

Rassegna Stampa

del

7 dicembre 2016

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

Settore edili, profondo rosso crollano gli appalti pubblici

Occupazione edili nel Siracusano: profondo rosso. Nella tavola rotonda intitolata "Condividere idee e progetti per riqualificare il territorio e rilanciare l'occupazione", organizzata dalla Fillea-Cgil di Siracusa all'Open Land, sono stati denunciati dati allarmanti: il numero degli occupati nel settore edile, negli ultimi 5 anni, è passato da 7.700 a 4.700 (-39%); nello stesso periodo, il numero delle imprese è invece passato da poco meno di 1.600 a 1.052 (-35%); sempre rispetto al 2011, la massa salari è scesa da 57 milioni di euro a poco meno di 40. Si tratta di un segnale inequivocabile: impoverimento della comunità. Sono crollati gli appalti pubblici, le concessioni per i lavori privati si sono ridotte al lumicino, diminuiscono le protezioni sociali come la disoccupazione, a causa dell'effetto perverso della Napsi, la nuova indennità di disoccupazione che penalizza proprio i lavori discontinui.

Nel corso della tavola rotonda, moderata dalla giornalista Paola Altomonte, e a cui hanno partecipato esperti e addetti ai lavori di realtà diverse sono stati dibattuti vari progetti che se attuati potrebbero fare uscire dal tunnel il settore edile. Comed il progetto "Patto per la Sicilia", un programma di investimenti che prevede 63 potenziali interventi per 175 milioni 628 mila euro, con particolare

concentrazione nel settore dei beni culturali, delle infrastrutture, della depurazione e della difesa dell'ambiente. Altri 21 interventi, per 15 milioni di euro, sono invece previsti per il recupero e la valorizzazione dei centri storici. E poi, ancora, il progetto scuole sicure, cioè un monitoraggio su 43 istituti della provincia per 11 milioni 39 mila euro, di cui 19 edifici ancora in fase progettuale.

Al centro della tavola rotonda anche il dettagliato dossier sugli edifici di valore storico, il cui recupero varrebbe altri 30 milioni di euro, fuori dal Patto per la Sicilia. Solo per fare qualche esempio: il Carcere borbonico, l'ex ospedale delle cinque piaghe, e la chiesa del collegio dei Gesuiti. Fari puntati anche sull'iniziativa abitativa Casa Italia, progetto governativo nato dall'emergenza drammatica dei terremoti nel Centro Italia e che sarebbe fondamentale per una provincia come quella aretusea, ad alto rischio sismico.

Le premesse per la soluzione della crisi nell'edilizia, quindi, ci sono tutte. Basterebbe metterle in pratica. Salvo Carnevale, segretario provinciale della Fillea-Cgil ha fatto sottolineare come «la condivisione di idee e progetti deve diventare una questione permanente per il territorio siracusano. La sfida, adesso, è riconvocare e allargare ad altri soggetti questo tavolo e discu-

tere ogni singolo progetto».

Tanti, quindi, gli spunti di riflessione con il contributo di Francesco Italia, vicesindaco di Siracusa; Fulvia Greco, responsabile sezione Beni architettonici della Soprintendenza; Paolo Amenta, vicepresidente Anci Siracusa; Massimo Riili, presidente Ance Siracusa; Gianpaolo Miceli, vicesegretario provinciale Cna Siracusa; Alessandro Brandino, presidente Ordine architetti Ppc; Paolo Tuttoilmondo, responsabile Beni culturali Legambiente Sicilia; Gaetano Bordone, Fai Siracusa; Renata Giunta, esperta progettazione fondi europei Città in comune; Roberto Aloisi, segretario generale Cgil Siracusa e Francesco Tarantino, segretario Fillea Cgil Sicilia.

PAOLO MANGIAFICO



In alto i relatori della tavola rotonda organizzata dalla Fillea-Cgil di Siracusa e coordinata dalla giornalista Paola Altomonte; sopra il pubblico presente all'incontro

L'ALLARME DELL'ASSESSORE**Pistorio: «Più complicata la fusione fra Anas e Cas»**

«La faccenda era già complicata, ma adesso si complica di più per la crisi di governo e per il contemporaneo iter di fusione Anas-Fs». Così l'assessore regionale a Infrastrutture e trasporti, Pistorio, sull'incorporazione del Consorzio autostrade siciliane nell'Anas. «Io ho fatto tutti gli atti propedeutici, ma non mi sembra che la dirigenza del Cas abbia tutta questa fretta». Il 12 dicembre il punto col ministro Delrio a Catania.

TONY ZERMO PAGINA 6

Pistorio: «Fusione Anas-Cas ora la faccenda si complica»

L'assessore ai Trasporti: «Con la crisi ministeri paralizzati, con chi trattiamo?»

