



RENDI VISIBILE LA TUA AZIENDA
QUESTO È IL MOMENTO GIUSTO

PROFILI DI MERCATO
STRATEGIE DI MARKETING
PUBBLICITÀ
SISTEMI
SOLUZIONI
SERVIZI

0984 854042 • info@pubblifast.it

AEROPORTO A un anno dall'annuncio dei fondi rassicurano De Metrio e Cannizzaro

«Abbatteremo ogni limitazione»

«Nessuna preclusione all'ingresso della metrocity nella compagine societaria»

di MELINA CIANCIA

Si è tenuta nei locali aeroportuali di Reggio la conferenza stampa di aggiornamento della situazione del nostro scalo reggino per informare la cittadinanza sullo stato dei lavori in vista anche dei nuovi finanziamenti giunti per migliorare e finalmente fare decollare la cenerentola degli aeroporti calabresi.

Ha presentato "la realtà dei fatti" Francesco Cannizzaro, deputato forzista da sempre impegnato in questa lotta impari per rendere il nostro aeroporto degno di una città metropolitana con un bacino di utenza vastissimo visto che abbraccia anche la città metropolitana di Messina.

«È la prima volta nella storia dello scalo reggino che si intraprende un percorso con Enac - ha detto Cannizzaro - per abbattere la denominazione di aeroporto di categoria C per passare alla categoria B e renderlo più appetibile e riqualificarlo come merita».

In effetti l'aeroporto di Reggio oltre a ricoprire un ruolo strategico essendo al centro del Mediterraneo, deve soddisfare il diritto di spostamento della cittadinanza di Reggio che per posizione la emargina dal resto del Paese. Alla conferenza mancava anche il soggetto istituzionale qualificante della Città metropolitana, ovvero il Sindaco metropolitano che avrebbe potuto apportare il suo contributo.

«Stiamo lavorando ad un cambiamento epocale», ha assicurato il presidente della Sacal, Giulio De Metrio, nonostante la gente non abbia più fiducia perché vede ogni giorno diminuire l'afflusso di passeggeri obbligati ad andare a Lametia perché da Reggio parte un solo volo per destinazione e



De Metrio e Cannizzaro

perché appare insopportabile acquistare biglietti per Roma a 300 euro mentre da Lametia li si trova a 35 euro.

«Reggio attende importanti novità per uno scalo che rischia di soccombere, - ha aggiunto De Metrio - l'aeroporto è un bene primario di questa città e per questa regione: dobbiamo abbassare i toni ed avere fiducia nelle istituzioni, che ben vengano i dibattiti, ma un'altra cosa è lavorare con autorevolezza e con la passione per la rinascita dell'aeroporto: l'accordo è stato firmato 12 mesi fa e ora si sta lavorando; unico obiettivo è riqualificare e rendere più funzionale l'aeroporto dello stretto. I 27,5 milioni di euro a disposizione (25 + 2,5) ci consentiranno di realizzare il progetto nei tempi giusti inseguendo la burocrazia e cercando di accelerare con partecipazione fiducia strategia». Parole che stridono però di

fronte ad una terribile realtà: nel 2020 traffico aereo su Reggio - 70% 2021 - 70,6% ormai al lumicino e ancora si parla di strategie! Sull'aumento di capitale, e l'ingresso della Città Metropolitana di Reggio Calabria nella compagine societaria, De Metrio ha detto che «non c'è alcuna preclusione. Ma non potevo rispondere alle sollecitazioni del sindaco Falcomatà in soli tre giorni. È l'Assemblea dei soci che prende ogni decisione. E poi bisogna ricordarsi che diventaresoci di una società è come sposarsi. È una questione di fiducia, e la fiducia va conquistata. Giungere al tavolo e poi comportarsi come i 'polli di Renzo non aiuta certo a crescere».

Infine il presidente De Metrio ha detto che «il Piano industriale della Sacal, che rappresenta un documento strategico, sarà presentato nei tempi opportuni».

DAL TRIBUNALE

Dichiarato morto il boss Paolo Schimizzi

Il Tribunale civile su richiesta del procuratore di Reggio Calabria Giovanni Bombardieri e del sostituto procuratore della Dda Sara Amerio, ha dichiarato la morte del boss Paolo Schimizzi, il reggente della cosca Tegano di Archi scomparso nel settembre 2008. Schimizzi è stato vittima di una "lupara bianca" per la quale non ci sono ancora dei responsabili. Stando alle indagini della Dda, però, la scomparsa del boss sarebbe maturata all'interno della famiglia Tegano. La figura di Schimizzi era riconosciuta negli ambienti della 'ndrangheta reggina al pari di quella degli zii, i fratelli Giovanni e Pasquale Tegano. Figlio della sorella di questi ultimi, infatti, secondo gli inquirenti, a un certo punto Schimizzi era entrato in contrasto con lo zio Giovanni Tegano, ex latitante ed ergastolano, deceduto nel luglio scorso nel carcere di Opera a Milano. Nella sentenza del Tribunale civile, presieduto da Giuseppe Campagna, si afferma che «la circostanza che lo Schimizzi non abbia più dato notizie di sé da oltre dieci anni assume valore altamente sintomatico della sua morte».

DOPO LA PROTESTA

La replica di Palazzo San Giorgio: «Il ristorante Chapeau risulta il primo della lista a richiedere le strutture dehors»



Il ristorante "Chapeau"

Arriva la replica di Palazzo San Giorgio dopo la protesta contro l'istituzione dell'isola pedonale sul corso Matteotti da parte del ristorante Chapeau che ha abbassato la saracinesca della propria attività proprio per le difficoltà vissute dall'istituzionale dei provvedimenti viari lungo il tratto della via marina alta.

La replica dell'amministrazione comunale però appare ricalcare un poco quella della storia della volpe e l'Uva.

