

Prima avanti, poi indietro: tre ministeri per 23 km ma l'ok resta un miraggio

► Il progetto all'Ambiente da 14 mesi tra commissione Via e parere Ispra

► Sì del Mibac, ma non è definitivo Il Mit tace e non commissaria l'opera

Pierpaolo SPADA

Un passo avanti e due indietro, per anni. Così l'iter non ha mai fine e l'opera, pur finanziata, resta ferma lì dov'è, sulla carta. Se c'è un insegnamento che l'affare "275" ha offerto in 25 di attesa al Salento è che la "volta buona" non dipende mai dal cambio di governo. Semmai vale il contrario. Prova ne sia il fatto che, all'alba di un nuovo possibile ribaltone, l'ammodernamento della Statale Maglie-Leuca ha già assistito all'avvicinarsi di 15 esecutivi, senza veder mai la luce. Intanto, però, a germogliare è stato il peso dell'appalto, che ormai sfiora i 370 milioni di euro, per 31 chilometri.

Fu un'illusione la provvisoria aggiudicazione dell'aprile 2012 sotto il governo Monti. Trascorsero, infatti, tre anni senza che fosse sancito il via definitivo a causa di un contenzioso che, al grido «macroscopiche illegittimità» lanciato dal Consiglio di Stato, nel maggio 2015 - sotto il governo Renzi - stimolò l'anticorruzione a indurre Anas a mettere un punto e a «revisare» l'intero progetto, come avvenne nel novembre successivo quando la società annullò la gara in autotutela e riprogettò l'opera, già finita qualche mese prima sotto la lente delle procure di Lecce e Roma. Ne uscirono malconce tutte le amministrazioni. Disperati, gli operai delle ditte eliminate manifestarono per mesi sulla Statale. Ma a novembre 2017 (governo Gentiloni) Anas approvò il nuovo progetto definitivo del I lotto: 244 milioni di euro per 4 corsie e 23,3 km da Maglie alla zona industriale di Tricase. Aggirare le discariche abusive disseminate lungo il tracciato: «Il I lotto risulta conservare l'impostazione originaria. Tale revisione re-

LA CORSA A OSTACOLI



L'EGO - HUB

cepisce prescrizioni ed indicazioni già rilasciate dai vari enti durante le precedenti fasi autorizzative», affermò la società, che - vedremo - restò inascoltata.

Per il secondo lotto si procedette a parte. E solo a fine 2019 Comuni e Regione condivisero una soluzione progettuale. Dovrebbe essere aperta la conferenza dei servizi ma, visto lo stato del primo lotto, nulla si muove. Approvato da Anas, a novembre 2018 (primo governo

Conte) il progetto definitivo del primo lotto passò in carico al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che espresse il suo parere obbligatorio e non vincolante a febbraio 2019: «Si è dell'avviso che, sotto il profilo tecnico, il progetto debba essere rielaborato. Purtroppo, alla luce del lungo tempo trascorso dall'originale progettazione, si raccomanda che, prima della rielaborazione del progetto, possa pervenire un'attenta ricalibrazione degli obiettivi della

progettazione». Anas vi adempì 6 mesi dopo. I relativi atti sono disponibili sul sito del ministero dell'Ambiente (Mattm) nella stessa sezione in cui a novembre 2019 (Conte bis) lo stesso ministero annunciò l'avvio del I lotto alla «verifica di ottemperanza», di competenza della Commissione Via, dove, a distanza di 14 mesi, il progetto giace ancora.

Verifica di ottemperanza: step cruciale, uno dei due passi indietro fatti compiere al pro-

getto il 30 luglio 2019 a Roma durante la riunione al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (all'epoca guidato da Danilo Toninelli) alla quale parteciparono Regione, Anas, Mibac e, in remoto, anche il Mattm. Il relativo verbale rivela che i convocati concordarono l'iter approvativo, ma nei mesi successivi quasi tutti contesteranno l'assenza di coordinamento da parte del Mit.

Il primo passo indietro fu indotto dall'avvio di una «nuova

verifica da parte del Mattm» che tramite la Commissione Via avrebbe valutato l'aderenza delle modifiche apportate al progetto alla Valutazione d'impatto ambientale (Via) rilasciata nel 2008. Quattro mesi dopo, infatti, il Mattm (guidato dal ministro del M5S, Sergio Costa) non avvierà un semplice esame delle modifiche bensì una verifica di ottemperanza-bis che, non prevista dalle norme, è la stessa che in Commissione Via non si è ancora conclusa. L'altro passo indietro è stato, invece, con la richiesta di un secondo parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici che, pronunciandosi nel maggio successivo (10 mesi dopo la riunione romana), stigmatizzerà l'irritualità di tale richiesta prima di invitare Anas a «completare il progetto» subito.