TONY ZERMO

CATANIA. Le dimissioni del governo Renzi, per quanto inevitabili, stanno complicando alcuni problemi che sembravano in via di soluzione. Uno di questi riguarda l'incorporazione del Consorzio autostrade siciliane (Cas) nell'Anas. Il presidente dell'Anas, Vittorio Armani, è un renziano così come lo è il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Hanno un grande spessore personale, ma ciò non toglie che questa annunciata crisi di governo mette il freno a molte iniziative. Giorno 12 il ministro Delrio sarà a Catania su invito del sindaco Bianco per inaugurare un tratto della metropolitana e con l'occasione incontrerà anche l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Giovanni Pistorio per fare il punto sulla fusione Cas-Anas.

«L'affare era già complicato - dice Pistorio -, ma adesso lo è ancora di più, sia per i problemi di governo e sia perché sta procedendo nel frattempo la fusione Anas-Ferrovie (preziosa base di partenza per l'alta velocità al Sud, ndr). È una incorporazione a rischio, questa del Cas, perché prima di ogni cosa bisognerà trasferire all'Anas le concessioni ministeriali e con questa crisi i ministeri sono praticamente paralizzati. Con quale ministro dovremo trattare? Io sto facendo una relazione alla Giunta regionale con la quale comunico di avere firmato la lettera di intenti con l'Anas. Mi faccio autorizzare un cronoprogramma delle attività che debbono essere fatte e

con questa delibera di Giunta chiederò al Cas, di cui il presidente della Regione è azionista unico, di fare una serie di cose, tra cui pagare 300mila euro necessari affinché un advisor valuti il valore delle autostrade del Cas, cioè la Messina-Catania, la Messina-Palermo e la Siracusa-Modica-Ragusa, anche se posso capire che la dirigenza del Cas non abbia molta fretta per questa incorporazione. Come se non bastasse, il Cas ha un contenzioso difficilmente quantificabile, soprattutto sulla Messina-Palermo».

E cioè?

«Noi vorremmo che il nuovo soggetto non fosse gravato da queste passività, quindi chiudere le controversie pro bono pacis, nella logica dei pochi, maledetti e subito. Le cose si possono fare e si debbono fare: quindi vado in Giunta, poi vedo Derio il 12 a Catania e la settimana dopo Armani a Roma. L'importante è trasferire le concessioni ministeriali del Cas all'Anas. Una volta che questo sarà fatto, allora il Cas potrà procedere alla nomina dell'advisor.

Prima no, altrimenti si rischia che il Cas spenda i soldi per l'advisor senza poter fare l'incorporazione».

Ma quanto vale oggi il Cas, a occhio e croce?

«L'Anas in base alla sua esperienza valutava di spendere tra il 50 e i 100 milioni di euro per prendere il 51% della società regionale. Ma ripeto che si tratta di una valutazione a occhio e croce. Bisogna considerare che il Cas incassa circa 70 milioni di euro l'anno di pedaggi, quasi tutti

dalla Catania-Messina. Debbono destinare 35 milioni per la manutenzione, 20 milioni se ne vanno per il personale, una decina di milioni per il contenzioso. In realtà manutenzione ne fanno poca per insufficienza di risorse umane e anche per mancanza di fondi perché parte di questi fondi vengono impiegati sulla Siracusa-Ragusa-Gela. Il Cas è l'unico consorzio regionale concessionario di autostrade, mentre in Italia ci sono autostrade gestite o da privati come Gavio e Benetton, o da Anas. Noi abbiamo la Messina-Catania che è del Cas, la tangenziale di Catania che è dell'Anas, la Catania-Siracusa è dell'Anas, la Siracusa-Gela è del Cas. Dall'altra parte abbiamo la Messina-Buonfornello che è del Cas, da Buonfornello a Palermo è dell'Anas e poi la Palermo-Trapani è dell'Anas. Allora ho detto: mettiamo tutte le autostrade in capo ad un unico gestore che garantisca omogeneità di servizi e di manutenzione, garantisca misure di sicurezza omogenee. Pedaggiando la Catania-Palermo e la Catania-Siracusa per esigenze di manutenzione si può

programmare anche la chiusura dell'anello autostradale da Gela a Mazara del Vallo, che è il sogno del presidente Crocetta. Tra l'altro l'Anas ha avuto dal governo nazionale 800 milioni per la manutenzione della Catania-Palermo dopo il crollo del viadotto Himera e questo autorizza Anas a praticare pedaggi socialmente sostenibili con l'ingresso del Cas nella compagine societaria. I pedaggi consentiranno anche che,

esauriti i lotti 7-8 fino a Modica, si potrà arrivare a Ragusa e a Gela. Stiamo lavorando molto seriamente a questi progetti e anche alla terza corsia sulla tangenziale di Catania per uso autostradale».

Il punto con Delrio lunedì 12 a Catania.