In merito alle polemiche generate dalla chiusura del ristorante Chapeau, l'Amministrazione comunale ha fatto sapere che «l'impresa Chapeau è stata una di quelle che ha fatto richiesta degli spazi, condividendo l'intero percorso dall'inizio alla fine, sposando completamente l'idea - precisa la nota di Palazzo San Giorgio, partecipando alle riunioni e dialogando con gli altri operatori commerciali e con la stessa amministrazione comunale nella fase interlocutoria che ha preceduto la realizzazione dell'isola pedonale sul Lungomare Matteotti».

Quando quindi le cose sono cambiate? Sembra avere le idee chiare Palazzo San Giorgio: «Nel momento in cui è stata quantificata la spesa per la realizzazione delle strutture dei dehors, l'impresa Chapeau ha affermato che, pur condividendo ed apprezzando l'idea, non era in grado per quest'anno di affrontare l'investimento».

Nell'elenco delle richieste fatta dagli operatori del settore per il dehors nel mese di marzo, il primo della lista risulta proprio il ristorante Chapeau.

IL CSX DIFENDE VERSACE

«Attacco squadrista, offensivo, indegno e strumentale»



Carmela Versace

I capi gruppo di maggioranza: «Attacco squadrista a Versace, offensivo indegno e strumentale»

«Un vuoto, strumentale e vergognoso attacco squadrista nei confronti del consigliere delegato Carmelo Versace. Lo sparuto gruppetto dei consiglieri forzisti sembrano essersi alzati con il piede sbagliato oggi pomeriggio, scagliandosi in maniera offensiva ed indegna del ruolo che dovrebbero rappresentare, contro l'operato del collega Versace». È quanto scrivono in una nota i capi gruppo di maggioranza a Palazzo San Giorgio.

«Probabilmente a pesare sulla loro coscienza, e d'altronde il loro comunicato lo afferma abbastanza chiaramente, è il progetto dei dehors sul Lungomare Matteotti che gli stessi consiglieri firmatari della nota stampa, all'epoca della discussione in Commissione che loro stessi richiamano, hanno sostenuto convintamente, condividendo gli obiettivi, salvo poi tentare di smarcarsi in maniera goffa, strumentale ed improduttiva con l'obiettivo di alzare i toni probabilmente in chiave elettorale in vista delle imminenti elezioni regionali. Un atteggiamento auto-

referenziale ed indegno, peraltro già tenuto in passato nei confronti di altri consiglieri, proprio da parte di chi dovrebbe, seppur da uno scranno di opposizione, rappresentare le istituzioni territoriali. Coerenza zero, onestà intellettuale calpestate da una nota stampa telecomandata che siamo certi non è il frutto del loro pensiero».

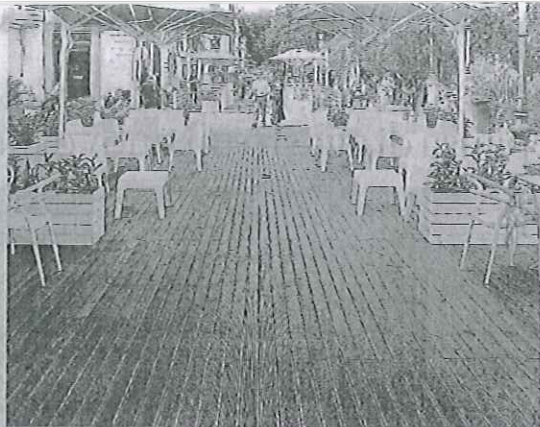
«Inutile entrare nel merito delle vuote accuse rivolte al consigliere Versace - prosegue la nota - i risultati in termini di programmazione e di obiettivi già realizzati, oltre che lo stesso gradimento degli Amministratori, delle associazio-

ni e del tessuto imprenditoriale cittadino e metropolitano, parlano chiaro circa l'ottimo lavoro che il Consigliere delegato ha portato avanti nei primi mesi di mandato sia a Palazzo San Giorgio che a Palazzo Alvaro».

«Un lavoro che peraltro il consigliere Versace promuove da anni, attraverso un'intensa ed appassionata attività politica a servizio del territorio che lo ha condotto prima a rappresentare i cittadini nel contesto della sua circoscrizione ed ora al servizio dell'intera comunità cittadina e metropolitana, in un percorso di coerenza che ha premiato il lavoro meticoloso sul territorio, sempre accanto alle persone, fianco a fianco con i problemi quotidiani e con le aspettative della comunità».



Le due facce della medaglia Il locale chiuso per protesta e, a destra, i dehors sistemati su Corso Matteotti



Monta la polemica sul locale che ha scelto la serrata contro dehors e isola pedonale

Il Comune: il ristobar chiuso aveva fatto richiesta degli spazi

«Percorso condiviso, ma non hanno potuto poi affrontare la spesa» Klaus Davi a muso duro: «Si è dato il colpo di grazia all'economia»

Chiuso tutto agosto per protesta contro l'isola pedonale: fa discutere la presa di posizione del ristorante wine-bar Chapeau, in via San Paolo. Una protesta definita «silenziosa» contro la l'amministrazione, che con l'installazione dei dehors avrebbe assunto «una decisione senza senso». Le ragioni dei titolari sono manifestate in un cartello all'ingresso del locale: «Le conseguenze, di scelte sbagliate si sono inesorabilmente e drammaticamente riversate nei confronti di tutti gli altri commercianti, penalizzati dall'evidente scoraggiamento dei cittadini di recarsi nella zona più importante della città, il centro storico, poiché trovare il parcheggio - se già prima era difficile - ora è diventato praticamente impossibile».

Da parte sua, ieri l'amministrazione comunale ha fatto sapere che «l'impresa Chapeau è stata una di quelle che ha fatto richiesta degli spazi, condividendo l'intero percorso dall'inizio alla fine, sposando completamente l'idea, partecipando alle riunioni e dialogando con gli altri operatori commerciali e con la stessa amministrazione comunale nella fase interlocutoria che ha pre-

ceduto la realizzazione dell'isola pedonale sul Lungomare Matteotti. Nel momento in cui è stata quantificata la spesa per la realizzazione delle strutture dei dehors, l'impresa Chapeau ha affermato che, pur condividendo ed apprezzando l'idea, non era in grado per quest'anno di affrontare l'investimento».

