

«Maurmair incompatibile» Via alla pratica per la decadenza

(C) Ced Digital e Servizi | ID: 01018188 | IP: 79.10.176.1 sfoglia.igazzettino.it



SINDACO E CONSIGLIERE REGIONALE Markus Maurmair, incompatibile dopo l'unione Valvasone-Arzene

► Seduta lampo del Consiglio regionale riunito appositamente
Il sindaco non molla: «Non mi dimetto, è questione di buon senso»

IL CASO

TRIESTE Disco verde dal Consiglio regionale alla contestazione della causa di incompatibilità nei confronti di Markus Maurmair in quanto sindaco dal 31 maggio 2015 di un Comune, Valvasone-Arzene, che conta più di 3mila abitanti

(3.967). Il Parlamentino di Piazza Oberdan è tornato a riunirsi appositamente ieri a Trieste per una seduta lampo, durata circa mezz'ora, al termine della quale si è espresso con 31 voti a favore ed un'astensione approvando così la proposta unanime adottata dalla Giunta delle elezioni il 12 aprile scorso.

LA GIUNTA

In quella data, l'organismo consiliare ha esaminato le condizioni dei consiglieri subentranti a Renzo Tondo (Ar), Roberto Novelli (Fi) e Luca Ciriani (FdI) - eletti in Parlamento con il voto politico del 4 marzo scorso - ossia Micaela Sette, Luigi Caciti e appunto Maurmair (eletti lo scorso 4 aprile) che da subito ha

messo le cose in chiaro: nessuna dimissione dalla carica di sindaco ma nemmeno l'accettazione dell'indennità da consigliere regionale. Il primo cittadino la chiama «una battaglia di civiltà». La condizione di incompatibilità si è venuta a creare dopo l'elezione del Consiglio regionale: al momento della sua candidatura, il 21 aprile 2013, Maur-

mair era sindaco di Valvasone, comune con popolazione inferiore ai 3mila abitanti ma questo numero è stato superato in seguito alla successiva fusione con Arzene. Secondo la legge regionale 21/2014 si tratta, dunque, di un caso di incompatibilità con la carica di consigliere regionale e non di ineleggibilità poiché la variazione è avvenuta dopo la formazione dell'Assemblea ora in scadenza. A Maurmair sarà notificata la contestazione e a quel punto scatteranno dieci giorni di tempo per rimuovere la causa di incompatibilità o formulare le proprie osservazioni. «Intendo portare avanti una difesa del buon senso - commenta il sindaco - sarà il Consiglio ad assumersi la responsabilità di nominare un consigliere che resterà in carica se e no dieci giorni a fronte di una indennità che non serve a nulla».

NO ALLA SURROGA

L'auspicio è che «si possa soprassedere alla mia surroga se dovessi decadere. La mia battaglia è quella di evitare una spesa inutile per la Regione, continuo a rinunciare all'indennità anche se mi hanno intimato di fornire

le coordinate bancarie». Maurmair ribadisce: «Non esiste un obbligo di percepirla né il divieto a rinunciarvi, preparerò una relazione per difendere la mia posizione. L'obiettivo è quello di procrastinare il momento della decadenza di modo che non vada via il tempo tecnico per nominare qualcun altro e intendo dimostrare che posso rinunciare all'indennità perché non esiste alcuna norma che mi vieta di rifiutarla». Assieme al collega Claudio Violino, «stiamo predisponendo una norma per poterlo fare con maggiore celerità e semplicità».

POLEMICHE

Polemico Renzo Liva (Pd): «Lo sapevano tutti, a partire dal diretto interessato. Bastava una mail del sindaco alla Regione in cui faceva presente la sua carica. Si sarebbe già da settimane nominato un diverso candidato e la vicenda sarebbe già conclusa». Così, aggiunge Liva, «non si sarebbe posta la vicenda poco edificante di un'indennità da percepire per pochi minuti di lavoro».

Elisabetta Batic
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nasce CNA Nordest: Udine, Bolzano e Venezia unite per lo sviluppo

IL COORDINAMENTO

UDINE Nasce CNA Nordest, un coordinamento delle CNA del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e di Alto Adige-Südtirol, che aggrega la rappresentanza dell'artigianato oggi esistente nei relativi territori e mette assieme competenze e livelli organizzativi per far fronte ad esigenze comuni del sistema produttivo delle piccole e medie imprese della macroregione.

