



Ferito il fotoreporter Micalizzi in Siria, nell'ultima roccaforte dell'Isis
"I giornali non vogliono la guerra, solo storielle": giornalismo light



CAPSULE GOURMET
ristora

Martedì 12 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 42
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Bloody Money"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

REGIONALI E GOVERNO Il leghista beffardo: "L'esecutivo tiene"
Abruzzo, M5S cede 6 voti su 10
e si tormenta su regole e Salvini

■ Astenuti quasi metà elettori grillini del 4 marzo. Crolla FI, bene Meloni. Nei 5Stelle si chiede di rivedere la regola dei due mandati

IL NEOPRESIDENTE
 Marsilio, vita e conflitti d'interessi del vincitore



PERCHÉ I 5 STELLE METTONO IN FUGA I VOTI DI OPINIONE

» ANTONIO PADELLARO

Se fossi il capo politico dei Cinquestelle (per loro fortuna non lo sono) dopo il voto in Abruzzo mi segnerei tre numeri. Il primo: 19,7% è quasi la metà di quel 40% raccolto alle Politiche. **A PAGINA 6**

Perdere l'onore

» MARCO TRAVAGLIO

Fra le tante spiegazioni possibili del voto in Abruzzo, col trionfo del centrodestra e il crollo dei 5Stelle e del Pd, la più semplice ed evidente è questa: cinque anni fa Salvini non c'era, il suo partito si chiamava ancora Lega Nord e da quelle parti non si faceva proprio vedere. L'uomo forte, l'uomo del momento, era l'altro Matteo, che portava il Pd al 40,8% alle Europee e trascinava D'Alfonso al 46% strappando la Regione alla destra. Ora l'uomo forte, l'uomo del momento, è Salvini, che porta la Lega da zero al 27% e quasi raddoppia i consensi in un anno (il 4 marzo scorso era al 14), in linea con i sondaggi nazionali. Il Pd ha poco da esultare: nel 2014 era primo partito al 25,5, nel 2018 era terzo col 14,3 dietro M5S e quasi alla pari di FI, ora - dopo cinque anni di governo - resta terzo ma all'11,3, lontanissimo dalla Lega e perfino dal M5S. Che col suo 19,5 appare come l'unico sconfitto solo perché Legnini è riuscito a mascherare l'ennesima *débâcle* dem con ben sette liste civiche o civetta. Ma ormai l'allergia dei vertici pidini all'autocritica non fa più notizia: si attendono ancora le analisi delle disfatte del 2016, del 2017 e del 2018, a parte quella renziana secondo cui non è il Pd che sbaglia, magli elettori. I quali, infatti, continuano a sbagliare. Dalle prime reazioni alla batosta, anche i 5Stelle paiono contagiati dal virus dei facili alibi: "Voto locale", "trascurabile", "il governo non c'entra", "nulla da rimproverarci", "colpa della legge elettorale", "il Pd ha perso di più", "mantenuti i voti di cinque anni fa" e altre cazzate.

È vero, il voto regionale con le preferenze e le liste civetta penalizza il voto di opinione rispetto a quello controllato, clientelare, compravenduto: ma qui un bel po' di voti di opinione sono andati alla Lega. È vero, la regola dei due mandati scoraggia i candidati migliori dal giocare un bonus in un'elezione locale: ma era vero già in passato e nessuno ha toccato quel tabù. È vero, l'assenza di una struttura solida e radicata penalizza il M5S alle Amministrative e premia i partiti organizzati: ma anche questo è un problema antico e non si vede cosa impedisca ai 5Stelle di organizzarsi meglio, anche con scuole di politica, per darsi uno straccio di classe dirigente un po' meno casuale e improvvisata. Poi c'è il giudizio della gente sugli otto mesi di governo con la Lega, che in Abruzzo ha influito in parte, ma condizionerà le Europee. Su questo Di Maio & C. dovrebbero farsi un esame di coscienza. Prendersela con la stampa che gonfia Salvini come la rana di Fedra per screditare il M5S ha poco senso: chi fa politica contro tutto e tutti non può stupirsi di avere contro tutto e tutti.