Alle associazioni di categoria si rivolge invece Nuccio Pizzimenti di «Cittadini per il cambiamento»: «Esprimiamo solidarietà a Chapeau e tutte le imprese commerciali del centro storico, danneggiate dalla scelta infelice del sindaco, per aver modificato il senso di marcia sul Lungomare, con la relativa eliminazione dei parcheggi, ed interdetto la circolazione su una parte del Lungomare Matteotti, dove sono stati autorizzati quattro dehors. A nostro avviso tutte le associazioni di

Pizzimenti: «Il sindaco adottò provvedimenti per i danni causati, le associazioni di categoria si facciano sentire»

Centro di formazione, si cercano soluzioni

● Le problematiche relative al centro di formazione professionale di via Pio XI non sono più rinviabili. Il centro ha urgente bisogno di trovare una sistemazione adeguata idonea al personale della struttura, la sede periferica non è funzionale». Così Nino Minicuci, consigliere comunale e già candidato sindaco, dopo un incontro con il primo cittadino Falcomatà al quale ha preso parte anche il consigliere Rudi Lizzi. «Insicurezza - continua Minicuci - abbiamo evidenziato la necessità di intervenire in tempi rapidi per poter riprendere l'attività formativa di allievi e come da calendario regionale: il primo cittadino è sembrato possibilista rispetto a questa ipotesi, dicendosi disponibile a trovare una soluzione a stretto giro di posta».

categoria dovrebbero indire uno sciopero generale, con una marcia pacifica dei cittadini con partenza da piazza De Nava verso Palazzo San Giorgio. Il sindaco adotti provvedimenti idonei per recuperare i danni causati alla popolazione».

Duro anche il consigliere comunale mancato Klaus Davi, già candidato a sindaco: «Con le sue trovate fuori contesto, il sindaco ha dato il definitivo colpo di grazia alla già debole economia reggina. L'astrusa decisione di realizzare un'isola pedonale in via Marina ha avuto un effetto comunicazionale talmente devastante e terrorico da spingere i turisti a rimanere lontani dalla città. Turisti che erano già stati demotivati dai servizi sui social network e sulle tv nazionali che rappresentavano la città dello Stretto come invasa dai rifiuti. Ma con l'ultima genialata di Falcomatà è stata messa in ginocchio tutta l'economia di Reggio. Purtroppo a pagare queste scelte sono commercianti, artigiani, piccola e media impresa, operatori turistici, insomma praticamente quel poco che di vitale c'era in questa città».

g.l.r.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritenuto il regge della cosca di Ai è scomparso ne

Su richiesta del procuratore generale Giovanni Bombardieri è stato della Dda Sara Ai Tribunale civile ha decretato la morte del boss Paolo reggente della cosca Archi scomparso nel 2008.

Schimizzi è stato una "lupara bianca" non ci sono ancora dubbi. Stando alle indagini distrettuali però, la scomparsa sarebbe maturata all'interno della famiglia Tegano.

La figura di Schim�noscuita negli ambienti 'ndrangheta reggina quella degli zii, i fratelli e Pasquale Tegano. sorella di questi ultimi condo gli inquirenti, punto Schim�noscuita era in contrasto con lo zio Cgano, ex latitante ed è deceduto nel luglio del carcere di Opera a M sentenza del Tribunale presieduto da Giuseppe gna, si afferma che «la che lo Schim�noscuita non dato notizie di sé da anni assume valore sintomatico della sua

Regge soltanto l della "lupara bianca" Non è venuto in alcun elemento di segno contrari



Chi ha visto Paolo Schim�noscuita

Il sindacato interviene sulla sentenza: mettere al centro dell'azione "il lavoro di qualità"

La Cgil: «Da "Gotha" grande preoccupazione»

La Cgil esprime «grande soddisfazione» per il riconoscimento delle ragioni «per le quali ci siamo costituiti parte civile al processo "Gotha" svoltosi al Tribunale di Reggio Calabria». Ma il sindacato, insieme alla soddisfazione, esprime tuttavia «grande preoccupazione».

«L'esito del processo evidenzia infatti la pervasività del fenomeno mafioso, della sua infiltrazione nelle istituzioni e del complessivo sconvolgimento delle regole democratiche che influenzano negativamente l'intero contesto sociale, con risvolti pesanti per il mondo economico, produttivo e del lavoro», sottolineano in una nota congiunta il segretario federale Giuseppe Massafra, il segretario generale della Cgil Calabria Angelo Sposato

e il segretario generale della Cgil Reggio Calabria - Locri Gregorio Pititto. «Lo scenario che emerge dal dispositivo della sentenza di primo grado è inquietante - sostengono i dirigenti sindacali - e disvela un intreccio malavitoso tra 'ndrangheta, politica, massoneria, settori deviati delle Istituzioni e del mondo produttivo che di fatto hanno sovvertito le regole economiche, politiche, del lavoro, che sono alla mercé del ricatto criminale e dello scambio politico-mafioso».