«La dirigenza del
Consorzio mi pare
che non abbia fretta»

L'Anas ha valutato di spendere fra 50 e 100 milioni per il 51% del Consorzio; l'assessore Pistorio chiederà al Cas 300mila euro affinché un advisor valuti il valore delle autostrade siciliane



Le patrimoniali uccidono l'edilizia

■ «Sono convinto che accanto alla crescita occorra un obiettivo di più equa distribuzione del reddito e della ricchezza. Per questo non credo sia stato sensato togliere l'Imu, l'unico elemento di imposta patrimoniale che c'era in Italia». Così il senatore a vita Mario Monti si è espresso in una intervista a La Stampa. I commenti sono superflui, correggiamo almeno le informazioni non esatte. Mario Monti ha sostituito un'Ici che pesava 9 miliardi di euro con un'Imu che - grazie all'aumento dei moltiplicatori - è passata a 24 miliardi (quasi il triplo), arrivati poi a 25 con la Tasi. Il Governo Renzi ha eliminato solo la parte sulle prime case (neanche tutte), poco più di 3 miliardi. Visto che il sen. Monti è così appassionato di tassazione patrimoniale, quindi, lo rassicuriamo: ci sono ancora altri 22 miliardi di Imu e Tasi su tutti gli immobili diversi dall'abitazione principale. Un'imposizione patrimoniale che colpisce case affittate (ma anche quelle che nemmeno si riescono ad affittare), negozi, uffici, e che ha distrutto un intero settore. La proprietà immobiliare confida in un Governo politico che ponga rimedio a tutto ciò.

GIORGIO SPAZIANI TESTA
Presidente Confedilizia

Crescita

Programma minimo Basta poco per sbloccare il Pil, si può cominciare dai trasporti. Con più concorrenza

Manutenzione stradale, gare e spezzatino dei grandi gruppi

» MARCO PONTI

Tra concorrenza e sviluppo tecnologico c'è un noto, forte nesso. La concorrenza è un incentivo fondamentale, anche se lo Stato può e deve avere un ruolo. Questo implica ovviamente meno cemento e meno monopoli per i trasporti, obiettivi dominanti dei governi passati. Vediamo un decalogo di cose da fare.

1) Fare manutenzione della rete stradale ordinaria, che sta andando a pezzi. Questa rete serve, e continuerà a servire, la gran parte del traffico, e la manutenzione è una attività che crea molta occupazione in breve tempo, per euro pubblico speso.

2) Investire in nuove infrastrutture solo dove serve davvero, cioè dove c'è congestione. Il traffico cresce e crescerà poco, per ragioni funzionali e demografiche. Nei centri urbani densi, dove la congestione è alta, è sufficiente applicare tariffe apposite, tipo Milano o Londra, e il traspor-

to pubblico crescerà spontaneamente, senza di fiumi di sussidi.

3) Liberalizzare i servizi ferroviari. Il mercato funziona, come dimostra il settore merci e quello dell'Alta velocità. Per le infrastrutture ferroviarie, metterne in gara la gestione per macro-aree. Tutto il contrario dell'attuale tendenza a farne un elefante monopolistico ipersussidiato, che si compra anche Anas, i bus, e il trasporto locale, rendendo di fatto impossibile ogni concorrenza.

Ricordarsi che le ferrovie sono un pozzo di soldi pubblici, occupano e occuperanno pochissima gente, e per l'ambiente sono e rimarranno irrilevanti (numeri da prefisso telefonico).

4) Liberalizzare il trasporto pubblico locale facendo gare vere, senza l'attuale conflitto di interessi (il Comune proprietario dell'a-

zienda fa sia il giudice che il concorrente). Anche qui occorre fare "spezzatini", se i lotti di gara sono grandi poi il vincitore ha troppo potere sulle amministrazioni pubbliche.

5) Fare un grande programma

di sostegno all'innovazione tecnologica del settore, che sta sviluppandosi rapidamente con grandi investimenti privati (ma anche pubblici), e che vedono l'Italia poco presente. Le risorse non sono certo un problema, è sufficiente prelevarle da una serie di "grandi opere", soprattutto ferroviarie, destinate a rimanere semideserte anche proprio a causa del progresso tecnico.

I temi sono triplici: elettrificazione parziale o totale del parco veicolare (con drastica riduzione delle emissioni), guida gradualmente automatizzata dei veicoli (con drastica diminuzione degli incidenti, per il 90% dovuti ad errori umani), convogli autostradali di veicoli merci (con drastica diminuzione della congestione e degli incidenti).

6) La parte infrastrutturale di questo piano è quasi altrettanto importante: reti di distributori di elettricità per autoveicoli, per cui occorrono rilevanti investimenti, ma anche supporti elettronici per la guida automatica, e forse sistemi più sofisticati di alimentazione elettrica, statica e dinamica, su cui qui non è possibile dilungarsi.

7) Il regime concessionario delle autostrade oggi genera rendite assurde ai concessionari, senza alcun loro vero ri-

schio, pagate dagli utenti. Occorre accelerare un processo di radicale cambiamento, aprendo un tavolo di negoziato con i concessionari stessi che rispetti i contratti in essere, ma consenta il loro superamento nei tempi più brevi possibili, anche qui aumentando i livelli di "spezzatino".

8) L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) va dotata di molti più poteri, non solo in relazione alle concessioni, autostradali e non, ma in generale nella possibilità di intervenire sulla struttura proprietaria dei soggetti regolati, per ridurre l'eccessiva concentrazione.

9) Infine occorre valutare tutto, con analisi economiche e finanziarie degne di un paese moderno, cioè fatte da soggetti terzi, evidenziando alternative tra progetti, e in modo trasparente, al fine di migliorare il dibattito democratico sulle scelte. Non si chiede all'ostese il vino è buono, come oggi.

10) Il decimo comandamento li riassume tutti: smettere di considerare il settore come "merce di scambio" per elargire denari pubblici e comprare voti.

"L'arbitrio del principe" va radicalmente ridotto: i decisori devono rendere conto ai cittadini di ogni euro pubblico speso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per ripartire

Soldi per le
infrastrutture
(dove serve)
e auto elettriche



I numeri

0.9%

La crescita del Pil attesa per il 2017 secondo le previsioni della Commissione europea

11,4%

La disoccupazione attesa per il 2017 sempre secondo la stima della Commissione europea

2,4%

Il deficit 2017 previsto, molto superiore all'1,8 che il governo doveva raggiungere

133,1%

Il rapporto tra debito e Pil nel 2016 (e nel 2017)

.....

**Rendite di posizione**

Gianni Armani, amministratore delegato di Anas, e Giovanni Castellucci, a capo di Autostrade per l'Italia *Ansa*



Si allontana il matrimonio tra Fs e Anas

►Non parte il colosso da 10 miliardi di fatturato perché mancano le norme ad hoc per l'autonomia finanziaria del gruppo stradale

►L'ad Armani: «Il dossier ora passa al prossimo esecutivo, non va persa l'occasione di creare un campione nazionale»

IL CASO

ROMA E' a forte rischio deragliamento il matrimonio tra Anas e Fs. Il colosso da 10 miliardi di fatturato, che avrebbe dovuto nascere con il varo della legge di bilancio, potrebbe non vedere mai la luce. Il Mef non ha infatti inserito in Finanziaria le norme che avrebbero dato autonomia finanziaria alla società delle strade, una conditio sine qua non, per poi convolare a nozze con le Ferrovie dello Stato. E con la manovra ormai chiusa e la fine del governo Renzi, gli spazi per un intervento sono svaniti. A crederci, almeno per il momento, è rimasto solo l'ad dell'Anas, Gianni Vittorio Armani, che spera, con una buona dose di ottimismo, nel nuovo esecutivo. Sia per ottenere l'autonomia finanziaria da tempo richiesta, sia per sbloccare le risorse legate al contenzioso che appesantisce i bilanci dell'ente.

Con la crisi politica in atto è infatti anche sfumata l'ipotesi - caldeggiata dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - di varare un decreto ad hoc per sbloccare l'impasse. Al di là dell'esito referendario, che ha cambiato lo scenario, a frenare sul matrimonio è stato soprattutto il ministero dell'Economia che ha evitato di dare sprint alla fusione. Da qui l'amaro di Delrio: «Quando si progetta una linea ferroviaria - ha osservato più volte il ministro, in lizza in queste ore anche

per Palazzo Chigi - si progettano anche le strade che passano sotto e sopra, a destra e sinistra, perché se si pensa a un grande sistema integrato di mobilità, si può fare un grande lavoro, soltanto facendolo insieme». Del resto l'obiettivo del governo era proprio quello di far nascere una grande azienda pubblica, forte anche all'estero nel settore delle infrastrutture.

LE CIFRE

Il super gruppo avrebbe dovuto gestire, il condizionale è d'obbligo a questo punto, oltre 42 mila chilometri di reti, tra autostrade e ferrovie, con 75 mila dipendenti, e sarebbe dovuto decollare operativamente il prossimo anno. Di fatto l'operazione era già tutta scritta nei piani industriali che hanno messo a punto gli amministratori delegati di Fs e Anas, Renato Mazzoncini e Gianni Vittorio Armani. Come accennato, sarà il nuovo governo ad aprire il dossier visto che, come accennato, prima di convolare a nozze l'Anas dovrà uscire dal perimetro pubblico con una norma scritta ad hoc. L'uscita dal settore pubblico avrebbe permesso allo Stato di ridurre di circa 2 miliardi il peso delle partecipazioni soggette alle regole di Bruxelles. Sempre il nuovo esecutivo, ammesso che abbia il tempo e la volontà di farlo, avrà il compito di definire il sistema di finanziamento dell'Anas: non più trasferimenti diretti da parte del Tesoro, ma un prelievo sulle accise già esistenti sulla benzina. Armani si dice comunque ottimista: la fusione Fs-Anas costituisce una «grande opportunità» per il sistema infrastrutturale del Paese e dovrebbe, per questo, «essere raccolta da qualunque Governo. Un'operazione che dà efficienza e rappresenta una grande opportunità per far nascere un campione nazionale».

Umberto Mancini

**NON INSERITE
NELLA MANOVRA
ANCHE LE RISORSE
PER IL CONTENZIOSO
I TENTENNAMENTI
DEL TESORO**

Vertice a Trapani

Fondi europei, subito 600 milioni alle imprese

Conclusi a Trapani i lavori del secondo Comitato di Sorveglianza del Programma operativo Fesr Sicilia 2014-2020. La riunione si è tenuta al museo regionale Pepoli.

«Decolla il nuovo Programma operativo Fesr 2014-2020 – ha detto il vicepresidente della Regione, Maria Lo Bello, aprendo i lavori – una gran mole di risorse, oltre 4 miliardi e mezzo di euro, per una Sicilia che deve scommettere sul proprio futuro».

Presente al Comitato il

rappresentante della Commissione europea, Lucio Paderi: «Siamo soddisfatti – ha osservato – ora bisogna pubblicare subito i bandi e accelerare la spesa».

A illustrare lo stato d'attuazione del Po Fesr sono stati i direttori dei dipartimenti regionali: «Entro marzo saranno pubblicati diciassette bandi per le imprese – hanno spiegato – per un importo complessivo di oltre 600 milioni di euro. I primi usciranno a gennaio. Obiettivo primario del Programma è lo sviluppo del si-

stema produttivo regionale. Sono state inoltre attivate procedure d'attuazione da parte dei dipartimenti regionali per oltre mezzo miliardo di euro, relative, tra le altre, ai grandi progetti infrastrutturali e alla banda ultralarga». «

PREVENZIONE. Giornata di studio del Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi

«Sisma, vulnerabile l'80% degli edifici»

L'80% del fabbricato catanese è vulnerabile alle sollecitazioni di un terremoto, per questo bisogna agire subito con una programmazione pluriennale degli interventi, con una visione lungimirante che escluda il consumo di nuovo suolo e applichi un processo di rigenerazione urbana a 360°. È quanto emerso ieri nella giornata di studio sui rischi da eventi naturali organizzata dal Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi, presieduto dal dott. Antonio Pogliese. Nel corso delle due sessioni, svoltesi nell'aula magna del Dispa dell'Università, accademici di diverse aree scientifiche hanno sottolineato le criticità e avanzato proposte che, come ha detto il rettore, «saranno consegnate ai poteri decisionali locali e nazionali». Ma dove si arresta il processo dei necessari interventi antisismici? «L'Amministrazione pubblica non ha risorse sufficienti, e noi abbiamo individuato diverse possibili modalità alternative al finanziamento pubblico, che possono stimolare i processi economici a sostegno dell'adeguamento degli edifici privati - ha detto Pogliese - : premialità urbane, riduzione di oneri concessori e tributari, rilascio di fidejussione e coperture assicurative».

PAGINA 30

«Prevenzione sismica, ecco le alternative ai fondi pubblici»

Pogliese: «Premialità urbane e riduzione di oneri tributari»

Ieri, nell'aula magna del Dispa, giornata di studi organizzata dal Centro sulla cultura dei rischi con Ateneo, ingegneri, architetti e geologi

Catania e il rischio sismico: una problematica costantemente studiata in tutta la sua complessità dall'Ateneo e portata sempre all'attenzione pubblica da ingegneri, architetti e costruttori. La ricerca scientifica produce ottimi risultati, eppure il sistema di prevenzione attuato nel nostro territorio è ancora insufficiente. Dove si arresta dunque il processo dei necessari interventi antisismici? «L'Amministrazione pubblica non ha risorse sufficienti per finanziare un piano generale di adeguamento del patrimonio esistente, sebbene prevenire costi molto meno che ricostruire. Bisogna trovare altre leve capaci di attrarre gli investimenti da destinare alla messa in sicurezza della nostra città e del suo territorio», ha detto Antonio Pogliese, che, in qualità di presidente del «Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi», ha riunito accademici ed esperti in materia

in un convegno organizzato con gli Ordini di Architetti e Ingegneri, ieri al Dipartimento di Agraria dell'Ateneo.

«Abbiamo individuato diverse possibili modalità alternative al finanziamento pubblico, che possono stimolare i processi economici a sostegno dell'adeguamento degli edifici privati - ha continuato Pogliese - premialità urbane, riduzione di oneri concessori e tributari, rilascio di fidejussione e coperture assicurative». Proposte che assumono un valore sociale importante se si considera che l'80% del fabbricato catanese è drammaticamente vulnerabile alle sollecitazioni di un terremoto. «Bisogna agire subito con una programmazione pluriennale degli interventi, con una visione lungimirante che escluda il consumo di nuovo suolo e applichi un processo di rigenerazione urbana a 360°» hanno ribadito Santi Cascone e Giuseppe Scannella, alla guida rispettivamente

degli Ordini Ingegneri e Architetti.

Dichiarazioni che rappresentano le conclusioni legittime della sessione scientifica di lavori introdotta dal vicepresidente del Centro studi sui rischi e ordinario di Psicologia Sociale, Orazio Licciardello, e dal presidente dell'Ingv, Stefano Gresta, e coordinata dal giornalista Vittorio Romano. Sono intervenuti i docenti universitari Stefano Catalano, Sebastiano Impo-
sa, Rosario Lanzafame, Massimo Cuo-

mo, Ivo Calì, Bartolomeo Rejtano. Ha portato i saluti il direttore del Dispa, Salvatore Luciano Cosentino.

Anche nella tavola rotonda pomeridiana sono emerse argomentazioni importanti tramite gli interventi di Paolo La Greca (presidente Inu Sicilia), Luigi Bosco (assessore comunale ai Lavori pubblici), Biagio Bisignani (direttore Urbanistica e tutela del territorio Comune di Catania), Alessandro Alescio (funzionario di banca); Marcello Bottazzi (componente tecnico Commissione Aiba), Benedetto Matarazzo (ordinario di Modelli matematici per il mercato di capitali).

«Il concreto contributo culturale di questo convegno, nell'ottica della sussidiarietà della società civile, viene consegnato ai poteri decisionali locali e nazionali», ha detto il rettore Giacomo Pignataro, che ha tratto le conclusioni.

AZIONI ECONOMICHE PER L'AT-

TUAZIONE DELLA PREVENZIONE:

1) la premialità all'atto del rilascio delle concessioni per gli adeguamenti antisismici degli edifici privati con ulteriore cubatura assentita rispetto a quella preesistente; 2) l'abbuono e/o la riduzione degli oneri concessori in occasione degli adeguamenti antisismici; 3) riduzione o abolizione per 10 anni degli oneri tributari gravanti sugli immobili a titolo di imposte sul patrimonio e dirette per gli immobili oggetto di adeguamento sismico; 4) la riduzione dell'Iva negli appalti e materiali utilizzati per gli adeguamenti antisismici; 5) rilascio di fidejussione, con l'utilizzo di specifico fondo destinato a tal fine, da parte del Medio Credito Centrale, in favore di istituti di credito per la concessione di mutui per il finanziamento degli interventi di adeguamento antisismico per la durata di anni 10 ai tassi e spread fissati dall'autorità compe-

tente; 6) prevedere la copertura assicurativa degli immobili privati col beneficio dell'integrale detraibilità fiscale, per importi pre-fissati, dei premi assicurativi dalle imposte sul patrimonio immobiliare (Imu) prevedendo, inoltre, che una parte dei premi venga destinato al fondo di dotazione del Medio Credito Centrale per il rilascio della garanzia fidejussoria in favore degli Istituti di credito a garanzia di mutui per gli adeguamenti antisismici.

Fotografia della realtà locale attraverso l'esame delle criticità e delle proposte avanzate alla politica



IL TAVOLO DEI RELATORI DEL CONVEGNO ORGANIZZATO DAL CENTRO DI DOCUMENTAZIONE, RICERCA E STUDI SULLA CULTURA DEI RISCHI

FOTO SANTI ZAPPALÀ

Legge di bilancio, con l'ok senza modifiche salta il potenziamento dei bonus edilizi

Giuseppe Latour

Restano le proroghe e le super aliquote per sismica e condomini, ma salta la cessione alle banche, e la detraibilità di verifiche e opere interne

Stop all'allargamento del perimetro della cessione dei crediti d'imposta. Frenata sul potenziamento degli sconti per le verifiche sismiche. Senza contare un'altra serie di limature minori, finite tutte nel cassetto. La manovra, secondo quanto stabilito ieri dalla conferenza dei capigruppo in Senato, sarà votata a Palazzo Madama nel testo di Montecitorio, senza nemmeno passare dalle commissioni. Così, se la crisi di Governo avanza a grandi passi, tutte le novità già concordate alla Camera in materia di detrazioni fiscali finiranno fatalmente in un cassetto. Un esito che, soprattutto su alcuni punti, non ha un'importanza marginale. Il rischio, infatti, è che le due grandi novità disegnate dal Governo Renzi - il potenziamento degli sconti fiscali per l'antisismica e gli incentivi per i condomini - restino a metà del guado e non abbiano gli effetti sperati.

La crisi politica seguita al referendum ha, di fatto, messo in fuorigioco un pacchetto di modifiche sul quale la maggioranza aveva già trovato un accordo in commissione Ambiente alla Camera e che, salvo imprevisti, sarebbe entrato in blocco nella legge di Bilancio.

Si trattava, principalmente, di **quattro emendamenti**, tutti con Ermete Realacci tra i firmatari. Il primo prevedeva che dal prossimo primo gennaio anche **le spese effettuate per la classificazione sismica** di prime e seconde case e delle attività produttive, ricadenti nelle zone sismiche 1, 2, e 3, potessero usufruire della detrazione del credito di imposta al 65%, detraibile sempre in cinque anni. Questo perché, con le regole attuali, chi effettua una verifica dello stato del proprio immobile, senza fare anche i lavori, non accede a sconti. In questo caso il tetto massimo di spesa sarebbe stato pari a 20mila euro.

Il secondo emendamento estendeva fino al 31 dicembre 2018 l'ecobonus al 65% per gli interventi di **bonifica dell'amianto**, effettuati contestualmente e correlati a lavori per il miglioramento dell'efficienza energetica dell'edificio. Lo sgravio, quindi, in questo caso sarebbe stato biennale dando diritto a un tetto massimo di spesa pari a 100mila euro.

Il terzo emendamento **estendeva la facoltà di cessione del credito d'imposta**, oggi prevista solo per i lavori di riqualificazione energetica effettuati sulle parti comuni dei condomini, anche alle opere su singole unità abitative. Al momento, infatti, dal primo gennaio del 2017 al posto della detrazione i beneficiari dello sgravio possono optare per la cessione ai fornitori e ad "altri soggetti privati", ma soltanto "per gli interventi di cui al comma 2-quater", che sono per l'appunto quelli sulle parti comuni del condomini.

Il quarto intervento, infine, includeva tra le operazioni di ristrutturazione edilizia che hanno diritto alla detrazione del 50% **anche la sistemazione a verde di aree scoperte** di pertinenza delle unità immobiliari. Nello specifico, secondo l'emendamento, bisogna incentivare la fornitura e messa a dimora "di piante o arbusti di qualsiasi genere o tipo e la riqualificazione di tappeti erbosi, con esclusione di quelli utilizzati per uso sportivo con fini di lucro, anche mediante la realizzazione o l'adeguamento di impianti di irrigazione nonché a lavori di restauro e recupero del verde relativo a giardini di interesse storico e artistico". Lo sconto, in questo caso, sarebbe stato del 50%, con tetto a 20mila euro.

A questo pacchetto bisogna aggiungere un'altra proposta di modifica con un elevato peso specifico, firmata dal relatore del disegno di legge alla Camera, il democratico Mauro Guerra: con un suo emendamento, infatti, si andava a rivedere l'ecobonus e il sismabonus, ***ampliando il perimetro della cessione del credito di imposta dai soli fornitori alle banche***. In questo modo, il raggio d'azione delle detrazioni sarebbe stato decisamente potenziato, rendendo più semplice anticipare la liquidità a chi non ha denaro per pagare gli interventi. Anche questa integrazione sarebbe entrata nel Ddl, salvo imprevisti. Il calendario della politica, però, ha giocato un brutto scherzo alla maggioranza. A Montecitorio, a causa dei tempi ristretti della discussione, si è deciso infatti di rinviare una parte delle modifiche al Senato: tra gli esclusi eccellenti, c'è stato anche tutto il capitolo dedicato dal Ddl alle detrazioni fiscali. Adesso, però, il Governo punta a portare la manovra in Gazzetta ufficiale nella versione della Camera, senza ulteriori rinvii. Sulle detrazioni fiscali, allora, non ci saranno emendamenti.

Cipe: ecco il Piano Infrastrutture da 11,5 miliardi. Opere subito appaltabili

Alessandro Arona

Sicurezza stradale, ferrovie, metropolitane: il documento completo - Fondi impegnabili e ampia cassa, ora la sfida dell'attuazione

Messa in sicurezza delle infrastrutture nazionali per 1,6 miliardi di euro, piano metropolitane per 1,22 miliardi, acquisto di treni urbani e autobus per un miliardo. Questi i filoni più innovativi del Piano operativo del ministero delle Infrastrutture per l'utilizzo dei fondi Fsc 2014-2020, approvato il 1° dicembre dal Cipe. Gli altri capitoli (più "tradizionali") sono le opere stradali (5.331 milioni) e quelle ferroviarie (2.056 milioni).

Con la pubblicazione del Piano in Gazzetta, dopo la registrazione della delibera alla Corte dei conti, le opere indicate nei piani potranno essere appaltate, e i fondi immediatamente impegnati. «Nel Piano Delrio - spiega **Ennio Cascetta**, professore di Pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università Federico II di Napoli e capo della Struttura di missione del Ministero per l'indirizzo strategico e lo sviluppo delle infrastrutture - ci sono opere a diverso livello di maturità. Alcune già dotate di progettazione, e pronte ad essere appaltate, altre di cui si deve ancora fare la progettazione di fattibilità».