Il patto è stato sottoscritto dai presidenti delle tre organizzazioni, Alessandro Conte, CNA Veneto, Nello Coppeto, CNA Friuli Venezia Giulia e Claudio Corrarati, CNA - SHV Alto Adige-Südtirol, e prevede un Comitato di coordinamento con sedi a Venezia, Udine e Bolzano; il presidente coordinatore sarà affiancato da un segretario, un ufficio di presidenza e un ufficio di direzione, formati rispettivamente dai presidenti e dai direttori delle tre CNA. Il Coordinamento CNA Nordest rappresenterà 28 mila imprese, tra cui quelle delle costruzioni spiccano col 20%, seguite da aziende della produzione (metalmecaniche in testa) al 16%, dell'auto-transporto, 14%, installazione impianti, 12%, servizi alla comunità (autoriparatori e tinto-lavanderie) all'8% ed agroalimentare al 7%.

«A fronte di problemi comuni delle realtà produttive - dichiarano Conte, Coppeto e Corrarati - abbiamo da tempo avviato forme di cooperazione, soprattutto nei servizi, per mettere in sinergia esperienze e idee che potessero essere patrimonio comune. Gli importanti risultati di questa collaborazione ci hanno spinto a fare un ulteriore passo avanti, per ampliare ancora di più il modello di rappresentanza verso un processo che porti anche le strutture organizzative della CNA, sia territoriali che regionali, a realizzare forme di aggregazione che meglio rispondano alle esigenze di rappresentanza politico sindacale su un'area vasta come la nostra».

Pur nella consapevolezza della diversità dell'assetto istituzionale dei rispettivi territori, con il solo Veneto a statuto ordinario, i vertici delle CNA delle tre regioni ritengono di poter svolgere un ruolo importante per creare le condizioni di contesto favorevoli al consolidamento della ripresa in atto.

**L'ALLEANZA TRA
LE TRE FEDERAZIONI
RAPPRESENTERÀ
UNA FORZA
DI 28.000 IMPRESE
NELL'AREA**

INCONTRIAMO I GEOMETRI

RIFLESSIONI
SULLA CASA,
VOLANO
DELL'ECONOMIA
DEL FUTURO

20

APRILE
2018

Dalle 9.00 alle 13.00

CONFERENZA

RIFLESSIONI SULLA CASA, VOLANO DELL'ECONOMIA DEL FUTURO

Andrea Favretto

Sintesi Centro Studi

Federico Della Puppa

Sintesi Centro Studi

Luca Passador

Presidente Comitato Regionale
dei Geometri e Geometri Laureati
del Friuli Venezia Giulia

Marco Petti

Direttore del Dipartimento Politecnico
di Ingegneria e Architettura
Università di Udine

Maurizio Savoncelli

Presidente Consiglio Nazionale Geometri
e Geometri Laureati

Luciano Sulli

Direttore Generale Protezione Civile
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

PROPOSTE PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

Moderatore

Alberto Bollis

Vicedirettore Il Piccolo

Partecipano:

Sergio Cecotti

(Patto per l'autonomia)

Alessandro Fraleoni Morgera (M5S)

Ettore Romoli (FI)

Francesco Russo (PD)

Premiazione
dei Geometri
volontari
nelle aree
terremotate

Dalle 16.00 alle 19.00

CHIEDILO AL GEOMETRA

Presso le sedi dei quattro
collegi provinciali della Regione
servizio di sportello aperto
al pubblico per conoscere
meglio la professione del geometra
e avere una consulenza gratuita.

Gorizia Via Duca D'Aosta, 91

Pordenone Via Fratelli Bandiera, 3

Trieste Via Battisti, 1

Udine Via Grazzano, 5/b

Si ringrazia

Baroni dei Mestri
www.baronidestri.it

per il brindisi finale.

TRIESTE

MOLO IV
SALA 3
PUNTO FRANCO VECCHIO

Comitato Regionale
Geometri e Geometri Laureati
del Friuli Venezia Giulia
CORRATI - PORDENONE - TRIESTE - UDINE

A4, lo Stato deciderà cosa fare degli utili

► Si sta costruendo un inedito modello con Bruxelles: i profitti autostradali finanzieranno nuove infrastrutture

► Roma, Trieste e Venezia dovranno formare un gruppo paritetico chiamato a decidere dove e come investire su rete e intermodalità

IL COLPO DI TEATRO

TRIESTE Febbrili contatti, telefonate, riunioni che si susseguono al ritmo di due-tre nel giro di un paio di giorni. E una trasferta dirimente a Bruxelles.