Per Massafra, Sposato e Pititto «occorrono una grande mobilitazione sociale e un'iniziativa specifica del Governo verso il Sud e la Calabria al fine di debellare tale fenomeno con interventi specifici a sostegno della Magistratura e del sistema economico



Il segretario federale Giuseppe Massafra prende posizione con il leader regionale Sposato e quello di Reggio-Locri Pititto

produttivo sano. La Calabria, come l'intero Paese - aggiungono - ha bisogno di essere liberata dalla 'ndrangheta mettendo al centro dell'azione il lavoro di qualità, evitando interventi piogge che producono lavoro precario, sfruttato e sottoposto alla cattiva politica. Anche per questi motivi si continuerà a promuovere, oltre alla costituzione parte civile nei processi di mafia, ogni ulteriore e utile azione con iniziative di contrasto alla criminalità organizzata e alle conseguenti forme di illegalità. Il 1. ottobre a Lamezia Terme - annunciano concludendo i tre sindacalisti - si terrà un'iniziativa specifica sulla legalità, di lotta alla 'ndrangheta e contro lo sfruttamento del lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

agenda

Farmacie

FARMACIE DI TURNO

Da domenica 1 agosto a sabato 7 agosto

CENTRALE

Corso Garibaldi 455 - Tel. 0965

PELLICANO SANT'AGATA

Via Ravennese Salita Aeroporto

Tel. 0965543174

FARMACIE NOTTURNE

Dalle ore 20 alle 8.30

FATA MORGANA

Via Osanna, 15 - Tel. 096524018

CENTRALE

Piazza Duomo - Tel. 096533233

GUARDIA MEDICA

VILLA S. GIOVANNI tel. 7511

BAGNARA CALABRA tel. 37

BOVA MARINA tel. 761500



Piana di Gioia Tauro La viabilità, soprattutto quella interna, richiederebbe massicci interventi

Confronto sulla viabilità nella Piana di Gioia Tauro

Pedemontana, 23 Comuni hanno bisogno dell'arteria

Il primo finanziamento dei lavori risale al 1990!

Domenico Latino

GIOIA TAURO

Su iniziativa di Marcello Anastasi, capogruppo di "Io resto in Calabria" in Consiglio regionale, si è tenuto un incontro presso la Città metropolitana per un esame della situazione della viabilità nella Piana di Gioia Tauro; sulla condizione di alcune arterie dei paesi interni, sullo stato della Pedemontana e sull'avvio di lavori del lotto San Giorgio Morgeto-Cinquefrondi. All'incontro erano presenti anche il dirigente del settore Viabilità della Metro City ing. Lorenzo Benestare; Armando Foci, presidente dell'associazione "Progetto Città della Piana"; Aldo Polisena, responsabile del Comitato unitario di base di Cinquefrondi; Pino Pardo e Rosario Forgiione della Onlus "L'Oasi degli asinelli".

È stata evidenziata l'importanza dell'incontro in quanto apre un processo di confronto e di dialogo con coloro che sono titolari ad alleviare i gravi disagi e le perdite economiche dalla chiusura al traffico di alcune strade e dalle pessime condizioni di manutenzione della rete viaria, vitale per le comunità, rimarcando che lo stato at-

tuale mette a nudo la fragilità e l'insicurezza del territorio, oltre che mettere a rischio l'incolumità dei cittadini della Piana e minare alla base la serenità dei residenti e ogni seria possibilità di sviluppo economico e imprenditoriale del territorio.

In particolare, è stato ricordato come i ritardi nella realizzazione della Pedemontana della Piana siano ormai inaccettabili, se si pensa che il primo finanziamento conquistato per la sua realizzazione risale ormai al 1990 e diversi milioni di euro sono stati spesi per realizzare dei tratti che oggi, se non si completa integralmente l'opera, rischiano di essere inutili nel processo di collegamento con i paesi dell'interno. L'associazione "Progetto città della Piana" ha voluto rammentare ai tecnici della Città metropolitana come la Piana e i 23 Comuni delle zone interne abbiano bisogno della

realizzazione di quest'opera, che dev'essere vista come un'infrastruttura al servizio delle aree interne e come un'opera contro lo spopolamento dei piccoli paesi. Ecco perché non va svilita la natura stessa della Pedemontana, che non può diventare "pedemarina" penalizzando comuni come Molochio, Varapodio, Oppido, Anoia, Maropati, Giffone, Galatro, Laureana, San Pietro di Caridà. Sono stati poste alcune questioni che riguardano l'accesso alla Pedemontana dei residenti nelle aree adiacenti al tratto Cittanova-Valle del Marro e la necessità del collegamento del tratto Maropati, Laureana, San Pietro di Caridà con l'A2. Infine, sollecitato l'avvio dei lavori del tratto San Giorgio Morgeto-Cinquefrondi, prevedendo il collegamento con la 682 Ionio-Tirreno, il cui progetto è ormai esecutivo e quindi si deve procedere alla consegna dei lavori. Inoltre, Anastasi, nel ringraziare l'ing. Benestare per la disponibilità, ha invitato lo stesso a un impegno straordinario per dare soluzione definitiva alla messa in sicurezza della strada ex 536 Maropati-Galatro e alla strada di collegamento Cantina Cordiano-Giffone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Marcello Anastasi consigliere regionale di "Io resto in Calabria"

IL CASO

“No all'uomo dei Benetton in Anas” L'ad designato fuori dopo le polemiche

De Carolis rinuncia
alla nomina in seguito
alle dichiarazioni
contrarie di 5 Stelle,
Pd, Lega e Forza Italia

di **Lucio Cillis**

ROMA – Alla fine di una giornata drammatica che ha compattato per la prima volta tutta la maggioranza e perfino l'opposizione, salta la nomina di Ugo De Carolis al vertice di Anas. Un caso politico senza precedenti: tutti uniti contro l'arrivo sulla poltrona di amministratore delegato di Anas del dirigente romano che ha affidato ad una nota battuta in serata dall'Ansa, la decisione di mollare e placare le polemiche.

«Alla luce delle dichiarazioni rilasciate da alcuni esponenti di forze politiche, sull'ipotesi di una mia possibile nomina come amministratore delegato di Anas, ritengo opportuno ritirare la mia disponibilità ad assumere l'incarico, anche in considerazione della rilevanza strategica di Anas in un momento particolarmente difficile in cui è richiesta serenità e collaborazione di tutti per permettere al Paese di uscire il prima possibile dall'emergenza».