SEQUE A PAGINA 24

ESCLUSIVO IL DOCUMENTO DEGLI ESPERTI DEL MINISTERO

"IL TAV È INUTILE COSTI ALTISSIMI E ZERO BENEFICI"

"IL COSTO: 12 MILIARDI. I BENEFICI: 800 MILIONI. LA PERDITA: 7-8 MILIARDI. PER SOSTENERE L'OPERA, LE MERCI DOVREBBERO ESSERE 25 VOLTE DI PIÙ. I VANTAGGI AMBIENTALI PER IL MINOR TRAFFICO SU STRADA SONO IRRISORI": ECCO IL RESPONSO DEI PROF. PONTI & C.

» DELLA SALA E DI FOGGIA DA PAG. 11 A 14

LA RESA DEI CONTI FRA MOVIMENTO E LEGA
Finora dati gonfiati: ora non c'è più spazio per nessun compromesso

» STEFANO FELTRI A PAG. 11



COME EVADERE IL FISCO E VIVERE FELICI
 (ALLA FACCIÀ DI MILIONI DI ITALIANI ONESTI)



In edicola a 3,90€

MAHMOOD, GHALI&C. Da Milano a Roma, oltre Sanremo

I rapper nati ai bordi di periferia

» STEFANO MANNUCCI

Questi si affacciano sul Raccordo, quelli sulla Tangenziale. Due cinture metropolitane. Ma una puoi viverla come un abbraccio, l'altra come una stretta soffocante. Roma e Milano, coi ragazzi di periferia che alzano il volume sopra il rombo delle auto, e la certezza che se vuoi avventurarti altrove non potrai farlo a piedi, e con pochi spiccioli in



tasca. Le due capitali e un derby per la supremazia della nuova scena musicale: anche se molti campioni del trap, del poe e dell'indie li trovi ovunque, da Genova a Rieti passando per Bologna e Napoli. Ma le due metropoli si guardano allo specchio, in cagnesco, per una contesa socio-antropologica che va oltre le differenze di stile tra gli artefici del Suono di fine decennio.

A PAG. 22

La cattiveria

Monza, consigliere leghista spacca il naso a un tredicenne italo-egiziano. Per vendicare Ultimo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

GUAI AGL'ITALIANI CHE S'IMPICCIANO MACRON INVECE PUÒ FARE TUTTO

» MASSIMO FINI A PAG. 17

**Il bluff lungo
30 anni**

Il Fatto Speciale



IL COMMENTO

**FINE DELLA
DISCUSSIONE:
IL PROGETTO
È UNO SPRECO**

» STEFANO FELTRI

Fine della discussione sul Tav Torino-Lione: l'analisi costi/benefici della commissione guidata da

Marco Ponti al ministero dei Trasporti arriva alla conclusione che

l'opera ha un valore attuale netto economico negativo tra i 6,1 e i 6,9 miliardi, a seconda che si faccia o meno la tratta Avigliana-Orbassano. In questi anni il progetto Tav è già costato 1,4 miliardi: 740 milioni per la parte italiana, finanziati con 402 milioni di euro statali e 328 della Ue. Che si consideri o meno questo costo non recuperabile, il bilancio dell'intero arco di vita del progetto resta negativo. Anche nell'ipotesi che l'analisi giuridica di eventuali penali, ripristino dei luoghi, restituzione (improbabile) dei fondi europei già spesi preveda un costo - è stato fatto filtrare - tra i 2,8 e i 4 miliardi, l'unica decisione razionale sul destino della linea ad alta velocità tra Piemonte e Francia è sospendere i lavori e spendere in modo diverso i fondi pubblici.

Chi avrà la pazienza di leggere questo dossier che riassume l'analisi costi-benefici, che il Fatto può anticipare, potrà farsi un'idea esaustiva del metodo seguito da Ponti e dagli altri professori nelle 70 pagine del loro rapporto. Alcuni aspetti sono tecnici, altri richiedono giusto le tabelline: nel 2016 passavano dai trafori del Frejus e del Monte Bianco circa 5.000 veicoli al giorno. La capacità giornaliera che già ora è di 13.500 veicoli al giorno, dopo l'apertura della seconda canna del traforo salirà a 30.000. Serve un treno per le merci quando di merci ne passano così poche rispetto alla capacità massima?