Sindaci, Provincia e Regione faranno muro e chiederanno al Consiglio superiore lavori pubblici di posticipare alla fase esecutiva (dopo l'approvazione del Cipe) il completamento del progetto. Ma il Cslp lascerà al Mit l'onere della scelta. A Roma anche il ministero per i Beni culturali fu chiamato a esprimersi sul nuovo progetto. E il Mibac lo farà l'8 settembre 2020 con un parere preliminare attraverso cui da un lato definisce «non sostanziali» le modifiche apportate dal nuovo progetto ma dall'altro invita Anas a rinnovare l'Autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione (scaduta) e a qualificare meglio il progetto in relazione ad alcuni siti di rilievo. Detto ciò, il Mibac scriverà anche al Mit che non potrà emettere parere definitivo prima che lo faccia la Commissione Via (Mattm), che intanto ha chiesto parere anche a Ispra, l'Istituto per la protezione ambientale.

Se la Commissione bocciasse le modifiche, su di esse avvierebbe una nuova procedura Via. Punto e a capo, insomma. In caso contrario, il Mit prenderebbe atto dei pareri di Mattm e Mibac, aprirebbe una conferenza dei servizi in cui far esprimere anche la Regione (che cofinanzia l'opera) e, infine, trasmetterebbe al Cipe la documentazione per l'approvazione finale. Nonostante l'inerzia fin qui documentata, il Mit (oggi in mano al ministro «dem» Paola De Micheli, Conte bis) non vuole commissariare l'opera perché un commissario potrebbe ben poco sul Mattm e perché, scherzo del destino, essendo la commissione Via l'anticamera del Cipe, l'iter è da considerarsi in stato avanzato e il progetto non gode nemmeno del requisito della «complessità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Consorzi Asi accorpatisi, sindacati scettici «Così il territorio perde l'autogoverno»

Accorpate l'Asi di Lecce a quella di Brindisi, Taranto e Foggia? La proposta di riforma dei Consorzi di sviluppo delle aree industriali non convince la struttura salentina e a nemmeno tutte le sigle sindacali locali. Chiamarla levata di scudi è eccessivo. È indubbio, però, che per l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, rimodulare il sistema Asi non sarà una passeggiata. D'altra parte, come lui stesso dichiara, l'intento è condividere: «Io ho avviato le consultazioni con i territori. L'obiettivo è giungere a una sintesi. La Regione non sta imponendo una legge ma sta illustrando una bozza di legge, affinché sia condivisa prima di essere esaminata dalle commissioni e approvata Consiglio e giunta».

Dal 14 gennaio Delli Noci ha ascoltato Upi, Anci, Asi, associazioni di categoria e sindacati, ma solo quelli regionali. Asi e Confindustria Lecce si sono espresse ieri su Quotidiano è chiara. Da un lato, il presidente del Consorzio salentino, Massimo Albanese, ha dichiarato:

«Io credo che chi possa criticare la nuova ipotesi di governance siano soprattutto gli imprenditori, che perderebbero rappresentanza sul proprio territorio. Con l'accorpamento, Asi Lecce non perderebbe la sede fisica e il personale oggi attivo, bensì il management - presidente e direttore - che oggi risponde direttamente alle istanze dei soci». E poi ha aggiunto: «Piuttosto che accorpate, per determinare maggiore efficienza e controllo, io ho proposto

alla Regione di valutare la possibilità di diventare socio del consorzio». Dal canto suo, invece, il presidente degli industriali Giancarlo Negro ha spiegato: «A noi interessa che tutte le aree industriali godano di pari dignità diversamente da quan-



Uil: «Ok a qualsiasi ipotesi, ma Bari rilanci le nostre zone industriali»
Cgil: «Investire e poi le riforme»

to fin qui avvenuto. Quindi, la Regione accorpi pure, ma prima ci dica se e come voglia investire per rilanciare le zone industriali».

I sindacati si pongono in posizione intermedia tra l'ente e l'associazione degli imprenditori. Cgil e Uil sembrano maggiormente condividere il punto di vista di Confindustria. Molto rapido, il segretario Salvatore Giannetto (Uil) sostiene che «l'Asi Lecce rappresenta da anni un carrozzone che fa acqua

da tutte le parti». E dunque dichiara di «condividere l'idea di riformarla, anche attraverso l'accorpamento», a condizione però «che la Regione reperisca le risorse per risollevare le zone industriali salentine che non sono servite e versano nel degrado».

Anche Valentina Fragassi (Cgil) riferisce di condividere la posizione assunta da Confindustria: «Da quanto apprendiamo, la situazione economica di Asi Lecce è abbastanza critica, anche rispetto alle altre Asi pugliesi. Con riferimento alla proposta di legge, poi, ci viene inevitabilmente anche da pensare che tra Foggia e Lecce la distanza non sia poi così ridotta. Siamo, comunque, pronti a confrontarci senza preconcetti. Ma, un minuto prima di parlare di riforma e nuova governance - dice la segretaria -, ci piacerebbe discutere del modo

Cisl boccia la rete con Foggia Brindisi e Taranto: «Siamo territori troppo diversi E un rischio»

P.Spa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA