

Rassegna Stampa

dei

29 settembre 2016

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

RENZI HA INVESTITO SULL'ISOLA 5,7 MILIARDI, PIÙ DI QUEL CHE SAREBBE SERVITO PER ROMA 2024

La Sicilia vale più dei Giochi olimpici

Il Pd, nel 2017, potrebbe puntare su Faraone o Bianco

DI GAETANO COSTA

Qualcuno ci ha scherzato su. *Il Manifesto*, per esempio. In una vignetta pubblicata sulla pagina di Facebook del quotidiano comunista, alcuni atleti gareggiano in acqua e sopra a un ponte. «Le Olimpiadi si faranno sul ponte dello Stretto». La battuta ci sta, ma il presidente del consiglio, **Matteo Renzi**, per la Sicilia ha davvero investito più di quel che sarebbe servito per Roma 2024.

Le dichiarazioni di Renzi sullo Stretto di Messina hanno fatto rumore. «Costruirlo può creare 100mila posti di lavoro», ha detto il capo del governo. Il primo a opporsi è stato il leader di M5s, **Beppe Grillo**, che lo Stretto l'aveva attraversato a nuoto: «Il ponte è un'opera costosissima, inutile e in piena zona sismica». Renzi e Grillo. Il Pd e M5s. In mezzo, la Sicilia. Che, nel 2017, con le amministrative di Palermo, ma soprattutto con le elezioni regionali, sarà al centro dello scontro tra i due principali schieramenti della politica italiana.

In Sicilia si sono tenute sia la festa nazionale dell'Unità, sia Italia 5 Stelle, la principale manifestazione dei grillini. Renzi, però, in qualità di presidente del consiglio, s'è mosso in anticipo. E ha firmato un patto che, parola del governatore dell'isola, **Rosario Crocetta** (Pd-Udc), vale più delle Olimpiadi. Sinora, i dettagli dell'investimento di Palazzo Chigi non erano stati resi noti. È stato proprio Crocetta, alla fine della scorsa settimana, a svelarli.

Il piano, siglato il 10 settembre ad Agrigento, vale 5 miliardi e 750 milioni di euro, ed è suddiviso in cinque macro aree: turismo e cultura (267,2 milioni), infrastrutture (1,8 miliardi), sviluppo economico e attività produttive (965,4 milioni), ambiente (2,5 miliardi), sicurezza e legalità (118,6 milioni).

«Sono un po' più delle somme per le Olimpiadi», ha spiegato Crocetta. «Che cosa avremmo dovuto fare?

Avremmo dovuto dire che non volevamo queste opere per i rischi nella gestione?», ha proseguito il governatore in riferimento al gran rifiuto ai Giochi da parte del sindaco di Roma, **Virginia Raggi**.

Secondo *La Sicilia*, i fondi del governo serviranno a finanziare 1100 progetti già in cantiere in 343 comuni dell'isola. «La scommessa si fa con la trasparenza e coi patti di legalità», ha aggiunto Crocetta, «che faremo coinvolgendo le forze dell'ordine per sottoporre a monitoraggio costante queste opere».

Il governatore ha già annunciato la sua ricandidatura alle regionali. Il Pd, però, non ha ancora deciso se appoggiarlo o meno. I dem, nel 2017, potrebbero infatti scaricarlo per virare su un renziano della prima ora. I principali candidati sarebbero due: il sottosegretario all'Istruzione, **Davide Faraone**, e il sindaco di Catania, **Enzo Bianco**.

Faraone ha invocato le primarie per scegliere il candidato del Pd, ipotesi rifiutata da Crocetta. Bianco, invece, sarebbe in corsa per la presidenza nazionale dell'Associazione nazionale comuni italiani (Anci), un'ulteriore ruolo istituzionale che l'ex ministro dell'Interno potrebbe rimarcare in un'eventuale campagna elettorale per la Regione.

In attesa di capire quale sarà la posizione dell'Udc, che forma l'asse del governo Crocetta col Pd, i dem sembrano intenzionati a puntare su un uomo di fiducia di Renzi per sfidare lo stesso Crocetta, il centrodestra e soprattutto M5s. Chi vincerà le regionali metterà le mani sui miliardi del governo. Se dovesse essere uno tra Faraone o Bianco, Renzi avrebbe vinto le sue Olimpiadi.

— © Riproduzione riservata —

CASTAGNA: «POCHI VANTAGGI SENZA STRADE E FERROVIE»

→ CRONACA E INTERVISTE DI GIGLIO CACIOPPO E MARRONE A PAG. 4

L'INTERVISTA/2. Rosa Giovanna Castagna, presidente siciliano della Cia

«Senza strade e ferrovie servirebbe a poco»

Gerardo Marrone

Corsi e ricorsi: si torna a parlare di Ponte sullo Stretto. «Io sono favorevole ma a patto che quest'opera non resti sganciata da un progetto infrastrutturale più completo», afferma Rosa Giovanna Castagna. «In concreto - spiega la presidente regionale della Confederazione Italiana Agricoltori, la Cia - noi chiediamo un deciso miglioramento della rete viaria e ferroviaria, senza scartare attenzioni forti sulle cosiddette autostrade del mare. Il Ponte può farci risparmiare mezz'ora di tempo e non so quanto denaro ma da Agrigento, che è probabilmente la provincia più disagiata dal punto di vista dei collegamenti, le merci impiegano oltre mezza giornata per arrivare in Calabria. Intanto, noi continuiamo inutilmente a parlare di raddoppio delle linee dei treni in Sicilia».

***** Quanto costa al settore agroalimentare siciliano, quanto pesa, la mancanza di un collegamento stabile con il "continente"?**

«Il nostro prodotto fresco, innanzitutto l'ortofrutta ma anche i prodotti lattiero-caseari sono decisamente penalizzati dall'attuale sistema infrastrutturale. Non possiamo parlare nemmeno di crescita a due velocità, qui va pure peggio....! L'80 per cento del trasporto delle merci avviene su strada e questo, già di per sé, penalizza i produttori per i maggiori costi sostenuti. L'assenza di collegamento stabile con il continente, poi, costituisce un ulteriore aggravio a danno degli agricoltori che già subiscono le eccessive incertezze del mercato e le scelte di politica europea, dannose per le eccellenze della nostra terra».

***** Quali produzioni potrebbero**

avere una spinta in più sui mercati internazionali, se il Ponte diventasse realtà?

«Potenzialmente tutte. E naturalmente non soltanto del settore agroalimentare. Ripeto, comunque, che è un abbaglio pensare al Ponte senza tener conto di come esistano ad oggi interi territori sforniti di rete autostradale e di una rete ferroviaria adeguata: allo Stretto, le merci devono pure poterci arrivare! Sicuramente, un vantaggio immediato lo avrebbero i territori in prossimità dello Stretto. Allo stato attuale, invece, non avrebbero grande vantaggio realtà come le province di Ragusa o, appunto, di Agrigento».

***** Aziende piccole, offerta frammentata. Altro che infrastrutture, il nostro peccato capitale è proprio questo?**

«Non è certamente la mancanza del Ponte a limitare la commercializzazione. Aziende piccole e offerta frammentata sono solo alcuni dei limiti, ma gli agricoltori sono anche capaci di organizzazione. Penso, ad esempio, alle reti d'impresa o ad una migliore gestione delle organizzazioni dei produttori».

***** Bisogna, intanto, affrontare sfide cariche di insidie. Questo fine settimana a Taormina il Sudafrica ha in programma un "Festival del cibo e del vino". Non resta che lamentarci?**

«Su certe scelte possiamo e dobbiamo lamentarci. In Europa bisogna far valere le nostre ragioni, perché il prezzo della "solidarietà" non può sempre essere pagato dai nostri agricoltori. Mi riferisco anche alle conseguenze che l'embargo russo ha avuto su tutto il settore agricolo italiano e soprattutto siciliano. Soprattutto, però, occorrono regole certe per tut-

ti, altrimenti la competizione è impari. Le nostre produzioni sono sottoposte a regole molto più restrittive e severe in termini di sicurezza alimentare a tutela dei consumatori, pretendiamo quindi che un'apertura dei mercati a dazi agevolati non prescindendo dalle stesse regole».

***** Davvero è colpa della UE, se continuiamo a perdere quote di mercato?**

«Non c'è una completa responsabilità, ma indubbiamente alcune tra le scelte della politica agricola europea stanno fortemente influenzando, negativamente, il valore di mercato delle nostre produzioni. Ciò che maggiormente preoccupa è un continuo calo del valore delle produzioni ed un'estrema incertezza sui prezzi: un agricoltore non può avviare una produzione sperando che il prezzo regga».

***** Finanziamenti comunitari restituiti al mittente, sprechi, truffe. Non sarebbe necessario migliorare capacità di spesa e controlli, anche con l'intervento di organizzazioni di categoria come la sua?**

«I fondi PAC (la Politica Agricola Comune, ndr) della passata programmazione sono stati spesi quasi tutti. Ciò che davvero preoccupa non è la capacità di spesa, sempre migliorabile naturalmente, ma la qualità di questa spesa. Nonostante ingenti in-

vestimenti, le aziende non riescono ad accrescere competitività e reddito».

*** **Quindi?**

«Le organizzazioni di categoria hanno da sempre cercato di far emergere limiti e problematicità e, per quanto possibile, al fine di ottimizzare la qualità della spesa, fornire consulenze progettuali finalizzate a reali e redditizi miglioramenti aziendali. E' evi-

dente che, nei limiti che ci è concesso, il nostro compito è vigilare sulle spese nell'interesse dei produttori, ma valga un dato per tutti: dell'intera somma della programmazione, soltanto il 50 per cento circa arriva realmente alle imprese agricole. Il resto è destinato ad altri enti». (*GEM*)

**Da Agrigento le
merci impiegano
mezza giornata per
arrivare in Calabria**



Rosa Giovanna Castagna

IL DOSSIER

Strade e raddoppi ferroviari dieci miliardi dimenticati

OPERE per dieci miliardi di euro che hanno ballato sui programmi di investimento degli ultimi dieci anni, dall'accordo quadro firmato da Lunardi e Cuffaro nel 2001 al recente Patto per la Sicilia. Dai raddoppi ferroviari alla sistemazione di strade e autostrade danneggiate dalle frane: ecco le infrastrutture in lista d'attesa mentre Renzi rilancia il Ponte.

LAURIA E RUTA A PAGINA V



Incompiute d'oro nell'Isola del Ponte

Renzi: "Prima faremo la banda larga e i viadotti". Accorinti: "Sono pronto a bloccare il progetto con tutti i mezzi". Sulla carta i dieci miliardi annunciati nel 2001 per le ferrovie. Nove strade "dimenticate" e ora rilanciate dall'Anas

Matteo Renzi non fa passi indietro sul sì al ponte sullo Stretto. Ma il giorno dopo l'apertura alla costruzione della grande opera precisa che «è naturale pensare di collegare Napoli a Palermo», dopo «la banda larga, i viadotti in Sicilia e la Salerno-Reggio Calabria». Una messa a punto che non placa le polemiche neanche in Sicilia. In prima fila sul fronte del no c'è il sindaco di Messina, Renato Accorinti: «Sono pronto — dice — a bloccare tutto con ogni mezzo, difenderò a tutti i costi la dignità dei cittadini e anche il nostro territorio che è di una bellezza senza fine». Anche l'amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, non si sottrae al dibattito. Al ponte sullo Stretto dedica alcuni minuti della presentazione del piano industriale del Gruppo Fs che traccia gli orizzonti dell'intera mobilità italiana da qui al 2026. «Pensato come infrastruttura ferroviaria costerebbe 3,9 miliardi di euro contro i 120 miliardi dei trafori che servono ai corridoi europei». E aggiunge: «Fino a oggi il Ponte è stato considerato un'opera stradale e quindi con rischi molto maggiori anche da parte delle banche che avrebbero dovuto mettere i soldi per il project financing. Il rischio da solo si aggira a tre miliardi di euro», conclude Mazzoncini.

g. ru.

EMANUELE LAURIA

Una litoranea a quattro corsie che parte da Siracusa, passa da Gela e Licata, arriva ad Agrigento e infine a Castelvetro. Rosario Crocetta ne parlò non come un sogno, ma come un progetto realizzabile con uno strumento di ingegneria finanziaria chiamato "leasing in costruzione". Era il 9 giugno del 2015, mancavano pochi giorni alle elezioni comunali di Gela, e il governatore a Comiso rilanciò la chiusura dell'anello autostradale, ovvero la dorsale del Sud della Sicilia. Il costo? Quasi tre miliardi. A carico in gran parte dei privati, invitati ad accollarsi la spesa in cambio dell'incasso dei pedaggi. A distanza di 16 mesi, non c'è traccia di avanzamento di un progetto che, al momento, vede i cantieri aperti solo da Rosolini a Modica. Ma quelli c'erano già prima. E l'annuncio di Crocetta è stato archiviato come uno dei tanti senza seguito che hanno costellato, in materia di lavori pubblici, la storia recente della Sicilia. Perché una cosa è certa: dal 2001 in poi, da quando si parla in modo più concreto del progetto del ponte sullo Stretto

(in quell'anno Berlusconi mise l'opera in cima alla legge obiettivo), l'Isola ha irrobustito il suo primato delle incompiute "ordinarie". E accanto alle tante infrastrutture non costruite, ce ne sono altre che hanno iniziato a crollare.

Lo stato dell'arte, ovvero la fotografia di una condizione di arretratezza che in Europa ha pochi paragoni, è contenuto in un dossier che, per quanto riguarda le ferrovie, ha realizzato il comitato dei pendolari siciliani presieduto da Giosuè Malaponti. Ci sono dieci miliardi di euro per opere mai realizzate che proprio dal 2001 ballano nei piani d'investimento siglati a Roma e a Palermo: erano nell'Accordo di programma quadro firmato dall'ex ministro Lunardi e dall'ex presidente della Regione Cuffaro, sono transitati nel Piano per il Sud, nel Decreto del fare, nello Sbocca Italia e sono finiti nel Patto per il Sud, contenente il Patto per la Sicilia, presentato da Renzi e Crocetta fra i templi di Agrigento. Dentro quei documenti c'è il completamento dei raddoppi ferroviari Messina-Palermo, Messina-Catania-Siracusa, Catania-Palermo e Agrigento-Palermo. Ci sono l'ammodernamento e la velocizzazione della Palermo-Trapani e della Siracusa-Ragusa-Modica-Gela. Ci sono, ancora, i collegamenti via rotaia che dovrebbero servire l'aeroporto di Fontanarossa e gli scali di Comiso e Birgi.

In Sicilia, su 1.378 chilometri di ferrovia esistente, solo il 14 per cento è a doppio binario e circa 600 chilometri di questa rete non sono neppure elettrificati. È un libro di promesse non mantenute, di scadenze non rispettate: al momento, sottolinea il Comitato pendolari, è ancora chiusa la linea ferroviaria

Palermo-Punta Raisi che doveva essere aperta nel giugno scorso, è vietata al traffico da oltre un anno la Gela-Canicattì, è off limits da oltre tre anni la Alcamo-Trapani via Milo. La lista è lunga: è chiusa da oltre cinque anni la Caltagirone-Gela e da oltre quattro anni è in stand-by il raddoppio della Catania Ognina-Catania Centrale (ultima data prevista, il 17 aprile scorso).

Non è che la situazione dei collegamenti stradali sia migliore. Se, negli ultimi quindici anni, la Sicilia ha visto l'inaugurazione di alcune grandi compiute come la Palermo-Messina e la Catania-Siracusa (oggi il tracciato arriva a Rosolini), restano decine le strade "abbandonate": proprio così le ha definite il presidente dell'Anas Vit-

torio Armani, indicando nove arterie che erano addirittura sparite dalle mappe e che ora l'azienda ha inserito nel piano industriale in scadenza nel 2020. Costo: almeno 50 milioni di euro. Fra queste, il mitico tratto della statale 120 da Cerda a Caltavuturo, teatro della Targa Florio, caratterizzato da buche, avvallamenti, crepe

© RIPRODUZIONE RISERVATA

nell'asfalto. Dieci chilometri da incubo che all'improvviso, nell'aprile del 2015, tornarono a essere percorse da centinaia di automobilisti — malgrado i divieti — a causa del cedimento

del viadotto Himera sulla A19. Proprio quel pezzo di autostrada è la madre di tutte le opere in lista d'attesa. Il progetto è in fase di autorizzazione, la scadenza prevista per la riapertura della carreggiata in direzione di Catania è il 2018. Quella ferita fa ancora male, in una Sicilia dove ci sono cinquemila chilometri di asfalto inaccessibili su ventimila: una strada su quattro è sbarrata da divieti. Il Ponte, se mai si farà, lenirà questo dolore?

Nessuna traccia della litoranea a 4 corsie fra Siracusa e Castelvetro promessa dalla Regione

Doppio binario solo nel 14 per cento della rete
Nessun treno per Comiso
Birgi e Fontanarossa

Controcorrente Costi troppo alti, tanti rischi e pochi benefici. Meglio il «distacco»

No al Ponte, allontaniamo la Sicilia

di **Marcello Veneziani**

Per il bene dell'Italia e della Sicilia, c'è solo una grande opera da fare: non il ponte sullo Stretto, come vorrebbe Renzi sull'onda del padre putativo Silvio, ma divaricare le sponde, allontanare la Sicilia dal continente.

Farnascere il Largo di Messina al posto dello Stretto. Sarebbe un'opera grandiosa, senza precedenti: di ponti ce ne sono ovunque ma da nessuna parte c'è un Divaricato-

re, come quelli che servono per partorire, però in versione ciclopica. Sarebbe la prima separazione consensuale tra due terre, il divorzio concordato tra Scilla e Cariddi. Ne guadagnerebbe l'isolitudine della Sicilia, col fascino della lontananza e del più impervio accesso; e ne guadagnerebbe perfino la Calabria che non si ridurrebbe a via d'accesso alla Sicilia.

Finirebbe l'antica querelle tra Reggio che vanta di avere il più bel chilometro di lungomare d'Italia e Messina che

risponde: per forza, perché si vede la Sicilia... (...)

segue → a pagina 14

Segue dalla prima pagina

No al Ponte, allontaniamo la Sicilia

Tra le grandi imprese che si possono fare in Italia, anzi che si debbono fare, il ponte sullo Stretto mi pare tra le meno opportune.

Non dico che sarebbe inutile come radrizzare la torre di Pisa o fare un parcheggio riservato alle bighe al Colosseo, ma temo che possa essere dannoso.

