

Rassegna Stampa

dei

15 febbraio 2016

La Rassegna Stampa è consultabile
nel sito: www.ancesicilia.it

PISTORIO A COMISO E POZZALLO: IL PUNTO SULLE INFRASTRUTTURE

Tutto pronto per la Ct-Rg

Sarà anche realizzata una bretella di collegamento con il Pio La Torre. E per la Palermo-Catania 850 milioni di manutenzione. Plauso per l'ipo della Sac

DI ANTONIO GIORDANO

Grosse novità sul fronte della viabilità nell'Isola quelle annunciate dall'assessore regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pistorio, in occasione di una conferenza stampa (poco prima di una visita al porto di Pozzallo), tenutasi presso i locali della Soaco, all'aeroporto «Pio La Torre» di Comiso. L'obiettivo era fare il punto sul sistema infrastrutturale ibleo e le sue prospettive di sviluppo nel breve e medio periodo.

Pistorio ha concentrato l'attenzione sui molti progetti infrastrutturali che riguardano il Sud Est della Sicilia, area che ha definito di «diversità virtuosa». Pistorio ha evidenziato la «relazione strettissima fra Catania e Ragusa, in uno spazio socio-economico che è il più importante dell'Isola, con l'aeroporto di Catania a operare in sinergia con quello di Comiso, scalo che in sé rappresenta un grande atto di coraggio», chiarendo poi gli impegni del governo regionale per il territorio ibleo, «a partire dall'autostrada Catania-Ragusa, il cui inizio dei lavori vorrei vedere entro la fine della corrente legislatura, fino all'interlocuzione con l'Enav per risolvere in via definitiva il problema dei controllori di volo a Comiso. Inoltre, si procederà anche alla realizzazione della bretella di collegamento fra la Catania-Ragusa e l'aeroporto di Comiso, il cui investimento è stimato intorno ai 115 milioni di euro. Sullo sfondo, anche un forte impegno per la manutenzione della Palermo-Catania, con 850 milioni di euro di interventi nei prossimi anni».

Pistorio ha poi lodato la «ca-

pacità delle governance di Sac e Soaco di fare sistema, una sinergia dalla forte valenza strategica di cui sono davvero convinto, soprattutto a fronte della concorrenza senza esclusione di colpi che dall'altro lato della regione si fanno gli aeroporti di Palermo e Trapani». L'assessore si è poi espresso sulla prossima quotazione in Borsa della Sac, la società di gestione dello scalo etneo, definendola «una sfida importante, una scelta coraggiosa nell'ottica di rinvenire sui mercati i capitali per gli investimenti previsti per la fondamentale infrastruttura».

Al «Pio La Torre», a fare gli onori di casa è stato il sindaco di Comiso (il Comune è proprietario del 40% della Soaco), Filippo Spataro, che ha spiegato come lo scalo casmeneo sia ormai «una infrastruttura strategica, che cresce a ottimi ritmi, ma che certo ha bisogno d'essere supportata e cinta da una degna rete infrastrutturale, onde evitare che divenga una bellissima cattedrale nel deserto». Al pari, di molte altre opere in Sicilia e nel Sud Italia, magari costate centinaia di milioni e sottoutilizzate.

Sulla stessa lunghezza d'onda il deputato regionale Pd Giuseppe Digiaco, presidente della Commissione Servizi sociali e sanitari dell'Ars, già sindaco di Comiso, per il quale «c'è oggi la reale possibilità di fare la storia di questo territorio, sostenendo con convinzione l'unica reale grande infrastruttura ideata e realizzata nel Sud Italia, nata per volontà del popolo». Digiaco ha evidenziato come per la Soaco (con i cui vertici, dopo anni di polemiche, parrebbe essere scoppiata la pace) «il pareggio di bilancio sia vicino, ma sia

chiaro che solo la Regione Siciliana ha fattivamente sostenuto lo scalo, nessun altro soggetto. Uno scalo che in termini di passeggeri è quello che con la maggiore crescita in Italia, per esclusivo merito dell'aeroporto, realizzando una immissione di valuta nel territorio nell'ordine di decine se non addirittura un centinaio di milioni di euro». Il deputato regionale ha poi elogiato la governance Soaco, parlando di «buoni amministratori parsimoniosi, grazie al cui lavoro l'aeroporto può resistere ancora, ma serve comunque una inversione di tendenza. Come è possibile, mi chiedo, che non si riesca ad avere una comunicazione ufficiale dall'Unione europea in merito ai possibili contributi dell'ex Provincia di Ragusa?».

Dal canto suo, il presidente di Soaco, la società di gestione dell'aeroporto di Comiso, Rosario Dibennardo, ha sottolineato «il bisogno di collegamenti dello scalo, che cresce con ritmi tali da imporre necessariamente nuovi investimenti di medio termine». In effetti, lo scalo venne progettato per 600 mila passeggeri l'anno, un numero che entro il 2017 (se non addirittura entro il 2016) verrà raggiunto, con tutti i problemi del caso, in primis l'allargamento dell'area partenze.

Alla conferenza stampa era presente anche il deputato regionale Udc Orazio Ragusa, che ha evidenziato «la centralità dello sviluppo infrastrutturale per la provincia iblea, dove c'è bisogno di un impegno serio su opere specifiche, c'è bisogno di stringersi attorno a questo lembo di terra e sostenere i suoi laboriosi cittadini». (riproduzione riservata)

«Al via raddoppio della Rg-Ct entro l'anno con 800 milioni e poi Sr-Gela fino a Modica»

Pistorio: parlerò con Enav per i servizi dell'aeroporto

LUCIA FAVA

COMISO. Addio all'«isola nell'isola». L'appellativo che la provincia più a Sud d'Italia si porta dietro praticamente da sempre potrebbe, presto, cambiare. «Ragusa sarà dotatissima di infrastrutture». Questo, quanto annunciato ieri mattina dall'assessore regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pistorio, nel corso della sua visita all'aeroporto Pio La Torre di Comiso.

In programma, ci sono tutta una serie di interventi che dovrebbero partire già nei prossimi mesi per collegare più agevolmente Ragusa, unica provincia siciliana senza un chilometro di autostrada, al resto dell'isola.

Due, principalmente, le opere il cui avvio dei lavori dovrebbe vedere la luce per la fine della legislatura: il raddoppio della Ragusa-Catania e l'autostrada Siracusa-Gela nel tratto sino a Modica.

Entrambe fondamentali. Per la prima si procederà con un project financing, l'importo è di 800 milioni di euro.

«Entro quest'anno partiranno i lavori - ha assicurato Pistorio -. Ne ho parlato, proprio in questi giorni col ministro Del Rio con cui siamo in piena sintonia. Sarà stipulato un decreto interministeriale (Infrastrutture-Economia) per la chiusura dell'accordo e l'avvio dei lavori».

Per quanto riguarda i tempi, per l'as-

sessore regionale l'arteria potrebbe essere completata per il 2020. «È un'opera fondamentale non solo per il territorio ragusano - ha aggiunto l'esponente del governo Crocetta -, ma per tutta la Sicilia orientale».

Altra opera fondamentale, ma sicuramente più dispendiosa, è la Siracusa-Gela, autostrada che, ad oggi, non entra in territorio ragusano. «Sto lavorando con tutto il governo - ha spiegato l'assessore - per fare in modo che la Siracusa-Gela possa avanzare sino a Scicli. Abbiamo la copertura finanziaria del tratto sino a Modica, ma stiamo cercando di recuperare finanziamenti per proseguire. Ci servono altri 300 milioni».

Un miliardo di euro è la cifra che serve invece per la realizzazione del tratto sino a Ragusa. Altri due miliardi di euro per arrivare a Gela.

Novità anche per quanto riguarda l'aeroporto Pio La Torre. In cantiere c'è la realizzazione della bretella di collegamento con la Ragusa-Catania, il cui investimento è stimato intorno ai 115 milioni di euro. Su richiesta del deputato Pippo Digiacocone - presente a Comiso assieme al collega Orazio Ragusa (assente, perché impegnato in Commissione Bilancio, l'on. Dipasquale), ai vertici della Soaco Rosario Dibennardo ed Enzo Taverniti e al sindaco Filippo Spataro - Pistorio si è impegnato a interloquire con Enav per risolvere in

via definitiva quell'anomalia che vuole Comiso l'unico aeroporto italiano a dovere pagare i servizi di assistenza al volo. La Regione siciliana ha già stanziato per lo scalo ibleo 5.700.000 euro (la seconda tranche, di 1,2 milioni, deve essere ancora versata al Comune di Comiso).

Solo con l'inserimento del Pio La Torre nell'accordo di programma Stato-Enav si potrà eliminare questa spada di Damocle che pesa come un macigno sul futuro dello scalo.

Forte, l'impegno del governo regionale per le opere viarie anche nel resto dell'isola. Pistorio ha annunciato un investimento di 850 milioni di euro per la manutenzione e velocizzazione della Palermo-Catania.

Tasto dolente, invece, le ferrovie. «Stiamo lavorando per riportare la ferrovia in Sicilia - ha detto Pistorio -. Anche se è difficile programmare investimenti. Quello che posso assicurare è che non ci saranno smantellamenti. In questo momento c'è un intervento di velocizzazione sulla tratta Siracusa-Gela-Canicattì per 42 milioni di euro».

Si punta al ripristino dei treni turistici. «Ho convocato una riunione per mercoledì prossimo in assessorato, invitando i miei colleghi al Turismo e Beni Culturali - ha aggiunto - per ripristinare alcuni treni storici negli itinerari più classici».

Dossier. Cosa c'è dietro le cifre economiche del Paese

I CONSUMI

Auto nuova e cena fuori ma è gelata sui redditi



I consumi delle famiglie sono ripartiti? Gli ultimi dati Istat di dettaglio, relativi al terzo trimestre 2015, dicono di sì. Seppur timidamente: +0,4% sul trimestre precedente, +1,1% sull'anno passato. Il punto è dove e come. Molto bene il settore auto. E gli altri? «Abbiamo chiuso il 2015 a +3%, un buon anno grazie soprattutto all'Expo, al bel tempo, al turismo, alla rivalutazione del dollaro, al terrorismo che ha deviato i flussi verso il nostro Paese», analizza Lino Stoppani, presidente Fipe (pubblici esercizi). Bar, ristoranti e alberghi pieni? «È cresciuta la tendenza al "fuori casa". E il turismo è andato bene, un'annata importante, di svolta dopo tanta crisi». L'Istat però ora registra un Pil 2015 più basso delle attese del governo. «Forse a causa della coda d'anno, un trimestre senza traino Expo». Risultati in chiaroscuro invece per l'abbigliamento. «Il 2015 si è chiuso con un modesto incremento dell'1,4%, con il mese di dicembre positivo per gli accessori, un timido risveglio dopo un lungo periodo di crisi per un settore in cui il rinvio dell'acquisto è assai facile quando l'economia va male», racconta Renato Borghi, presidente di Federmoda Italia. «I saldi però non hanno confermato i numeri 2015 e francamente ci aspettavamo di più con un dato nazionale a -0,7% e situazioni a macchia di leopardo: bene Lombardia, Veneto e Piemonte a +2,5%, male la Sicilia in negativo». L'effetto 80 euro c'è stato? «Il sentiment delle famiglie è positivo, ma il reddito disponibile netto non è cresciuto, sebbene il numero degli occupati stia aumentando. Non siamo ancora di fronte a un consolidamento della ripresa dei consumi, questa è la verità. Ma solo a un flebile segno di inversione di tendenza che speriamo prosegua anche nel 2016».

Una ripartenza a macchia di leopardo. L'Italia che prova a uscire dalla lunga recessione non è tutta uguale. Questo spiega la frenata del Pil. Sono andate bene le medie aziende che hanno scommesso sui mercati globali. Quelle imprese che dipendono sempre meno dalle banche, restie, nonostante gli stimoli della Bce, all'erogazione del capitale. Ha retto il turismo. I consumi hanno risentito di una flebile ripresa, l'occupazione è rimasta ferma. Poi c'è un buco nero: il Sud

VALENTINA CONTE
ROBERTO MANIA

L'EXPORT

Hi-tech e aerospazio ci salvano sui mercati



C'è una nuova polarizzazione tra le imprese italiane, non più grandi-piccole, non più pubbliche-private, bensì tra chi esporta e chi dipende prevalentemente dal mercato domestico. Le prime hanno alimentato il Pil in questi anni di crisi e poi di lentissima ripresa. Dall'inizio del 2015 – secondo gli ultimi dati dell'Istat riferiti a novembre – l'export ha fatto registrare un incremento di quasi il 4 per cento in valore e del 2 per cento in volumi. A novembre l'attivo commerciale ha raggiunto 39,2 miliardi. «Le buone performance delle esportazioni – sostiene Riccardo Maria Monti, presidente dell'Ice (l'agenzia per la promozione all'estero delle imprese italiane) – vanno lette lungo due assi: uno settoriale, l'altro geografico. A guidare l'export sono state soprattutto le aziende high tech, quella della farmaceutica, delle biotecnologie, dell'aerospazio ma anche dell'agroalimentare. Poi è stata fondamentale la scelta strategica di orientare le esportazioni verso il mercato degli Stati Uniti (+20 per cento) che ha consentito all'Italia di risentire meno della frenata delle cosiddette economie emergenti». I buoni risultati sui mercati internazionali, che hanno compensato nel 2015 l'andamento negativo della domanda interna, nascono dalla capacità delle imprese italiane esportatrici «di diversificare», come dice Monti. Muoversi cioè con velocità e flessibilità verso i mercati più stabili. Così la crisi della Russia ha inciso poco (3 miliardi sui 500 complessivi) sulla dinamica dell'export, e anche la frenata della Cina (dove esportiamo 10 miliardi di circa) la sentiremo poco, meno comunque della Germania che esporta per quasi 70 miliardi di euro. «Questo assetto conservativo dell'export – spiega Monti – può farci prevedere un 2016 positivo anche se non brillante».

PER SAPERNE DI PIÙ
www.istat.it
ec.europa.eu

IL CREDITO

Per tante imprese prestiti ancora negati



Il credit crunch (la stretta del credito) è finito da due anni: nel 2014 per le famiglie e nel 2015 per le imprese. Almeno è quanto racconta l'Abi, l'associazione delle banche italiane. «L'anno scorso sono stati erogati mutui per 360 miliardi contro i 357 del 2014, ma questo dato di stock è fuorviante perché tiene conto anche dei mutui vecchi», spiega il vicedirettore Gianfranco Torriero. «Il flusso, cioè le nuove erogazioni, segnalano invece una crescita: +97%, un raddoppio». Di cui però un terzo sono surroghe e dunque sostituzioni di vecchi contratti con nuovi più convenienti. E le imprese? «Anche qui il dato di stock colloca a 793 miliardi i prestiti nel 2015, rispetto agli 808 del 2014. Ma quello di flusso registra circa un +11,5%. Quindi anche il credito alle aziende è ripartito». Antonio Gennari, direttore generale Ance (costruttori) è però meno ottimista: «L'attenzione delle banche è cambiata, ma c'è ancora molta resistenza e selettività nei confronti delle imprese di costruzione. Non registriamo una inversione significativa, anzi siamo ancora sotto pressione. Le banche continuano a essere diffidenti verso un settore come il nostro che ha perso il 35% di investimenti in otto anni di crisi. Eppure per il 2016 ci aspettiamo un +1%, primo segno più dal 2008».