Poche frasi che seguono fiumi di parole e di dichiarazioni di guerra lanciate dalla politica contro questa scelta del nuovo vertice di Fs. Una scelta arrivata ieri mattina sul tavolo del governo e in particolare del ministero dell'Economia e del Mims. Il passo indietro di De Carolis ha quindi costretto ad una pausa

di riflessione il cda di Ferrovie dello Stato che doveva varare le nomine.

Lo scontro nasce a causa del curriculum di De Carolis che, negli ultimi anni e fino al 2020, ha fatto parte come manager, dell'universo Benetton: nel ruolo di amministratore delegato di Telepass prima, e successivamente in quello di Aeroporti di Roma, fino all'addio nel gennaio 2020. Anche in quel caso con polemiche legate alla vendita di azioni prima dell'uscita dalla società.

E ieri dopo una giornata burrascosa che ha acceso uno scontro politico senza precedenti, il dirigente romano ha gettato la spugna. Troppo forte e compatto il fronte politico contrario alla sua ascesa. Perfino il ministro Orlando (ligure) avrebbe segnalato ai ministri Franco e Giovannini la delicatezza della scelta e la necessità di valutare con attenzione coinvolgimenti diretti e indiretti con la gestione delle autostrade da parte di Atlantia. Alla fine tutti, da Sinistra Italiana, passando per Movimento 5 Stelle, Pd, e via fino a Lega e Fratelli d'Italia, hanno alzato un muro.

Ora si riaprono i giochi: le indiscrezioni di poche ore fa davano anche altri due papabili per la poltrona di ad: si tratta di Massimiliano Bianco, ex di Ferrovie e già alla guida di Iren e Ugo Dibennardo, cre-

sciuto in Anas e ad di Cav-Concessioni Autostradali Venete. Questi due dei nomi in campo mentre non dovrebbero esserci sorprese per il via libera al futuro, meglio dire probabile, presidente di Anas.

Ovvero Edoardo Valente, 61 anni, generale di corpo d'armata della guardia di finanza dove è entrato nel 1978: laureato in giurisprudenza, scienze politiche, scienze della sicurezza economica e master universitario in diritto tributario dell'impresa. Un nome che, quindi, può garantire una profonda conoscenza del settore e fornire argine sicuro a possibili infiltrazioni esterne nei cantieri e negli appalti.

Sì perché Anas dovrà gestire poco più di un miliardo di euro degli oltre 30 previsti dal Recovery che, entro il 2026, potrebbero cambiare il volto delle infrastrutture e dei trasporti stradali e su ferro nel Paese. Ora si attende un aggiornamento dal cda di Fs: oggi, o al massimo domani, la scelta. Ma non senza un confronto molto acceso tra l'azionista Tesoro e i nuovi vertici di Ferrovie. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:47%

La vicenda

1 **Il comitato nomine**
Martedì scorso Fs attraverso il suo comitato nomine avrebbe indicato Ugo De Carolis e Edoardo Valente per il vertice di Anas

2 **Il cda di Fs**
Ieri, invece, sarebbe toccato al consiglio di amministrazione di Ferrovie dare il via libera ai due nomi indicati il giorno prima per Anas

3 **Il muro della politica**
Ma sul nome di De Carolis, per il suo passato da manager in Telepass e Aeroporti di Roma (Benetton) si è alzato il muro di tutti i partiti politici

4 **Il passo indietro**
Alla fine il manager prescelto per la poltrona di ad di Anas, ha fatto un passo indietro e annunciato il ritiro della sua candidatura



▲ Ugo De Carolis, ex ad di Telepass e ADR



Peso:47%

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Maxi investimenti per rilanciare i porti

Giorgio Santilli — a pag. 5



3,4

MILIARDI DI EURO

Sono gli investimenti previsti nell'ambito del Pnrr finalizzati a tagli delle emissioni inquinanti e a sostenibilità ambientale

Il piano. La Conferenza Unificata Stato-Regioni ha approvato il piano degli interventi infrastrutturali per i porti



Peso: 1-13%, 5-20%

Elettrificazione, ultimo miglio, sviluppo: ai porti 3,4 miliardi

Infrastrutture. Giovannini: piano senza precedenti
Dalla conferenza Stato-Regioni-città via libera ad altri 4 miliardi per edilizia pubblica e ferrovie

Giorgio Santilli

ROMA

Via libera al piano da 3,4 miliardi di investimenti nei porti per elettrificare le banchine, rafforzare la sostenibilità, aumentare la capacità degli scali, potenziare le infrastrutture stradali e ferroviarie dell'ultimo miglio. «È un investimento senza precedenti», ha commentato il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, subito dopo il via libera dato all'elenco dei progetti finanziati e alla ripartizione delle risorse dalla Conferenza unificata Stato-Regioni-Città. Per 2,8 miliardi (spalmati fra il 2021 e il 2026) si tratta di risorse del Fondo complementare al Pnrr, integrate da ulteriori fondi del ministero per circa 600 milioni. Alle Regioni del Mezzogiorno va il 43% del totale.

Quattro i principali macrocapitoli finanziati con il fondo: agli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici vanno 1,47 miliardi; 390 milioni all'aumento selettivo della capacità portuale; 250 milioni agli interventi per l'ultimo o penultimo miglio ferroviario o stradale; 50 milioni agli interventi per l'ammodernamento energetico. «Particolarmente importanti - dice la nota del ministero - per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la sostenibilità ambientale sono i progetti per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing) per i quali è previsto uno stanziamento di 700 milioni».

Fra gli interventi di maggiore dimensione la diga foranea di Genova, cui

vanno 650 milioni, il prolungamento e rafforzamento della diga d'Aosta a Napoli (150 milioni), l'hub portuale di Ravenna (130 milioni), i banchinamenti del nuovo terminal Ro-ro di Cagliari (99,3 milioni), il terminal contenitori del molo VII e l'estensione delle infrastrutture del Punto franco nuovo a Trieste (rispettivamente 100,5 e 180 milioni), il completamento del banchinamento e della cassa di colmata a Brindisi (complessivamente 88 milioni), il molo alti fondali a Manfredonia (80 milioni).