Il peso prevalente delle **opere stradali**, 6,35 miliardi in tutto, compensa i 18 miliardi assegnati dal governo alle opere ferroviarie nelle ultime due leggi di stabilità. Si tratta di 110 interventi medi e piccoli, sparsi in tutte le regioni, per il completamento di interventi su strade statali Anas, o la loro "integrazione". Questo per 5,33 miliardi, così suddivisi:

1. Completamenti di itinerari già programmati 2.488,40 milioni
2. Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale 2.590,80 milioni
3. Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio 252 milioni.

Poi ci sono 21 interventi per manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di tratti stradali, per 1.021 milioni, a integrazione dei piani Anas.

I 300 milioni per la sicurezza ferroviaria delle reti regionali "interconnesse" (Dm Delrio 5 agosto 2016).

Sul "materiale rotabile" ci sono 800 milioni per l'acquisto di treni per le metropolitane e i treni pendolari, e 200 per gli autobus. Questi fondi sono rigidamente assegnati per il 20% al Centro-Nord e 80% al Sud, cosa che non avviene sugli altri capitoli (l'obbligo dell'80-20 per l'Fsc deve essere rispettato su tutti i 48 miliardi Fs dal 2014 al 2023, non misura per misura).

Alle metropolitane vanno 1,2 miliardi (ci sono ad esempio 354 milioni per le ferrovie regionali Roma-Lido e Roma-Viterbo, 115 milioni per la metropolitana di Napoli e 97 milioni per il metrò leggero di Cagliari). «La strategia per il trasporto pubblico locale - si legge a pagina 53 del documento - si deve fondare su proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma. Si punta a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana, migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni, anche attraverso misure quali il rinnovo del parco mezzi e in particolare del materiale rotabile e l'introduzione di sistemi di bigliettazione integrata, la smaterializzazione dei titoli di viaggio e forme di infomobilità integrate e dinamiche. Uno degli obiettivi più importanti è quello di riqualificare le autostazioni-strutture di arrivo e partenza dei mezzi su gomma del trasporto suburbano, interurbano e interregionale - in adiacenza ai più importanti nodi ferroviari, in modo da renderle più moderne e vivibili così come incentivare i grandi parcheggi per autovetture private, al fine di favorire gli spostamenti intermodali, in particolare quelli casa-studio e casa-lavoro».

Tar Liguria, impossibile regolarizzare in gara un contratto di avvalimento dal contenuto generico

Mauro Salerno

Niente soccorso istruttorio se l'oggetto dei requisiti prestati non è ben specificato. Anche con le regole del nuovo codice

Impossibile regolarizzare in corsa un contratto di avvalimento dal contenuto generico. Anche con le nuove regole fissate dal codice appalti in vigore dal 19 aprile. Dice questo la sentenza n.1201/2016 depositata il 2 dicembre dal Tar Liguria. I giudici si sono espressi sul ricorso di un'impresa che chiedeva la riammissione in gara dopo l'esclusione decisa dalla stazione appaltante che aveva giudicato carenti le indicazioni contenute nel contratto di avvalimento in relazione ai requisiti prestati al concorrente dall'impresa ausiliaria. La sentenza boccia la richiesta dell'impresa.

«Già prima dell'entrata in vigore del Dlgs. n. 50/2016, era stato messo in evidenza che la nullità per indeterminatezza ed indeterminabilità dell'oggetto dei contratti di avvalimento osta all'attivazione del soccorso istruttorio», ricostruiscono i giudici. Nulla è cambiato con le nuove regole. Anzi, «l'attuale panorama normativo consente di escludere l'utilizzabilità dello strumento in questione in ragione di un diverso ed ulteriore profilo».

Il nuovo codice precisa che «costituiscono irregolarità essenziali non sanabili le carenze della documentazione che non consentono l'individuazione del contenuto o del soggetto responsabile della stessa».

Questa indicazione, per i giudici, «sancisce espressamente l'inutilizzabilità del soccorso istruttorio per sopperire alle irregolarità che impediscono in maniera radicale di individuare il contenuto della documentazione». Dunque o il contratto individua nello specifico i requisiti che vengono prestati all'impresa sotto forma di mezzi, personale e quant'altro necessario a svolgere la prestazione o il contratto deve essere considerato nullo e non sanabile. Perché «deve escludersi che l'oggetto dell'avvalimento possa essere costituito dal requisito nella sua natura cartolare. Oggetto dell'avvalimento, nella impostazione del nuovo codice sono i mezzi e le risorse dal cui possesso il requisito scaturisce».