazione passeggeri dell'aeroporto di Comiso

vrà essere sottoposto all'intesa della "conferenza permanente Stato-Regioni". Ma le prime notizie, per Comiso, sono sconfortanti. Comiso non è stato inserito nell'elenco dei 31 aeroporti di interesse nazionale. Anche Catania è penalizzato, scavalcato, nel

sistema nazionale, da aeroporti che le stanno dietro, come Venezia (individuato come intercontinentale, come Roma e Milano) e Palermo. Immediata la protesta del presidente di Soaco, Rosario Dibennardo e del presidente di Sac, Enzo Taverniti. «Il mancato

inserimento dello scalo di Comiso nel nuovo Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, è un duro colpo per il sud est della Sicilia. Già in agosto, il ministro Passera si era espresso in tal senso e oggi ha ribadito la sua ben scarsa considerazione per una

infrastruttura di grande rilevanza per la crescita della nostra regione. La speranza è che il governo riveda tale nefasto indirizzo e inserisca l'aeroporto di Comiso fra quelli di interesse nazionale, facendosi carico di spese che competono allo Stato e non alle società o agli enti locali».

Il sindaco Giuseppe Alfano aggiunge: «L'atto di indirizzo del ministro Passera, ignorando Comiso, contraddice il contenuto dello studio commissionato da Enav sul nostro aeroscalo. Mi auguro e chiedo che la Regione Siciliana, al tavolo dell'apposita Conferenza Stato-Regioni a, assuma una posizione chiara e forte a favore dell'aeroporto di Comiso dove ha investito ingenti risorse economiche. Ho chiesto un incontro urgente col presidente Crocetta, presenti i deputati regionali iblei, perchè non si consenta a un Governo dimissionario di emanare atti d'importanza strategica che danneggiano la Sicilia». (FC)

EDILI. Incontro anche con l'ingegnere Corallo

I nuovi vertici dell'Ance ricevuti al Genio Civile

●●● Con lo spirito collaborativo, che da sempre contraddistingue i rapporti fra l'Ance e le pubbliche amministrazioni locali, il presidente Sebastiano Caggia, ha voluto effettuare le prime visite di cortesia al capo dell'Ufficio del Genio Civile, ingegnere Nazzeno Mannino, e al dirigente della Protezione Civile, ingegnere Chiarina Corallo. Gli incontri sono serviti anche per fare il punto sulle prossime programmazioni in capo alle due importanti Amministrazioni che nel tempo hanno svolto un ruolo di primaria importanza per il settore e la collettività. «Gli incontri sono stati proficui e propositivi - afferma Caggia -; abbiamo appre-

so dalla viva voce dell'ingegnere Mannino che il suo Ufficio ha già predisposto progettazioni di opere; specialmente fluviali, per circa 70 milioni - mentre l'ingegnere Corallo ci ha notiziato sulle prossime gare legate principalmente sulla mitigazione del rischio sismico. Durante la visita ho voluto portare all'attenzione dei due dirigenti regionali lo stato comatoso del nostro settore. A conclusione dell'incontro con l'ingegnere Mannino il presidente Caggia gli ha voluto dare atto della meritoria e proficua azione di riorganizzazione dell'Ufficio che, adesso, si concede tempi "europei" per esitare le pratiche di edilizia privata. (*SM*)

CALTANISSETTA. Cessione fraudolenta di beni

Prescrizione «congelata» nel processo a Di Vincenzo

CALTANISSETTA

●●● Termini di prescrizione congelati per l'imprenditore nisseno Pietro Di Vincenzo, chiamato alla sbarra per un nuovo processo. In questo caso è tirato in ballo per trasferimento fraudolento di beni, imputazione legata alla cessione sospetta di un immobile a Cagliari che, secondo la procura di Caltanissetta, sarebbe stato venduto da una società - la «Sardavie» poi assorbita dalla «Di Vincenzo spa» - a un'azienda legata allo stesso gruppo imprenditoriale Di Vincenzo. Operazione che sarebbe stata conclusa - per i pm nisseni - per sottrarre

quegli uffici a un sequestro di beni già nell'aria, a carico dello stesso ex presidente regionale dell'Ance. Con Di Vincenzo (difeso dall'avvocato Gioacchino Genchi), a fine febbraio, saranno chiamati sul banco degli imputati il funzionario di banca, Michele La Fisca, il rappresentante della «Iuno srl» Salvatrice Benintende, l'amministratore unico della «Sardavie srl» Davide Abbate e l'amministratore unico della «Di Vincenzo Spa», Eugenio Candura (assistiti dagli avvocati Salvatore Candura, Sergio Iacona, Giacomo Butera, Boris Pastorello, e Giovanni Di Benedetto). (*VIF*)

Soddisfazione del presidente Ance Caggia **Genio e Protezione civile hanno pronti molti appalti**

Il Genio civile sta procedendo alla riorganizzazione dell'ufficio che assicurerà l'erogazione dei propri servizi in tempi "europei", specie per esitare le pratiche di edilizia privata. Nel contempo, ha già predisposto progettazioni di opere, specialmente fluviali, per circa 70 milioni di euro. Ed anche la Protezione civile è pronta a bandire numerose gare, in particolare nel settore della mitigazione del rischio sismico.

Sono le liete notizie che ha appreso il neo presidente

dell'Ance, Sebastiano Caggia, che si è recato in visita di cortesia dall'ingegnere capo del Genio civile, Nazzareno Mannino, e dal dirigente della Protezione civile, Chiarina Corallo. L'incontro è stato finalizzato, ovviamente, anche a conoscere le programmazioni pianificate dalle due amministrazioni. Evidenziata la rilevanza delle opere in cantiere, il presidente Caggia ha messo a disposizione dei responsabili di Genio civile e Protezione civile l'intera struttura dell'Ance, anche a livello

regionale, onde poter incidere sulle scelte decisionali e di programmazione dei rispetti dipartimenti centrali.

Il neo vertice dell'Ance si è detto poi molto soddisfatto per quanto emerso, specie in relazione alla riorganizzazione degli uffici del Genio civile, sino a qualche tempo addietro nell'occhio del ciclone, proprio per la presunta grave impasse che ne caratterizzava l'attività.

Con il dirigente Chiarina Corallo, infine, il presidente Caggia ha concordato, in relazione alla gestione delle emergenze e degli eventi calamitosi, di mettere a punto una long list d'impresе locali qualificate che si dichiareranno disponibili ad intervenire con uomini e mezzi, idonei alla bisogna. ◀ (g.a.)

COMISO Non è di interesse nazionale secondo Passera Niente aiuti statali allo scalo ragusano Il "Magliocco" dovrà fare da solo

Il sindaco Alfano chiede l'intervento di Crocetta
Intanto si procede con i test tecnici da parte Enav

Antonio Brancato
COMISO

Com'era nelle previsioni il piano di riordino del trasporto aereo varato l'altro ieri dal governo Monti «boccia» l'aeroporto -"Magliocco". Lo scalo comisano, secondo il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera, che ha firmato il provvedimento (una riforma attesa da trent'anni), non è d'interesse nazionale e pertanto non potrà fare affidamento sugli aiuti finanziari dello Stato, ma dovrà essere gestito dalla Regione e dagli altri enti locali che dovranno farsene carico con propri fondi. L'atto d'indirizzo del ministro individua trentuno scali (su 112) aventi importanza strategica che, pertanto, manterranno la concessione nazionale e saranno oggetto d'interventi infrastrutturali finanziati dallo Stato. Tutti gli altri dovranno, invece, reggersi sulle proprie gambe.

Adesso il piano di riordino, il cui scopo dichiarato è quello di razionalizzare il sistema aeroportuale, evitando sprechi di risorse pubbliche e valorizzando il ruolo degli scali territoriali che servono importanti realtà locali, sarà inviato alla conferenza permanente Stato-Regioni, dov'è presumibile che incontrerà forti

resistenze.

La decisione del governo su Comiso era nell'aria da diversi mesi per cui non si certo può parlare di sorpresa. Ciò non di meno la bocciatura dello scalo è destinata a provocare un coro di veementi proteste. Il primo a far sentire la propria voce è il sindaco Giuseppe Alfano: «Comiso è vittima di un'evidente disparità di trattamento nei confronti di altri piccolissimi aeroporti, che, fino ad oggi, hanno dimostrato di sapere solo accumulare pesanti perdite. La direttiva di Passera contraddice il contenuto di uno studio commissionato da Enav sul nostro aeroscalo e non può lasciarci tranquilli».

