

TRASPORTI | REGIONE

Dopo il viaggio inaugurale, l'Atr 365 effettuerà oggi la prima corsa Sassari-Cagliari

Treni nuovi su binari distrutti

Cgil, Cisl e Uil: è una rete ferroviaria con standard dell'Africa

I TEMPI DI PERCORRENZA PIÙ BASSI DI APPENA SETTE MINUTI RISPETTO AL VECCHIO "MINUETTO" NON SODDISFANO I SINDACATI: «CAGLIARI E SASSARI SONO ANCORA TROPPO DISTANTI».

► Erano invitati al taglio del nastro, ma hanno preferito rimanere a casa o partecipare ad altre riunioni: il primo «treno veloce» partito da Cagliari non ha ricevuto la benedizione dei sindacati, che da tempo hanno bollato l'inaugurazione dell'Atr 365 come semplice «propaganda». Intanto oggi il Pendolino costato quasi 10 milioni di euro (la Regione ha speso 78 milioni per otto convogli) entrerà in servizio effettivo: prima corsa all'alba da Sassari (partenza alle 6.40), arrivo previsto a Cagliari alle 9.25. Salvo ritardi - come ha insegnato il viaggio inaugurale con le autorità - causati dalla disastrosa rete ferroviaria sarda. «Risparmio ogni commento, sarebbe come sparare sulla Croce rossa», dice Valerio Zoccheddu, segretario generale della Cisl Trasporti. «Non basta comprare un treno nuovo per ridurre i tempi di percorrenza. Bisogna interve-



TAGLIO DEL NASTRO

L'Atr 365 alla stazione di Cagliari nel giorno del viaggio inaugurale. Venerdì scorso la cerimonia del taglio del nastro è stata disertata dai sindacati che hanno contestato i mancati investimenti sulla rete ferroviaria, condizione imprescindibile per garantire tempi di percorrenza più rapidi

nire sulla rete, e purtroppo i soldi non ci sono: i vertici della Rfi hanno dichiarato che hanno a disposizione per la Sardegna appena 100 milioni sui circa 360 necessari per le opere di ammodernamento reputate urgenti».

A CACCIA DI FONDI. La Regione per velocizzare la linea ha recuperato circa 40 milioni dai ribassi d'asta della Sassari-Olbia: briciole rispetto ai costi dei can-

tieri che servono per trasformare il tracciato a nord di Macomer, dove il treno è costretto a rallentare fino a 80 chilometri all'ora. «La verità è che per ora la nostra rete ferroviaria è più vicina agli standard dell'Africa piuttosto che quelli dell'Europa», conclude Zoccheddu.

IL TAGLIO. Non potrà mai essere neanche ai livelli delle altre regioni italiane, dove esiste una linea elet-

trificata e l'alta velocità. Anche per questo motivo Orazio Iacono, direttore della Divisione passeggeri regionale, ha bocciato l'ipotesi di portare il Frecciarossa in Sardegna: «Sarebbe antieconomico». La Rfi - società che gestisce la rete ferroviaria italiana - ha presentato a settembre in Parlamento un piano da 1,4 miliardi di euro per l'Isola. Ma può permettersi di finanziarne, allo stato

attuale, meno di un decimo.

GLI INTERVENTI NECESSARI. «Perché anche i sardi possano poter disporre di una infrastruttura ferroviaria che assomigli a quella delle altre regioni d'Italia, occorrerebbero circa 600 milioni di euro», spiega Arnaldo Boeddu, numero uno della Cgil Trasporti in Sardegna. «I pochi lavori che Rfi sta facendo in Sardegna con relativa celerità, servo-

no esclusivamente alla stessa azienda. Come le chiusure di tante stazioni ferroviarie, legate alla automatizzazione degli incroci da parte della sala operativa centrale di Cagliari».

LE GARANZIE. Per Boeddu la Regione dovrebbe pretendere garanzie dalla Rfi, «con un metodo simile a quello adottato nel contratto di servizio con Trenitalia. Penso alle clausole di salvaguardia e alle penali nel caso in cui gli obiettivi illustrati dai dirigenti delle ferrovie non si dovessero realizzare».

TEMPI ANCORA ALTI. Il risparmio di 7 minuti rispetto ai tempi di percorrenza del più vecchio «Minuetto» non soddisfa nemmeno il segretario generale della Uil Trasporti William Zonca: «Si tratta di una durata di viaggio ancora troppo elevata e dimostra che avevamo ragione: è inutile spendere per inserire treni nuovi se il contesto infrastrutturale non è adeguato». L'unico pregio è quello del maggior comfort: «Chi viaggerà su quelle carrozze avrà qualche comodità in più, tutto qui. Spero che questo sia veramente il primo passo. L'unica consolazione è che è meglio averli in servizio che fermi in un deposito». Le cifre per adeguare la rete e sfruttare al massimo i pendolini sono inavvicinabili: «Le strade possibili sono due: costringere la Rfi a grossi investimenti in Sardegna, visto che finora sono arrivate solo le briciole, oppure seguire la strada dei contributi europei».