Per Giovannini il piano «sostiene la politica di potenziamento e ammodernamento della portualità nazionale, cui ho voluto dare forte impulso in stretto raccordo con la conferenza dei presidenti delle Autorità portuali».

Il ministro ha espresso grande soddisfazione anche per gli altri due piani che la Conferenza unificata ha varato ieri, portando il totale delle risorse distribuite a 7,5 miliardi. Si tratta di due miliardi destinati al potenziamento delle linee ferroviarie regionali e all'acquisto di nuovi treni più moderni e tecnologici, elettrici e a idrogeno e di due miliardi per la riqualificazione delle case popolari.

«È un giorno importante - ha detto Giovannini - in cui ingenti risorse vengono impegnate per migliorare la mobilità e la qualità della vita delle persone, in particolare dei pendolari, di chi opera nei porti e di chi necessita di migliori condizioni abitative. Con il Pnrr non si finanzia solo l'alta velocità o grandi opere infrastrutturali, ma si potenziano le interconnessioni ferroviarie per aumentare la qualità dei servizi e la competitività del Paese nel rispetto dell'am-

biente, con un'attenzione particolare al Mezzogiorno, destinatario di ingenti risorse per tutti gli interventi».

Dei 1,55 miliardi di euro per le ferrovie gestite dalle Regioni, l'81% pari a oltre 1,25 miliardi è destinato al Sud e il restante 19% (poco meno di 300 milioni) al resto d'Italia. Dei 500 milioni finanziati dal Pnrr per l'acquisto di nuovi treni (è il primo decreto attuativo per spendere le risorse del Piano), al Sud va il 50%. «La necessità di ridurre il divario infrastrutturale tra le regioni è stata la priorità che ha guidato le scelte sulla ripartizione delle risorse, insieme alla domanda di mobilità sostenibile e alla tempistica per la realizzazione delle opere proposte», ha detto Giovannini.

Raggiunta l'intesa anche sui due miliardi per il programma «Sicuro verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica»: obiettivo migliorare l'efficienza energetica, la resilienza e la sicurezza sismica e la condizione sociale nei tessuti residenziali pubblici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:1-13%,5-20%



Settecento milioni al cold ironing per elettrificare le banchine. Il Mims: «Fondamentale per ridurre le emissioni»



Peso:1-13%,5-20%

LA GIORNATA

di Ferdinando Bardamu

Le due teorie per il Quirinale

Il governo lavora sulla ripresa scolastica e l'obbligo del green-pass seguendo il "metodo Draghi".
a pagina XI

INTERVISTA A PAOLO GALDIERI, ESPERTO DI CRIMINALITÀ INFORMATICA

«Troppo divario digitale tra Nord e Sud se non si agisce subito diventerà incolmabile»

«Reati informatici e funzionamento della giustizia: il piano del governo ultima chance per riallineare regioni sempre più distanti»

di **GIOVANNA GUECI**

Digitalizzazione e giustizia. Reati informatici e adeguamento degli strumenti di indagine. Durata dei processi e informatizzazione degli uffici. Su tutto, il divario Nord/Sud.

Ne parliamo con Paolo Galdieri, allievo di Vittorio Frosini - fondatore dell'informatica giuridica in Italia - e considerato uno dei massimi esperti in materia di criminalità informatica. Avvocato e già segretario generale dell'Andig (Associazione nazionale docenti informatica giuridica), ha insegnato Diritto penale dell'informatica in diversi atenei italiani e in numerosi master.

Autore di moltissime pubblicazioni in materia (nelle librerie in questi giorni "Il Diritto penale dell'informatica: legge, giudice e società", edito da Giappichelli), è stato relatore in innumerevoli convegni in Italia e all'estero. Nel 2005 ha redatto per conto dell'Unione europea un rapporto sulla legislazione e prassi giudiziaria in materia di reati informatici in Italia, rapporto incluso nell'*Handbook of legislative procedures of computer and network misuse in EU countries*. Unico rappresentante europeo nel 2014 al convegno sulla cyber criminalità tenutosi alla Uae University di Dubai, con una relazione dal titolo *Italian Criminal legislation*

concerning Icts.

Professor Galdieri, prima di entrare nel merito delle sue specifiche competenze e alla luce della sua lunga esperienza professionale, ritiene che il divario tecnologico tra Nord e Sud d'Italia sia reale e che abbia ricadute davvero così importanti sul buon funzionamento di questo Paese?

«La premessa è che esiste ancora un grande divario tra Nord e Sud in termini di rapporto ricchezza/produttività. Dopodiché questo divario è ancora più vero per quanto riguarda le tecnologie, considerato che al Nord ci sono reti, e conseguentemente risorse informatiche, efficienti, mentre il Sud è ancora anche sotto questo profilo fortemente arretrato».

Cosa significa da un punto di vista concreto?

«Vuol dire che se non si riequilibra nel più breve tempo possibile anche la digitalizzazione, nel nostro Paese le differenze in termini economici e di produttività tra Nord e Sud diventeranno incolmabili. Ecco perché il piano al varo del governo, che è poi quello che ci chiede l'Europa, rappresenta una grande e forse l'ultima opportunità per riallineare o almeno avvicinare regioni sempre più distanti».

Qual è il suo consiglio?

«Sono dell'idea che per le infrastrutture digitali, ma credo per molti altri settori strategici, non occorra solo lo stanziamento di fondi. È innegabile che per

il Sud sul piano digitale serva anche questo, ma serve anche e soprattutto un piano organizzativo che parta dal governo centrale e tenga conto delle diversità regionali, il tutto con un coordinamento proficuo con le realtà locali».

Torniamo al settore nel quale lei è considerato uno dei più preparati: i reati informatici. Verrebbe da pensare che il Nord sia più attrezzato.

«Sul piano dei reati informatici non c'è dubbio che, trattandosi di reati tecnologici, spesso abbiamo riscontrato sia da studiosi che nei procedimenti giudiziari, che questi reati trovano terreno fertile in realtà tecnologicamente avanzate o comunque maggiormente sviluppate. Questo vuol dire, per rimanere al confronto Nord/Sud, che in linea di massima c'è una maggiore possibilità che i reati informatici, o meglio, le condotte che li generano, si realizzino principalmente al Nord, visto che qui sono maggiormente efficienti le reti, vi sono maggiori competenze e un utilizzo più capillare



e avanzato di computer e altri dispositivi informatici».

Tuttavia...

«Tuttavia l'equazione: maggiore informatizzazione = più reati informatici è solo parzialmente vera, perché anche per quanto riguarda l'esistenza della criminalità informatica è necessario considerare diversi fattori e variabili».

Ci spieghi meglio.

«Esistono non uno, ma tanti reati informatici che aggrediscono interessi o beni giuridici differenti. Quindi, anche rispetto alla criminalità informatica, al Sud come nel resto d'Italia e del mondo, non può farsi un discorso unitario. Se, per esempio, consideriamo le mafie, ontologicamente native del Sud anche se poi diffuse in tutto il pianeta, notiamo come le stesse utilizzino sempre più frequentemente e in modo sempre più raffinato le tecnologie, sia per comunicare in maniera riservata, utilizzando ad esempio sistemi crittografici, sia per riciclare denaro, sia ancora per utilizzare e investire nella nuova moneta elettronica, il bitcoin».

«Nello stesso modo diversi reati informatici contro il patrimonio, come ad esempio la frode informatica, vengono realizzati frequentemente anche da gruppi o associazioni residenti nel Sud Italia».

«Discorso a parte, naturalmente, può essere fatto per i cosiddetti reati informatici a sfondo sessuale, come la pedofilia telematica, la prostituzione *on line*, il *revenge porn*, che possono essere commessi da chiunque senza necessità di un elevato supporto o conoscenza tecnologica, semplicemente utilizzando il proprio cellulare».

Quanto incide il divario tecnologico del Paese per prevenire e perseguire questi reati?

«Ovviamente moltissimo. La divergenza tecnologica tra Nord e Sud, se persiste, potrebbe avere degli effetti negativi

per quanto concerne il contrasto alla criminalità informatica. Da questo punto di vista, è necessario che gli organi inquirenti e le Forze dell'ordine siano dotati di adeguate risorse per impedire e soprattutto per investigare in ambito digitale. Se è vero, infatti, che ormai da qualche anno sono stati disciplinati nel codice di procedura penale mezzi di ricerca della prova come il sequestro informatico, la perquisizione e l'ispezione informatica e già erano previste le intercettazioni informatiche, e se ultimamente è consentito, a certe condizioni, l'impiego del captatore informatico, è altrettanto vero che maggiori saranno le risorse informatiche appannaggio delle diverse regioni del Sud, più efficiente sarà il loro contrasto alla criminalità informatica».

Il Pnrr richiede all'Italia un adeguamento della digitalizzazione del settore della giustizia inteso in senso ampio.

«Il rapporto digitalizzazione/giustizia non riguarda, ovviamente, solo il contrasto alla criminalità informatica ma anche e, se vogliamo, soprattutto il buon funzionamento della giustizia. O meglio, dell'andamento dei processi sia civili che penali. Non c'è dubbio, infatti, che se un grande problema del nostro Paese è quello della durata dei processi, è innegabile che fatte le dovute differenze in ambito civile, penale e amministrativo, una corretta digitalizzazione è uno strumento indispensabile per l'accelerazione dei processi e per una razionalizzazione di tutta l'attività giudiziaria. Il recente *lockdown* legato alla pandemia ha messo in luce proprio delle importanti differenze organizzative - anche in termini digitali tra Nord e Sud - che devono necessariamente essere considerate nel piano al varo del governo per rimediare ai tanti errori commessi nel recente passato».



Paolo Galdieri

SUDISMI di Pietro Massimo Busetta

Il gioco dell'oca del ponte dei sospiri

Tanto tuonò che piovve e finalmente Enrico Giovannini si è presentato presso la nuova Aula dei Gruppi parlamentari. Le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti hanno svolto l'audizione del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

a pagina III

SUDISMI

Il ponte dei "sospiri" prigioniero di un eterno gioco dell'oca

La presidenza del Consiglio potrebbe affrontare direttamente il tema facendo prevalere il bene comune, piuttosto che le bandierine dei singoli partiti

di Pietro Massimo Busetta

Tanto tuonò che piovve e finalmente Enrico Giovannini si è presentato presso la nuova Aula dei Gruppi parlamentari. Le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti hanno svolto l'audizione del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Vi inviterei ad ascoltare in modo integrale l'audizione disponibile, sul sito della Camera, per avere un esempio illuminante di come va gestito un problema quando la decisione di rinviare il tutto ad un dopo, che è vicino ad un mai, è stata presa.

Un esempio illuminante di cosa accade quando la ideologia prevale sulla scienza e tutte le occasioni e le ragioni sono buone per rinviare il tutto alle calende greche. La De Micheli è stata bravissima a far passare un anno in modo assolutamente inutile per stabilire quello che era stato studiato approfondito e risolto da anni di studi seri circa la possibilità del tunnel sabbaleo o quello interrato tanto cari al sottosegretario Cancellieri. Adesso nascono nuove sfide per cui il progetto precedente non è immediatamente canterabile, va

aggiornato, non ha tutte le autorizzazioni, la normativa nel frattempo è mutata. E poi l'esigenza di istituire commissioni di studi, tante commissioni per accertare, validare confrontarsi, dibattito pubblico, la società civile.