Tutto per costruire un modello del tutto nuovo che consenta di superare lo stallo in cui si trova la concessione autostradale Venezia-Trieste, ancora gestita in regime di proroga (dal 31 marzo 2017) da Autovie venete.

MODELLO-PILOTA

Il nuovo modello, sul quale la Commissione europea sarebbe disponibile a una via libera in tempi rapidi, prevede che lo Stato (il Ministero delle Infrastrutture nella fattispecie) rilasci una concessione trentennale alle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, ma non con una "semplice" procedura di affidamento *in house* della gestione della rete autostradale, bensì nell'ambito di una convenzione di ampio respiro che preveda l'attribuzione

dei ricavi (sostanzialmente l'utile da pedaggi) a una serie di interventi sulle infrastrutture dell'area.

CONTRASTI NORMATIVI

Tale procedura, che costituisce un elemento del tutto inedito nel panorama almeno nazionale, consente di superare una criticità emersa in queste settimane: la norma approvata ad autunno dal Parlamento italiano parla di attribuzione della concessione alle due Regioni, che si potranno avvalere di una società controllata e interamente pubblica per la gestione della rete.

La Commissione europea si richiama tuttavia alla Direttiva 23 del 2014, sostenendo la tesi che anche in caso di affidamento ad enti pubblici ma di livello istituzionale diverso e inferiore rispetto allo Stato (com'è il caso di due Regioni), occorra procedere a una gara, evitabile soltanto a condizione che anche lo Stato - titolare in ogni caso della podestà di rilasciare la concessione - abbia un ruolo nella partita.

IL RUOLO DELLO STATO

Ma quale dovrebbe essere, dunque, tale ruolo? Quello di decidere, di concerto con Fvg e Veneto, dove e come allocare gli utili dell'autostrada. Si sta pensando alla costituzione di un organismo paritetico fra Roma, Trieste e Venezia che assuma tali decisioni, spaziando in un novero ampio di opzioni: infrastrutture portuali, infrastrutture di rete ferroviaria e intermodalità spinta.

Ciò significa, per esempio, istituire un efficiente servizio "navetta" su ferro per le tratte medio-lunghe di trasporto merci da e per il porto di Trieste, in modo da decongestionare l'asse autostradale dell'A4 sul modello della Svizzera.

L'ULTIMA PAROLA SPETTERÀ SEMPRE AL MINISTERO: È LA CONDIZIONE PER SCONGIURARE UNA GARA EUROPEA

Il punto

Responsabili le due Regioni Newco costituita con 6 milioni

La concessione statale ad Autovie venete per gestire la rete autostradale è scaduta il 31 marzo dell'anno scorso. attualmente Autovie gestisce la rete in regime di proroga, ma l'affidamento "in house" di una nuova concessione, che si prevede trentennale e perciò altamente remunerativa, deve avvenire a parere della Commissione europea mantenendo un ruolo attivo dello Stato nazionale nella gestione, fermo restando che la concessione in sé vada assegnata alle Regioni Fvg e Veneto. Da solo questo "dettaglio", che per ora non viene affrontato, indurrà una responsabilità diretta dei governi regionali nella gestione, anche utilizzando la nuova società controllata pubblica per la conduzione effettiva e operativa della rete. La Newco "Alto Adriatico" è stata costituita martedì con 4 milioni del Fvg e 2 del Veneto sotto la presidenza di Anna Di Pasquale.

(MB)

CONDIZIONE DIFFICILE

A non giocare in senso favorevole alla rapida soluzione è l'attuale condizione elettorale del Friuli Venezia Giulia e dei pari alle difficoltà nella formazione di un Governo nazionale.

Negli asburgici ma vuoti palazzi di Trieste, al momento, manca un interlocutore istituzionale capace di assumere decisioni di svolta di questa portata: occorre aspettare la sera del 30 aprile prossimo, il lunedì dei risultati elettorali regionali, per assistere alla proclamazione del nuovo presidente del Friuli Venezia Giulia, che da subito disporrà di pieni poteri.

In parallelo al Ministero delle Infrastrutture, retto ancora

TUTTO DEV'ESSERE COMPIUTO ENTRO L'ANNO MA L'ATTUALE INCERTEZZA POLITICA NON AIUTA A BRUCIARE LE TAPPE

per gli affari correnti da Graziano Delrio, potrebbe rapidamente insediarsi un nuovo ministro di una formazione politica diversa e magari con idee diverse in fatto di concessioni autostradali.

IL TEMPO DI FAUST

In ogni caso la partita va conclusa entro l'anno, scadenza di matrice faustiana, poiché in caso di nulla di fatto scatterebbe quanto l'Europa ha già da tempo segnalato quale epilogo inesorabile: gara da indire comunque per affidare la concessione e festa finita.

Con buona pace di Autovie, Regione Fvg, ricavi da pedaggi e potenziali investimenti a Nordest.

Stesso discorso, sia chiaro, vale anche per le Province di Trento e Bolzano e la "loro" A22 Autobrennero. Ma diversamente dal Fvg, Trento e Bolzano avrebbero le risorse adeguate per affrontare e vincere un'eventuale gara, che in effetti a loro non incute paura.

Maurizio Bait

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN FILA PER PAGARE IL PEDAGGIO Gli utili realizzati da Autovie venete al netto di spese, accantonamenti e imposte viaggiano nella fascia fra i 16 e i 25 milioni di euro all'anno.

Maran: «Il Pd in stato d'assedio, non ha tutte le colpe»

L'ANALISI

UDINE Occhio attento e critico, ora anche esterno al sistema non avendo più tentato rielezioni, l'ex parlamentare Alessandro Maran - già vice capogruppo Pd al Senato nell'ultima legislatura dopo essersi entrato con Scelta Civica - analizza la fatica Dem di questi tempi, le previsioni che non danno vincente il Centrosinistra regionale al voto del 29 aprile e considera: «Più che di rottamatori al Paese servirebbero costruttori di idee, di senso, di visioni politiche».

Ma, aggiunge, «il punto è che il desiderio di affermare una nuova visione del mondo stenta a farsi strada in un partito stretto d'assedio, che fatica a uscire dalle

nebbie». L'analisi l'ha condotta l'altro giorno su «Il Foglio», non risparmiando una lettura caustica dei protagonisti Dem degli ultimi anni ma anche nei confronti di un Friuli Venezia Giulia che nel suo complesso non riesce a cogliere, in sostanza, la via necessaria del cambiamento per garantirsi un futuro e che per Maran, naturalmente, il Pd ha interpretato, anche se con alcuni limiti.

CASO TRIESTE

«Il paradosso - scrive infatti l'ex senatore - è che anche in Friuli Venezia Giulia si assiste a una narrazione che riversa sul Pd la responsabilità di tutti i mali (sociali ed economici), ma anche che tradisce la difficoltà a interpretare il mutamento, l'incapaci-

tà di fare proprie le ineludibili esigenze di modernizzazione del Paese e di programmare oltre il brevissimo orizzonte».

Così, mentre Trieste risorge e per la città giuliana si è coniato un «Rinascimento Trieste», grazie al rilancio del porto e alla rinascita di Porto Vecchio - «tutte cose che non sono piovute dal cielo», ricorda Maran, facendo indirettamente riferimento al la-

L'EX SENATORE DEM IN POSIZIONE CRITICA: «IL PARTITO NON HA PIÙ UNA FORMA ACCETTABILE DI SELEZIONE DEL PERSONALE POLITICO»



EX Alessandro Maran, già vicecapogruppo Pd al Senato

voro svolto dalla Giunta Serracchiani perché il miracolo si compisse - la regione sembra premiare Lega e Cinque Stelle che nella visione di Maran sono «i principali interpreti» del racconto che riversa sul Pd le responsabilità.

L'ANTIPATIA

Il «guaio», sostiene Maran, è che «nessuno pone al centro dei propri messaggi una visione dello sviluppo economico al passo con i tempi». Uno sforzo che Maran riconosce invece a «Serracchiani e al Pd» e perciò cita e promuove gli impegni sul versante e infrastrutturale, i lavori della terza corsia, il polo intermodale di Ronchi. Interventi che «non deve sorprendere» se non hanno avuto la stessa risonanza delle riforme Utì e sanità (sulle quali Ma-

ran riconosce criticità), ma che «costituiscono un asse strategico fondamentale per il futuro della Regione».

Ecco perché «spetterebbe al Pd l'onere di rivendicare un punto di vista alternativo», ma i Dem stanno per l'appunto in uno stato «d'assedio» e il partito «non ha più una forma accettabile di selezione del personale politico». Poi, certo, sull'andamento non brillante Maran non esclude che oltre alle riforme abbia pesato «l'antipatia», «una subdola malattia che non ha risparmiato neppure Debora Serracchiani», la cui possibile candidatura alla segreteria nazionale del partito Maran definisce «un paradosso», al termine della sua analisi.

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA