

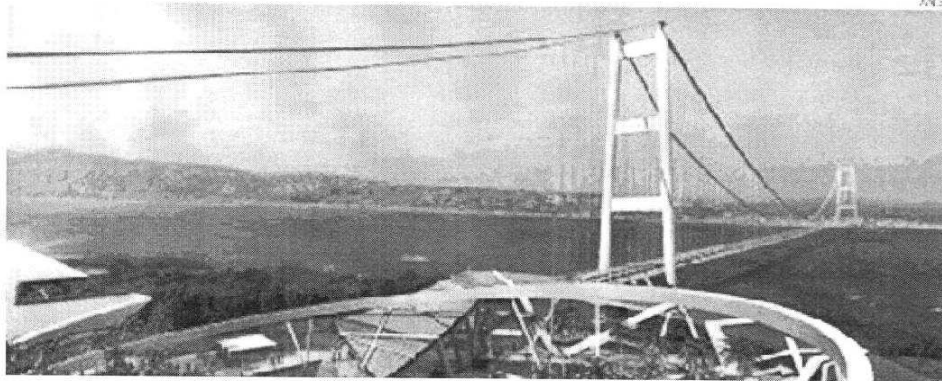
Rassegna stampa del

30 Settembre 2015



Scontro nel Governo. La Camera approva mozione riformulata da Del Basso De Caro

Ncd: Ponte sullo Stretto per i treni Delrio frena: «Non è sul tavolo»



Solo ferrovia.

Si torna a parlare del Ponte sullo Stretto: il progetto era stato archiviato dal governo Monti

Alessandro Arona

ROMA

Il fantasma del Ponte sullo Stretto di Messina torna ad agitare le acque della politica italiana. Spaccando questavolta la maggioranza che sostiene il governo Renzi, con Alfano e i suoi parlamentari di Ap-Ncd a sostenere la "riconsiderazione" dell'opera, e il Pd (quasi tutto) a confermare che l'opera non è tra le priorità e non sarà rimessa in pista. Gli alfariani riescono a far approvare con un blitz una mozione parlamentare che spinge il governo a rivalutare costi e benefici dell'opera come «infrastruttura ferroviaria», l'opposizione grida allo scandalo, il governo getta acqua sul fuoco.

La storia infinita di questa mega infrastruttura sembrava conclusa all'inizio del 2013, negli ultimi mesi del governo Monti. Con l'articolo 34-decies del Dl 18 ottobre 2012, n. 179 (convertito con la legge 221/2012) si era stabilita la "caducazione ex lege" del contratto del 2006 con il general contractor Eurorlink (Salini Impregilo al 45%, poi la spagnola Saeyr, Condotte, Cmc) se non fossero state rispettate una serie di scadenze per valutare la fattibilità tecnica ed economico-finanziaria del progetto. Ma il general contractor denuncia il meccanismo come illegittimo, non firma l'addendum entro fine febbraio 2013 e apre il contenzioso giudiziario. In base alla norma di legge il contratto (che valeva 4.730 milioni di euro, con un costo complessivo dell'opera di 5.795 milioni) decade au-

tomaticamente e la società Stretto di Messina (controllata dall'Anas) viene messa in liquidazione dal governo Monti.

La struttura del commissario resta oggi in pie di solo per gestire il contenzioso (il general contractor aveva fatto capire di pretendere oltre un miliardo di euro di indennizzi).

Dell'opera non si occupano più i governi Letta e Renzi. Fino

IL CASO

Alfano esulta: il Sud riparte Sel: colpo di scena per fare favore a Ncd. M5S: per Alfano governo smentisce se stesso Ma il Pd ribadisce lo stop

ad arrivare a ieri.

Alla Camera si discutono mozioni sull'autostrada Salerno Reggio Calabria; quelle di Forza Italia e Ncd-Ap, le uniche, contengono una parte che chiede di riavviare il progetto del Ponte sullo Stretto. Il governo chiede prima ad Ap-Ncd di ritirare il passaggio relativo al Ponte, poi invece, su iniziativa del sottosegretario alle Infrastrutture Umberto Del Basso De Caro (Pd, campano), si arriva a un testo di mediazione che impegna il governo a «valutare l'opportunità di una riconsiderazione del progetto del Ponte sullo Stretto come infrastruttura ferroviaria previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici». La mozione passa con

289 voti a favore e solo 98 contrari.

Subito dopo è arrivato il tweet del leader di Ap-Ncd, il ministro dell'Interno Angelino Alfano: «Si dalla maggioranza e dal governo alla nostra mozione sul Ponte sullo stretto. Il Mezzogiorno riparte, un altro successo». «L'opera ha un valore strategico - ha poi aggiunto parlando a Catania - per i trasporti e per il rilancio del Sud». Ma il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, anche lui ieri in Sicilia, frena: «Il sottosegretario Del Basso De Caro ha semplicemente accolto l'invito fatto al governo di valutare, se lo vorremo, l'opportunità di riguardare i costi e benefici di quel progetto. Dovremmo valutare main questomomento il dossier non è sul mio tavolo, abbiamo dossier più urgenti».

Rincarare le dosi Ermete Realacci, presidente Pd della commissione Ambiente e Lavori pubblici della Camera: «Ponte sullo Stretto? Solo nei film fantasy si risuscitano i dinosauri».

Ma intanto l'opposizione attacca: «La maggioranza del governo Renzi è in baliadei deliri al cemento dell'Ncd di Alfano», dice il capogruppo del Movimento 5 Stelle del Senato, Gianluca Castaldi. «Il governo cambia idea - così Arturo Scotti, Sel - per tenersi buono l'alleanza dell'Ncd».

Quell'operazione - rincarare il Wwf - «è stato solo un grande spreco di denaro pubblico, per foraggiare gli studi di progettazione, con oltre 300 milioni di euro spesi in cante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In breve

**LAVORI PUBBLICI****Anas, bandi in vista per 800 milioni**

La società nazionale per le strade ha in programma nei prossimi tre mesi, entro la fine dell'anno, la pubblicazione di 56 bandi di gara di lavori sulla propria rete, per oltre 800 milioni di euro di valore. Si tratterà di 45 gare per interventi di manutenzione straordinaria, per un importo di oltre 100 milioni di euro, e 11 gare per "nuove opere", per oltre 700 milioni di valore. Tra queste ultime il 1° lotto dell'adeguamento dell'asse urbano della Ss 554 Cagliari-tana, per 147 milioni di euro.

Questa ondata di bandi, tuttavia, non basterà a compensare un'annata che per i bandi Anas è stata finora "ai minimi": 395 avvisi per 401 milioni di euro di valore, il 58% in meno dello stesso periodo del 2014 (gennaio-agosto).

Sviluppo. Una pianificazione che parte dal recupero di siti inquinati, ferrovie sottousate, industrie dismesse

Le città ripartono dal riciclo

Rapporto urban@it: da una nuova politica urbana le risposte alla crisi

Giorgio Santilli

ROMA

La città e una nuova politica urbana nazionale (Agenda urbana) possono essere in Italia le risposte alla crisi economica e alla crisi ambientale. A due condizioni: da una parte si abbia il coraggio di rovesciare modelli urbanistici logori e mettere al centro delle nuove politiche paradigmi della crescita radicalmente innovativi, come quello del "riciclo", che non sia solo riutilizzo di materiali o luoghi "scartati" ma diventi «strategia progettuale di ridefinizione dell'esistente»; dall'altra si aprano gli occhi sulle richieste di politiche post-metropolitane che arrivano dai cittadini (per esempio nella mobilità o nella politica abitativa per italiani e immigrati) e che sempre più spesso sfiorano i confini amministrativi tradizionali per travalicare addirittura quelli della città metropolitana, istituzione nata con ritardo ventennale e già superata da realtà che evidenziano in alcuni casi il formarsi, non governato, di regioni metropolitane, non sovrapponibili agli attuali assetti istituzionali. Regioni metropolitane dove si intensificano flussi, spostamenti, relazioni fra capoluoghi e centri minori non necessariamente limitrofi.

Convinto di questa straordinaria opportunità di rilancio delle città e di traino alla crescita per l'Italia è il «Rapporto sulle città 2015» di urban@it, centro di studi per le politiche urbane diretto da Walter Vitali. Con il titolo «Metropoli attraverso la crisi» il Rapporto, che è curato da Marco Cremaschi e sarà presentato a Bologna il 2 ottobre in collaborazione con Intesa Sanpaolo, evidenzia una serie di casi e analisi sulle trasformazioni territoriali, economiche e so-

ciali in atto, le urgenze e i nodi che alimentano la nuova questione urbana e le possibili risposte di policy. In cima a tutte, la convinzione-quadro che è il momento oggi di rilanciare una politica urbana nazionale capace di individuare e condividere i temi fondanti, indirizzare le risorse e le energie verso le effettive priorità, ricreare un rapporto fra ricerca e politica, gestire in un quadro nazionale unitario i rapporti con le istituzioni europee e internazionali. Su questo ultimo aspetto il Rapporto svol-

POST METROPOLI

Necessario ripensare i confini amministrativi delle competenze e gli strumenti normativi per garantire l'innovazione

ge, per altro, un'analisi delle incertezze strategiche di politica urbana complessiva che hanno caratterizzato la programmazione del Pon Metro 2014-2020: il quale si risolve in un'altra occasione mancata di coordinamento e integrazione delle politiche urbane pur tentando qualche innovazione, soprattutto in tema di sostenibilità, sulla scorta degli indirizzi Ue e destinando comunque a 14 città 892 milioni, di cui 588 milioni di fondi strutturali europei e 304 milioni di cofinanziamenti nazionali.

L'esempio più convincente del Rapporto di urban@it sulla radicale innovazione che può arrivare dalle città è il racconto dell'esperienza del «Manifesto del riciclo» lanciato a Genova un anno fa da Mosè Ricci e dal progetto «Re-cicle Italy» curato da Renato Bocchi (Iuav).

I «nuovi cicli di vita» delle cit-

tà, la rinascita di «paesaggi dell'abbandono», il rinnovo non solo dei manufatti ma dello stesso «sistema di funzionamento urbano» si stratificano in decine di esperienze raccolte nell'«Atlante del riciclo», dai suoli inquinati della Terra dei fuochi alle tante ferrovie minori abbandonate o sottoutilizzate all'ingente patrimonio di edifici e spazi ex-industriali che innervano tante città italiane: esperienze che partono dal ripensare architetture e infrastrutture dei luoghi della post-produzione, ma si spingono fino a una riprogettazione complessiva della città che parte «dal basso» ed esalta la sperimentazione di progetti «diffusi e condivisi» sul modello delle Smart Land, la coesione sociale, le partnership fra privati e pubblico-privato, riconfigurando una missione a 360 gradi per le istituzioni e la politica.

Per far questo la città ha bisogno di una radicale trasformazione anche in chiave istituzionale di capacità di risposta alla nuova questione urbana. Il rapporto riconosce così «la necessità di una profonda revisione degli apparati legislativi e normativi secondo logiche più elastiche e adattive, mettendo in conto anche una maggiore flessibilità nei processi di trasformazione relativa alle destinazioni d'uso per favorire una maggiore agilità di azione innovativa, dando fiato all'iniziativa dal basso e alle risorse dell'innovazione creativa collettiva e individuale». In pratica per trasferire il riciclo dalla dimensione micro a quella urbana serve «un nuovo apparato regolamentare che indirizzi l'azione pubblica, agevoli i comportamenti privati, consolidi le pratiche informali, caratterizzi le strumentazioni operative».

GIORGIO SANTILLI

Appalti. Michele Corradino, consigliere Anac

«Prioritario dare certezza a imprese e Pa»

Mauro Salerno

ROMA

■ In questo momento la priorità è dare certezza a chi vive nel mondo degli appalti. E di certo non possiamo farci trovare in ritardo con il recepimento delle nuove direttive europee». C'è piena sintonia dell'Anac guidata da Raffaele Cantone con il piano di separare il destino del recepimento delle nuove direttive Ue su appalti e concessioni da quello del riordino complessivo del codice dei contratti che, su impulso del governo, ha preso forma in un emendamento presentato dai relatori alla legge delega in discussione alla Camera.

Lo dice chiaramente Michele Corradino, consigliere dell'Autorità con delega agli appalti, nel giorno in cui la commissione Ambiente di Montecitorio torna a riunirsi (alle 20,30) per votare alla presenza del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Al centro della discussione ci sarà proprio l'emendamento che riscrive il percorso di riforma del sistema, sdoppiandolo in due fasi. Entro il 18 aprile 2016 il recepimento delle nuove regole Ue. Nei tre mesi successivi, entro il 31 luglio, il riordino e l'abrogazione del vecchio codice appalti e del suo regolamento attuativo, quest'ultimo da sostituire con le linee guida elaborate di concerto tra le Infrastrutture e l'Anac.

L'attuazione in due tempi non rischia di disorientare il mercato?

Al contrario. Può dare certezza agli operatori. C'è grande attesa sulle nuove direttive, destinate a modificare profondamente il sistema degli appalti, introducendo nuove opportunità di sviluppo. Molte misure sono «self-executing»: non hanno bisogno neppure di essere recepite per di-

ventare operative. Imprese e Pa vogliono sapere quali sono valide e quali no, senza che ci sia bisogno dell'intervento di un giudice. Certo, poi bisogna che il riordino complessivo arrivi in un tempo breve, come del resto prevede l'emendamento dei relatori.

L'altra novità è l'attuazione affidata alle linee guida Anac-Mit. Funzionerà?

La priorità è semplificare il sistema. Non a caso nella delega si parla di «drastica riduzione» dell'apparato normativo. Il rischio di semplificare è che il vuoto venga colmato dalle amministrazioni con proprie interpretazioni, mentre c'è bisogno di omogeneità dei comportamenti. Le linee guida servono a questo. Con l'aggiunta del carattere flessibile di questo tipo di regolazione, pensato essere sottoposto a tagliandi e revisioni periodiche in modo da restare al passo con il mercato e con le esigenze dei singoli settori. Il parere della Camera dà equilibrio a tutto il sistema.

Se non avranno la forma di un regolamento che «natura» normativa e che grado di coerenza avranno?

Non ci sono dubbi sulla coerenza, visto che con la delega diventeranno vincolanti altri atti dell'Autorità come i bandi tipo. Non c'è un problema di legittimità. Semmai può essere utile chiedersi se sia ancora da considerare «soft» questa regolamentazione flessibile se al contrario non vada considerato come uno strumento capace di rinnovarsi rispettando per il resto tutti i criteri della legge cui siamo abituati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROFONDIMENTO ONLINE

L'analisi di Giorgio Santilli
www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com

Addio alla carta. Da lunedì la smaterializzazione del Cdp Aci, documento di proprietà dei veicoli soltanto online

Maurizio Caprino

■ Dal lunedì prossimo, 5 ottobre, il certificato di proprietà dei veicoli (Cdp) sarà solo online. Un addio al cartaceo che a regime riguarderà tutti i mezzi iscritti al Pra e che, pur comportando qualche semplificazione, avrà benefici più contenuti rispetto a quelli di altre smaterializzazioni. Ma ciò non toglie che l'operazione sia importante in un'altra ottica: di fatto, è l'interpretazione che l'Aci dà del concetto di *documento unico* del veicolo, che è all'origine della parte della riforma Madia della pubblica amministrazione (legge 124/2015) che prevede l'abolizione del Pra (si veda anche Il Sole 24 Ore del 18 settembre). Inizialmente, si era parlato anche della possibilità di unificare solo i due documenti oggi esistenti (carta di circolazione e Cdp) e non anche i due enti che li emettono (Motorizzazione e Pra). Con l'unificazione, l'Aci perderebbe il ruolo di gestore del Pra e con esso buona parte delle risorse a sua disposizione.

Con la smaterializzazione, la firma del venditore verrà apposta solo su supporto digitale e cesserà l'emissione del Cdp cartaceo per tutti i mezzi iscritti al Pra da lunedì: al suo posto ci sarà un documento virtuale, presente nei server Pra e consultabile dall'interessato via web (senza valore di certificazione) digitando un codice presente sulla ricevuta data agli all'espletamento della pratica. La consultazione sarà possibile per chiunque conosca o si trovi in mano il codice, ma il Pra è un pubblico registro e quindi non pone problemi di riservatezza.

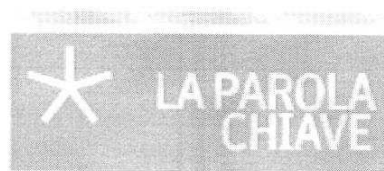
Si procederà analogamente per le altre pratiche di competenza Pra (passaggi di proprietà dell'usato e annotazioni di fermi amministrativi, perdite di possesso, ipoteche) richieste da lunedì. L'unica differenza sta nel fatto

che, essendo riferite per lo più a casi in cui esiste già un certificato cartaceo, quest'ultimo sarà sostituito da quello smaterializzato. Alla lunga, se il sistema dovesse rimanere così, tutti i mezzi iscritti al Pra saranno "digitalizzati".

Fino a febbraio ci sarà un regime transitorio, con la stampa di un documento in fase di autenticazione della firma del venditore. Servirà non da certificato, ma come semplice supporto su cui apporre la marca da bollo, in attesa che

PRO E CONTRO

Niente più rischi di smarrimento da parte dei cittadini e falsi anche se i risparmi non incideranno sulle tariffe Pra



Cdp

● Acronimo che indica nel gergo degli addetti ai lavori il certificato di proprietà, che è il documento con cui dal 1993 si attestano l'iscrizione del veicolo al Pra, le generalità dell'intestatario e le vicende che influiscono sulla disponibilità del mezzo (come fermi amministrativi e ipoteche). Il certificato, nel suo retro, è "predisposto" per la compilazione degli atti di vendita successivi alla prima iscrizione del mezzo: si mettono le generalità dell'acquirente e vi appone una firma (autenticata da un notaio, al Comune, in un'agenzia, al Pra o alla Motorizzazione) il venditore

l'agenzia delle Entrate perfezioni, appunto fra quattro mesi, l'apposizione del bollo virtuale; per questo motivo resterà solo agiati dell'ufficio in cui è avvenuta l'autentica. Nelle autentiche presso notaie e Comuni, fino a febbraio resteranno le attuali procedure e seguite col Cdp cartaceo.

I benefici percepibili dai cittadini saranno l'impossibilità che si falsifichi il certificato cartaceo e che lo si perda. Cosa non rara perché esso non va tenuto a bordo e si conserva in casa o addirittura resta dal venditore: finora ogni anno il Pra ha ristampato per furto o smarrimento 300 mila documenti, molti più delle 50 mila carte di circolazione (da tenere a bordo) perdute o rubate. Così le forze dell'ordine non dovranno più raccogliere 300 mila denunce.

Tuttavia i risparmi legati al non dover stampare il certificato non si tradurranno in una diminuzione delle tariffe Pra. Inoltre, le forze dell'ordine non guadagneranno il vantaggio di fare verifiche anche su strada senza guardare i documenti, come invece succederà dal 18 ottobre per la Rc auto con la smaterializzazione dei documenti assicurativi: nel caso della proprietà dei veicoli, questo controllo era possibile anche prima.

Le novità riguardano il solo Cdp e quindi non toccano le altre regole legate alle compravendite, non essendo cambiata la normativa sulla materia. Restano dunque le falle del sistema attuale. Quella più importante è il fatto che non è richiesta la presenza contemporanea di venditore e acquirente. Col risultato principale che ci sono venditori che restano intestatari: l'acquirente, per risparmiare, non trascrive l'atto firmato dall'ignaro cedente, cui rimane la responsabilità del veicolo in prima battuta.

La polemica. A farla scoppiare una mozione di Area Popolare-Ncd approvata ieri alla Camera. Sel e M5S protestano: «Concessione del Pd ad Alfano». I Dem corrono a smentire: «Ci sono cose più urgenti da fare»

Ponte Stretto, il governo "apre"

«Disponibili a valutare progetto come infrastruttura ferroviaria»
Delrio: «Non ne so nulla»

ENRICA PIOVAN

ROMA. Il Ponte sullo Stretto? Si può valutare.

L'eterno "sogno" del Ponte sullo Stretto torna a far discutere. E divide la maggioranza. Una mozione di Ap-Ncd approvata alla Camera riapre la polemica su un'opera mai realizzata, ma che ha fatto tanto parlare di sé ed è costata già centinaia di milioni di euro. E mentre il presidente di Ncd e ministro dell'Interno Angelino Alfano traduce questo ok come un «si riparte», il ministro dei trasporti Graziano Delrio frena, sottolineando che il dossier non è sul suo tavolo.

La mozione

A far scoppiare la polemica una mozione di Area Popolare-Ncd approvata ieri mattina alla Camera, che impegna il governo a riconsiderare il progetto del Ponte «come infrastruttura ferroviaria previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici». L'Aula della Camera ha approvato con 289 voti favorevoli e 98 contrari (21 gli astenuti) la mozione presentata dalla deputata Ncd Dorina Bianchi, modificata come indicato dal sottosegretario Umberto Del Basso De Caro nella parte relativa al Ponte sullo Stretto.

Un'apertura senza troppa convinzione, però, visto che lo stesso sottosegretario alle infrastrutture Umberto Del Basso De Caro, intervenuto in Aula alla Camera in riferimento alla mozione, sottolinea anche che il progetto «non è nell'agenda del Governo» e la complessità dell'opera «richiederebbe uno specifico approfondimento, che può tranquillamente essere rimandato ad altro momento». Posizione rafforzata anche dal titolare del ministero dei Trasporti,

PRO

Il Sud torna in primo piano nella agenda di governo



ALFANO

CONTRO

Opera inutile, solo un ulteriore spreco di soldi pubblici



BOCCIA (PD)

Delrio, che da Palermo sottolinea: «Sul mio tavolo non c'è alcun dossier sul Ponte nello Stretto, se arriveranno proposte le valuteremo».