Il primo cittadino auspica che in sede di contrattazione con lo Stato il governatore Crocetta «assuma una posizione chiara e forte a favore dell'aeroporto dove per altro la Regione sta investendo cospicue risorse economiche. Non può essere consentito a un governo dimissionario che dovrebbe occuparsi solo di ordinaria amministrazione, di emanare atti di rilevanza strategica».

Le direttive di Passera non freneranno comunque l'iter di apertura del "Magliocco" e ciò grazie al finanziamento regionale di quattro milioni e mezzo con il

quale per i prossimi quattro anni la Regione si è accollata i costi del servizio d'assistenza al volo. Le procedure proseguono a tappe forzate con l'obiettivo di rendere operativo lo scalo già in primavera, facendo arrivare a Comiso come minimo alcuni voli charter.

In questi giorni, tecnici dell'Enav, a bordo di un piccolo jet Piaggio 180 Avant II, stanno testando il funzionamento della strumentazione che guiderà gli aeromobili nella fase di avvicinamento alla pista d'atterraggio, mentre il management di Soaco lavora per mettere a punto gli ultimi dettagli organizzativi. Già la prossima settimana il presidente Rosario Dibennardo potrebbe ufficializzare la data del primo volo.

Intanto, Bruno Marziano, presidente della commissione Attività produttive dell'Ars propone di cambiare di nuovo nome allo scalo e di chiamarlo "aeroporto siciliano Comiso-Val di Noto". A parere del parlamentare di Siracusa «questa scelta darebbe in modo plastico l'idea che questa grande infrastruttura è al servizio soprattutto della Sicilia sud-orientale e quindi delle tre province che annoverano otto città patrimonio dell'umanità».

Riordino organico del settore. Compresi Palermo, Catania, Reggio C. e Lamezia Aeroporti, sono 31 quelli a carattere nazionale

ROMA. Meno aeroporti, meno costi pubblici e più efficienza degli scali. Sono le parole d'ordine del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, per il quale il ministro dello sviluppo, infrastrutture e trasporti Corrado Passera ha emanato ieri l'Atto di indirizzo e che pone le basi per un riordino organico del settore. Un primo atto, su cui parte ora il confronto in Conferenza Stato-Regioni (la prima riunione in programma è il 7 febbraio), e che «colma - ha sottolineato Passera - una grave lacuna del Paese che durava da 26 anni». In un Paese in cui ci sono «troppi aeroporti» (112 scali funzionanti, di cui 90 aperti al solo traffico civile, 11 militari aperti al traffico civile e 11 solo ad uso militare), il Piano mira prima di tutto a ridurre la frammentazione e favorire un processo di riorganizzazione ed efficientamento. A questo fine vengono individuati 31 scali di interesse nazionale (tra i quali Reggio Calabria, Catania e Palermo), che costituiranno l'ossatura

Gli scali di interesse nazionale

Secondo il Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CORE NETWORK	
Di rilevanza strategica a livello UE	
1 Milano Malpensa	6 Torino
2 Roma Fiumicino	7 Genova
3 Venezia	8 Bologna
4 Milano Linate	9 Napoli
5 Bergamo Orio al Serio	10 Palermo

COMPREHENSIVE NETWORK	
Traffico superiore a 1.000.000 passeggeri annui	
11 Alghero	18 Olbia
12 Bari	19 Pisa
13 Brindisi	20 Roma Ciampino
14 Cagliari	21 Trapani
15 Catania	22 Treviso
16 Firenze	23 Verona
17 Lamezia Terme	



strategica su cui fondare lo sviluppo del settore nei prossimi anni. Gli scali scelti (tra cui Fiumicino, Malpensa e Venezia) potranno mantenere la concessione nazionale e saranno oggetto programmi di infrastrutturazione per potenziarne la capacità; quelli non di interesse nazionale

invece dovranno essere trasferiti alle Regioni competenti, che potranno decidere anche l'eventuale chiusura. Non saranno invece realizzati nuovi scali: quindi sfumano i progetti per Grazzanise (Caserta) e Viterbo (gli investimenti potranno essere usati per il potenziamento di Fiumicino).

Il Piano prevede anche la necessità per gli scali di mettere a punto piani di riequilibrio economico-finanziario e indica l'opportunità di procedere alla progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici, favorendo l'ingresso di capitali privati. ◀