Non si vede alcuna possibilità che lo scambio tra Italia e Francia aumenti al punto da rendere necessaria un'altra infrastruttura. Le stime dell'analisi costi-benefici dell'Osservatorio di Palazzo Chigi del 2011 (favorevole al Tav) sono ormai abbastanza vecchie da essersi rivelate completamente sballate, di oltre il cento per cento, rispetto al traffico che si è registrato.

SEGUE A PAG. 14



Tav, l'analisi che stronca

l'opera più inutile

Molti più costi che benefici Ecco il dossier degli esperti guidati da Ponti & C. Tra vecchie stime gonfiate, benefici ambientali e risparmi di tempo irrisori, i numeri spiegano perché non ha nessun senso spendere 12 miliardi per un tunnel che porterà pochissimi vantaggi

» CARLO DI FOGGIA

Uno spreco di soldi pubblici con pochi precedenti nella storia italiana. Nel migliore dei casi si arriva a un effetto negativo (sbilancio tra costi-benefici) di 5,7 miliardi; nel peggiore si sfiorano gli 8 miliardi; in quello "realistico" si arriva a 7 miliardi tondi. L'analisi costi-benefici - prevista dal contratto di governo - sul Tav Torino-Lione è ormai completata. Il dossier affidato dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli (M5S) a una squadra di cinque esperti capitanati dall'economista Marco Ponti è stata consegnata a Matteo Salvini e Luigi Di Maio e verrà pubblicata oggi. Il Fatto può anticiparne i contenuti. Il risultato è una stroncatura, anche considerando i costi necessari per fermare l'opera. I benefici, per dire, si fermano a 800 milioni.

Da settimane la Lega, da sempre favorevole, e il M5S, da sempre contrario, litigano su un documento a cui entrambi hanno deciso di sottoporre l'opera. Il Tav si è ormai di fatto ridotto al solo tunnel di base tra le stazioni di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne - 9,6 miliardi, di cui 3 a carico dell'Italia, il 35% dei lavori per un tunnel per due terzi in territorio francese. A questi si aggiungono gli 1,7 miliardi del collegamento italiano al tunnel. In totale: poco meno di 12 miliardi.

SEGUE A PAG. 12

**Il bluff lungo
30 anni**

Il Fatto Speciale

Ecco l'analisi Il dossier costi/benefici stronca l'opera: i primi sono altissimi, i secondi quasi inesistenti

Il Tav costa troppo e non serve a nulla: 7 miliardi di motivi

SEGUE DA PAGINA 11

» CARLO DI FOGGIA

L'analisi ha un punto di forza notevole. Ponti e collegi utilizzano due scenari: nel primo si basano sulle stime di traffico, merci e passeggeri, stilate a partire dal 2011 dall'Osservatorio sul Tav di Palazzo Chigi, i cui vertici sono favorevoli all'opera; nel secondo le stime, assai ottimistiche, sono riviste alla luce di scenari "più realistici". Il risultato è negativo in entrambi. Basta leggere i dati per capire un bluff lungo 25 anni.

NEL PRIMO scenario si assume che il traffico merci ferroviario fra Torino e Lione (oggi fermo ai livelli del 2004 e inferiore a 20 anni fa) si moltiplicherebbe di 25 volte, passando dai 2,7 milioni di tonnellate annue del 2017 ai 51,8 del 2059; i passeggeri diurni sui percorsi internazionali passerebbero invece da 0,7 a 4,6 milioni e quelli regionali raddoppierebbero dagli 4,1 a 8 milioni all'anno. Questo miracolo avverrebbe grazie allo "spostamento modale" dalla strada (e dall'aereo per i passeggeri) alla ferrovia che sarebbe innescato dall'opera. Si basa su tre assunti considerati "inverosimili" da Ponti & C.: un tasso di crescita dei flussi del 2,5% annuo; che la nuova linea ferroviaria acquisisca un flusso pari al 18% di quanto oggi transita via Svizzera (Sempione e Gottardo), al 30% dei flussi stradali che transitano al confine di Ventimiglia - distante 200 chilometri - al 55% di quelli del traforo del Fréjus e al 40% di quelli del Monte Bianco.