Il ponte non è cosa nostra. Le controindicazioni sono troppe, le tangenti partirebbero già prima dei lavori, ringalluzzirebbe la Mafia e il Malaffare, costerebbe troppo rispetto ai suoi vantaggi effettivi e servirebbe a poco se poi le strade e le autostrade in Sicilia restano quelle assurde gruviere che sono e se i treni restano quell'impraticabile mezzo di trasporto da locomozione cerebrale.

Occorrerebbe prima espugnare la Regione Sicilia e affidarla a vigilanti cazzuti, una task force di coreani, israeliani ed extraterrestri; poi si dovrebbe avviare un piano di bonifica viaria e di infrastrutture su ambo i versanti.

E poi basterebbe migliorare il servizio dei traghetti che ora langue nell'attesa messianica del Ponte. Quel quarto d'ora di risparmio di tempo col ponte, ci costerebbe troppo.

E aggraverebbe il problema principale della Sicilia che, come disse Jonny Stecchino, è il traffico...

Marcello Veneziani

INFRASTRUTTURE. Da investire 94 miliardi. In Sicilia alcuni cantieri già avviati

Dalle Ferrovie un piano di lavori: alta velocità da Palermo a Napoli

PALERMO

*** Il corridoio Napoli-Palermo sarà una delle priorità nel futuro di Trenitalia. Con l'obiettivo Ponte sullo Stretto per abbattere in maniera decisa i tempi di percorrenza e per far sbarcare l'alta velocità sull'Isola. A questi traguardi punta il Piano Industriale 2017-2026 di Ferrovie dello Stato da 94 miliardi di euro, da investire in tutta Italia. Le nuove linee strategiche di FS Italiane sono state presentate ieri a Roma, nella stazione Tiburtina, dall'amministratore delegato Renato Mazzoncini, assieme alla presidente Gioia Ghezzi, a istituzioni, analisti, comunità economico-finanziaria e media. Alla presentazione hanno assistito il presidente del Consiglio Matteo Renzi e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

La Sicilia, in questo piano, gioca un ruolo importante. L'obiettivo dichiarato è fare da Napoli in giù quello che si è fatto da Roma in su. Al Sud ci sarà l'apertura dei cantieri della linea Napoli-Bari, oltre 6 miliardi di euro. Anche le velocizzazioni della direttrice Adriatica, tra Bologna, Bari e Lecce (conclusione lavori nel 2018), con un risparmio complessivo di tempo di circa un'ora, e della Salerno-Reggio Calabria, grazie all'upgrade tecnologico e al miglioramento del tracciato ferroviario. Tutte queste novità tecniche, a cascata, dovrebbero portare benefici

anche in Sicilia. Chiaro che con linee e con treni più veloci da Napoli a Reggio Calabria, le nuove strutture in Puglia e altro, ad esempio, i viaggi a lunga percorrenza dureranno di meno, con tempistiche (finalmente) abbattute e con mezzi di trasporto all'altezza e non più obsoleti.

«Abbiamo presentato il piano industriale di Ferrovie dello Stato. Ottimo il lavoro sull'alta velocità, che dovrà arrivare a Lecce e a Palermo», ha scritto il premier Matteo Renzi. Per chiarire: i «Frecciarossa» del Nord, da Roma a Milano, treni che superano i 200 chilometri orari (sull'Isola il massimo raggiungibile per ora è 160 km/h) rimangono attualmente un sogno. Cosa potrebbe fare cambiare le cose? Nella mente di azienda e presidente del Consiglio, il ponte sullo Stretto. A quel punto, anche in Sicilia, nelle intenzioni delle Ferrovie, potrebbero sbarcare i «Frecciarossa». Anche perché si tratta di treni «non traghettiabili», perché sono «blocchi unici non divisibili».

L'eventuale alta velocità non sarebbe su tutta la linea, però, ma solo sulle direttrici principali, come la Palermo-Messina-Catania. Nell'immediato (ma anche qui si parla di qualche anno), per velocizzare il tutto, si continua a lavorare, soprattutto sull'alto del doppio binario: in Sicilia su 1379 chilometri di ferrovia, solo 180 lo hanno. Treni-

talia ci sta lavorando. Sulla Palermo-Messina c'è il raddoppio ferroviario della Fiumetorto-Castelbuono che verrà a costare, in totale, qualcosa come 939 milioni di euro. Ma non c'è solo il raddoppio ferroviario della linea Palermo-Messina, tra i progetti di Trenitalia. Sempre per quanto riguarda il doppio binario, sono in cantiere i lavori sulla linea Bicocca-Catenanuova e della Catenanuova-Raddusa-Agira. Il tutto dovrebbe essere completato entro il 2020. Ma i tempi potrebbero essere più lunghi. Questo step, che si dovrebbe concludere entro agosto 2017, costerà 739 milioni di euro (415 per la prima, 324 per la seconda), di cui 239 in quota Pon (fondi strutturali europei) 2014-2020.

Anche sulla Messina-Catania ci sono importanti lavori in corso di velocizzazione, soprattutto nelle tratte tra Gioiosa Marea-Pollina, Giampilieri-Giarre e Fiumetorto-Bicocca. Quella dell'ammodernamento della linea ferroviaria del «triangolo» Palermo-Catania-Messina avrà, nelle previsioni, un costo totale di circa 8,9 miliardi di euro. (L'ANS*) **LUIGI ANSALONI**

Autostrade, ferrovie, territorio centinaia di progetti congelati

Contestualmente alla grande opera sullo Stretto sbloccare appalti, lavori e risorse

ANDREA LODATO

CATANIA. Il Ponte. Prima? Durante? Dopo? E' la domanda che segue a quella sull'opportunità, l'utilità, la necessità di metter mano alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Prima o poi si sbilanciano tutti i governi e tutti i premier, in carica o in pectore. Ha oscillato tra sì e no Prodi, diede la data di inaugurazione Rutelli, ne fece una battaglia personale Berlusconi, per ricordare alcuni passaggi. E oggi Renzi. Il Ponte si può fare. Bene. E il resto? Ma il resto, anzi?

Senza cadere nello stucchevole gioco delle parti, nervi saldi, idee chiare e un po' di lucidità. Nel senso che se questo governo guidato da Renzi vuol dimostrare di avere carattere, personalità, capacità di incidere a fondo nelle realtà diverse e complesse del Paese, allora mentre dice sì (più o meno...) ad un'opera carica di suggestioni, di magnificenza architettonica e nel segno di una consistente sfida che coinvolga l'alta finanza per un conto e serri i ranghi per garantire trasparenza e legalità nell'altro, intanto, o nel frattempo, dovrebbe liberare altre risorse e far avviare o realizzare e completare centinaia di opere e interventi congelati.

Non solo infrastrutture, non solo strade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti, come vedremo. Anche se conviene partire da qui per capire e spiegare quanto tutte le altre opere ferme da decenni valgano come un Ponte e giustificino persino il Ponte. E' il caso della nuova superstrada Ragusa-Catania, un tormentone. L'assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Pistorio, sta cercando disperatamente di salvare l'opera già appaltata con un project financing. Ma, per quanto il ministro Delrio sino a qualche settimana fa abbia rassicurato tutti, la verità è che le banche non hanno nessuna intenzione di finanziare una strada ritenuta ormai quasi secondaria e superata, peraltro con una delle aziende leader che dovevano occuparsi della realizzazione, la catanese Tecnis, finita in una burrasca giudiziaria e quasi di fatto tirata fuori.

Ma si è arrivati a questo punto fa-

cendo passare decenni, nel frattempo è andata avanti la Catania-Siracusa-Gela che ha depotenziato quell'opera. Che, diciamo, lo stesso, resterebbe strategica perché interesserebbe il traffico Ragusa-Vittoria-Catania, quindi il più grande mercato ortofrutticolo siciliano, e l'aeroporto di Comiso, cioè uno scalo in straordinaria crescita.

Tra l'altro è prevista anche la realizzazione di una bretella che colleghi l'aeroporto ragusano con la superstrada, perché oggi si procede su una camionabile o poco più. Forse servirebbe dal governo, e dall'Anas, che l'assessore Pistorio ha provato a coinvolgere nell'operazione, una risposta precisa e inequivocabile. Sì o no. Una sola.

E' vero che sul fronte manutenzione delle strade l'Anas ha da poco annunciato una serie di investimenti notevoli, ma è pure vero che bisogna che si acceleri sull'autentica svolta necessaria per ridare dignità alle autostrade dell'Isola: chiudere l'epopea drammatica del Cas e cercare di cominciare a fare sul serio manutenzione e cura delle autostrade. Anche qui, probabilmente, visto che la Regione ha sollecitato la svolta, dovremmo passare alla fase operativa della liquidazione del Consorzio e la nascita di una società che gestisca a 360°.

Le Ferrovie si dicono favorevoli al Ponte, che poi nascerebbe soprattutto per i treni. E intanto? Intanto, ricorda il Comitato dei Pendolari, la Sicilia aspetta ancora tutte quelle infrastrutture che in questi ultimi 15 anni sono state inserite nell'Accordo di programma Quadro del 2001 tra Lunardi e Cuffaro, nel Piano per il Sud, nel Decreto del Fare, nello Sbocca Italia e infine nel Patto per il Sud contenente il Patto per la Sicilia. In tutti questi anni si è sempre parlato di investimenti per oltre 10 miliardi per le sole infrastrutture ferroviarie che ad oggi non sono state ancora realizzate. Dal completamento dei raddoppi ferroviari Messina-Palermo, Messina-Catania-Siracusa, Catania-Palermo e Agrigento-Palermo agli ammodernamenti e velocizzazioni della Palermo Trapani e Siracusa-Ragusa-Modica-Gela, sino al collegamento con

l'aeroporto Fontanarossa di Catania e dei collegamenti con gli aeroporti di Comiso e Birgi. Converrà ricordare che su 1378 km di ferrovia solo appena il 14% è a doppio binario e circa 600 km ancora non elettrificate. E poi si potrebbe cominciare ad intervenire seriamente su alcune tratte paralizzate: è ancora chiusa la Palermo-Punta Raisi che doveva aprire a giugno 2016; è ancora chiusa da oltre un anno la Gela-Canicattì; è ancora chiusa da oltre tre anni la Alcamo-Trapani Via Milo; è ancora chiusa da oltre cinque anni la Caltagirone-Gela; è ancora chiuso da oltre quattro anni il raddoppio della Catania Ognina-Catania Centrale.