Michele Ruffi
RIPRODUZIONE RISERVATA

Scandalo da 173 milioni di euro secondo la Cna. Maninchedda: «Stiamo lavorando»

Incompiute, la Sardegna al quarto posto in Italia

► Uno scandalo che ha le dimensioni di una montagna da 173 milioni di euro: l'Isola è al quarto posto in Italia per le opere pubbliche incompiute (complessivamente sono 67). L'elenco illustrato dalla Cna Sardegna, che insieme al Cresme (Centro di ricerche di mercato, servizi per chi opera nel mondo delle costruzioni) ha presentato una ricerca su «Infrastrutture e territorio», va dai 16 milioni per la realizzazione di un autodromo ad Arborea, che non ha mai visto la luce, ai 9 milioni per la riqualificazione del Parco di Is Arenas a Quartu Sant'Elena, fino ai 6 milioni per la realizzazione di un centro ipoclimatico a Monte Arci. Se al problema delle incompiute si aggiunge il fatto che,

«spesso non siamo riusciti a rendere produttivo neppure quello che siamo stati capaci di realizzare», afferma Francesco Porcu, segretario regionale della Cna, «si spiega perché la Sardegna figura agli ultimi posti in Italia per le infrastrutture».

Basta un dato a spiegare il gap dell'Isola: fatto 100 l'indice di infrastrutturazione del Paese, la Sardegna si ferma a 50. Soprattutto strade, ferrovie e reti idriche (che non permettono a più del 50% dell'acqua immessa in rete di arrivare a destinazione) sono i problemi principali. A questi vanno aggiunti «costi più alti e tempi più lunghi per la realizzazione delle opere e un minore investimento nelle infrastrutture da parte dei Comuni che in

otto anni hanno dimezzato la spesa», dice il segretario Cna. Eppure le risorse, negli ultimi 15 anni, non sono mancate: la Sardegna ha speso 33 miliardi di euro, il 4,5% della spesa nazionale.

«Non è vero che le opere in Sardegna hanno un costo maggiore rispetto al resto d'Italia», replica l'assessore regionale ai Lavori Pubblici, Paolo Maninchedda. «È lecito domandarsi se la condizione di insularità produce situazioni di monopolio che fanno lievitare i costi delle opere. A noi non risulta. Detto questo, però, il gap delle infrastrutture c'è e la Regione sta facendo del suo meglio per superarlo».

Mauro Madeddu
RIPRODUZIONE RISERVATA



L'autodromo di Arborea



SALDI!

Via Bacaredda, 160 - Cagliari
Via I Maggio, 37/39 - Selargius

-70%

-40%

-60%

-50%

-30%

www.pisanoarredamenti.com

OPERE PUBBLICHE

Infrastrutture: costi alti e risultati scarsi

Dossier Cna: il ritardo medio nell'esecuzione dei lavori è di 1,2 anni. Nell'isola 67 incomplete per un valore di 173 milioni

di Stefano Ambu

CAGLIARI

Le statistiche non tengono conto dell'ultimo viaggio del pendolino tra Cagliari e Sassari. Ma per lo studio di Cna e Cresme sono soprattutto i trasporti a trascinare la Sardegna al quartultimo posto nella classifica nazionale che riguarda la dotazione di infrastrutture. Male non solo strade e binari, ma anche le reti idriche. Morale della favola: peggio dell'isola nella graduatoria ci sono solo Valle d'Aosta, Basilicata e Molise.

Forte deficit. Dalla ricerca emerge come la Sardegna presenti, anche rispetto alle altre regioni del Mezzogiorno, un forte deficit, sia per quanto attiene le infrastrutture economiche, sia per quelle sociali (capitale umano). Fatta 100 la dotazione media italiana, la Sardegna si attesta a un valore pari a circa la metà, il 52,9 per cento. Magagne storiche, ma vederle tutte in un documento fatto di numeri, grafici e diagrammi fa un po' impressione. **Valore delle opere pubbliche.** Eppure per valore delle infrastrutture la Sardegna è undicesima, a metà classifica, a livello nazionale.



Uno dei simboli delle incomplete nei lavori pubblici sardi

zionale. E negli ultimi quindici anni l'isola non ha speso meno degli altri territori. Negli ultimi 15 gli investimenti in opere pubbliche ammontano complessivamente a circa 33 miliardi di euro.

Spesa annua. Ogni anno in Sardegna sono stati spesi, in media, 2 miliardi, con un picco nel 2004 (2,9 miliardi) e un va-

lore minimo registrato nel 2014: 1,3 miliardi. Il pesante dossier è stato presentato ieri mattina a Cagliari. Una illustrazione seguita da tavola rotonda insieme a tre assessori regionali, Raffaele Paci, al Bilancio e programmazione, Massimo Deiana, ai Trasporti, e Paolo Maninchedda, ai Lavori pubblici, e al presidente dell'

Anci Sardegna Piersandro Scano.

Troppe incomplete. Altro piazzamento che merita una riflessione è il quarto posto nella lista delle incomplete: nell'isola le opere sono 67 per un valore di oltre 173 milioni. E nell'elenco c'è un po' di tutto: ci sono 4 opere idriche di competenza di Enas per 62 milioni. C'è anche il completamento della rete per la movimentazione di prodotti e fluidi di servizio per lo sviluppo dell'area industriale di Cagliari. E ancora, tra le altre opere, un autodromo ad Arborea, un centro ipoclimatico sul Monte Arci e la riqualificazione del parco di Is Arenas a Quartu.

Costi alti e tempi lunghi. Altri dati negativi. Le opere pubbliche costano di più e si realizzano in tempi più lunghi: 1,2 anni il ritardo medio nell'esecuzione dei lavori rispetto ai dati previsti. Un'indagine compiuta della Cna su un campione di 200 opere pubbliche aggiudicate tra il 2000 e il 2015, che rappresentano il 35 per cento del valore di tutte le opere aggiudicate in Regione, ha stimato in 4,2 anni il tempo medio per la realizzazione di un'opera pubblica, partendo dalla fase di affi-

damento, passando per la fase di avvio dei lavori e terminando con l'esecuzione vera e propria.

Contratti rescisi. C'è poi da segnalare che l'11 per cento dei contratti appaltati vengono rescisi o sospesi. Arretrano anche gli investimenti di comuni e province: 500 milioni, praticamente la metà rispetto al miliardo del 2006. E ancora. In ritirata gli investimenti delle imprese a partecipazione pubblica: solo il 23 per cento della spesa complessiva rispetto al 35,3 del centro nord. Dai vertici di Cna un avvertimento: una beffa per la Sardegna se nel documento pluriennale di pianificazione in discussione col Governo la Sassari Olbia dovesse essere l'unica opera strategica.

Possibili soluzioni. Decisivo, per l'organizzazione, il confronto con lo Stato. Obiettivo: portare al tavolo con l'Europa il riconoscimento dello stato di insularità. Un'altra chance, secondo i vertici di Cna, potrebbe arrivare dal riordino del sistema delle autonomie locali. Puntando a realizzare in Sardegna una cabina di regia unica in materia di opere pubbliche e gare d'appalto.

LE CIFRE

33

I MILIARDI SPESI IN SARDEGNA NEGLI ULTIMI 15 ANNI PER REALIZZARE LE INFRASTRUTTURE

1,2

ANNI È IL RITARDO MEDIO NELLA ESECUZIONE DEI LAVORI RISPETTO AI TEMPI PREVISTI

11

PER CENTO DEI CONTRATTI DI APPALTO VENGONO RESCISI O SOSPESI

67

SONO LE OPERE INCOMPLETE IN SARDEGNA PER UN VALORE DI 173 MILIONI DI EURO

23

LA PERCENTUALE DEGLI INVESTIMENTI DELLE IMPRESE A PARTECIPAZIONE PUBBLICA CONTRO IL 35,3 DEL CENTRONORD

Sassari-Alghero, progetto da rifare

Gli ultimi 7 chilometri bocciati da ministero e commissione tecnica per i Via

di Gian Mario Sias

ALGHERO

Per come si erano messe le cose alla fine di ottobre, c'era da aspettarselo. Ma dopo il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che risale esattamente a un mese fa, è una doccia fredda: il progetto del primo lotto della statale 291, per tutti la "Sassari-Alghero", è stato bocciato. Due volte. Il primo parere negativo risale allo scorso 30 ottobre e porta la firma del ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo. Del provvedimento si è appreso solo con la pubblicazione sul sito del ministero dell'ambiente di un altro parere negativo, quello autografo il 3 dicembre dalla commissione tecnica per la verifica di impatto ambientale, il cosiddetto Via, pubblicato nei giorni scorsi.

Tradotto dal burocrate: il progetto è da rifare. Aveva ragione chi predicava prudenza. Anche in quel venerdì 13 novembre in cui il sindaco di Alghero, Mario Bruno, aveva legittimamente esultato per due buone notizie arrivate insieme da Roma. Mentre il

Consiglio superiore dei lavori pubblici, organismo tecnico del ministero dei lavori pubblici, il cui giudizio è indipendente, approvava il progetto della strada della Nurra, il Consiglio dei ministri licenziava un decreto legge con cui gli interventi inseriti nello "Sblocca Italia", e tra questi la "quattro corsie" tra Sassari e Alghero, mantengono le risorse fino al 31 dicembre 2017. Quel giorno sembrava abbastanza da far ritenere che il grosso fosse fatto e che la realizzazione degli ultimi sette chilometri fosse in discesa. In-

vece niente.

Da quel che si apprende dal parere del Ministero dei beni culturali, non ancora consultabile nel sito ministeriale, il progetto contrasterebbe con le leggi di tutela paesaggistica fissate dalla Regione, che pure ha dato parere favorevole e ha contestato questa posizione. Per il ministero dell'ambiente, invece, «anche le alternative progettuali presentate richiederebbero una deroga alla norma vigente e non risolvono le criticità evidenziate nel corso dell'istruttoria relativamente alle sottrazioni di



Uno dei lotti della statale Sassari-Alghero aperti al traffico

suolo agricolo di pregio, agli impianti localizzativi, dimensionali e altimetrici, soprattutto rispetto al tessuto agricolo di pregio, ipotizzando irrimediabilmente l'assetto paesag-

gistico di un territorio particolarmente sensibile e caratterizzato da elementi di grande valore culturale e ambientale difficilmente mitigabili e compensabili».

Irpef, il M5S: sanno solo aumentare le tasse

I grillini contro la giunta Pigliaru: siamo noi la sola alternativa. All'attacco i Riformatori e Italia Unica



I deputati del Movimento 5Stelle Nicola Bianchi e Andrea Vallascas

CAGLIARI

Tutti contro l'Irpef. La decisione di aumentare le tasse per ripianare la voragine della sanità vede tutta l'opposizione unita contro la giunta Pigliaru. Anche chi in Consiglio regionale non ha rappresentanti. Come il Movimento 5Stelle, che, però, tramite i suoi parlamentari, va giù duro contro la scelta del centrosinistra. «Questi cari signori ci dicono che per favorire lo sviluppo della nostra economia è necessario aumentare le tasse e quindi utilizzare il bancomat che la legge gli mette a disposizione - attaccano i parlamentari Nicola Bianchi, Andrea Vallascas, Emanuela Corda e Manuela Serra -.

Certo che per trovare queste soluzioni bisogna essere politici scafati e di grande levatura e avere una chiara visione economica delle problematiche della nostra isola. La realtà indica che queste decisioni ci porteranno negli anni a venire dei grandi problemi in quanto l'aumento delle tasse, nel tempo, ha sempre avuto gravi ripercussioni sulla dinamica dei consumi e degli investimenti. «Questi cari signori ci dicono che per favorire lo sviluppo della nostra economia è necessario aumentare le tasse e quindi utilizzare il bancomat che la legge gli mette a disposizione - attaccano i parlamentari Nicola Bianchi, Andrea Vallascas, Emanuela Corda e Manuela Serra -.

tendenza - concludono i 5Stelle - si avrà solo quando si inciderà sugli sprechi, quando si manderà a casa chi non è in grado di gestire questi cambiamenti, quando a governare saranno chiamati tutti quelli che non hanno collusioni con gli attuali partiti politici».

Contro l'aumento dell'Irpef si schiera tutta l'opposizione in Consiglio regionale. «Il piano di ristrutturazione "lacrime e sangue" proposto da Paci stroncherà anche quel barlume di ripresa dei consumi e dell'economia che si comincia a intravedere in Sardegna - attaccano Michele Cossa, coordinatore regionale dei Riformatori, e Franco Meloni, presidente del Centro studi

del partito - . Il pretesto sarebbe la spesa sanitaria. Che secondo i dati della ragioneria generale dello Stato, dal 2004 al 2009, epoca Dirindin, è cresciuta di ben 610 milioni mentre nel 2009-14, epoca centrodestra, è aumentata solo di 185 milioni. Questo imporrebbe un cosiddetto piano di rientro. Dopo due anni disastrosi, di promesse roboanti non mantenute, di successi solo sulla carta, di riforme viste solo nel mondo della fantasia, ora Pigliaru, la sua giunta e la sua maggioranza se ne vengono fuori con questa pazzia di aumentare le tasse senza che ce ne sia davvero bisogno». Boccia la stangata Irpef anche la neonata Italia Unica di Corrado Passera. «Tropo facile aumentare le tasse - accusa il leader regionale Tore Piana - e far ricadere su tutti i cittadini sprechi e malasanità a opera dei manager e ora dei commissari nominati da questa maggioranza. Hanno fallito». (al.pi.)