Nonostante i numeri stellari, l'analisi di redditività dei tecnici risulta assai negativa. Con riferimento ai costi "a finire", cioè escludendo gli 1,4 miliardi già spesi in studi, scavi geognostici e progetti, il Valore attuale netto economico dell'investimento (Vane) risulta negativo per 7.805 milioni di euro; quello a costo completo arriva a -8.760 milioni. Anche con il taglio della tratta italiana Avigliana-Orbassano, che la Lega ha provato inutilmente a proporre ai 5 Stelle per dare l'ok all'opera (il "mini Tav"), si passerebbe rispettivamente a -7.212 milioni e -8.167. Il motivo è semplice: senza quel raccordo si riducono i costi (1,7 miliardi), ma anche i benefici.

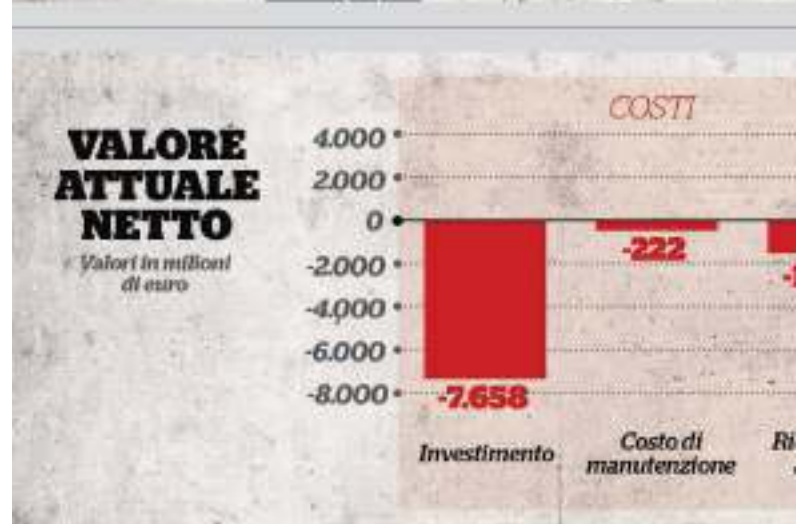
Nel secondo scenario le stime vengono rese più realistiche. Il tasso di crescita dei flussi si riduce all'1,5% annuo, si as-



sume che per le merci lo spostamento da strada a ferrovia non interessi i segmenti di percorso più lontani dal tunnel e che la domanda generata per il segmento di lunga percorrenza sia pari al 50% di quella esistente (invece del 218%) e quella dei passeggeri regionali

al 25% (invece del 50%). Il risultato è nella tabella sopra: il Vane sarebbe negativo: -6.995 milioni considerando i costi "a finire" e -7.949 milioni qualora si facciano riferimento al costo intero. Senza la tratta nazionale si passa a -6.138 milioni e -7.093 milioni. Un disastro.

Nel cantiere Il Tav s'è ridotto al solo tunnel tra le stazioni di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne *Ansa*



IFAN dell'opera attaccano il lavoro di Ponti e compagnia perché considera tra i costi il mancato gettito fiscale dello Stato: le merci si spostano su rotaia, con meno pedaggi pagati ai concessionari autostradali e quindi minori tasse pagate. L'accusa è che così si truccano

i conti e si ignorano i benefici ambientali. Si tratta però di una scelta perfettamente logica in una analisi economica, infatti è ormai una prassi consolidata a livello internazionale, al punto da essere incorporata anche nelle analisi dell'Osservatorio, che addirittura le sovrastima

FOCUS

Addizioni Calano gli introiti per lo Stato, sopravvalutati i benefici ambientali

Accise, pedaggi, tempo ed emissioni tra calcoli gonfiati e stime generose

» VIRGINIA DELLA SALA

È definito minor gettito e corrisponde a quanto costano in termini di mancati introiti fiscali per lo Stato la realizzazione e lo spostamento di merci e passeggeri dalla strada alle rotaie. "Gli Stati - si legge nell'analisi - subiscono una perdita netta di accise che supera 1,6 miliardi e i concessionari una riduzione delle entrate da pedaggio, al netto della riduzione dei costi per la minore usura della infrastruttura, che sfiora i 3 miliardi".

Meno consumo di benzina, meno pedaggi, meno tasse ai concessionari, meno entrate per il fisco. Per le accise, l'analisi ha tenuto conto del consumo di carburante delle varie tipologie di veicoli e

5 mld

di euro
La stima 2011 del valore economico derivante da eventuali benefici ambientali



La perdita sulle accise è di 1,6 miliardi. Per i concessionari meno entrate per 3 miliardi

dell'incidenza delle diverse componenti fiscali per litro. È stato calcolato il prelievo fiscale per veicolo a chilometro sulla base degli ultimi dati del ministero dello Sviluppo economico, facendo poi una media anche sui dati di Francia e Spagna, soprattutto per i mezzi pesanti. Per i pedaggi, invece, l'analisi tiene conto della media tra Italia e Francia. Un calcolo essenziale: era già stato utilizzato nell'analisi costi-benefici del 2011, rea-

lizzata dall'Osservatorio Tav di Palazzo Chigi guidato da Paolo Foiatta (favorevole all'opera) e che, basandosi su uno scenario più ottimistico di variazione modale rispetto a quello utilizzato in questa analisi, di conseguenza prevedeva anche una maggiore riduzione di accise e pedaggi: 7 miliardi di mancate entrate per lo Stato e 9,5 miliardi per gli operatori autostradali.

LA 'PERDITA' era però compensata da un sovrastimato beneficio in termini ambientali, valutato economicamente in circa 5 miliardi di euro. Beneficio che praticamente si annulla nello scenario attuale. La voce più rilevante riguarda la qualità dell'aria: "Sulle emissioni di Co2 si osserva come la riduzione attesa con l'ac-

quisizione della ferrovia del 37 per cento dei flussi si attesti intorno alle 500 mila tonnellate - si legge -. Tale quantità rappresenta circa il 0,5% delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti in Italia (su dato 2016, ndr), lo 0,05% delle emissioni del settore dei trasporti in Europa e lo 0,12% del totale delle emissioni in Italia". Numeri piccolissimi. Sono poi stati analizzati i valori di PM10 e NO2 da otto stazioni di misurazione lungo gli assi che conducono ai trafori del Monte Bianco e del Fréjus. "Tra il 2007 e il 2017 c'è stata una significativa tendenza di riduzione della concentrazione che era pari in media a 23 microgrammi/m3 nel 2007 e si è attestata a 17 microgrammi/m3 nel 2017" si legge. Inoltre, anche immaginando scenari di

L'



Scenari

NELL'analisi del 2011, c'era un aumento del traffico merci di 25 volte, un tasso di crescita dei flussi del 2,5% annuo

ORA le stime vengono rese più realistiche: il tasso dei flussi all'1,5%, la domanda per la lunga percorrenza al 50% dell'esistente (invece del 218%)



Il progetto

1994 Il Consiglio europeo di Essen iscrive la nuova linea Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari europei nel settore dei trasporti

2004 Il governo Berlusconi si accolla due terzi del costo del tunnel perché Parigi sosteneva costi più alti per la tratta nazionale

**Il bluff lungo
30 anni**

Il Fatto Speciale



IL DOSSIER

» CARLO DI FOGGIA

La vera guerra sul Tav parte adesso. La pubblicazione dell'analisi costi-benefici è il punto d'inizio di una sfida a suon di dati, il cui prologo si è già visto in queste settimane. La Lega è infatti pronta a puntare tutto sui presunti costi, o meglio "penali", da pagare in caso di stop all'opera. Peccato però che i numeri siano assai inferiori a quelli fatti uscire nelle scorse settimane.

“Un potenziale no all'alta velocità non rappresenterebbe un no alle infrastrutture in generale”, ha avvisato ieri il premier Giuseppe Conte. “Va finito quello che si è cominciato”, ha attaccato Matteo Salvini, a cui è stata consegnata l'analisi. Secondo il leghista, avrebbe dovuto essere discussa in serata in un incontro con Conte e Luigi Di Maio, ma il vertice è saltato. La tensione, però, è alle stelle.

L'OBBIETTIVO della Lega è replicare quanto successo con il Terzo Valico ligure. L'opera, invisata ai 5Stelle, è stata bocciata dall'analisi costi-benefici affidata da Toninelli agli esperti capitanati da Marco Ponti. Nello scenario ottimistico i primi superavano i secondi di 1,5 miliardi (in quello più realistico di 2,5 miliardi), ma il governo ha dato lo stesso il via libera perché l'analisi tecnico-giuridica, affidata ad altri uffici ministeriali, mostrava il rischio di dover pagare “penali” per 1,2 miliardi. Costo che impropriamente si è deciso di confrontare con l'effetto negativo del dossier costi-benefici arrivando alla conclusione che l'opera non andava fermata.