Ma non è solo di trasporti che si parla nei gravi ritardi accusati dalla Sicilia. Si domandano i cittadini perché pensare al Ponte prima di investire sulla sicurezza del territorio? Già, forse sarebbe il caso che Renzi chiedesse un po' conto e ragione alla Sicilia del perché siano congelati 60 milioni di fondi della Protezione Civile che dovrebbero servire per fare studi di microzonizzazione e prevenzione nelle aree più a rischio sismico.

Oppure si potrebbe cercare di capire perché di quel centinaio di milioni spediti da Bruxelles alla Sicilia per intervenire sul dissesto idrogeologico, ne erano stati spesi sino a qualche tempo fa soltanto 50. Cinquantamila euro appena, diciamo, nell'asse riguardante proprio le infrastrutture.

E allora, senza addentrarci nei meandri delle infrazioni per la mancata depurazione delle acque con risorse sprecate, né nel ginepraio del sistema dei rifiuti che procede verso il collasso nel caos totale, certo che il Ponte serve. certo che si

deve fare. Ma per tutta 'sta roba che giace da decenni con l'aria de decisionismo che tira, si potrebbe fare immediatamente qualcosa, mr. president?

LA PARALISI



NUOVA RAGUSA-CATANIA.

Approvato da anni il project financing, ma tutto resta ancora bloccato e sempre meno appetibile per gli investitori.



TRATTE FERROVIA BLOCCATE.

Sono una decina le tratte ferroviarie che sono ancora bloccate, tra cui la Caltagirone-Gela e la Palermo-Punta Raisi.



AUTOSTRADE ABBANDONATE.

Va risolto in tempi brevissimi il problema della gestione delle autostrade da parte del Cas, un carrozzone ormai allo sbando.



DEPURAZIONE ACQUE.

L'Unione Europea sollecita da anni l'applicazione di piani per la depurazione delle acque, ma la Sicilia è in perenne ritardo.

«Il Ponte costerà la metà»

Mentre continuano le polemiche, l'Ad delle Ferrovie conferma la fattibilità dell'opera. Intanto la Sicilia aspetta che vengano sbloccati progetti per autostrade, treni e territorio

«Il Ponte sullo Stretto si può fare e costerebbe la metà di quanto era stato preventivato con il vecchio progetto. In tutto basterebbero 3,9 miliardi». E' questa la stima che fa l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini, all'indomani dell'annuncio del premier Renzi che ha riaperto all'ipotesi di far partire i lavori per il Ponte. Tante le reazioni nel mondo politico, mentre si atten-

de che si pronunci anche il ministro Delrio, non solo sul Ponte, ma anche su centinaia di progetti di infrastrutture da anni bloccati in Sicilia.

A. LODATO E T. ZERMO PAGINE 2 e 3

«Il Ponte costerà la metà ed è un corridoio europeo»

L'ad di Ferrovie Renato Mazzoncini: «Un nuovo progetto in tre mesi? Sì, è fattibile»
Durissimi attacchi a Renzi da tutte le forze politiche, silenzio del ministro Delrio

TONY ZERMO

Sia chiaro che questo giornale è totalmente e da sempre a favore del Ponte ed è convinto che se lo Stretto si fosse trovato in qualunque altra parte del mondo sarebbe già stato fatto. E siamo convinti anche di un'altra cosa: e cioè che non solo raddoppierebbe il turismo, ma anche che i siciliani un giorno potranno muoversi sui treni dell'alta velocità, così come capita nelle altre regioni più fortunate, perché il Ponte è essenzialmente ferroviario.

Detto questo, riportiamo quanto ha dichiarato ieri l'ad di Fs, Renato Mazzoncini: «Il Ponte sullo Stretto dal punto di vista costruttivo costa 3,9 miliardi di euro. Se per tutte le linee dei corridoi ferroviari internazionali servono 120 miliardi, il problema non possono essere i 3,9 miliardi. Il vecchio piano finanziario (quello della discolta società «Stretto di Messina», ndr) prevedeva 8 miliardi perché c'erano 2,7 miliardi di oneri dal momento che gli investitori consideravano incerta la copertura del traffico e perché c'erano oneri finanziari e opere di compensazione per Messina». Ciò vuol dire che con un nuovo piano il costo si abbatterebbe della metà, 3,9 miliardi. «E questo ponte - ha aggiunto - dev'essere considerato come una galleria ferroviaria all'interno del corridoio scandinavo-Mediterraneo Ten-

T».

Secondo alcune indiscrezioni, il precedente progetto che prevedeva un pianale di 60 metri con quattro corsie auto e due corsie per i treni verrebbe ridotto con in meno due corsie di auto. Ma l'ad delle Fs in una nostra intervista ci ha detto che «il progetto non dev'essere sottodimensionato perché altrimenti alla fine poi si scopre che c'è un aumento del traffico e che la struttura non tiene».

Ma è credibile che Salini possa presentare il nuovo progetto in tre mesi? «Certamente, perché dal punto di vista amministrativo tutte le autorizzazioni erano state già ottenute, bisogna solo cambiare modello economico, cioè trasformare il Ponte da progetto stradale in project financing in corridoio ferroviario». Per chi non ricordasse, il Ponte dovrebbe essere retto sempre da quattro torri, due sulla costa calabrese e due su quella messine-

se) alte metri 382,60 (la Torre Eiffel è 370). Il sistema di sospensione è assicurato da coppie di cavi di acciaio ciascuno del diametro di 1,24 metri.

Se il Ponte costa meno di 4 miliardi, a fronte di questo ci sarebbe quasi un miliardo da pagare come risarcimento e si butterebbero a mare gli oltre 300 milioni spesi per la progettazione. Se si tiene conto che le Ferrovie avevano stipulato con la «Stretto di Messina» una promessa di pagamento di 100 milioni l'anno per 30 anni, quindi 3 miliardi, per la concessione del transito dei treni sul Ponte e che l'Ue potrebbe erogare un finanziamento del 20%, pari a 400 milioni, anche uno che sa poco di matematica può capire che alla fine il Ponte non costa nulla e che quindi non toglie risorse a nessun'altra opera. E' così difficile da capire che non peserà sul bilancio dello Stato e che lo Stato dopo 30 anni, scaduta la concessione, può rinf-

fittare il Ponte almeno per un secolo?

Quindi smettiamola di dire che «è un'opera costosissima e faraonica che costa troppo», come fa il sindaco di Messina, Renato Accorinti, che ha fatto la sua campagna elettorale indossando una maglietta «No Ponte». I messinesi bisogna capirli: hanno sopportato sette anni di lavori per la realizzazione dei binari dei tram e temono di dover subire altri sette anni di lavori dalle parti dei laghi di Ganzirri, ma debbono pensare che per sei anni Messina sarà all'attenzione del mondo e che l'abolizione delle tante linee ferroviarie nella zona portuale consentirà di disegnare un nuovo waterfront per lo sviluppo turistico. Piuttosto c'è qualche preoccupazione dal lato politico perché il Pd ufficiale e il ministro delle Infrastrutture Delrio mantengono il silenzio sulla questione, dimostrando di non essere d'accordo con Renzi. Tra l'altro il premier

ieri ha detto che «prima facciamo la banda larga, poi la Napoli-Bari, poi la 106 Jonica (la strada della morte in Calabria, ndr) e poi il Ponte sullo Stretto»: è sembrato tirasse fuori anche lui il ritornello di «altre priorità». A noi sembra sia stata una mossa tattica per abbassare i toni della polemica politica, ma che in realtà insisterà per fare il Ponte, prima di tutto per i voti siciliani, poi per una sfida ai grillini che non lo vogliono, e infine perché il suo nome finirebbe sui libri di storia come il premier che ha realizzato l'opera. Se ricordate prima il corridoio europeo numero 1 era Berlino-Palermo, poi diventò Helsinki-Palermo-Malta, alla fine non se ne parlò più e D'Alema e Bassolino riuscirono a dirottare il progetto del corridoio ferroviario sulla Napoli-Bari. Ma non possono sempre vincere a spese della Sicilia.



Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane

I CORRIDOI EUROPEI

Dei nove corridoi costituiscono l'asse portante della Trans European Network-Transport (TEN-T), quattro interessano l'Italia, attraversando lo Stivale da Nord a Sud e da Ovest ad Est: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavo-Mediterraneo (che arriva sino alla Sicilia), il Reno-Alpi, il Mediterraneo.

I NUMERI

8,5 MILIARDI è la stima dei costi del progetto preliminare che prevede anche compensazioni per i territori.

3,9 MILIARDI è la stima dei costi di costruzione dell'Ad di Fs.

3.300 METRI è la lunghezza della campata centrale.

70/65 METRI è l'altezza del canale navigabile centrale per il transito di grandi navi.