«Abbiamo cose più urgenti di cui occuparci» ha aggiunto, negando che il sottosegretario abbia «riaperto i giochi». Semplicemente «ha accolto l'invito fatto al governo a valutare, se vorremo, l'opportunità di riguardare i costi, i benefici di quel progetto. Se una forza politica o il Parlamento ci invitano a valutare se un domani potremo riaprire il progetto, non diciamo di no, non abbiamo pregiudizi, la valutazione si fa sempre».

Le reazioni

Sulla stessa posizione di Delrio c'è il Pd, che ribadisce la propria contrarietà su quest'ambiziosa opera tanto cara soprattutto al centrodestra. Secondo il viceministro dell'economia Enrico Morano non sono «le condizioni per riprendere in mano questo progetto». Per il presidente della commissione Bilancio Boccia «è un'opera inutile, non strategica e sarebbe un ulteriore spreco di soldi pubblici».

Stesso ritornello anche per Sel, che dà anche un'interpretazione politica alla vicenda: «Con un colpo di scena degno di un thriller - afferma Arturo Scotto - il governo cambia idea e per tenersi buono l'alleato dell'Ncd apre alla costruzione del Ponte». E anche per l'M5S per Alfano il Governo smentisce se stesso.

Alfano esulta

Alfano da parte sua incassa soddisfatto il «sì» ottenuto dalla maggioranza e dal governo alla mozione del suo partito: «Il mezzogiorno riparte, un altro successo», commenta su twitter.

Poi da Catania aggiunge: «Oggi è un

giorno importante per la Sicilia e per l'Italia. Oggi infatti si riparte con il Ponte sullo Stretto. Abbiamo ottenuto un ok dalla maggioranza e dal governo in aula. Il Sud torna protagonista dell'agenda di governo e non con un tema importantissimo, e dunque solo simbolico, ma importantissimo e di grande e possibile ricaduta economica per la nostra Isola. Era un qualcosa che si era fermato e noi l'abbiamo rimesso in cammino».

Ma è una vera ripartenza? «Intanto si riparte con il Ponte, e questa è una notizia - replica il ministro dell'Interno - Noi l'avevamo chiesto alcuni giorni fa. Apprezzo molto il comportamento di una sinistra riformatrice che si rende conto che il sostegno al Ponte sullo Stretto e all'economia di un'intera area del nostro Paese, è anche un'opera in cui l'Italia ha uno strategico interesse».

«Del resto - conclude Alfano - i corridoi di Alta Velocità, quando si parla del Berlino-Palermo oppure del Berlino-Sicilia, non possono fermarsi a Reggio Calabria. Questo è un punto strategico essenziale che farà del Ponte un'opera attorno alla quale si rimetterà in cammino un intero pezzo del nostro Paese».

Sogno lungo 130 anni

È un sogno vecchio di 130 anni e più, se proprio non si vuole andare indietro di due millenni, quello di collegare Scilla e Cariddi con un tunnel o un ponte.

Il primo progetto era assolutamente avveniristico e prevedeva l'attraversamento dello Stretto di Messina con un

tunnel sottomarino. A renderlo quasi "fantascientifico" era la data in calce al progetto dell'ingegner Carlo Navone, il 1870. Eppure di unire Sicilia e Calabria non se ne parlò più per un secolo. L'idea si riaffaccia, infatti, negli anni '60, e, dopo le proposte, culminate nel Concorso di idee per il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, nel '71 viene approvata una legge per la realizzazione dell'opera attraverso una società concessionaria.

Dovranno passare trent'anni prima che venga affidato allo Stretto di Messina spa l'atto di concessione. Ma quando la macchina tenta di mettersi in moto e l'opera tra Scilla e Cariddi sembra destinata a realizzarsi, arriva lo stop del governo Monti, ribadito da Renzi.

IL SOGNO

● **1870**
Il primo progetto era assolutamente avveniristico e prevedeva l'attraversamento dello Stretto di Messina con un tunnel sottomarino. A renderlo fantascientifico era la data in calce al progetto dell'ingegner Carlo Navone: 1870;

● **1960**
L'idea si riaffaccia, infatti, negli anni '60, e, dopo le proposte, culminate nel Concorso di idee per il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente;

● **1971**
Viene approvata una legge per la realizzazione dell'opera attraverso una società concessionaria;



Delrio: «Una “cura del ferro” per il Paese»

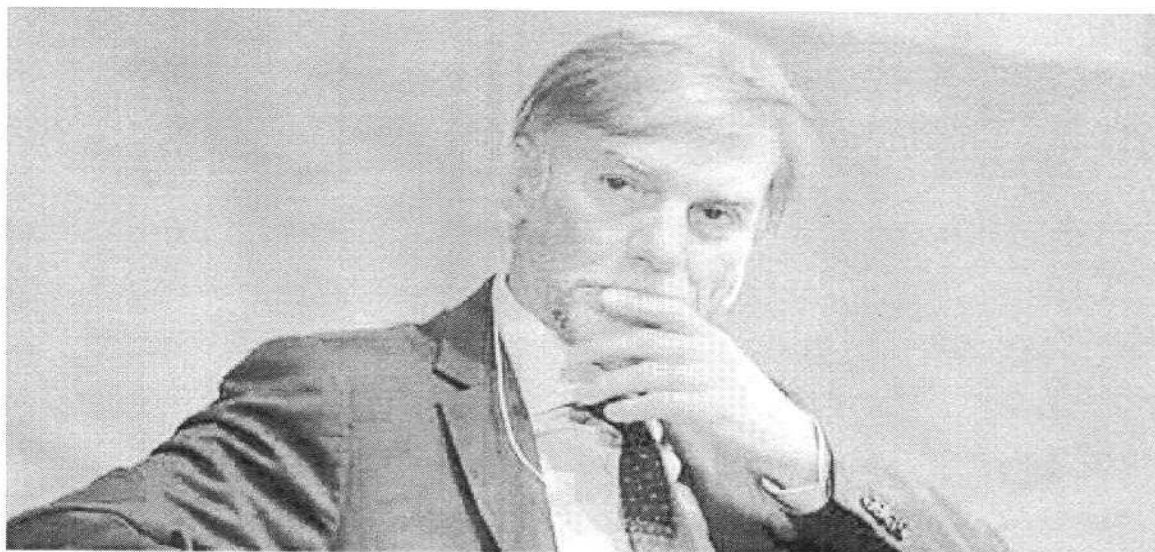
Il ministro dei Trasporti a Palermo: «Più treni e nuove rotaie, investiamo sulle linee ferroviarie regionali»

GIUSEPPE BIANCA

PALERMO. La lunga giornata del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio si snoda tra Palermo, con gli incontri con i vertici della Gesap e dell'Enac, lo stabilimento Ansaldo Breda a Carini, la Fincantieri ed il sopralluogo sul viadotto Himera, per concludere poi con il suo intervento in serata alla Festa dell'Unità sul tema "L'Agricoltura e le Infrastrutture". Ad accompagnare Delrio nel suo *tour de force*, il sottosegretario alla Pubblica Istruzione Davide Faraone. Incontrando i giornalisti al suo arrivo in aeroporto, il ministro ha parlato di Ponte sullo Stretto di Messina, precisando: «In questo momento sul mio tavolo ci sono dossier più urgenti. Se una forza politica o il Parlamento ci invita a valutare il progetto noi non diciamo di no. Non abbiamo pregiudizi. La valutazione si fa sempre, in ogni caso».

Per quanto riguarda il sopralluogo sul viadotto Himera lungo la A19, Delrio ha espresso ai giornalisti presenti un discreto ottimismo: «Rispetteremo i tempi previsti per l'apertura della bretella. I lavori sono a buon punto e rispettano il cronoprogramma». E ha precisato: «Il cantiere procede a grande ritmo, avevamo detto che sarebbero stati tra i 90 e i 100 giorni di lavorazione, siamo più o meno a metà di questo periodo, e andiamo molto bene. Abbiamo scelto di non demolire subito il viadotto rimasto in piedi, come inizialmente c'era stato detto di fare, perché indagini ulteriori che abbiamo fatto ci dimostravano che c'è la possibilità di conservazione». Sulla strada che collega Caltavuturo all'autostrada A19, finanziata dal Movimento 5 Stelle, il ministro ha precisato: «Non ci sono le condizioni di sicurezza. Bisogna andare a 20 all'ora, e c'è una pendenza fuori misura. Speriamo che nessuno si faccia male».

Nel pomeriggio Delrio e Faraone avevano incontrato gli operai e i dirigenti della Ansaldo Breda. «Quando si chiude un accordo positivo, si vince tutti. E questa è una lezione che deve imparare il nostro Paese», ha detto ai lavoratori. «Si vince insieme o si perde insieme - ha aggiunto - e non c'è nessuno che si salva da solo, dobbiamo imparare che siamo un Paese con potenzialità straordinarie pur-



IL MINISTRO GRAZIANO DELRIO IERI IN SICILIA HA FATTO UN SOPRALLUOGO SUL VIADOTTO HIMERA DELL'AUTOSTRADA PALERMO-CATANIA

CAOS RIFIUTI Bellolampo “incompleta”

PALERMO. Stop al conferimento dei rifiuti nella discarica di Bellolampo per 50 comuni del Palermitano, a partire da domani. Dal primo ottobre, nella discarica palermitana potranno essere scaricati solo i rifiuti raccolti nel capoluogo siciliano.

La media giornaliera di rifiuti prodotti nei comuni della Provincia ammonta a circa 600 tonnellate e così la Regione ha deciso di autorizzare il conferimento del pattume negli impianti di Catania e Siculiana, in provincia di Agrigento. La Rap, la società che si occupa della raccolta dei rifiuti a Palermo e che gestisce la discarica di Bellolampo, ha comunicato con una nota alla Regione che non sono stati ancora ultimati i lavori di capping (copertura delle vasche ndr) necessari per poter accumulare i rifiuti nella sesta vasca della discarica di Bellolampo.

troppo non sempre sappiamo fare sistema e squadra. Siamo qui per festeggiare la soluzione di un problema che speriamo possa avere uno sviluppo importante sulla base dei contratti di sviluppo che avremo con Trenitalia e Rfi». Delrio ha quindi ringraziato tutti coloro che hanno consentito la sigla dell'accordo per il sito di Carini. Nei giorni scorsi, al ministero dello Sviluppo si è proceduto a siglare un'intesa tra Rfi, Finmeccanica, Ansaldo Breda, Trenitalia e i sindacati che consente ad Rfi di acquisire la fabbrica di Carini per svolgere attività di costruzione e ristrutturazione di carrozze ferroviarie e l'assunzione di 105 lavoratori su 138 dal gennaio 2016.

E poi ha chiarito il suo pensiero sul futuro del trasporto ferroviario: «Credo moltissimo nel trasporto su ferro e nel trasporto regionale. Il nostro Paese ha bisogno di una vera e propria “cura del ferro”: abbiamo bisogno di avere più treni e di rinnovare il nostro materiale rotabile che è vecchio e scadente, abbiamo bisogno di investire sulle nuove linee ferroviarie regionali. È chiaro che contiamo moltissimo sul fatto che Rfi e Ferrovie dello Stato giochi un ruolo per la ripresa del Paese».

Anche la visita allo stabilimento siciliano di Fincantieri è stata un'occasione per il ministro per ribadire la centralità del settore: «Bisogna migliorare i bacini da 80mila a 150mila tonnellate», ha affermato il ministro. «Grillo dice che Blutech è un bluff? Non rispondo». Così, invece, Delrio, commentando le affermazioni del leader del M5S sulla newco di Metec individuata per il rilancio del sito ex Fiat di Termini Imerese.

Nel corso della mattinata invece il ministro era a un tavolo tecnico sul piano degli investimenti dell'aeroporto. Presenti all'incontro, oltre a Faraone, i presidenti di Gesap Fabio Giambone e presidente dell'Enac, Vito Riggio. Incontrando i giornalisti Delrio ha affermato: «Per quanto riguarda la pista lunga dell'aeroporto di Fontanarossa a Catania stiamo valutando le proposte, oggi parliamo di Palermo». Con la nuova gestione spiera-

Il viadotto Himera.

«Bretella, rispetteremo i tempi. Trazzera grillina insicura, spero che nessuno si faccia male»

Gli aeroporti. «Pista lunga di Catania, stiamo valutando le proposte. Palermo può avere 10 milioni di passeggeri»

mo di riuscire, in poco meno di due mesi, a rimettere in piedi un piano di investimenti credibile, di circa 70-80 milioni di euro. Stiamo lavorando per fare partire subito i lavori. Abbiamo trovato una buona disponibilità da parte della Gesap, puntiamo molto sull'aeroporto di Palermo, come in generale sugli scali siciliani. Pensiamo che l'aeroporto “Falcone e Borsellino” possa tranquillamente arrivare a dieci milioni di passeggeri nell'arco dei prossimi anni con una qualità di servizi all'altezza della sfida che ha davanti, sapendo che un aeroporto che funziona bene significa un'economia regionale che funziona meglio». E riferendosi alle recenti polemiche tra l'Enac e il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, riuscendo a dribblare il nome di entrambi, ma con un appello chiaro, ha dichiarato: «Abbassiamo i toni e rimbocchiamoci le maniche, è questo il mio slogan. Tra due mesi, rifacendo il punto, avremo scelto la strada giusta. Tutte le cose che Enac ha fatto presente sono sotto analisi, cercheremo di anticipare i tempi sia della pista che dell'adeguamento dello scalo».

Il viadotto Himera.