Stavolta le cose sono più complesse. L'analisi tecnico-giuridica - che verrà pubblicata oggi e che il *Fatto* ha potuto visionare - arriva, nello

L'analisi tecnico-giuridica La Lega vuole il modello Terzo Valico, però i conti non reggono. Salvini: “Si farà”. In serata niente vertice di governo



L'appiglio “penali” non basta Una guerra da 3,2 miliardi

scenario peggiore, a quantificare costi per circa 1,7 miliardi. I numeri arrivano tutti dal costruttore italo-francese Telt: dai 135 ai 405 milioni per rescindere i contratti già firmati per servizi di ingegneria e lavori; da 16 a 81 milioni come “penalità” per la violazione del *Grant Agreement* del 2015 che disciplina i finanziamenti dell'opera, anche quelli Ue; 400 milioni in caso di “integrale rivalsa” della Francia sui costi già sostenuti; 535 milioni di fondi già versati dall'Unione europea dal 2001 al 2015; altri 682 milioni che

Torino-Lione

La talpa del cantiere Tav di Chiomonte, all'imbocco del tunnel geognostico propedeutico al tunnel

LaPresse

Bruxelles non verserà all'Italia visto che non farà l'opera, di questi, 297 sono destinati alla Francia e per questo Parigi potrebbe “avanzare pretese risarcitorie”, anche se l'analisi spiega che difficilmente la pretesa “raggiungerebbe l'intero ammontare”.

A CONTI fatti si arriva a un massimo di 1,7 miliardi nel peggiore dei casi, nel migliore di 1,3, anche se il dossier ammette che si tratta di ipotesi “ipotetiche”, seppur “prudenziali”. Il conto preciso, infatti, non lo sa nessuno. Grandigare

d'appalto per i lavori del tunnel non sono state ancora bandite (Toninelli le ha congelate in accordo con Parigi), il *Grant agreement* prevede che “nessuna delle parti è autorizzata a chiedere un risarcimento in caso di risoluzione dell'opera da parte di uno dei contraenti”; e che l'Ue chieda indietro i fondi spesi è un'ipotesi considerata remota anche a Bruxelles. Curioso poi considerare come un costo i fondi europei non spesi da restituire.

A questi dati vanno aggiunte altre due voci di spesa: 347 milioni per ripristinare i luo-

ghi se i cantieri dovessero essere smantellati e 1,4 miliardi per ammodernare la vecchia linea ferroviaria del Frejus (un automatismo tutto da dimostrare). Entrambe le voci, però, sono già conteggiate nell'analisi costi benefici: anche sottraendole, il risultato del dossier resta negativo per 5,7 miliardi (invece di 7). Anche usando lo stesso schema del Terzo Valico (considerare gli 1,7 miliardi di “penali” come costi da confrontare con i benefici) non cambierebbe lo scenario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMMENTO

Surreale Basta ridurre i pedaggi ai trafori di pari importo per ottenere lo stesso vantaggio dell'opera

TANTO RUMORE PER UN BENEFICIO DI 50 EURO

SEGUE DA PAGINA 11

» STEFANO FELTRI

L'analisi di Ponti considera anche i benefici indiretti: se si spostano merci dalla gomma al binario, diminuisce il traffico e tutti vanno più veloci. Ma chissà se l'autista di un veicolo pesante sulla tratta Milano-Lione si accorgerà di risparmiare un minuto e venti secondi. E per chi pensa che a giustificare lo sforzo del Tav ci sia l'ambiente, Ponti e colleghi ricordano che in tutte le stazioni di monitoraggio della zona coinvolta dall'opera si registra una concentrazione di PM10 di 17 gamma per metro cubo, con il limite di legge a 40. Per il solo effetto del rinnovo del parcaro auto, con veicoli inquinanti che vengono sostituiti da altri più ec-

ologici, le emissioni totali di azoto sulla tratta scenderanno tra il 77 e l'80 per cento rispetto al 2016. Poiché il traffico su gomma in Italia è molto tassato, lo spostamento sulla linea ad alta velocità finirebbe per determinare un impatto sociale negativo: un pesante caldo gettato per gli Stati coinvolti a fronte di impercettibili miglioramenti della qualità dell'aria.



Il Tav è inutile, si può difenderlo come battaglia di principio o sussidio a un territorio colpito dal declino Fiat

Se proprio si vuole sostenere l'export italiano, suggerisce la commissione, non serve scavare tunnel: poiché ogni veicolo pesante che passasse dalla strada al Tav otterrebbe un beneficio medio di 50 euro, basta ridurre di pari importo i pedaggi per attraversare Monte Bianco e Frejus. Il Tav è inutile, si può continuare a difenderlo come battaglia di principio (costi quel che costi, per dare un segnale di sviluppo), oppure come un enorme e inefficiente sussidio a un territorio che non è mai riuscito a diventare post-industriale, dopo il declino della Fiat, il tutto a spese di incolpevoli contribuenti. Ma di argomenti sensati e sorretti dai numeri non ce ne sono più. E ormai è chiaro che non ce ne sono mai stati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PROVINCIA DI COMO

Bando di gara - La Provincia di Como, Via Borgo Vico 148, Como, sapco@provincia.com.it indice una gara a procedura aperta per il Servizio di smaltimento dei rifiuti del Comune di San Fermo della Battaglia. Periodo dal 01.07.2019 al 30.6.2020 eventualmente rinnovabile per ulteriore periodo di un anno. Lotto 1 € 127.190,00 annuo; Lotto 2 € 51.585,00 annuo; Lotto 3 € 65.130,00 annuo; Lotto 4 € 16.192,00 annuo. Criterio: Minor Prezzo. Termine ricevimento offerte: 04.03.2019 h 18.00. Apertura: 05.03.2019 h 10.00. Documenti su portale Sintel. Invio GUCE: 28.01.2019. La Responsabile: Gabriella Costanzo

ASST DEI SETTE LAGHI - VARESE

L'ASST dei Sette Laghi, Via Borti 57, Tel. 0332.278054 indice una procedura aperta telematica volta all'affidamento della fornitura compresa piani in opera, periodo anni 3, di dispositivi di filtrazione per i circuiti di acqua calda e per la rete idrica dell'ASST dei Sette Laghi. Importo complessivo € 231.000,00 (ricavi € 6.000,00 oneri sicurezza non soggetti a ribasso) + IVA; offerta economicamente più vantaggiosa. Termine ricevimento offerte: 08/03/2019 ore 13. Documentazione su www.asstsettelaghi.it e www.asstsettelaghi.it. Ricorso: TAR Lombardia. Invio GUCE: 30/01/2019. Il Responsabile Unico Del Procedimento: Ing. Umberto Nocco

Provincia di Lodi

Bando di gara - CIG 7719526261 E' indetta una procedura aperta telematica a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa per l'affidamento del servizio di igiene urbana per il Comune di Maselsago. Importo: € 1.338.181,82 IVA 10% esclusa. Durata: 3 anni con eventuale proroga di 1 anno. Scadenza offerta Data: 04/03/2019 Ore: 17.00. Altre Informazioni su Sintel Regione Lombardia. Invio alla GUCE: 29/01/2019. Responsabile del Procedimento: Alessandra Dosio

LAZIO INNOVA S.P.A.

Bando di gara - CIG 775287677 È indetta una gara a procedura aperta volta alla stipulazione di un contratto avente ad oggetto l'affidamento del servizio di revisione legale dei conti ex art. 2409 bis c.c. del bilancio di esercizio di Lazio Innova S.p.A. per gli esercizi sociali 2019, 2020 e 2021 e di altri servizi di revisione dei conti. Importo: € 189.500,00 oltre IVA. Termine fruizione offerte: ore 16.00 del 15/03/2019. Apertura: ore 11.00 del 16/03/2019. Bando, allegati e Capitolato sono disponibili su www.lazioinnova.it e <https://portalformintercenter.regione.lazio-romagna.it/portal/>. Il Direttore Generale: Andrea Ciampolini

ACA SPA

Ente: ACA spa in House Providing - Pescara. Oggetto: Fornitura di acido peracetic per impianti di depurazione anni 2018-2019. Tipo di procedura: Procedura aperta sopra soglia. Luogo esecuzione: territorio province di Pescara, Chieti e Isernia. Aggiudicazione: 04.01.19. Importo contratto: € 722.157,20. Criteri di aggiudicazione: minor prezzo. Partecipanti: n. 2, ammessi n. 2. Aggiudicazione: FRAMIC Srl. Il direttore generale: Ing. Bartolomeo Di Giovanni

COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

IV Rapporto Avviso sui risultati della procedura di affidamento. Si rende noto che in data 18.10.2018 è stato definitivamente aggiudicato l'appalto per la fornitura di materiale di arredamento per uffici e locali suddiviso nei seguenti lotti: Lotto 1: n. 13.799 poltroncine girevoli con braccioli; Lotto 2: Voce A: n. 106 serie mobili da ufficio per Dirigenti (senza tavolo riunione); Voce C: n. 9 serie mobili da ufficio per Dirigenti (con tavolo riunione); Lotto 5: n. 580 serie mobili posto letto Pe.I.S.A.F. (ridotta). Per notizie più dettagliate e complete, si rinvia all'apposito bando di gara pubblicato sulla G.U.U.E. 2018/S 001 - 001411 del 02.01.2019 sulla G.U.R.I. - V Serie Speciale "Contratti Pubblici" n. 6 del 14.01.2019. Inoltre, sul sito internet del Corpo "www.gdf.gov.it" potrà essere visionato ed acquisita copia del citato bando di gara e della richiamata documentazione. Il Capo del Reparto: Gen. B. Piero Iovino

LA CASA - CENTRO ASSISTENZA SERVIZI PER ANZIANI

Via Baratta, 30 Sesto (VI) Tel. 0445/99811 - fax 0445/99816 - Email: info@lacasasesto.it Avviso bando di gara - CIG 7583196AC Si comunica che con determinazione n. 19 del 18.01.2019 è stato aggiudicato l'appalto a procedura aperta per il Servizio di pulizia, sanificazione ambienti e disinfezione del 01.03.2019 al 28.02.2022 a Cooperativa Pulizie Ravenna Società Cooperativa con sede in Via Benelli, n. 2 - 49134 Fontana Zanetti - Ravenna - PIVA 02026052092, per un ammontare di € 1.210.380,45 + IVA, comprensivo degli oneri per la sicurezza. Ulteriori informazioni sul sito www.lacasasesto.it. Il Segretario Operativo: Dr. Matteo Marini

"COMUNI OLIMPICI DI VIA LATTEA"

Area Tecnica Lavori Pubblici e Centrale di Committenza 10054 Cesana Torinese Piazza Vittorio Amedeo n. 1 - Tel. 012289114 Città Metropolitana di Torino L'Unione Montana Comuni Olimpici - Via Lattea in data 30/11/2018 ha avviato una procedura aperta per la concessione della struttura denominata "Piazzetta dello Sport" per n. 10 anni a partire dal 01.05.2019. CIG 7674297DPS. Tutti i riferimenti e le condizioni oggetto del bando sono presenti sul Portale Telematico dell'Unione Montana Comuni Olimpici - Via Lattea unionemontana.comuniolimpici.it, nella sezione "Bandi di gara". Il Responsabile del Procedimento: Dott. Arch. Giorgio Fasano

Consorzio di Gestione di Torre Guaceto

Esito di gara CIG 740376435E: Si rende noto che la procedura aperta per i servizi tecnici professionali, consistenti in progettazione definitiva ed esecutiva, relazione archeologica e geologica, relazione agronomica e coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, predisposizione degli elaborati di competenza del Consorzio, del piano di gestione, direzione dei lavori, liquidazione e contabilità, rilievi, indagini geologiche e geognostiche, prove di laboratorio, attività tecnico amministrative finalizzate all'ottenimento di pareri ed autorizzazioni, per i lavori di "utilizzo di rifiuti affinati provenienti dal depuratore consortile di Carovigno nel comparto agricolo della Riserva Naturale dello Stato di Torre Guaceto" è stato aggiudicato alla RTI Prog.In Srl - Mancini Paola - Serafino Faggiano - BC Engineering Srl - Fieschitto Dario recante la Prog.In Srl quale mandataria per un importo finale di € 204.801,47. Documentazione disponibile su: <http://www.riservaditorreguaceto.it> e su: <http://www.ampul.it>. Invio GUCE: 31.01.2019. Il responsabile del procedimento dott. Alessandro Ciccolina