6 LE CORSIE stradali per le auto ma potrebbero essere ridotte a quattro.

2 I BINARI con una previsione di 200 treni/giorno



INFRASTRUTTURE. «Priorità a banda larga e viadotti»

Renzi sul Ponte: «È naturale che arrivi dopo le altre opere»

LE GRANDI INFRASTRUTTURE

IL VERTICE DELLE FERROVIE: I COSTI PREVISTI NON SONO UN PROBLEMA. IL PRESIDENTE DI INTESA SAN PAOLO: NOI INTERESSATI

Renzi: «Il Ponte è naturale che arrivi dopo le altre opere»

➤ Il premier: «Prima banda larga e viadotti, poi lo Stretto»

Il sindaco di Reggio Calabria, Falcomatà: «Mi piacerebbe che si guardasse la questione in quest'ottica: rilanciare le infrastrutture al sud attraverso la realizzazione di un sistema integrato di trasporti».

ROMA

*** «Una volta fatta la banda larga, i viadotti in Sicilia e la Salerno-Reggio Calabria, è naturale che ti poni il problema di come fare a collegare Napoli a Palermo e dunque il Ponte sullo stretto»: il premier Matteo Renzi, alla presentazione del piano industriale di Ferrovie, torna sul rilancio del progetto per il collegamento del Ponte sullo Stretto di Messina. «Se ci saranno le condizioni e il progetto permetterà allo Stato di ricavare e non di spendere, perchè no?» afferma il premier. «Non gli affido una missione salvifica, ma può avere un effetto simbolico ed essere utile a condizione che arrivi dopo il resto». «Purtroppo in passato il Ponte sullo Stretto è stato pensato come un project financing» e questo ha portato a far lievitare i costi, «ma se l'opera fosse stata trattata come un'opera ferroviaria sarebbe stata gestita» ha

detto l'a.d. di Fs, Renato Mazzoncini. «Il Ponte sullo Stretto oggi è un'infrastruttura che dal punto di vista costruttivo costa 3,9 miliardi» ha aggiunto Mazzoncini, spiegando che per tutte le linee per corridoi internazionali servono 120 miliardi, «il problema non possono essere i 3 miliardi e nove del Ponte».

Il progetto del ponte sullo Stretto «va valutato sotto il profilo tecnico, politico e finanziario. C'è necessità di trovare i fondi» per costruirlo e «se c'è un progetto sano, tecnicamente fattibile, siamo sicuramente interessati alla possibilità di finanziarlo» ha detto il presidente di Banca Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, a margine di un'audizione alla Commissione Finanze della Camera. «L'Italia ha la capacità di farlo e non tutti i Paesi del mondo ce l'hanno», ha sottolineato. «Pensiamo al futuro di questo Paese, non possiamo aver paura di tutto»: così, si è espresso, il ministro dell'Ambiente, Gian Luca Galletti. «L'impatto ambientale di un'opera è sottoposto a verifiche precise - spiega Galletti - opera pubblica non è uguale a scempio am-

bientale».

La dichiarazione del Menomato Morale (d'ora in poi ci si riferirà a lui come MM) a favore del ponte sullo stretto è un manifesto politico» ha scritto Beppe Grillo dal suo blog. «È il trionfo del nulla politico che i partiti hanno da offrire in un Paese che ha il record di disoccupazione, soffocato dal debito, con dieci milioni di poveri, che ha perso il 22% della produzione industriale dall'inizio della crisi. Io dico seggiovia Genova - Cortina che creerà un milione di posti di lavoro e sarà gratis per i genovesi (altrimenti non la userebbe nessuno)». «Non sembra ad ora che Renzi sia riuscito nell'intento di piegare la resistenza del Pd e della sinistra sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto, nonostante il suo pressante invito di ieri e reiterato stamani» dichiara il senatore di Forza Italia, Altero Matteoli. «Vorrei che un giorno un presi-

dente del Consiglio cominciasse a occuparsi dei piccoli e grandi problemi del Sud perché fino ad ora abbiamo sentito solo chiacchiere. L'unica risposta è il ponte che crea 100mila posti di lavoro?» commenta Luigi de Magistris, sindaco di Napoli. Secondo de Magistris, le parole del premier «sono affermazioni molto gravi». «Abbiamo un Governo che non investe sulla sicurezza del Paese dal dissesto idrogeologico agli edifici e alle scuole e che non dà risorse ai Comuni, ma poi, pensa di fare queste grandi opere pubbliche».

Il sindaco di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà, interviene, sulla

sua pagina facebook, sul Ponte sullo Stretto. «Mi piacerebbe che si guardasse la questione in quest'ottica: rilanciare le infrastrutture al sud attraverso la realizzazione di un sistema integrato di trasporti. Alcune di queste cose sono previste nei Patti per il Sud promossi dal Governo Renzi, altre ancora no e bisogna lavorarci. E questa non è, non può essere, una discussione squisitamente "politica". Il ponte si può fare, se dal punto vista tecnico e nel confronto con i cittadini viene fuori che l'opera è possibile».



Il premier Matteo Renzi a Milano per i 110 anni di Salini Impregilo, dove ha rilanciato il progetto del Ponte

Parchi, tram, funivia e stop al cemento “Ecco la città futura”

- > A Sala delle Lapidi primo sì al nuovo piano regolatore
- > Un centro congressi in Fiera, un acquario alla Bandita
- > Imprenditori e architetti: “Come vorremmo Palermo”

DIECI linee di tram—in via Libertà senza barriere—145 chilometri di nuove piste ciclabili e undicimila ettari di verde: il Consiglio comunale

approva lo schema di massima del piano regolatore di Palermo che prevede anche un centro congressi, un grande acquario alla Bandita e una funivia



Palermo centro, veduta dall'alto

che da una restaurata Fiera del Mediterraneo porterà fino al santuario di Santa Rosalia. Le direttrici sono il no al consumo di nuovo suolo e il sì al rispetto

dell'ambiente, con tram, anello e passante ferroviario che rivoluzioneranno i trasporti. «È il piano del cambiamento, quello della Palermo del 2025», dice il sindaco Leoluca Orlando.

SCARAFIA ALLE PAGINE II E III

Nel Prg la città del futuro metro, tram e piste ciclabili Stop alle nuove costruzioni

Il Consiglio municipale ha approvato lo schema del piano regolatore. Previsti più spazi verdi, collegamenti via mare tra i rioni e una funivia

SARA SCARAFIA

Nella Palermo del 2025 l'automobile sarà una scelta e non più una necessità perché ci saranno dieci linee di tram—in via Libertà senza barriere—l'anello e il passante ferroviario e centoquarantacinque chilometri di nuove piste ciclabili. Gli spazi verdi diventeranno parchi urbani fruibili e le aree dismesse saranno riqualificate e trasformate in alloggi, parcheggi e scuole. Ci sarà un centro congressi, un grande acquario e una funivia che da una restaurata Fiera del Mediterraneo porterà fino al santuario di Santa Rosalia.

Il Consiglio comunale approva lo schema di massima del piano regolatore, l'ultimo step prima della approvazione del Prg vero e proprio: dopo il sì da parte di Sala delle Lapidi, l'ufficio “del piano”—ne fanno parte solo tecnici comunali—dovrà completare gli elaborati che saranno poi definitivamente approvati ma dal prossimo Consiglio comunale. «Contiamo di spedire il Prg al Genio civile entro febbraio», dice l'assessore all'Urbanistica Giuseppe Gini. «L'atto dice: disegna una città sostenibile, più verde, che invece di costruire recupera l'esistente». «È il piano del cambiamento», dice il sindaco Leoluca Orlando che incassa il sostegno a metà dell'Ordine

degli architetti («Bene il no al nuovo cemento e la maggiore attenzione all'ambiente, ma manca una visione chiara e strategica rispetto all'area metropolitana, alla mobilità e al paesaggio urbano», dice il presidente Franco Miceli) ma anche la bocciatura dell'Ance: «Il Prg sarà operativo tra anni: sarebbe più utile mettere in campo subito strumenti più snelli ed efficaci per lo sviluppo della città», dice il vicepresidente Fabio Florio. L'aula, grazie alla mediazione degli orlandiani in commissione Urbanistica Alberto Mangano e Pierpaolo La Commare, ha incassato una vittoria senza traumi: 22 favorevoli, un contrario e 10 astenuti. Ma come sarà dunque la città del futuro?

A TUTTO TRAM

Tram, ma senza barriere, dalla stazione centrale a Villa Adriana: un emendamento (approvato) del forzista Giulio Tantillo, dà il via libera ai binari elettrificati: in via Roma, via Libertà e viale Strasburgo i treni viaggeranno senza fili e senza corrimano. Il Mov 139, con un emendamento tecnico, ha calato nello schema di massima tutte le nuove dieci linee di tram. Alcune sono già finanziate (linea 5 stazione centrale-via Alcide De Gasperi; linea 6 via Libertà-stazione Notarbartolo; linea 7 corso Calatafimi—stazione Orleans) men-

tre altre sono in cerca di finanziamento. «Il tram insieme con passante e anello ferroviario costituirà la “dorsale del ferro”—dice La Commare—il Prg prevede che i nuovi servizi, dalle scuole agli uffici, siano realizzati in prossimità del percorso dei mezzi pubblici». A proposito di scuole, il piano prevede la realizzazione di 210 nuove aule scolastiche.