IL MEZZOGIORNO

Eterno declino del Sud spese ferme, nascite giù



C'è un dato non strettamente economico che spiega meglio di altri la profondità della crisi del Mezzogiorno: il tracollo del tasso di fecondità. Nelle regioni meridionali non nascono più bambini. Nel 2014 ne sono stati registrati 174 mila, il valore più basso dall'Unità d'Italia. Il tasso di fecondità al Sud – spiega la Svimez (l'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno) nel suo ultimo rapporto – è sceso a 1,31 figli per donna, ben distanti dai 2,1 necessari per garantire la stabilità demografica. «La nuova questione meridionale è la desertificazione demografica», dice Emanuele Felice, professore di Storia economica all'Università autonoma di Barcellona e autore di «Perché il Sud è rimasto indietro». «Così – aggiunge Felice – al Mezzogiorno mancano le energie per fare la crescita. È una situazione molto critica». E proprio la permanenza in recessione dell'economia meridionale costituisce uno dei freni alla dinamica del resto del Paese. Il divario del Pil pro capite del Sud rispetto al Centro-Nord è tornato ai livelli di quindici anni fa. Negli anni della crisi (2008-2014) i consumi delle famiglie meridionali sono crollati di quasi il 13 per cento e gli investimenti nell'industria addirittura del 59 per cento. Il 62 per cento dei meridionali guadagna meno di 12 mila euro annui contro il 28,5 per cento del Centro-Nord. «Servono investimenti in infrastrutture e in istruzione – aggiunge Felice – ma servirebbe anche un'altra classe dirigente meridionale il cui bilancio è l'inconcludenza. Vale per la destra come per la sinistra, con le dovute eccezioni».

LE RIFORME NECESSARIE

COMPETITIVITÀ E CONCORRENZA
CIÒ CHE MANCA PER CRESCEREdi **Lorenzo Bini Smaghi**

Il dato sulla crescita del prodotto lordo italiano (+0,1% nel quarto trimestre e +0,6% nella media destagionalizzata del 2015) conferma purtroppo quanto scrivevo su queste pagine il 21 agosto scorso, dopo la pubblicazione del Pil dei primi sei mesi dell'anno: «È inutile nascondere. Qualcosa non funziona più come previsto nel sistema economico italiano».

Ancora una volta, infatti, le previsioni fatte solo qualche mese prima — non solo dal governo ma anche da istituti nazionali e internazionali — si sono rivelate troppo ottimistiche. Nonostante il forte calo dei tassi d'interesse provocato dagli interventi di politica monetaria da parte della Bce, nonostante l'indebolimento dell'euro nei confronti del dollaro, il crollo dei prezzi dell'energia e la manovra fiscale espansiva, l'economia italiana è cresciuta meno della metà del resto dell'area dell'euro. A malapena viene recuperato il calo dell'anno precedente. La ripresa si è peraltro affievolita nel corso del 2015. Il ritmo di crescita registrato nell'ultimo

trimestre (+0,1%) è infatti più debole di quello del terzo trimestre (+0,2%), che è a sua volta inferiore a quello del secondo (0,3%) e del primo dello scorso anno (0,4%). Su questa base, la crescita del 2016 rischia di assestarsi intorno all'1%, o forse di meno se si concretizzano i timori di un ulteriore rallentamento dell'economia mondiale.

La flebile ripresa economica potrebbe rimettere in questione il quadro di finanza pubblica per l'anno in corso, e rinviare, per l'ennesima volta, il punto di svolta del debito pubblico e una sua riduzione sostenibile. Soprattutto, emerge chiaramente che la strategia di politica economica, basata soprattutto sullo stimolo della domanda pubblica, non è sufficiente: «il cavallo non beve». Non che non abbia sete. Al contrario. In realtà non ci riesce, perché ha il morso troppo stretto. L'economia italiana è ancora imbrigliata, troppo rigida, incapace di reagire come dovrebbe agli stimoli che le vengono dati.

Il nocciolo del problema è la produttività, che è calata su un livello più basso di quello di 15 anni fa, il risultato peggiore tra i Paesi avanzati. La competitività, esterna ed interna, si è così deteriorata, e non si è aggiustata dopo la cri-

si.

La ricetta per uscire dal ristagno è sempre la stessa: le riforme strutturali. Va tuttavia applicata in modo tenace e con maggior continuità. A questo punto ci vuole una dose da cavallo. Il Jobs act ha aperto la strada. Bisogna seguirla con vere riforme, anche negli altri settori che rappresentano un ostacolo a chi vuole investire e creare posti di lavoro in questo Paese. Si tratta della pubblica amministrazione, della giustizia, delle regole della concorrenza. Anche per quel che riguarda il mercato del lavoro, il compito non si è esaurito con il Jobs act. Per incentivare la produttività è necessario decentrare la contrattazione salariale al livello delle imprese, come è il caso dei Paesi più efficienti, in particolare la Germania. Confindustria e sindacati non si sono messi d'accordo, dopo troppi mesi di discussione. È venuto il momento che il governo prenda l'iniziativa e adotti con urgenza provvedimenti che cambino le basi delle relazioni industriali, per allineare l'evoluzione delle remunerazioni alla produttività.

Il dato deludente sulla crescita del 2015 non deve scoraggiare, ma nemmeno essere negato o dare adito ad alibi. Deve solo spingere a fare di più. Più rapidamente.

Burocrazia

Serve rimuovere
gli ostacoli che frenano
chi vuole investire e
creare posti di lavoro

LE INIZIATIVE

Mercoledì

FOCUS

**Come cambia
la disciplina
degli appalti
dopo la riforma**

La riforma degli appalti ha già iniziato a muovere i primi passi. Infatti, alcune parti della legge 11/2016 (che delega il governo ad emanare la normativa di attuazione delle direttive comunitarie 23, 24 e 25/2014) contengono anche norme di immediata applicazione che entrano in vigore oggi e disciplinano materia di ampio interesse come il venir meno della garanzia globale gli appalti, la nuova regolamentazione per la direzione dei lavori e le regole per le riassunzioni dei lavoratori nei call center (la cosiddetta clausola sociale).

Su queste ultime, e in generale sulla disciplina degli appalti che sarà in vigore una volta esercitata entro il 18 aprile e il 31 luglio la delega affidata al Governo, si sofferma la guida disponibile da mercoledì con il Sole 24 Ore (in edicola il giorno stesso per chi compra il giornale cartaceo, online per gli abbonati digitali oppure liberamente acquistabile su Store 24); in essa si analizza sia la portata complessiva dei provvedimenti che a breve disciplineranno ex novo la materia sia le principali novità a partire dall'abbandono del massimo ribasso a favore dell'offerta economicamente più conveniente.

L'INCHIESTA

Da Palermo a Catania Crollano piloni e viadotti, cantieri infiniti, frane e voragini, opere ritenute avveniristiche che non reggono

Altro che Ponte sullo Stretto

La Sicilia non ha più strade

» ANTONELLO CAPORALE

inviato a Enna

Quando accadrà, perché purtroppo accadrà che qualcuno ritiri fuori il Ponte sullo Stretto, la grande opera che dovrebbe proiettare la Sicilia verso l'Europa, teniamo a mente questa lista. È un elenco – nemmeno completo – dei piloni ardenti e cadenti, delle frane avanzanti, dei giunti allentati, delle voragini che hanno inghiottito le arterie principali dell'isola. Le principali, perché tenere il conto della viabilità generale significherebbe condannare il lettore a interruzioni senza fine, pagine intere di calamità avvenute e consegnate al ricordo.

Seconda avvertenza: nessuno dei blocchi stradali qui citati sono mai stati recuperati strutturalmente. Ripristini parziali, nella migliore delle ipotesi. Guardiamo la cartina della Sicilia da Enna, questa città piccola e diligente, martoriata dai cedimenti. Nel 2009, sei anni fa, cede, nel senso che frana, la strada panoramica: teneva unite le due porzioni di città. «Era un'opera inaugurata nel 1962 e considerata un capolavoro italiano dell'ingegneria stradale in muratura», spiega Giuseppe Amato di Legambiente. Nell'attesa della gara per affidare i lavori ha ceduto, il 1° novembre del

2015, anche il secondo troncone della panoramica. Adesso è tutto fermo, chiuso, morto.

Venti cantieri in 200 chilometri

Meglio partire e andare altrove dunque? Decidere di proseguire per Palermo significa ingaggiare una lotta con le deviazioni. Ci sono almeno venti cantieri nei duecento chilometri della A19, l'autostrada che congiungendo il capoluogo a Catania, attraversa la pancia della Sicilia. Quella frana spaventosa che l'anno scorso portò via il viadotto in località Scillato, facendolo adagiare sul costone opposto, è lì che si muove. Prima la cosiddetta trazzera dei grillini – strada d'emergenza finanziata con i fondi che il gruppo del M5S riceve dall'Assemblea regionale – e poi una bretella più strutturata e sicura hanno almeno creato un bypass che non impone l'arresto della marcia. Stessa fortuna, diciamo così, non ha avuto la superstrada veloce che collega Gela a Caltanissetta. Era il 21 maggio del 2009, ed erano appena stati ripresi i lavori di ammodernamento bloccati per 15 anni a causa delle indagini su possibili infiltrazioni mafiose. Quel giorno cede un giunto del viadotto lungo ben 1.480 metri e che corre a circa 90 metri di al-

tezza. Non ci sono morti per fortuna. Ma da allora non c'è nemmeno più la strada.

Sempre a maggio, ma del 2011, crolla una campata di un ponte ferroviario sulla linea Caltagirone-Gela. Da allora niente più treno, si prende il bus. Quel tratto allunga la lista dei binari morti, cessati per cause naturali oppure destinati all'oblio per assenza di manutenzione. E tre anni fa, era il 2 febbraio del 2013, crolla – ricordate? – il viadotto Verdura lungo la statale che da Agrigento conduce a Sciacca. Non ci sono morti neanche in quel caso: un automobilista si accorge per tempo, mette di traverso la sua auto e chiama i soccorsi. Anche lì, come ovunque, un cimitero di iniziative.

Adesso si cammina a corsia unica, il viadotto è stato incrociato in attesa che progetto e finanziamento si trovino, si incontrino e soprattutto vengano affidati a mani esperte e possibilmente pulite.

Stringere la carreggiata

A Calascibetta, che è un luogo meraviglioso, un paese magico, e dovrebbe divenire una destinazione obbligata per chi abbia voglia di conoscere i siciliani, smotta un enorme costone di roccia sulla strada che la collega ad Alimena, in provincia di Paler-

mo. E una statale trafficata, essenziale per chi li abita. È il 2013. Sapete cos'è accaduto da allora? Uno studio di fattibilità e due diverse ipotesi in campo: realizzare il nuovo tratto nelle immediate vicinanze di una necropoli preistorica oppure farlo passare in un campo di grano? Indovinate un po' cosa è successo? Ci aiuta sempre Giuseppe Amato, dirigente di Legambiente e studioso della mappatura di passi e sottopassi bucati o franati: «Le attività di esproprio del campo di grano si sono inspiegabilmente bloccate. Quindi resta la necropoli, ah ah».

7 luglio 2014, statale 626 in contrada Putrella di Licata, provincia di Agrigento. Crolla all'improvviso, infartuato e morente, un viadotto per cedimento strutturale. Crac del cemento (alleggerito?). Da allora tutto come prima. Si è semplicemente provveduto a chiudere il viadotto.

Le vergogne non sono finite e la via della riabilitazione dell'Anas, che adesso è guidato da un presidente – bisogna dirlo – intenzionato a ripulire gli ambienti e rinnovare la dirigenza, è ancora lunga. Sprofonda – all'altezza di Mezzojuso – la strada che congiunge Agrigento a Palermo. Metà della carreggiata, inaugurata pochi giorni prima, scompare alla vista.

E il 4 gennaio dell'anno scorso. Da allora solo cerotti. Il buco è lì, un by-pass consente la circolazione a passo di lumaca. Nell'età delle frane, e nell'isola che più soffre di incuria, gli smottamenti sono come il cappuccino al bar: un appuntamento quotidiano.

Il 27 maggio del 2015 gli automobilisti si accorgono

che il viadotto Cinque Archi, tra i comuni di Santa Caterina Villermosa (Catania) e Villarosa (Enna) si sostiene su pilastri che appaiono paurosamente in balia della corrente del fiume dove sono immersi. Filmano ogni cosa, la notizia corre sui social e arriva in procura. Sopralluogo dell'Anas che spiega che i plinti fanno presa su palificazioni sotterranee. E quin-

di? E quindi carreggiata ristretta, così il peso si alleggerisce e il pericolo si riduce.

Resta da riferire due ultime frane, ricordando sempre che qui abbiamo sommariamente registrato gli accadimenti occorsi alle arterie principali, avvenute poche settimane fa. A ottobre si interrompe al chilometro 222 la Palermo Agrigento. In tilt

la circolazione della Sicilia centro occidentale. Il 29 novembre i carabinieri chiudono un viadotto sulla Palermo-Sciacca. Un pilone paurosamente sbanda e s'inclina. Prontamente l'Anas interviene e rassicura: tutto a posto. Provvede al cerotto, cioè riduce la carreggiata e ammen.

Dove eravamo rimasti? Ah sì, al Ponte sullo Stretto...



La scheda

■ **L'ANAS** gestisce in Sicilia circa 400 chilometri di autostrade tra Palermo e Catania. E 66 strade statali per un totale di oltre 3.400 chilometri. In tutto, tra gestione diretta e indiretta Anas cura quasi 4 mila chilometri tra arterie

principali, raccordi e tangenziali per un totale di 79 strade. Negli ultimi anni moti franosi e crolli hanno interessato le principali direttrici del traffico automobilistico sull'isola rallentando la circolazione

ANCORA TUTTO FERMO

A Enna nel 2009 cede il primo troncone della panoramica che univa la città, nel 2015 il secondo

LE DENUNCE DI LEGAMBIENTE

A ottobre si interrompe il tratto tra Agrigento e Palermo, non è ancora stato ripristinato

Ferite

Il viadotto Himera che, crollando, ha diviso in due la Sicilia e quello di Mezzojuso *Ansa*

UN'ALTRA PROPOSTA APPROVATA

Royalties per recuperare i centri storici

PALERMO

Dai proventi delle ricerche petrolifere, le cosiddette royalties, saranno finanziati interventi di recupero dei centri storici dei Comuni siciliani, con particolare riferimento a quelli dell'Unesco. È quanto prevede l'emendamento, primo firmatario Nello Dipasquale, che è passato in commissione Bilancio all'Ars durante la discussione della Finanziaria. Quella che diventerà a tutti gli effetti una

nuova norma, prevede pertanto la possibilità di finalizzare le royalties per interventi di riqualificazione dei centri storici, ma anche per avviare una politica di riduzione della pressione fiscale e per i servizi sociali in favore dei disabili. In particolare, le royalties dovranno essere utilizzati per gli interventi di riqualificazione dei centri storici, per la riduzione della pressione fiscale, per la tutela e la manutenzione dei siti Unesco, per i servizi socio-assistenziali in favore dei diversamente abili, per

l'incremento industriale e gli interventi di miglioramento ambientale delle aree dove si svolgono le ricerche petrolifere. ◀



Il deputato Nello Dipasquale primo firmatario della proposta

In vista della decorrenza del termine del 16/3, ecco come funziona il meccanismo

Compensazioni crediti Iva vicine ai nastri di partenza

Pagine a cura
di **FRANCO RICCA**

Dal 16 marzo via libera alla compensazione dei crediti Iva 2015 oltre 5 mila euro per i contribuenti che presentano la dichiarazione annuale 2016 entro il mese di febbraio. In vista della decorrenza, vediamo come funziona l'istituto della compensazione, introdotto, all'atto dell'istituzione del versamento unitario con la delega F24, dall'art. 17 del dlgs n. 241/97 per i crediti risultanti dalle dichiarazioni e denunce periodiche. Questa compensazione, definita «orizzontale» o «esterna» in quanto riguarda crediti e debiti di diversa natura (per esempio, il credito Iva in pagamento del debito Irpef), deve essere effettuata entro la data di presentazione della dichiarazione successiva ed è soggetta ad alcuni vincoli. Altro è, invece, la compensazione «verticale» o «interna», all'interno del medesimo tributo, che non deve essere necessariamente rappresentata nel modello F24, realizzandosi nella contabilità e nella dichiarazione: per esempio, lo scomputo del debito Iva del mese di gennaio 2016 dal credito 2015 riportato a nuovo. Occorre però prestare attenzione al fatto che può qualificarsi «orizzontale» anche la compensazione concernente lo stesso tributo: ciò quando il contribuente utilizza un credito per compensare un debito anteriore: per esempio il credito Iva relativo al 2015, risultante dalla dichiarazione Iva 2016 (codice 6099/2015), in pagamento del debito Iva per l'anno 2014 (codice 6099/2014). Per effetto del dm 31 marzo 2000, le disposizioni in materia di versamento unitario con compensazione si applicano, con riferimento ai tributi, ai contributi e ai premi elencati nell'art. 17, comma 2, del dlgs n. 241/97, anche alle somme, comprese le sanzioni, dovute a seguito di accertamento con adesione, acquiescenza,

conciliazione giudiziale, definizione agevolata delle sanzioni, ravvedimento operoso, liquidazione automatica e controllo formale delle dichiarazioni. Ai sensi dell'art. 30, comma 4, della legge n. 724/1994, per le società c.d. «di comodo», il credito risultante dalla dichiarazione presentata ai fini dell'Iva non è rimborsabile, né utilizzabile in compensazione orizzontale.

Il tetto massimo per anno solare. L'art. 34 della legge n. 388/2000 stabilisce che il limite massimo dei crediti di imposta e dei contributi compensabili ai sensi dell'art. 17 del dlgs n. 241/1997, ovvero rimborsabili ai soggetti intestatari di conto fiscale, è fissato in 700 mila euro per ciascun anno solare (il limite è elevato a 1 milione per i subappaltatori che nell'anno precedente hanno registrato un volume d'affari costituito per almeno l'80% da prestazioni di servizi rese in esecuzione di contratti di subappalto e fatturate in regime di inversione contabile). L'importo rappresenta la soglia annuale unica entro la quale devono essere contenute sia le compensazioni orizzontali di crediti effettuate nel modello F24, sia le richieste di rimborso c.d. semplificato (o in conto fiscale) presentate all'agente della riscossione. Pertanto, per esempio, il contribuente che richiede nell'anno 2016 il rimborso semplificato del credito Iva 2015 di 200 mila euro, indicando tale importo nel campo 2 del rigo VX4 della dichiarazione annuale Iva 2016, disporrà di un residuo plafond di 500 mila euro spendibile per le compensazioni orizzontali nel corso dell'anno solare 2016. Va sottolineato che la soglia riguarda le compensazioni effettuate e i rimborsi semplificati erogati nell'anno solare, a prescindere dalla tipologia e dall'origine del credito compensato/rimborsato; per esempio, ai fini in esame si devono considerare cumulativamente, per l'ammontare complessivo: l'eventuale residuo

credito annuale Iva 2014 utilizzato in compensazione orizzontale nel corso del 2016, anteriormente alla presentazione della dichiarazione Iva 2016 (codice 6099/2014); l'importo del credito annuale Iva del 2015 richiesto a rimborso con procedura semplificata con la dichiarazione Iva 2016 (codice 6099/2015); l'importo del credito del primo trimestre 2016 utilizzato in compensazione nel corso del 2016 (non si tiene invece conto dell'importo rimborsato, giacché i rimborsi trimestrali non sono effettuati con la procedura del conto fiscale).

Obbligo di precedenza ai debiti scaduti. Prima di procedere alla compensazione orizzontale dei crediti per imposte erariali, bisogna fare attenzione alla preclusione generale dell'art. 31 del dl n. 78/2010, secondo cui la compensazione dei crediti relativi alle imposte erariali è vietata fino a concorrenza dell'importo dei debiti, di ammontare superiore a 1.500 euro, iscritti a ruolo per imposte erariali e relativi accessori, per i quali è scaduto il termine di pagamento. In caso di inosservanza del divieto, si applica la sanzione del 50% dell'importo dei debiti iscritti a ruolo per imposte erariali e relativi accessori e per i quali è scaduto il termine di pagamento, fino a concorrenza dell'ammontare indebitamente compensato. La sanzione non può essere applicata fino al momento in cui sull'iscrizione a ruolo penda contestazione giudiziale o amministrativa e non può essere comunque superiore al 50% di quanto in-

debitamente compensato. La stessa disposizione stabilisce che è comunque ammesso il pagamento, anche parziale, delle somme iscritte a ruolo per imposte erariali e relativi accessori mediante la compensazione dei crediti relativi alle stesse imposte. Le relative modalità sono state stabilite con dm 10 febbraio 2011, il quale prevede che tale pagamento è effettuato mediante compensazione dei crediti relativi alle imposte medesime, attraverso il sistema del versamento unificato. Il pagamento con compensazione è ammesso anche per gli oneri accessori relativi alle imposte erariali iscritte a ruolo, comprensivi degli aggi e delle spese a favore dell'agente della riscossione, nonché per le imposte erariali la cui riscos-

sione è affidata all'agente della riscossione secondo le disposizioni di cui all'art. 28 del dl n. 78/2010, ossia le somme dovute in base ad accertamenti esecutivi. Con risoluzione n. 18/2011, l'Agenzia delle entrate ha istituito per il pagamento delle somme di cui sopra il codice tributo «RUOL»: in presenza di debiti per imposte erariali scaduti di importo superiore a 1.500 euro, la compensazione dei crediti deve essere effettuata prioritariamente per il pagamento di tali debiti. Al fine di prevenire abusi, l'art. 8 del dlgs n. 159/2015 ha stabilito che «i crediti oggetto di compensazione in misura eccedente l'importo del debito erariale iscritto a ruolo sono oggetto di rimborso al contribuente secondo la disciplina e i controlli previsti

dalle singole leggi d'imposta».

La disposizione mira a evitare che, simulando un errore nella compensazione (per esempio, spendita di un credito Iva di 200 mila euro per pagare una cartella di 20 mila euro, con un pagamento indebito di 180 mila euro all'agente della riscossione), il contribuente ottenga la restituzione dell'eccedenza dall'agente della riscossione, aggirando le disposizioni e i controlli in materia di rimborso Iva.

—© Riproduzione riservata—■

Compensazione crediti Iva, i vincoli specifici

- La compensazione dei crediti annuali o infrannuali oltre 5 mila euro annui è effettuabile solo dal giorno 16 del mese successivo a quello di presentazione della dichiarazione annuale o dell'istanza modello TR, utilizzando esclusivamente i servizi telematici dell'Agenzia delle entrate;
- Entro la soglia di 5 mila euro, la compensazione può effettuarsi sino dal primo giorno del periodo d'imposta successivo a quello cui si riferisce il credito, fermo restando, per i crediti infrannuali, la preventiva presentazione del modello TR;
- La compensazione di crediti annuali oltre la soglia di 15 mila euro (50 mila per le «start up innovative») è consentita se la relativa dichiarazione reca il visto di conformità oppure la sottoscrizione dei componenti dell'organo di controllo contabile.

Ferrovie, arrivano altri 9 miliardi ma il Sud è al palo

Aggiornato il contratto di programma con Rfi tutte le grandi opere finanziate sono al Nord

Marco Esposito

Nelle stazioni delle grandi città del Centronord potrà entrare un treno ogni tre minuti. Sui convogli merci saranno caricati direttamente i Tir. I treni porteranno i passeggeri fin dentro gli aeroporti. Con la cura del ferro cambia il volto dei trasporti - non solo alta velocità ma migliori tecnologie e servizi - con nuovi investimenti per quasi 9 miliardi di euro. Nel Mezzogiorno, però, gli interventi programmati sono minimi, meno di un decimo di quelli previsti nel resto della penisola.

Il governo, grazie a risorse fresche della legge di Stabilità del 2015 e dello Sblocca Italia, ha aggiornato il contratto di programma 2012-2016 con le Ferrovie, finanziando investimenti per 8.971 milioni, dei quali tuttavia appena 474 milioni sono certamente destinati al Mezzogiorno.

Le grandi opere assorbono 4.469 milioni suddivisi su quattro interventi: 1.500 milioni per l'alta velocità Brescia-Verona; 1.500 milioni per la tratta Verona-Vicenza; 869 milioni per il valico del Brennero e 600 milioni per quello dei Giovi. Tutte nel Nord Italia. Peraltro il valico dei Giovi (che è sulla linea Genova-Milano) lo scorso giugno è stato depennato dall'Unione europea dai progetti ammessi al finanziamento con i fondi del Connecting Europe Facility, ma evidentemente per il governo è ancora considerato una priorità.

La novità del contratto di programma con Rfi però non è nelle linee ad alta velocità, bensì in una serie di interventi per migliorare i ser-

vizi passeggeri e merci soprattutto nelle aree metropolitane e nei collegamenti con porti e aeroporti. Anche in tale caso, però, il Nord sembra essere una calamita in grado di attrarre la maggior parte delle risorse.

Le aree metropolitane, in particolare, saranno destinatarie di uno specifico investimento per migliorare l'accesso dei treni. L'obiettivo è consentire l'ingresso e la partenza di un convoglio ogni tre minuti, senza più colli di bottiglia e sovrapposizioni tra linee ad alta velocità e linee pendolari. Gli investimenti previsti riguardano Roma (172 milioni), Firenze (70 milioni), Milano (45 milioni), Torino (30 milioni) e Bologna (30 milioni). In pratica tutte le città metropolitane del Centro Nord escluse Genova e la lagunare Venezia. Nulla è invece programmato nelle sei città metropolitane del Mezzogiorno: Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Messina e Catania.

Anche per i collegamenti diretti ferroviari con gli aeroporti la disparità è evidente. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio annuncia interventi «da Bergamo a Catania» dando l'impressione di azioni diffuse su tutto il territorio nazionale. Ma dalle tabelle messe a punto da Rete ferroviaria italiana si può verificare che gli aeroporti interessati sono Genova, Milano Malpensa, Bergamo, Ve-

nezia, Roma Fiumicino e Catania Fontanarossa. Peraltro i finanziamenti in tale caso (31 milioni in tutto) si riferiscono ai progetti e non alla realizzazione dei binari, che a Catania mancano del tutto.

Nel trasporto regionale, invece, il Mezzogiorno non è zero: ci sono 100 milioni per interventi in Calabria, 100 milioni per la Sardegna e 96 milioni da ripartire tra Campania, Puglia, Calabria e Sicilia per un totale di 296 milioni. In Toscana, però, vi sono 415 milioni per la Pistoia-Lucca.

Una somma sostanziosa, pari a 1.200 milioni, è stata stanziata per la sicurezza. Qui non c'è ripartizione territoriale tuttavia alcuni interventi (260 milioni per fattori idrogeologici e 80 per rispettare norme antisismiche) sono destinati soprattutto alla messa in sicurezza delle linee ferroviarie del Mezzogiorno e della Liguria. Interventi necessari, ovviamente, ma che non modificano il livello del servizio. Per esempio per la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è in programma un adeguamento della velocità a 200 chilometri orari ma nell'aggiornamento del contratto di programma ci sono solo alcune decine di milioni per un adeguamento tecnologico tra Napoli e Battipaglia.

Infine, ma non è il meno importante, c'è il capitolo del traffico merci. L'Italia è attraversata da quattro corridoi europei, tre dei quali interessano esclusivamente il Nord mentre uno percorre l'intera penisola, dal Brennero alla Sicilia, ma continua a subire modifiche che lo ramificano verso i porti del Nord e del Centro Italia. Da Trieste in giù, la scommessa è intercettare i traffici merci

Sicurezza
Impegnati
1,2 miliardi
per rendere
le linee
ferroviarie
adeguate
alle norme

del Mediterraneo (aumentati dopo il raddoppio del Canale di Suez) integrando il sistema portuale con la rete ferroviaria. Ed ecco perché le politiche di investimento sono decisive.

Gli «interventi prioritari» citati nei documenti di Rete ferroviaria italiana riguardano i porti di Trieste nell'Adriatico e di Genova nel mar Ligure, cui si aggiunge «l'eliminazione di interferenze» con le linee ferroviarie che arrivano allo scalo portuale di Ravenna. Nulla è previsto, almeno esplicitamente, per Gioia Tauro (dove pure sono quintuplicate le partenze di treni merci), per Napoli, per Taranto, ovvero i porti meglio posizionati sulla linea Gibilterra-Suez. Su Trieste, invece, il governo sta per annunciare un intervento specifico per fare in modo che i Tir

che arrivano via strada o via mare (con le navi ro-ro) possano scaricare i semirimorchi su treni speciali in grado di portare le merci, senza inquinare, verso Nord ed Est Europa.

L'Italia, del resto, ha iniziato ad adeguare la propria rete ferroviaria ai nuovi standard di trasporto merci. L'obiettivo al 2020 è di attrezzare il 55% delle linee interessate dai corridoi europei al trasporto di treni lunghi 750 metri, sui quali caricare i container. Ci saranno inoltre 1.800 chilometri

Calabria

Ci sono 100 milioni per migliorare la rete di binari locale

di binari attrezzati per la cosiddetta «autostrada viaggiante», cioè il trasporto dei semirimorchi sui treni. Quante di queste infrastrutture si spingeranno fino ai porti del Sud non è ancora noto e del resto la partita non è chiusa: il governo e Rete ferroviaria italiana devono aggiornare nuovamente il contratto di programma 2012-2016, stavolta individuando dove orientare le risorse previste dalla legge di Stabilità del 2016, pari a ulteriori 8,2 miliardi di euro. Se ci si limiterà a collegare il Brennero con i porti del Nord Adriatico e del Nord Tirreno, l'Italia rinuncerà allo straordinario vantaggio di essere una penisola che si allunga fino al centro geografico del Mediterraneo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La cura del ferro **Attribuite le risorse della legge di Stabilità e dello Sblocca Italia**

Assegnati alle regioni meridionali 474 milioni contro i 6.225 stanziati per il Centro-Nord

Pendolari

Nelle stazioni potrà entrare un treno ogni 3 minuti ma solo a Roma, Milano, Torino, Firenze e Bologna

Aeroporti

Allo studio collegamenti diretti con Venezia, Malpensa, Bergamo, Genova, Roma e Catania

Porti

Interventi prioritari per il traffico merci in favore degli scali di Genova, Trieste e Ravenna

La mappa



DOVE INVESTONO LE FERROVIE

Nuove risorse assegnate dal governo a Rfi con l'aggiornamento t2015 del contratto di programma 2012-2016

	Centronord	Mezzogiorno	Non definito
Grandi opere			
AV Brescia Verona	1.500	-	-
AV Verona Vicenza	1.500	-	-
Valico Brennero	869	-	-
Valico Giovi	600	-	-
Totale	4.469	-	-
Sicurezza	-	-	1.200
Tecnologia			
Torino-Padova	60	-	-
Bologna-Padova	60	-	-
Napoli-Battipaglia	-	60	-
Altri interventi	-	-	305

Città metropolitane	*Adeguamento capacità di traffico		
Rinnovo staz. 13 grandi città	-	-	411
Roma*	172	-	-
Firenze*	70	-	-
Milano*	45	-	-
Torino*	30	-	-
Bologna*	30	-	-

Linee regionali			
Pistoia-Lucca	415	-	-
Andora-Finale Ligure	225	-	-
Linee Calabria	-	100	-
Linee Sardegna	-	100	-
Linee Mezzogiorno	-	96	-
Venezia-Trieste	50	-	-

Progetti collegamenti aeroporti			
MI-GE-VE-BG-Rom	25	-	-
Catania	-	6	-
Interventi diffusi regionali	-	-	291

Fonte: elaborazioni del Mattino su dati Rete Ferroviaria Italiana

	Centronord	Mezzogiorno	Non definito
Linee passeggeri storiche			
Firenze-Roma	200	-	-
Roma-Napoli	-	102	-
Milano-Bologna	70	-	-
Genova-Ventimiglia	50	-	-
Altre linee	-	-	65

Linee merci e collegamento con i porti

Asse Reno-Alpi	130	-	-
Porti "prioritari" (Trieste, Genova e Ravenna)	52	-	-
Porti del Tirreno	27	-	-
Asse Baltico-Adriatico	25	-	-
Porti Adriatico e Mezzogiorno	10	10	-
Corridoio Mediterraneo	10	-	-

TOTALE PER AREA TERRITORIALE	6.225 69,39%	474 5,28%	2.272 25,33%
-------------------------------------	------------------------	---------------------	------------------------

Totale investimenti programmati

8.971

centimetri

L'intervista

Pajno: servono leggi più semplici per le imprese

Andrea Bassi

«I nostri procedimenti sono veloci», dice Alessandro Pajno «ma servono leggi semplici». A pag. 11

L'intervista **Alessandro Pajno**

«Aiutare le imprese con leggi semplici»

► Parla il presidente del Consiglio di Stato: i tempi della giustizia amministrativa sono i più brevi, 14 mesi per definire una causa

Palazzo Spada, nel cuore di Roma, ospita un piccolo gioiello dell'architettura. Una galleria realizzata da Francesco Borromini, che grazie all'uso sapiente della prospettiva sembra molto più grande di quanto realmente sia. È lunga meno di 9 metri, ma sembra coprire una distanza quattro volte maggiore. Quasi una metafora dell'istituzione, una delle più antiche dello Stato italiano, che lo stesso Palazzo ospita: il Consiglio di Stato, diventato suo malgrado, l'emblema della burocrazia considerata uno dei lacci allo sviluppo economico. «Vede», dice Alessandro Pajno, da poco nominato al vertice dell'Istituzione, «la giustizia amministrativa sonda il potere pubblico. E il potere pubblico entra in tutte le questioni, da quelle economiche, a quelle istituzionali, fino a quelle personali. La sensazione, erronea, che se ne può trarre», ammette, «può essere di un eccesso di invadenza».

Angelo Panebianco ha definito la giustizia amministrativa «organo vitale di quel ragno velenoso che impone regole asfissianti al corpo sociale». Romano Prodi come un elemento in

grado di dissuadere gli stranieri dall'investire. Matteo Renzi ha sostenuto che negli appalti lavorano più gli avvocati che i muratori. Una falsa prospettiva come quella del Borromini? «Credo che il ragionamento vada ricondotto ai dati di fatto. Che sono poco noti».

Quali sono questi dati di fatto?

«La durata dei nostri procedimenti in materia economica, per esempio. Il tema sollevato dagli interventi che lei citava».

Un processo civile in media ci mette otto anni per arrivare a sentenza definitiva. Voi quanto impiegate?

«Ecco una circostanza che l'opinione pubblica non conosce: per gli appalti, una delle principali materie economiche di nostra competenza, da quando viene presentato il ricorso fino alla decisione definitiva di secondo grado, passano tra i 14 e i 15 mesi in media, anche grazie ad un decreto dell'attuale governo».

Vale solo per gli appalti?

«No. Nelle materie economicamente sensibili i tempi entro i quali definiamo un'istanza cautelare in primo grado sono di circa 40 giorni. Il primo grado nel merito lo esauriamo in 120 giorni, in appello ancora più rapidamente. Significa che al massimo in due anni il procedimento è chiuso in entrambi i gradi di giudizio. Il processo amministrativo è il processo più veloce in Ita-

lia. Inoltre a luglio entrerà in vigore anche il nuovo procedimento telematico con enormi vantaggi per gli utenti. C'è anche un altro elemento da considerare».

Quale?

«I provvedimenti impugnati nel-

la stragrande maggioranza dei casi resistono. Vuol dire che c'è una solidità delle decisioni».

Ammettiamo che la giustizia amministrativa è efficiente. Ma è un fatto che davanti ai Tar e al Consiglio di Stato finiscono una mole enorme di contenziosi economici, rafforzando l'impressione di un ambiente respingente per l'iniziativa imprenditoriale...

«Questo però non dipende dai giudici amministrativi. Oggi c'è una bulimia legislativa. Abbiamo una selva di norme moltiplicate anche dalla pluralità delle fonti: nazionale, regionale, europea. Questo crea una serie di problemi che ovviamente avviliscono le imprese, che rendono oscure e complicate le cose. Se le norme sono contraddittorie e complesse è chiaro che l'attività del giudice ne sarà condizionata e sarà volta a sciogliere questi nodi».

Come se ne esce?

«Con la semplificazione. Un tema sul quale rivendico con forza il ruolo dell'Istituzione che presiedo. Abbiamo redatto testi unici, dato pareri sulle codificazioni di settore, abbiamo sempre spinto in questa direzione. Ma lo stile di semplificazione si crea con il tempo e con la capacità politica di avere una strategia di lungo termine. Ci vuole una costanza che non sempre c'è stata da parte dei governi».

A proposito di questo. Al Consiglio di Stato stanno per arrivare i decreti di riforma della Pubblica amministrazione, il cui obiettivo è proprio la sem-

plificazione.
Che giudizio ne dà?

«Per ora ne abbiamo ricevuto uno solo, quello sulla trasparenza. Non posso esprimere un parere sui decreti che non conosco, ma posso

dirle la mia idea sulla legge nel suo complesso.

La riforma Madia ha un aspetto positivo, che è quello di avere un approccio sistemico. Sempre parlando di rapporti tra imprese e ammini-

strazione, giudico positivamente, per esempio, la riforma della conferenza dei servizi che introduce un responsabile unico per i ministeri nel procedimento. Oggi capita spesso che nelle conferenze i ministeri arrivino l'un contro l'altro armati, con la certezza di bloccare il procedimento. Questo cambio di passo credo sia importante».

Andrea Bassi



LA DURATA DEI NOSTRI
PROCEDIMENTI
IN MATERIA ECONOMICA
LA PIÙ RAPIDA IN ASSOLUTO
E LE DECISIONI IMPUGNATE
RESISTONO QUASI SEMPRE

OGGI C'È UNA BULIMIA
LEGISLATIVA, LE NORME
SONO SPESSO OSCURE
E COMPLESSE
E AI GIUDICI TOCCA
SCIOGLIERE QUESTI NODI



L'UNICA SOLUZIONE
È LA SEMPLIFICAZIONE
UNA STRADA
NON SEMPRE SEGUITA
CON COSTANZA
DAI VARI GOVERNI

BENE LA RIFORMA MADIA
SULLA PUBBLICA
AMMINISTRAZIONE,
SOPRATTUTTO LE MODIFICHE
ALLA CONFERENZA DI SERVIZI
CON IL RESPONSABILE UNICO

CONSIGLIO NOTARILE. «Va incontro alle esigenze dei cittadini e degli imprenditori»

Comprare casa senza pagare per intero Presentato il contratto «Rent to Buy»

●●● Acquistare – e abitare da subito – casa, ufficio, studio, bottega o persino un terreno agricolo senza pagarlo per intero, ma con un canone mensile. E dopo un periodo di tempo decidere se acquistarlo definitivamente, detraendo quanto già versato. O rinunciare del tutto. Si chiama Rent to Buy ed è un nuovo tipo di contratto introdotto dal governo nel 2014 con il decreto Sblocca Italia: una formula ancora poco conosciuta e certamente interessante che va incontro alle esigenze di semplici cittadini, professionisti e imprenditori che desiderano acquistare un immobile per la famiglia che cresce, un locale o un terreno per avviare un'attività in proprio, ma che non hanno a disposizione per inte-

ro la liquidità necessaria per affrontare un investimento importante. Due le fasi del contratto: la prima con la concessione dietro pagamento del canone (quasi un affitto); la seconda con la definizione dell'acquisto o l'eventuale rinuncia. A illustrare a Catania l'innovativo strumento contrattuale – che semplifica e dinamizza le compravendite fra proprietari e acquirenti – è stato il Consiglio Notarile di Catania e Caltagirone, impegnato con le altre sedi a divulgarne la conoscenza su tutto il territorio nazionale. Erano presenti il notaio Giuseppe Balestrazzi con i colleghi Maristella Portelli, Vincenzo Vaccaro e Alfredo Tamburino, responsabile del settore comunicazione del consiglio etneo. All'incontro

con la stampa hanno preso parte anche numerose associazioni dei consumatori: Adiconsum, Adoc, Altroconsumo, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva, Confeconsumatori, Federconsumatori, Lega Consumatori, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori. «Con il rent to buy – ha spiegato Tamburino – il proprietario consegna fin da subito l'immobile al conduttore e futuro acquirente, il quale paga il canone; dopo un periodo di tempo, stabilito nello stesso contratto, il conduttore potrà decidere se acquistare il bene, detraendo dal prezzo una parte dei canoni già pagati; o rinunciarvi».

(CAGR) CARMELA GRASSO

AUTOSTRADE SICILIANE. Cantieri e progetti di manutenzione dell'Anas per circa 1,9 miliardi. E nonostante i disagi aumenta il traffico: il 5,75% in più rispetto a gennaio 2015

Catania-Siracusa, luci riaccese nelle gallerie

► Completati gli interventi in tre tunnel, presto i lavori di ripristino dell'illuminazione pure negli svincoli della Palermo-Catania

Luigi Ansaloni

PALERMO

●●● Ventiquattro manutenzioni straordinarie e otto nuove costruzioni, per un importo totale di quasi 1,9 miliardi di euro. Sono i numeri degli interventi attualmente in corso dell'Anas in Sicilia, e parliamo solo di autostrade e delle strade provinciali principali. Tra gallerie, manti stradali e altro, non mancano i disagi per gli automobilisti dell'Isola, ma questo sembra non scoraggiare di certo l'uso dell'auto, visto che, sempre secondo i dati dell'Anas, il traffico in questo gennaio, rispetto allo stesso mese del 2015, è aumentato del 5,78%.

Sull'A19 Palermo-Catania sono in attesa di gara due interventi, per un investimento complessivo di oltre 5,5 milioni di euro, i cui progetti sono stati completati e di imminente finanziamento. Un primo intervento, per tre milioni e mezzo di euro, prevede il ripristino dell'illuminazione presso gli svincoli di Bagheria, Buonfornello, Tremonzelli, Ponte Cinque Archi, Mulinello, Catenanuova, Gerbini-Sferro, Motta Sant'Anastasia. Un secondo intervento, per due milioni di euro, prevede il ripristino dei sistemi presso lo svincolo di Resuttano e all'interno della galleria Palumba. Sempre sulla Palermo-Catania, lavori (con molti disagi) all'altezza dello svincolo di Villabate, direzione Catania, con il restringimento sul viadotto Favara, situato tra il chilometro 3,450 ed il chilometro 4,030. Nei prossimi giorni cambierà il

«senso di marcia» dei cantieri, con gli operai che inizieranno gli interventi nello stesso punto, ma in direzione Palermo.

Continuano gli interventi per ripristinare e migliorare l'illuminazione sulle autostrade Palermo-Messina e Catania-Messina. Gli interventi sono stati avviati dal Cas, il Consorzio autostrade siciliane, con un milione di euro, e continueranno fino a giugno. «Riaccese» le luci in gran parte delle gallerie della Catania-Siracusa, più volte oggetto di furti di rame. Attualmente sono in fase di ultimazione, per un investimento complessivo pari a 1 milione e 300 mila euro, i lavori finalizzati al ripristino dell'illuminazione all'interno delle gallerie di lunghezza superiore a 500 metri, esclusa la «Serenina». È già stata riattivata l'illuminazione all'interno delle gallerie «San Demetrio», «Filippella» e «Cozzo Battaglia». Sono anche in fase di ultimazione, per un investimento di quasi 500 mila euro, i lavori finalizzati al ripristino dell'illuminazione all'interno della galleria «San Fratello», oltre che delle torri faro presenti presso gli svincoli di San Gregorio e Misterbianco, lungo il raccordo autostradale 15 «Tangenziale di Catania». Nell'ambito del primo appalto, è stata prevista l'installazione di sistemi di sicurezza, finalizzati al contrasto dei furti di cavi di rame. Tali sistemi hanno già dato prova della lo-

ro efficienza, avendo contribuito a sventare il furto in occasione di nuovi tentativi di sottrazione dei cavi, avvenuti in due differenti circostanze, nei mesi di dicembre e gennaio scorsi. Importanti lavori anche su statali come la 640 «Porto Empedocle»; sulla statale 113 «Settentrionale Sicula», sulla statale 114 «Orientale Sicula», sulla statale 115 «Sud occidentale Sicula» e ancora nelle statali 120, 121 e 122 e sulle statali 189 e 190.

Intanto, secondo i dati raccolti da un innovativo sistema di sensoristica in grado di registrare i volumi di traffico e le condizioni di circolazione in corrispondenza di oltre 1.150 sezioni di conteggio denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il monitoraggio e l'analisi), si è registrato un aumento del traffico, con punte del +6,88 e +5,78 che sono state inoltre rilevate, rispettivamente, nell'area del Mezzogiorno ed in Sicilia. Nell'Isola è la Tangenziale di Catania la strada più trafficata: venerdì 29 gennaio sono stati registrati ben 76.776 veicoli e 4.235 mezzi pesanti. Un dato che fa balzare a +6% l'indice di mobilità rilevata dei veicoli totali rispetto allo stesso mese del 2015. (L'ANS)

La riqualificazione delle scuole inizia dalla riapertura dei bandi

In Prefettura l'incontro tra sindaci, dirigenti scolastici e tecnici per sollecitare la Regione e avere l'accesso ai fondi statali

CONCETTA BONINI

Sollecitare la Regione siciliana affinché riapra i bandi per l'edilizia scolastica, consentendo ai Comuni una nuova possibilità di accedere ai fondi messi a disposizione dal Governo nazionale. L'urgenza, già emersa in un incontro tra sindaci, dirigenti scolastici e tecnici nel corso di una riunione tenutasi venerdì, è stata ribadita sabato in Prefettura alla presenza della senatrice del Pd Venerina Padua e dell'architetto Laura Galimberti, coordinatrice della Struttura di missione per il coordinamento e impulso nell'attuazione d'interventi di riqualificazione dell'edilizia scolastica presso la presidenza del Consiglio dei Ministri, che ha lo scopo di monitorare lo stato di attuazione del programma governativo di edilizia scolastica e le modalità di accesso allo stesso.

Nel corso della presentazione è stato illustrato lo stato di attuazione del programma nazionale di edilizia scolastica e le modalità di accesso ai nuovi programmi, su cui è stata dedicata la parte principale dell'incontro al fine di individuare le criticità e le iniziative atte a superarle per migliorare la capacità di

raccordo istituzionale indispensabile per attivare tutte le risorse disponibili.

"Anche se i termini per l'accesso ai fondi sono scaduti - ha spiegato la Padua - la rimodulazione delle graduatorie è una possibilità interessante: c'è la necessità che la Regione riapra i bandi e per questo ci ritroveremo in Prefettura. Le potenzialità sono enormi, soprattutto nel nostro territorio, cogliendo anche l'opportunità di condividere le buone prassi già attuate dagli istituti che hanno ricevuto le prime risorse".

Accompagnata dalla senatrice Padua e dal segretario cittadino del Pd di Modica Giovanni Spadaro, l'architetto Galimberti ha anche visitato il Palazzo degli Studi di Modica, per il quale da tempo si cercano finanziamenti: "Abbiamo valutato insieme - spiega Spadaro - soluzioni per il recupero dello storico palazzo degli studi e la possibilità di attingere alla citata normativa per la riqualificazione dell'edilizia scolastica. Il nostro auspicio è che l'amministrazione comunale si interessi al recupero del complesso scolastico attivandosi per gli atti di sua stretta competenza".

Nel frattempo, a proposito dell'im-

piego di fondi regionali e nazionali con particolare riferimento ai centri storici, dovrebbero ormai essere in procinto di cominciare - si parla del mese di marzo - i lavori per la riqualificazione e valorizzazione della via Mormino Penna a Scicli, per i quali c'è un progetto di 300 mila euro, finanziati grazie a un emendamento presentato proprio dalla senatrice Venera Padua e con l'intervento del deputato regionale dell'Udc Orazio Ragusa presso gli uffici della Soprintendenza e l'assessorato regionale.