«Bretella, rispetteremo i tempi. Trazzera grillina insicura, spero che nessuno si faccia male»

Gli aeroporti. «Pista lunga di Catania, stiamo valutando le proposte. Palermo può avere 10 milioni di passeggeri»

● **1997**
La società Stretto di Messina predispone un progetto di massima, approvato con prescrizioni dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici;

● **2001**
Con il governo Berlusconi, arriva il via libera;

● **2003**
Stretto di Messina approva il progetto preliminare del ponte e dei suoi collegamenti

● **2005**
L'associazione temporanea di Imprese Eurolink S. C. p. A., capeggiata da Impregilo vince la gara d'appalto;

● **2006**
Il Governo Prodi blocca l'iter; Il nuovo Governo Berlusconi, succeduto 2008, riapre il dossier;

● **2009**
Primi cantieri

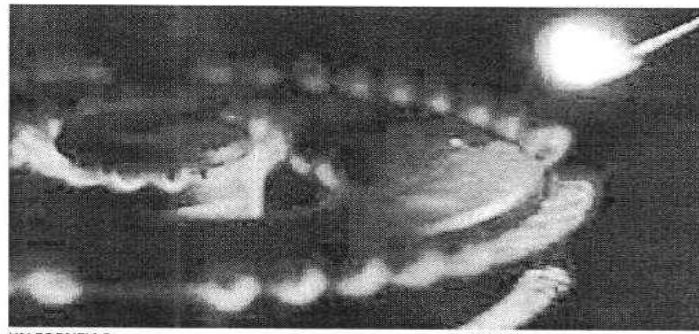
● **2012**
Nuovo stop dal governo Monti

AUMENTI DA DOMANI (3,4% E 2,4%). DALLA VOLUNTARY DISCLOSURE INCASSO DI 1,5 MLD. BLOCCATE LE ACCISE

Luce e gas più cari. Rientro capitali prorogato

ARIANNA AUGERO

ROMA. Dopo i ribassi nei primi nove mesi dell'anno, scattano da domani, primo ottobre, gli aumenti di luce e gas: +3,4% e +2,4% rispettivamente. Così ha stabilito l'Autorità per l'energia, nell'abituale decisione trimestrale. Sempre secondo l'Autorità, nonostante questi aumenti, nel 2015 i risparmi ammontano complessivamente ad oltre 60 euro. L'aumento della tariffa elettrica per il periodo ottobre-dicembre, secondo l'Autorità, è dovuto sostanzialmente a due principali elementi: l'aumento dei costi per l'approvvigionamento della "materia energia" che risente dei picchi di prezzo registrati sul mercato all'ingrosso nello scorso mese di luglio (+39% rispetto a giugno) a fronte di consumi di elettricità eccezionalmente elevati per il caldo record, e l'esigenza di adeguare ancora al rialzo gli oneri di sistema. Così, spiega ancora l'Autorità, per l'elettricità la spesa per famiglia-tipo nel periodo 1 gennaio-31 dicembre 2015 sarà di circa 505 euro, con un risparmio di 11 euro rispet-



UN FORNELLO

to ai dodici mesi equivalenti dell'anno precedente; per il gas la bolletta sarà di circa 1.123 euro, con un risparmio di circa 50 euro. Il risparmio complessivo nel 2015 per l'elettricità e gas sarà quindi di oltre 60 euro per famiglia-tipo.

Intanto, in una riunione lampo, durata appena 15 minuti, il Consiglio dei mi-

nistri di ieri ha approvato una proroga (al 30 novembre 2015) delle scadenze per far rientrare i capitali attraverso la "voluntary disclosure", il meccanismo che permette di dichiarare fondi nascosti al fisco, pagare le tasse e avere uno sconto sulle sanzioni. Tale proroga era allo studio già alla precedente riunione del go-

verno, venerdì scorso. Il Cdm ha inoltre bloccato la cosiddetta clausola di salvaguardia che avrebbe fatto aumentare le accise sui carburanti. Tale clausola sarebbe dovuta scattare automaticamente l'1 ottobre, a causa della bocciatura dell'Unione Europea al regime di reverse charge per il pagamento dell'Iva. Il governo conta di utilizzare proprio il gettito accertato dall'Agenzia delle entrate della voluntary disclosure per evitare l'aumento delle accise sui carburanti. Per ora, dalla voluntary non era stato indicato un gettito stimato, ma nella nota di aggiornamento del Def sono entrati 671 milioni per far fronte agli impegni del Milleproroghe. La "rivelazione volontaria" (voluntary disclosure) è uno strumento che consente ai contribuenti che detengono illecitamente patrimoni all'estero di regolarizzare la propria posizione denunciando spontaneamente all'Amministrazione finanziaria la violazione degli obblighi di monitoraggio. Si allunga quindi per altri due mesi, al 30 novembre 2015, la finestra in cui sarà possibile la "voluntary disclosure". Lo

confirma in un comunicato Palazzo Chigi, illustrando nel dettaglio il decreto legge con "Misure urgenti per la finanza pubblica", approvato oggi dal Consiglio dei Ministri, su proposta del premier Matteo Renzi e del ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan. "La proroga, in presenza di un numero molto elevato di richieste di adesione pendenti, risponde all'esigenza di riconoscere più tempo per completare gli adempimenti previsti, tenuto conto delle problematiche di recepimento della necessaria documentazione, anche in ragione del fatto che l'acquisizione richiede il coinvolgimento di soggetti esteri", si legge nel comunicato.

Intervistata ieri a "Otto e mezzo" la direttrice dell'Agenzia delle entrate Rosella Orlandi ha fatto il punto sul rientro dei capitali. «A ieri sera (lunedì sera per chi legge, ndr) - ha detto - abbiamo elaborato 45 mila domande di voluntary disclosure» che con la proroga al 30 novembre potrebbero diventare «70-80 mila», e al momento il gettito «certo è 1,5 miliardi, quello usato oggi per coprire le clausole».

URBANISTICA

Variante al Prg domani mattina la presentazione

m. f.) La giunta municipale ha approvato, come proposta per il consiglio comunale, la variante al Piano regolatore generale dell'area ex Parco agricolo urbano ed aree limitrofe ed alle zone per l'Edilizia residenziale pubblica. Per illustrare nei dettagli la variante, che tra gli obiettivi principali ha la riqualificazione urbana, la riduzione del consumo di suolo e della frammentazione, la realizzazione di un sistema urbano di verde, il recupero del paesaggio agrario tipico e la valorizzazione del patrimonio architettonico rurale, l'amministrazione comunale domani alle 12 terrà una conferenza stampa alla presenza del sindaco Federico Piccirillo.

URBANISTICA. Predisposto il nuovo schema di massima approvato dalla Giunta

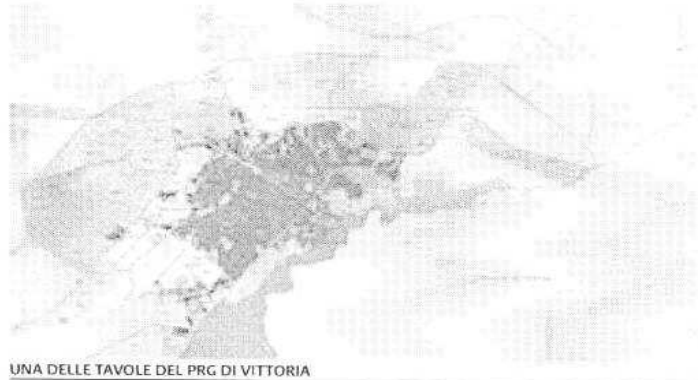
«Zone C, l'incidenza sarà a metà Vi presento il nostro nuovo Prg»

Nicosia: «Abbiamo tenuto conto delle proposte emerse nei dibattiti»

Lo strumento di pianificazione, che in passato era già stato oggetto di polemiche, dovrà ora essere esitato in aula dal Consiglio

DANIELA CITINO

Sul Prg è fatta. O almeno per ciò che riguarda la sua proposta governativa. Approvato infatti l'atto deliberativo nella seduta di lunedì 28 settembre dalla giunta municipale, ora finalmente la proposta sullo schema di massima potrà essere consegnato all'analisi e alla discussione di Sala Carfi. Uno schema di massima che secondo il primo cittadino vittoriese, Giuseppe Nicosia, ha tutte le carte in regola soprattutto perché è "figlio" di una concertazione a diversi livelli, da quelli politici a quelli sindacali e di categoria. "Dopo averlo presentato ai primi di settembre a Scoglitti in una pubblica assise e la scorsa settimana sia alla Cna e alle associazioni di categoria che agli Ordini professionali interessati, abbiamo approvato la proposta sullo schema di massima del Prg, proposta che tiene conto delle posizioni emerse nel dibattito cittadino e consiliare" sottolinea il sindaco Nicosia soffermandosi sulle virtù ur-



UNA DELLE TAVOLE DEL PRG DI VITTORIA

banistiche della proposta.

"Riduce del cinquanta per cento l'incidenza delle zone C e prevede per le zone D un'incidenza edificatoria minore rispetto a quella prevista dal vecchio piano, pur sostenendo la possibilità di realizzare attività imprenditoriali, che si traducono in sviluppo dell'economia cittadina" annota Nicosia sottolineando di volere mantenere un equilibrio tra la necessità di uno sviluppo urbano, più armonico e "sostenibile", e quella di non essere d'ostacolo a nuove forme di intraprendenza imprenditoriale, soprattutto se si rivolgono al turismo costiero nell'ambito della recezione alberghiera. "Lo schema

di massima - conclude il sindaco Nicosia - mantiene il sistema della perequazione, anche per eliminare la vecchia tipologia a macchia di leopardo; accoglie le osservazioni di parte dell'opposizione per ciò che riguarda l'asse Vittoria-Scoglitti e l'eliminazione delle zone Tr1; mantiene la previsione delle strutture ricettive su tutta la fascia costiera, salvaguardando l'esistenza del centro storico a Vittoria e le strutture e le attività agricole esistenti lungo la costa. Ritengo che quella deliberata dalla mia amministrazione sia una proposta importante, che testimonia al tempo stesso coraggio e voglia di rendere un servizio alla città".

AEROPORTO

Proroga scaduta e la Soaco anticipa i propri fondi

LUCIA FAVA

COMISO. Nessuna nuova convenzione all'orizzonte. Da Palermo, non sono ancora arrivati alle casse del Comune di Comiso gli 1,2 milioni di euro promessi e inseriti in finanziaria regionale per i servizi di torre dello scalo comisano. Non sarà possibile, dunque, procedere alla stipula della nuova convenzione. Almeno per il momento. Si procederà, dunque, a una nuova proroga. Stasera, la questione dei servizi Twr presso l'aeroporto "Pio La Torre" sarà al centro del dibattito della civica assise casmernea. Ai consiglieri sarà chiesto di approvare l'atto che consentirà allo scalo comisano di poter operare con i servizi Enav garantiti sino al 31 ottobre prossimo. L'auspicio è che, per quella data, verranno accreditati all'ente di Piazza Fonte Diana le somme necessarie per la stipula del nuovo protocollo con Enav. Quello vecchio, costato 4,5 milioni di euro di fondi regionali, ha permesso l'operatività

Per sostenere i servizi Enav non sono ancora arrivati i soldi promessi da Palermo. La società di gestione mette in campo altri 210mila euro. Serviranno fino al 31 ottobre. Oggi seduta ad hoc del Consiglio

del Pio La Torre per circa due anni, sino al 30 agosto scorso, quando è scaduto e, non essendo stato possibile stipulare una nuova convenzione, si è proceduto con una proroga di un mese, coperta con fondi della Soaco. Anche per il mese di ottobre garantirà la società di gestione, anticipando altre 210mila euro.

Si attende, a questo punto, un segnale da Palermo. A chiedere con forza alla Regione l'invio delle somme promesse era stato in primo il sindaco di Comiso, Filippo Spataro. Nonostante il sollecito del primo cittadino comisano, il silenzio palermitano aveva fatto muovere anche i deputati iblei, o almeno una parte di essi. L'on. Giorgio Assenza ha presentato un'interrogazione all'Ars per chiedere che le somme vengano accreditate al più presto al Comune di Comiso. L'on. Pippo Digiacomio ha avuto un'in-

terlocuzione con l'assessore regionale ai Trasporti, che aveva assicurato, a giorni, l'invio del trasferimento auspicato. Nel frattempo, è scaduto il termine per la prima proroga e sarà necessario, adesso, effettuare un'altra. Dovrà essere operativa già da domani.

Il problema, perché di problema trattasi, dei servizi Enav del Pio La Torre, si risolverà solo dopo il suo inserimento in quel Piano Nazionale Aeroporti che è fermo sulla scrivania del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Anche allora, però, occorrerà effettuare un ulteriore passaggio: Comiso dovrà essere inserito nell'accordo di programma e servizi Stato-Enav. Solo a quel punto, lo scalo comisano potrà affrancarsi, una volta per tutte, dai gravosi costi di assistenza al volo. Saranno i passeggeri, come avviene ormai in tutti gli aeroporti italiani, a pagare Enav mediante i loro stessi biglietti aerei. Naturalmente, la spesa sarà irrisoria e non inciderà sul prezzo del biglietto.

IL CASO. Il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti da Palermo frena dopo la mozione approvata alla Camera che impegna il governo a rivedere il «no» al collegamento stabile

Delrio: «Il Ponte sullo Stretto non è priorità»

► «In dirittura d'arrivo un piano di investimenti da 70-80 milioni di euro per rilanciare l'aeroporto Falcone Borsellino»

Il sottosegretario Umberto Del Basso aveva parlato della «disponibilità» del governo a «valutare l'opportunità di una riconsiderazione del progetto del Ponte come infrastruttura ferroviaria»

Riccardo Vescovo

PALERMO

●●● «Il ponte sullo Stretto? Il dossier non è sul mio tavolo, abbiamo dossier più urgenti». È il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Graziano Delrio, che da Palermo frena sulla mega infrastruttura che dovrebbe collegare la Sicilia al resto della Penisola. La polemica esplose nel giorno in cui alla Camera viene approvata una mozione di Area Popolare-Ncd che impegna il governo a riconsiderare il progetto del ponte «come infrastruttura ferroviaria previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici». Un attraversamento riservato ai treni, insomma, sul quale Delrio frena mentre il ministro Angelino Alfano, che per primo nei giorni scorsi aveva rilanciato l'idea, si tratta di un nuovo «successo. Il Mezzogiorno riparte. Oggi è un giorno importante per la Sicilia e per l'Italia».

Se n'è discusso ieri nel giorno della visita a Palermo del ministro Delrio, intervenuto in serata alla Festa dell'Unità del Mezzogiorno ai Cantieri culturali della Zisa. Per l'occasione Delrio si è anche recato in mattinata all'aeroporto Falcone-Borsellino dove ha incontrato i vertici della Gesap, società che gestisce lo scalo, ed è intervenuto sulla



Graziano Delrio e Davide Faraone ieri ai Cantieri navali di Palermo (foto fucarini)

vicenda del piano di investimenti che ha visto contrapposti l'Enac guidato da Vito Riggio e la società stessa. Uno scontro legato al tipo di lavori da realizzare, all'importo da mettere in campo e ai tempi da rispettare. Tre aspetti sui quali ancora manca un accordo. «Abbassiamo i toni e rimbocchiamoci le maniche - ha detto il ministro - le questioni tecniche che Enac ha fatto presenti sono sotto analisi, cercheremo di anticipare i tempi sia per la pista che per l'adeguamento dell'aerostazione. Presenteremo entro due mesi un

piano di investimenti credibile, di circa 70-80 milioni di euro. Stiamo lavorando per fare partire subito i lavori». E Fabio Giambone, presidente Gesap, ha spiegato che «l'Enac ci ha chiesto delle modifiche al piano, le faremo compatibilmente alle esigenze dettate ma anche rispetto alla funzionalità dello scalo. Martedì prossimo ci incontreremo con l'ente per trovare la giusta sintesi». Nel pomeriggio Delrio si è recato nel tratto dell'autostrada Palermo-Catania dove sono in corso i lavori per realizzare la bretella che dovrà ri-

pristinare la circolazione dopo il crollo del viadotto ad aprile. «I lavori sul viadotto Himera procedono nel rispetto del cronoprogramma» ha detto il ministro. E a chi gli chiedeva un'opinione sulla trazzera realizzata dai grillini, si è limitato a rispondere: «Stiamo facendo quello che avevamo promesso, la bretella, che è l'unica soluzione vera».

Delrio ha anche incontrato a Carini i lavoratori dall'Ansaldo Breda, che grazie a un accordo saranno riassorbiti da Ferrovie dello Stato, e si è recato ai Cantieri navali di Palermo dove Cgil, Cisl e Uil spiegano che «ci sono i due bacini da 150 mila tonnellate e 80 mila tonnellate che aspettano ancora di essere uno completato e l'altro costruito». Secondo Delrio i Cantieri navali di Palermo «sono importanti per tutto il nostro Paese perché qui si può sviluppare l'operazione di riparazione e ristrutturazione delle navi per buona parte dei traffici del Mediterraneo. Quindi è un sito che ha grandi potenzialità e dobbiamo far partire i lavori al più presto anche perché le risorse sono in gran parte disponibili». Poi un commento sul governo regionale: «Noi siamo sempre al fianco di chi vuole risolvere problemi. Sulle leggi impugnate dal Consiglio dei ministri speriamo di poter risolvere queste cose dialogando». In serata i segretari di Cgil, Cisl e Uil Enzo Campo, Daniela De Luca e Claudio Barone, hanno consegnato al ministro un elenco delle opere necessarie per Palermo e provincia, a cominciare da progetti già finanziati per 124 milioni, cantierabili da tempo ma ancora fermi. (rive)

L'INDAGINE. Il World Economic Forum aggiorna la classifica: il Belpaese passa dalla posizione numero 49 alla 43

Grazie al «Jobs Act» l'Italia è più competitiva

ROMA

●●● «C'è ancora molto da fare», ma le riforme il jobs act con il complesso degli interventi del Governo per la riforma del mercato del lavoro «sono la forza trainante di un forte miglioramento complessivo della competitività dell'economia in Italia». L'Italia scala così sei posizioni (dalla 49 alla 43) del Global Competitiveness Report 2015-2016 del World Economic Forum che tuttavia avverte: l'efficienza del mercato del lavoro è «ancora molto bassa» (126/ma in classifica su 140 Paesi) anche se registra «un miglioramento di 10 posizioni da un anno all'altro». Mentre il Wef avverte: «Il contesto macroeconomico in Italia, preoccupante, scivola di 3 posti a quota 111,

frenato da un elevato debito pubblico (136 posto su 140)».

Alla crescita di competitività dell'economia italiana «ha contribuito anche un miglioramento della capacità di innovazione» (sul fronte della Ricerca e sviluppo l'Italia migliora in classifica di 3 posizioni, salendo al 32esimo posto), ma è la riforma del mercato del lavoro a dare un «forte miglioramento generale». Anche se nell'analisi del Wef su questo fronte in Italia «molto lavoro resta da fare: sono necessari ulteriori miglioramenti sul mercato del lavoro, in particolare su fisco e incentivi (137 posto su 140 nella specifica classifica), per una migliore correlazione tra retribuzioni e produttività (131), e su assunzioni e licenziamenti (132). Il

Wef indica poi come un'altra area di interesse in Italia il settore delle piccole e medie imprese: il punteggio del Paese per l'alta specializzazione delle sue aziende sale di un posto a 24 quota, mentre nello sviluppo di cluster, la concentrazione di aziende altamente complementari, perde il primo posto del 2014 e scende al quarto.

Passando dall'Italia allo scenario globale, restano segnali preoccupanti di fronte ad una nuova normalità fatta di crescita ferma ed alta disoccupazione che «sta danneggiando la capacità di ripresa e lasciando il mondo vulnerabile ad un altro crollo prolungato». In questo quadro «i mercati emergenti rappresentano la principale causa di preoccupazione», anche per le riforme

non attuate. «L'India è una notevole eccezione, registrando uno stellare salto di 16 posti anche se partendo da un livello basso». Nella classifica generale del Wef sulla competitività dell'economia di 140 Paesi l'Italia guadagna dunque posizioni, pur restando lontano dai Paesi top, e scavalcando quindi realtà come Panama, Malta, Turchia, Mauritius, Oman. In testa alla classifica restano, stabili ai primi tre posti, Svizzera, Singapore e Stati Uniti, seguiti da Germania e Olanda che guadagnano posizioni, Giappone e Hong Kong sono fermi al sesto e settimo posto, la Finlandia scivola dal quarto all'ottavo, la Svezia sale dal decimo al nono invertendo posizione con il Regno Unito che è ora al decimo.

AUTORITÀ PER L'ENERGIA. Saliranno rispettivamente del 3,4% e del 2,4%. Secondo il garante, quest'anno risparmiati 60 euro a famiglia

Luce e gas, da giovedì nuova raffica di aumenti

●●● Il caldo record di luglio, ma anche la spada di Damocle degli oneri di sistema che nel 2016 potrebbero appesantire le bollette di altri 1,5-2 miliardi di euro. E così le tariffe dell'elettricità, da giovedì aumenteranno del 3,4%, mentre quelle del gas saliranno del 2,4%: la famiglia media, però, nel 2015 alla fine ri-

sparmierà 60 euro, grazie ai ribassi dei trimestri scorsi. È l'Autorità per l'energia, nell'abituale aggiornamento tariffario, a stabilire i prezzi di luce e metano per il mercato vincolato, vale a dire per coloro che non hanno optato per le offerte commerciali sul mercato libero, cioè ancora la maggioranza degli ita-

liani. Nel trimestre ottobre-dicembre il rincaro maggiore spetterà all'elettricità, a causa di un fattore ereditato dal passato e di uno che si profila minaccioso per il prossimo anno. Il primo è l'aumento dei costi complessivi per l'approvvigionamento della «materia energia» che risente dei picchi di prezzo re-

gistrati sul mercato all'ingrosso nello scorso mese di luglio (+39% rispetto a giugno) a fronte di consumi di elettricità eccezionalmente elevati per il caldo record. Per l'elettricità, infatti, i prezzi vengono aggiornati anche sulla base dei costi effettivi sostenuti dall'Acquirente Unico per approvvigionarsi sul mercato all'ingrosso nell'anno in corso, ovvero, fino al momento dell'aggiornamento trimestrale, e delle stime dei costi previsti per i mesi successivi. C'è preoccupazione, dunque, tra le associazioni dei consumatori, che parlano di «pessima notizia» e di aumenti «immotivati» e «incomprensibili». Codacons, Unione nazionale consumatori, Adusbef e Federconsumatori, chiedono all'unisono una riduzione delle tasse sull'energia.