STOP CEMENTO

L'altra grande direttrice dello schema di massima è il no a nuove costruzioni: «O meglio—spiega l'assessore Gini—il sì al recupero delle zone dismesse». Gli uffici comunali che hanno elaborato lo schema di massima hanno individuato un centinaio di aree dismesse da riqualificare: è in queste aree che dovranno essere realizzati 1.500 alloggi di edilizia popolare, ma anche i nuovi parcheggi e le grandi infrastrutture come il centro congressi, il primo della città.

LA FIERA RINASCE

La Fiera del Mediterraneo innanzitutto, ma non solo: l'amministrazione ha individuato dieci aree strategiche da rigenerare. La Fiera diventerà parte integrante della città: verrà abbattuto il muro che la circonda e dovrà essere riprogettata come centro polifunzionale. Ma nell'elenco delle aree da recuperare ci sono

anche la Bandita dove sorgerà l'acquario, la Manifattura tabacchi, l'ex Chimica Arenella, l'ex Macello comunale, la foce del fiume Oreto che diventerà un parco fluviale, l'Arsenale che sorge alle spalle del porto, il nodo ferroviario inutilizzato di via Sampolo, lo spazio vuoto tra via Lolli e via Notarbartolo e i mercati ittici e ortofrutticoli che cambieranno sede: lo schema prevede la realizzazione dei Mercati generali da realizzare nella Costa Sud.

UN PARCO A MAREDOLE

Parco Uditore nell'attuale Prg non è un'area verde: con il nuovo schema diventa un parco cittadino e viene così messo al sicuro per sempre. Ma negli 11 mila ettari di verde inseriti nella delibera ci sono il parco di Maredolce, fondo Luparello, Villa Turrisi ma anche, grazie a un emendamento di Nadia Spallitta, Pd, l'ampliamento del giardino Villa Napoli e della riserva reale borbonica di Boccadifalco. Nelle intenzioni anche la Favorita verrà rilanciata. Il Pd in aula si è spaccato: due favorevoli (Sanlorenzo e Lo Cascio), un contrario (Alotta) e cinque astenuti «Ottimo lavoro degli uffici ma manca una visione di insieme», dice il capogruppo Rosario Filoramo.

IN BICI DOVE C'ERANO LE ROTAIE

Un emendamento del Pd

Il sindaco Orlando: “È il segno del cambiamento”
L'assessore Gini
“Recuperiamo l'esistente”

Il presidente degli architetti: “Ma manca una visione chiara per l'area metropolitana”

(Spallitta) inserisce nello schema del Prg le "Green way", le piste ciclabili lungo i binari delle ferrovie dismesse: dalla circonvallazione a Monreale. In totale ci saranno 145 chilometri ciclabili in più: percorsi anche da Boccadifalco a Palazzo d'Orleans e dal Policlinico a Falsomiele attraverso il ponte sul fiume Oreto.

IN FUNIVIA DALLA SANTUZZA

Tra i progetti quello di una funivia che dalla Fiera salirà fino a Monte Pellegrino. Ma anche il restyling della circonvallazione, il nuovo cimitero di Ciaculli e la creazione di un spazio nel quale confluiranno tutti i mercatini rionali (emendamento Tantillo) che dunque non saranno più su strada. Infine ci sarà una grande strada del mare che collegherà Bandita, Sferracavallo, porto, Arenella e Mondello. Se ne occuperà l'Amat. In barca.



TRAM

Finanziate entro luglio 2021

LINEA

- 5 **Stazione centrale-via Alcide De Gasperi** (passando da via Roma, via Libertà e via Croce Rossa)
- 6 **via Libertà-stazione Notarbartolo**



- 7 **corso Calatafimi-stazione Orleans**

In cerca di finanziamento

- 8 **via De Gasperi-Mondello** (passando da via Lanza di Scalea)
- 9 **via Bolivar-Sferracavallo**
- 10 **via Lincoln-via Duca della Verdura** Passando da Foro Umberto I
- 11 **Orleans-Bonagia**



SPAZI VERDI

Recupero di 11.100 ettari di verde

- Fondo Luparello
- Maredolce



- Parco Favorita
- Parco Uditore
- Parco Villa Turrisi
- Ampliamento giardino Villa Napoli
- Ampliamento parco Riserva reale borbonica di Boccadifalco



CIRCONVALLAZIONE DEL MARE

Collegamento con imbarcazioni Amat Bandita-Sferracavallo-Porto-Arenella-Mondello



PISTE CICLABILI

45 chilometri in più

- Dal Policlinico a Falsomiele (passando dalla zona del fiume Oreto)
- Green way (parallela a via Leonardo da Vinci sui binari dismessi)



- Da viale Regione siciliana a Monreale
- Da Boccadifalco a Palazzo d'Orleans



COMPLETAMENTO CIRCONVALLAZIONE

Viale Regione siciliana

Eliminazione di incroci e semafori, realizzazione 7 sovrappassi e una rotonda in via Perpignano



MERCATI GENERALI

Nuovi mercati ittico e ortofrutticolo a Bonagia



NUOVO CIMITERO

Ciaculli



AREE DA RIGENERARE

Fiera del Mediterraneo



- Mercato ortofrutticolo
- Bandita-Acquario
- Manifattura Tabacchi
- Ex Chimica Arenella
- Ex Macello comunale
- Foce fiume Oreto (parco fluviale)
- Arsenale
- Nodo ferroviario Sampoio
- Spazio vuoto Lolli-Notarbartolo



FUNIVIA

Da Fiera Mediterraneo a Monte Pellegrino

I PUNTI

IL CIMITERO

Lo schema di massima del piano regolatore prevede la realizzazione di un nuovo cimitero a Ciaculli: un progetto di privati da 44 milioni c'è già ma sembrava fosse stato accantonato

I MERCATINI

Il nuovo Piano regolatore prevederà un'area destinata ad accogliere tutti i mercatini rionali che non saranno più su strada. I mercati ittico e ortofrutticolo traslocheranno in costa Sud

SCUOLE E ALLOGGI

Il piano prevederà la costruzione di 1.500 alloggi popolari da realizzare in aree attualmente dismesse. Prevista anche la realizzazione di 210 nuove aule scolastiche

**IN AULA**

Il Consiglio comunale di Palermo riunito a Sala delle Lapidi
Il parlamentino della città ha approvato lo schema di massima del Prg

SI DALLA CAMERA AL PDL

Piccoli comuni, un piano di riqualificazione da 100 milioni

Cerisano a pag. 32

DI FRANCESCO CERISANO

I piccoli comuni mettono tutti d'accordo a Montecitorio. Ieri, l'aula della camera ha approvato all'unanimità la proposta di legge che punta a favorire il rilancio economico dei mini-enti, attraverso un grande piano di riqualificazione che potrà contare su risorse pari a 100 milioni di euro (10 milioni per il 2017 e 15 all'anno dal 2018 al 2023). Non è la prima volta che il parlamento approva una legge ad hoc per i municipi minori. Le camere ci avevano provato nelle tre passate legislature, ma ogni volta, dopo l'approvazione alla camera, il testo si era arenato al senato. Ora, però, si dovrebbe fare sul serio, anche perché la proposta di legge bipartisan a firma di **Ermene Realacci** (Pd) e **Patrizia Terzoni** (M5S) si è volutamente tenuta fuori da scivolosi tentativi di introdurre modifiche ordinarie alla disciplina dei mini-enti concentrandosi solo sugli interventi volti a favorirne lo sviluppo economico (si veda ItaliaOggi del 27 settembre). La speranza è che lo spazio per qualche intervento semplificatore tra i tanti richiesti a gran voce dai piccoli comuni (dall'eliminazione del Dup, all'esonero dai vincoli del pareggio di bilancio, passando per maggiori margini di manovra in materia di assunzioni) possa aprirsi nella legge di bilancio.

Intanto però la pdl Realacci-Terzoni punta a ridare linfa all'economia dei centri minori per lo più situati in montagna o in territori marginali. E lo fa prevedendo una lunga serie di interventi di riqualificazione: messa in sicurezza di strade, edifici pubblici, scuole, interventi per contrastare il dissesto idrogeologico, riqualificazione dei centri storici, acquisizione di terreni e edifici dismessi, sviluppo della banda larga, promozione dell'agroalimentare, miglioramento dei trasporti.

Tra gli interventi finanziati, si segnala la possibilità per i piccoli comuni di realizzare nei centri storici «alberghi diffusi», ossia strutture ricettive, ricavate dal recupero di immobili inutilizzati e in stato di degrado, dislocate in uno o più edifici all'interno del borgo. Sarà anche possibile acquisire stazioni ferroviarie e case cantoniere dismesse per trasformarle in presidi di protezione civile sul territorio. Infine, per favorire il pagamento dei tributi locali e delle bollette di acqua, luce e gas, si prevede che i servizi di pagamento possano essere svolti anche dalla rete dei concessionari dei Monopoli di stato.

«Oggi è una bella giornata per chi vuole bene all'Italia», ha commentato soddisfatto Realacci. «La proposta di legge di cui sono primo firmatario, cui si è collegata quella analoga della collega Terzoni aiuterà l'Italia ad essere più forte e coesa, ad affrontare il futuro. Questo testo è un'opportunità per tutto il paese». «Senza bicameralismo paritario», ha osservato il presidente della commissione ambiente e territorio della camera con un esplicito riferimento alla riforma della Costituzione su cui gli italiani si esprimeranno il 4 dicembre col referendum, «questa legge sarebbe già stata approvata definitivamente nelle passate legislature, quando per ben tre volte è stata varata dalla camera e fermata poi in senato. Mi auguro che questa sia la volta buona e che si arrivi all'approvazione definitiva per l'anno nazionale dei borghi indetto dal ministero dei beni culturali per il 2017».

L'altra firmataria, Patrizia Terzoni, rivendica invece i risultati ottenuti dal M5S, come lo stanziamento di tre milioni di euro per il ripristino dei cammini storici che collegano i piccoli comuni, il recupero dei borghi con interventi antismisimi e diverse misure a sostegno dei prodotti tipici

La camera ha approvato all'unanimità la pdl Realacci-Terzoni. Ora la palla passa al senato

Una legge ad hoc per i mini-enti

Fondo di 100 mln per riqualificare i piccoli comuni

locali, come ad esempio la vendita diretta all'interno di punti commerciali, l'incentivo della filiera corta e la valorizzazione delle attività pastorali di montagna finalizzate alla produzione di formaggi di qualità. Per i Pentastellati si tratta però solo di un primo passo, visto che, lamenta Terzoni, «sono state escluse dal governo altre proposte per potenziare sul territorio servizi essenziali come la rete dei presidi ospedalieri, il trasporto pubblico e l'incentivo del telelavoro; interventi fondamentali per ristabilire il tessuto economico e sociale dei comuni dell'entroterra che vivono una vera e propria crisi demografica».

Per **Antonio Misiani** (Pd), relatore del progetto di legge in commissione bilancio, l'approvazione del testo è frutto di «due anni di paziente e tenace lavoro dei relatori con il governo e tutti i gruppi parlamentari a testimonianza dell'attenzione del Parlamento nei confronti dello sviluppo economico e sociale di una parte assai significativa del paese». «E' un risultato importante», gli fa eco l'altro relatore **Enrico Borghi** (Pd), che è anche presidente nazionale Uncem. «L'aula ha dimostrato come i tre anni di lavoro sul disegno di legge non siano stati spesi invano, se si considera che inizialmente il M5S era per l'abrogazione dei piccoli comuni. Ora la palla passa al senato e dobbiamo fare in modo che il 2017 sia l'anno decisivo per la chiusura definitiva del provvedimento».

Chi invece non si accontenta delle misure adottate ma punta ad ampliare il pacchetto di incentivi è **Massimo Castelli**, coordinatore nazionale Anci piccoli comuni. «E' un buon testo che può essere migliorato in alcuni passaggi, ma che ora va arricchito con contenuti trasversali che arrivano da altre leggi. A cominciare dalla fiscalità differenziata che riteniamo lo strumento principe con cui favorire il controsodo verso le aree interne». **Franca Biglio**, presidente dell'Anpci fa notare come si tratti di una

«legge sacrosanta che riconosce il ruolo e la specificità dei piccoli comuni», ma al tempo stesso di «una legge di principi che andrà integrata, soprattutto dal punto di vista delle risorse perché 100 milioni suddivisi per i 5.585 piccoli comuni italiani fa 17.900 euro a comune, ben poca cosa».

© Riproduzione riservata



Da ItaliaOggi del 27 settembre 2016

Il dossier. Nel piano di Mazzoncini l'integrazione con Anas

Focus su infrastrutture e tech

Alessandro Arona

Investimenti per 94 miliardi di euro in dieci anni, di cui 73 in infrastrutture, 14 per nuovi treni e 7 per tecnologia, come strumento chiave (insieme alla strategia per la "mobilità integrata" e l'estero) per lo sviluppo del Gruppo Fs e il raddoppio di fatturato da 9 a 17,6 miliardi.

Nel piano decennale di Fs Italiane illustrato ieri dall'Ad Renato Mazzoncini, c'è la conferma del gruppo come primo

investitore pubblico in Italia (con l'aumento del 50% della quota annua di investimenti rispetto agli anni scorsi), ma ci sono altre due notizie: la conferma che l'acquisizione di Anas nel Gruppo Fs è ormai una decisione presa, e sarà resa operativa nei prossimi mesi (e i dati sugli investimenti comprendono anche l'Anas). E che tra gli investimenti ci sarà anche il Ponte sullo Stretto.

► Continua a pagina 37

Trasporti / 2. Nel piano industriale di Mazzoncini l'integrazione con Anas: sarà «sullo stesso piano di Rfi»

Focus su infrastrutture e tecnologia

Alessandro Arona

► Continua da pagina 35

Già negli ultimi due anni il Gruppo Fs ha aumentato la sua capacità di investimento di quasi il 50%. Dai 4,4 miliardi di euro del 2014 (di cui 2,9 di infrastrutture Rfi) la spesa effettiva è salita a 5,7 miliardi nel 2015 e «per quest'anno - spiega l'Ad Renato Mazzoncini - la previsione è di 6,1 miliardi, di cui 4,1 infrastrutturale».

Nei prossimi anni Fs conta di salire alla "media di piano" di 9,4 miliardi l'anno (compresa Anas).

Mazzoncini ha spiegato che «58 miliardi sui 94 previsti sono già individuati: 35 già stanziati nei contratti di programma» (risorse statali) «e 23 in autofinanziamento».

Oltre agli investimenti infrastrutturali (nuove tratte e ammodernamenti, 73 miliardi su 94, ne

parleremo tra poco), Mazzoncini ha sottolineato l'importanza di treni (14 miliardi) e tecnologia (7). «Il miglioramento del trasporto regionale è la grande sfida» ha detto l'amministratore delegato, ricordando i tre accordi quadro per quattro miliardi di euro per la fornitura di 450 treni regionali, i primi due già firmati il 3 agosto con Hitachi Rail Italia (300 treni a due piani) e Alstom (100 treni a un piano), mentre è sospesa la terza gara per 50 treni diesel. «Avremo quasi il 50% della flotta del tutto nuova».

Nel Piano decennale presentato ieri c'è anche l'obiettivo di integrazione della rete nazionale Rfi (16.700 km) con quella regionale delle ferrovie ex concesse (2.500 km), con acquisizioni concordate caso per caso («l'Umbria ha già deli-

berato» ha ricordato Mazzoncini).

«Fondamentale la tecnologia - ha spiegato l'Ad di Fs - perché consente di potenziare il servizio ferroviario senza costruire nuove infrastrutture, senza cemento». Previsti cinque miliardi in dieci anni per le ferrovie, più due miliardi Anas.

Mazzoncini ha spiegato che la società strade passerà dal Tesoro (che oggi la detiene al 100%) alla holding Fs, dunque si collocherà «sullo stesso piano» di Rfi. Ha confermato che prima (nei prossimi mesi) ci sarà il nuovo contratto Anas-Ministero basato sul "corrispettivo di servizio" (pedaggio ombra, qualità, investimenti), in grado di dare autonomia finanziaria, poi il passaggio a Fs.

Il Piano Fs prevede investimenti sull'infrastruttura ferroviaria

per 62,5 miliardi (che insieme a 14 per i treni e 17,5 Anas porta ai 94 totali). Oltre ai 5 miliardi per "tecnologia" ci saranno 33 miliardi per sviluppo e potenziamento della rete convenzionale (ad esempio l'upgrading della Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Adriatica) e 24 miliardi per la rete ad alta capacità (Terzo Valico, Torino-Lione, Brennero, Brescia-Padova, Napoli-Bari, Catania-Palermo).

E ci sarà anche il Ponte sullo Stretto. «Non ha più senso pensare a un project financing - ha detto Mazzoncini - che si ripagava con il traffico stradale: su 8 miliardi quasi tre erano di oneri finanziari. Se inseriamo invece l'opera nel nostro piano di investimenti, gli oneri finanziari sono quasi zero, i nostri bond sono allo 0,5%».

© ANSA/OLIVIERO TOSCANI

DECRETO DI CALENDA

Mancati pagamenti, presto operativo il fondo per le imprese

Chiarello a pag. 33

Il ministro allo sviluppo economico alla camera: un decreto per le vittime dei cattivi pagatori

Mancati incassi, aiuti alle pmi

Fondo da 30 mln. Il 10% all'impresa con rating di legalità

DI LUIGI CHIARELLO

Presto sarà operativo il fondo per il credito alle aziende rimaste vittima di mancati pagamenti. Il fondo ha una dotazione di 30 milioni di euro per il triennio 2016-2018. Le agevolazioni saranno concesse alle imprese colpite dal fenomeno, ai sensi del regolamento europeo *de minimis* (n. 1407/2013 della Commissione); in sostanza fino a un massimo di 200 mila euro a impresa, nell'arco di tre esercizi finanziari. Con una corsia di favore (il 10% dei fondi) riservata alle sole piccole e medie imprese in possesso del rating di legalità. Il decreto, attuativo della misura prevista dalla legge di Stabilità per il 2016, è stato già firmato dal ministro allo sviluppo economico, **Carlo Calenda**, ed è ora alla firma del ministro dell'economia e delle finanze, **Pier Carlo Padoan**. Lo ha annunciato lo stesso Calenda, rispondendo, nel corso di un question time alla camera, a una interrogazione di Matteo Bragantini (Lega nord) e altri deputati. Di più. Calenda ha aggiunto anche che «il ministro dell'economia ha già manifestato il proprio assenso a tale proposito».

