

INDICAZIONI OPERATIVE

Nell'ambito delle indagini relative alla sostenibilità del progetto sotto il profilo "amministrativo-istituzionale" viene fornita una ampia valutazione circa l'esistenza, ovvero la creazione, delle condizioni istituzionali, amministrative, organizzative ed operative necessarie affinché si possa procedere all'effettiva realizzazione delle iniziative individuate, nel rispetto delle condizioni di complessità e di integrazione che caratterizzano il progetto.

Gli aspetti giuridico-amministrativi ed istituzionali si caratterizzano comunque per una notevole complessità che deriva dalla particolare tipologia degli interventi e dalla imprescindibile necessità di coinvolgere diversi soggetti portatori di interessi non sempre convergenti (se non talvolta confliggenti).

Un quadro così complesso, articolato a diversi livelli di pianificazione territoriale, i quali inevitabilmente rischiano, se non governati, di generare sovrapposizioni, interferenze, disfunzioni e conflitti fra, e all'interno delle diverse Amministrazioni pubbliche, impone l'obbligo di anticipare quanto più è possibile le occasioni e i momenti di incontro, confronto e concertazione tra tutti i Soggetti istituzionali coinvolti. In tal senso è possibile immaginare l'insediamento, sin da subito, di un **Tavolo Permanente di Concertazione a livello provinciale**, promosso dalla stessa Provincia regionale di Ragusa, che diverrebbe il primo ed essenziale momento istituzionale di confronto operativo fra tutte le Amministrazioni interessate, finalizzato:

a) in una prima fase, alla selezione e alla scrematura delle proposte emergenti dal presente Studio, con lo scopo di addivenire alla scelta di soluzioni generalmente e consensualmente condivise, almeno negli indirizzi di fondo;

b) successivamente, nella fase attuativa degli interventi, alla programmazione e al coordinamento dell'esercizio delle rispettive competenze, nel perseguimento degli obiettivi di funzionalità, economicità ed efficacia dell'azione amministrativa, e con la possibilità di concludere, in sede di Tavolo Permanente di Concertazione, intese ed accordi, ovvero di avviare le procedure amministrative finalizzate alla conclusione di un Accordo di Programma per le varianti urbanistiche.

In entrambi i macro-scenari prefigurati (sola riconversione funzionale o realizzazione della passante) risulta indispensabile, prima di qualunque altra iniziativa, aprire un tavolo di confronto con la **Società Ferrovie dello Stato S.p.A.**, che detiene la proprietà delle aree su cui insistono l'attuale tratta montana e le strutture asservite (stazioni, depositi, magazzini, etc.), e gestisce i relativi servizi ferroviari. Si consideri che la società FS, date le attuali condizioni, è anche il soggetto imprenditoriale che, in prospettiva, sarà chiamato a gestire la variante ferroviaria, ovvero a concederne la gestione a terzi.



Appare pertanto fondamentale il coinvolgimento, attraverso opportune **forme di concertazione** in seno al summenzionato Tavolo Permanente, **da un lato delle Ferrovie dello Stato** - Compartimento regionale - affinché focalizzino l'attenzione, all'interno dei propri piani e linee guida di intervento, sul progetto in questione, e **dall'altro della Regione** - Assessorato Turismo, Comunicazioni e Trasporti - affinché attribuisca priorità, nell'ambito degli interventi previsti dalla misura 6.1.2., alla linea Siracusa-Gela, anche alla luce dello Studio di Fattibilità in corso.

In considerazione degli ampi margini a disposizione per il coinvolgimento di attori privati e della necessità di massimizzare i livelli di autofinanziamento degli interventi ipotizzabili, è indispensabile avviare sin da ora le forme di gestione più idonee a garantire efficaci sinergie con le Amministrazioni pubbliche e le FS, differenziate in relazione al maggiore o minore livello di complessità e di articolazione dell'operazione che si intende porre in essere:

- conclusione di accordi **negoziali o forme di convenzionamento** tra le Pubbliche Amministrazioni, le Ferrovie dello Stato e altri soggetti privati, con riferimento agli interventi minimi finalizzati alla mera manutenzione della tratta ferroviaria esistente;
- costituzione di volta in volta **di consorzi pubblici e/o privati** ad hoc a sostegno di singole iniziative;
- realizzazione, con riferimento alle alternative progettuali di massima complessità, di forme innovative di partenariato pubblico-privato, quali **società miste**, soluzioni di finanza di progetto, ovvero creazione di **Società di Trasformazione Urbana**. Nella successione delle diverse fasi, lo studio prende in considerazione la scelta di assegnare priorità alla forma gestionale di tipo più complesso, corrispondente allo scenario più ampio prospettato. Questa può assumere la forma di una società mista o prevedere la costituzione di una società di trasformazione urbana. Entrambe le soluzioni possono presentare delle convenienze anche se, in coerenza con quanto richiesto dal Ministero dei lavori pubblici per le Stu, è opportuno una volta individuato l'esito principale dello studio procedere fino alla verifica di prefattibilità di entrambe le soluzioni.

Nel seguente schema vengono riepilogati sinteticamente i punti di forza e di debolezza che caratterizzano il ricorso ad una tale soluzione gestionale.

ipotesi ottimale di intervento

Punti di forza

Gestione diretta, unitaria e flessibile delle procedure di programmazione, progettazione, e realizzazione degli interventi

Garanzia di una gestione coordinata e partecipata degli interventi e della successiva commercializzazione delle opere

Significativa rilevanza urbanistica ed economica degli interventi

Possibilità di acquisire tutte le aree interessate dall'intervento, anche mediante ricorso alle procedure di esproprio

Capacità di coinvolgimento diretto di più soggetti pubblici e privati

Forte autorevolezza e visibilità verso l'esterno

Puntuale definizione dell'oggetto sociale e degli strumenti operativi atti a garantirne il conseguimento

Punti di debolezza

Alto livello di complessità giuridica, amministrativa e procedurale

Necessità di implementare un modello gestionale assolutamente innovativo e ancora poco sperimentato

Obbligo di delimitare con esattezza l'ambito territoriale di intervento

Rischi connessi alle modalità di acquisizione delle aree tramite ricorso alle procedure di esproprio, con particolare riferimento al problema del contenzioso

Problemi relativi alle modalità di selezione dei soci privati (evidenza pubblica) e di partecipazione alla società dei proprietari delle aree

Problemi di coordinamento con la disciplina quadro in materia di LL.PP. ("Merloni-ter")

Scioglimento della società, una volta conseguiti gli obiettivi della trasformazione urbana e della successiva commercializzazione



CONCLUSIONI