Il provvedimento prevede, come detto, la concessione di

finanziamenti alle pmi vittime di mancati pagamenti, quando le insolvenze siano a opera di debitori imputati per estorsione, truffa, insolvenza fraudolenta e false comunicazioni sociali. Non solo: alla camera il ministro Calenda spiega che «il decreto introduce, in favore delle pmi beneficiarie, la concessione e contestuale erogazione di finanziamenti agevolati a tasso zero, di ammontare pari ai crediti maturati nei confronti dei debitori imputati e, comunque, entro il limite di 500 mila euro per impresa». Per quanto riguarda

la classificazione dei debitori delle pmi beneficiarie, questi, chiosa il ministro allo sviluppo economico, «devono essere imputati in procedimenti penali che risultino avviati entro il 1° gennaio 2016. «I finanziamenti agevolati sono», comunque,

«rimborsabili in dieci anni, comprensivi di due anni di preammortamento», ha spiegato Calenda. Dunque, l'impresa inizierà a «restituire il finanziamento a partire dal terzo anno dall'erogazione», ha specificato.



Carlo Calenda

Patto Edison-consumatori

Edison e le 19 associazioni aderenti al Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (Cncu) hanno firmato il protocollo d'intesa sulla Negoziazione paritetica, l'istituto a garanzia di una risoluzione rapida e gratuita delle controversie con i consumatori. L'organismo ADR (Alternative dispute resolution) sarà composto in ugual misura da rappresentanti di Edison e delle associazioni dei consumatori del Cncu e agirà con l'obiettivo di gestire tempestivamente eventuali controversie. Il protocollo fa sue le prescrizioni del dlgs 130/2015 di recepimento della direttiva europea in materia di ADR.

Reverse charge. Meccanismo esteso alle prestazioni di servizi di pulizia, demolizione, installazione impianti e completamento edifici

Operazioni attive separate dal subappalto

Matteo Balzanelli
Massimo Sirri

Dal 2015 il ricorso al meccanismo dell'**inversione contabile** è stato esteso a particolari prestazioni di servizi relative ad edifici, oltre che a determinate operazioni del settore energetico e alle cessioni di bancali di legno usati. Nel **modello Iva 2016** sono state pertanto apportate le integrazioni necessarie ad accogliere le **nuove fattispecie**. È stato inoltre introdotto il meccanismo dello split payment. Di tutto ciò tengono conto i quadri VE e VJ.

La novità che ha creato i maggiori problemi di carattere interpretativo e, di conseguenza, applicativo consiste, probabilmente, nell'introduzione del reverse charge per le prestazioni di servizi di pulizia, demolizione, installazione impianti e completamento relative a edifici di cui all'articolo 17, comma 6, lettera a-

ter), Dpr 633/72.

In caso di operazioni attive, gli operatori devono verificare di aver tenuto distinte tali prestazioni da quelle di subappalto (sempre nel campo dell'edilizia) di cui alla lettera a) della medesima disposizione, indicandole nel rigo VE35, campo 8.

Qualora debbano essere dichiarate operazioni passive, invece, dovranno essere coinvolti due quadri: il VJ, al fine di conteggiare l'imposta a debito scaturente dall'integrazione e doppia annotazione nei registri Iva, e il VF per esercitare il diritto alla detrazione. Nello specifico, dovranno essere compilati il VJ17 e il rigo della sezione I del VF corrispondente all'aliquota di ciascuna operazione.

Le operazioni attive connesse al settore energetico trovano invece spazio nel VE35, campo 9, mentre le passive nel VJ18 e nella

sezione I del VF.

Per le cessioni di bancali in legno, le istruzioni al modello di dichiarazione evidenziano che non devono essere distinte dalle cessioni di rottami e di altri materiali di recupero. Andranno pertanto indicate nel campo 2 del rigo VE35, che accoglie anche le altre operazioni effettuate ai sensi dell'articolo 74, commi 7 e 8, del decreto Iva. Anche per le analoghe operazioni passive non va fatta distinzione nel quadro VJ, trovando tutte collocazione nel rigo VJ6. In proposito, si ricorda che l'agenzia delle Entrate, con la circolare 14/E/2015, aveva precisato che con la locuzione «cicli di utilizzo successivi al primo» il legislatore intende fare riferimento a tutte le fasi successive alla prima immissione in commercio del pallet nuovo (così anche Assonime, circolare 22/2016).

Nel modello Iva 2016 fanno il

loro primo ingresso anche le

operazioni effettuate attraverso il meccanismo di cui all'articolo 17-ter, Dpr 633/72 (scissione dei pagamenti o split payment). Nel modello dichiarativo sono quindi stati introdotti il rigo VE38, che accoglie le operazioni attive per l'ammontare del solo imponibile, e il rigo VJ19, per l'indicazione delle operazioni passive, rilevandone gli importi a debito. Questo rigo verrà compilato solo dalle pubbliche amministrazioni titolari di partita Iva tenute al versamento dell'imposta ai sensi dell'articolo 17-ter. Va comunque ricordato che gli enti che effettuano acquisti relativi alla sfera istituzionale, non possono recuperare attraverso la detrazione l'imposta indicata nelle fatture ricevute, e, dovendo procedere al suo versamento direttamente all'erario, rimangono in tal modo incisi dal tributo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Reverse charge, pronta la guida applicativa per le imprese di costruzione

Massimo Frontera

Un documento dell'Ance fa il punto sul meccanismo dell'inversione contabile applicata al settore edile, alla luce degli ultimi chiarimenti delle Entrate



Il meccanismo del reverse charge ha ampliato il suo raggio d'azione nell'edilizia dal primo gennaio 2015. Prima di allora il meccanismo di inversione contabile era già utilizzato nel subappalto edile. Dopo il 1 gennaio 2015 c'è stata una significativa estensione, che ha riguardato in particolare i seguenti casi: le prestazioni di servizi di pulizia, di demolizione, di installazione di impianti e di completamento di edifici; le prestazioni di servizi, compresa la manodopera, rese da subappaltatori, nei confronti delle imprese che svolgono l'attività di costruzione o ristrutturazione di immobili, ovvero nei confronti dell'appaltatore principale o di un altro subappaltatore; le cessioni di fabbricati (o loro porzioni), abitativi o strumentali, per le quali nel relativo atto il cedente abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione ad Iva.

Un documento dell'Ance, a cura dell'area fiscale dell'associazione, dedicato al reverse charge, riassume l'intera materia. Oltre ai focus dedicati ai tre casi prima citati, vengono riassunte tutte le novità interpretative sulla materia fornite dall'Agenzia delle Entrate, spiegando, caso per caso i risvolti operativi.

Tra le altre cose, il documento spiega, sotto il profilo applicativo, la differenza tra gli appalti di fornitura di beni con posa in opera (esclusa dal meccanismo del reverse charge) e le prestazioni di servizi (inclusi invece nel meccanismo). La guida specifica inoltre tutte le prestazioni soggette al meccanismo inversione contabile, fornendo per ciascuna di esse la definizione e il codice Ateco. Non mancano infine i riferimenti sui casi specifici di difficile interpretazione, come il contratto unico di manutenzione straordinaria dell'edificio o i lavori di opere murarie nell'ambito di un ampliamento.

Edilizia privata, oggi l'ok (condizionato) al decreto Scia2 in conferenza unificata

Massimo Frontera

Le Regioni chiederanno modifiche a testo e alle tabelle. Rilievi arrivano intanto dal Senato: servono sanzioni

Il decreto Scia2 è al primo punto dell'ordine del giorno della conferenza unificata di oggi pomeriggio. L'intesa, salvo imprevisti, arriverà, ma le Regioni hanno già fatto sapere che l'assenso è condizionato all'accoglimento di alcuni emendamenti, sia all'articolato sia anche alla maxi tabella in cui si elencano e definiscono in modo dettagliato gli interventi edilizi specificando il titolo necessario (o, in alternativa, specificando che l'intervento viene derubricato a "edilizia libera"). Si prospetta dunque, anche per questo importante provvedimento del "pacchetto" Madia, una approvazione "con emendamenti e osservazioni", prima di proseguire l'iter.

Come è noto, il Consiglio di Stato ha già fatto avere da tempo il suo parere (si veda documento a questo [link](#)), e anche il Parlamento sta concludendo il suo lavoro. Proprio questa settimana, nella seduta del 27 settembre, si è concluso l'[esame da parte dell'VIII commissione, con "osservazioni favorevoli con rilievi"](#). Tra le altre cose, i senatori segnalano «l'esigenza di garantire il mantenimento di un regime dei controlli efficace ed efficiente da parte degli enti preposti nei casi in cui ciò sia richiesto dalle varie disposizioni (...) accompagnato da un adeguato sistema sanzionatorio, improntato a principi di gradualità e omogeneo su tutto il territorio nazionale».

I senatori mettono anche in guardia dal rischio caos sul glossario unico nazionale. Le perplessità riguardano il fatto che da una parte si rimanda al glossario unico del Mit entro 90 giorni; e dall'altra si impone alle amministrazioni, nelle more dell'adozione del glossario, di pubblicare il proprio glossario sul sito istituzionale: «ciò potrebbe infatti indurre una proliferazione di nuove definizioni, anche contrastanti, e quindi ingenerare confusione tra gli operatori, considerando altresì che, nel tempo, alcune nozioni tecniche (adottate in particolare nelle normative regionali) si sono ormai consolidate e dovrebbero quindi essere confermate anche nel nuovo glossario nazionale». Meglio, si suggerisce, «prevedere un termine più breve e stringente per l'adozione del glossario unico da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sopprimendo contestualmente la previsione dei glossari transitori delle singole amministrazioni e tenendo conto delle definizioni consolidate già presenti nelle normative vigenti».