Non si è riusciti ad andare avanti così per 50 anni? Perché non si può ancora arrivare alla fine delle legislature e poi si vedrà. Nessuno si strapperà le vesti e si continuerà come nulla fosse.

Poi non ci saranno le risorse, bisognerà pagare i soldi presi a prestito per il Pnrr, e magari l'inflazione aumenterà ed anche i tassi per il nostro ingente debito pubblico, ed allora ci saranno esigenze di bilancio insormontabili. E poi le nostre classi dirigenti al massimo pensano alle prossime elezioni certo non alle prossime generazioni. D'altra parte è anche giusto che il ponte non lo si faccia, ma bisognerebbe avere il coraggio di dirlo apertamente, visto che interessa Messina e Reggio Calabria e che bisogna farlo passare più vicino alle due città. Suez? Augusta? La vicinanza dei porti meridionali? Tutte stupidaggini.

Dice il ministro che anche se ci fosse il ponte e l'alta velocità ferroviaria da Augusta «le merci sbarcherebbero lo stesso a Genova e

Trieste perché il costo per nave è inferiore» e quindi il ponte, concludo io, sarebbe una passerella per far incontrare l'innamorato di Messina con la fidanzata di Reggio Calabria più velocemente.

Quindi è opportuno che sia il più vicino possibile ai centri abitati. E se è pur vero che la Sicilia è l'isola più abitata al mondo, a così poca distanza da un continente, non collegata con un attraversamento stabile, (anche parlare di ponte fa specie ad alcuni ambientalisti che evidentemente hanno forza in alcuni partiti e che non si vogliono dispiacere nemmeno nel lessico), in ogni caso può aspettare come il Paradiso. E se poi la Regione Sicilia calcola che i costi dell'insularità per quella che rappresenta il 25 % della popolazione meridionale, 500 mila redditi di cittadinanza ed una esigenza di



Superficie 50 %

un milione di posti di lavoro per arrivare al rapporto occupati popolazione delle realtà a sviluppo compiuto, è di sei miliardi e mezzo all'anno, cioè il costo del ponte, al Paese che conta non importa. Continueranno i siciliani ad emigrare come hanno fatto finora. E tutti i gli studi degli esperti, architetti, ingegneri, docenti universitari, importanti componenti della comunità scientifica nazionale ed internazionale che si è pronunciata con la famosa dichiarazione? Carta straccia? Gente ininteressata e al soldo di qualcuno?

Insomma se non fosse qualcosa di maledetto serio saremmo alla farsa. D'altra parte se il Paese non fosse questo come si spiegherebbe che si voleva far sviluppare il Mezzogiorno fermando l'autostrada del Sole a Napoli e l'alta velocità a Salerno. In realtà niente di nuovo. È bastato un Monti per bloccare l'unico progetto esistente, per cui erano partiti i lavori e che adesso non ha tutte le autorizzazioni, e spostare le somme stanziare ad altre destinazioni senza alcuna rivoluzione. Si potrà continuare a "giocare" con i tempi infiniti del ponte in un gioco dell'oca che ci fa tornare inevitabilmente alla prima casella. Con buona pace di molta parte de Cinque stelle, soddisfatti del rinvio, dei pochi di Leu, della parte fondamentalista del Pd, dei benaltristi di casa nostra e degli ambientalisti in servizio permanente effettivo, spesso cinghia di trasmissione degli

stessi partiti e della Cgil.

Forse oggi, considerata l'importanza dell'opera, sia per il Paese che per il Mezzogiorno, che per la promozione del logo Italia, come simbolo di tecnologia avanzata, la presidenza del Consiglio potrebbe affrontate direttamente il tema, pur sapendo che è di quelli divisivi, facendo prevalere come nella riforma della giustizia il bene comune, piuttosto che le bandierine dei singoli partiti. Ma forse rischiare per il Mezzogiorno non ne vale la pena, ed allora si continua con un rinvio all'infinito, con commissioni improbabili, spesso formate anche da amici dei committenti con decisioni già scontate, con un unico obiettivo quello di guadagnare tempo.

Ogni volta si perde un pezzo della vulgata rispetto ad una realtà che si impone: adesso è lecito pronunciare la parola ponte. Magari fra qualche anno si potrà anche dire che il ponte ad una campata è l'unica soluzione possibile e abbondantemente studiata, che non si dovrà chiudere per il vento nemmeno per un giorno, che potrà essere attraversato dai treni ad alta velocità normalmente. Ma in quel giorno non sarà più necessario perché le navi potranno continuare ad andare a Genova e Trieste e la isola più popolata del Mediterraneo nel frattempo non sarà più tale, ma forse anche l'Italia non sarà nel frattempo più la settima potenza industriale e là si dovrà cercare dopo la 15esima posizione.



Lo Stretto di Messina

IL GOVERNO RICONOSCE I VANTAGGI MA PRENDE TEMPO

PONTE SULLO STRETTO, SÌ MA SENZA FRETTA PER ORA C'È L'ENNESIMO STUDIO DI FATTIBILITÀ

di **LIA ROMAGNO**

C'è una prima data, c'è il "tracciato" di un percorso, un cronoprogramma e l'indicazione dello strumento normativo in cui verrebbero eventualmente indicate le risorse

necessarie. Entro la prossima primavera dovrebbe concludersi la prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

a pagina 11

PONTE SULLO STRETTO, ENTRO GIUGNO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ

Il governo intende affidare lo studio a Italferr. Le risorse per la realizzazione dell'opera potrebbero essere indicate nella manovra 2023

Il ministro Giovannini ha illustrato la road map che dovrebbe portare a una decisione definitiva sull'opera. Intanto si interviene con 510 milioni per migliorare le attuali condizioni di attraversamento dello Stretto

di **LIA ROMAGNO**

C'è una prima data, c'è il "tracciato" di un percorso, un cronoprogramma e l'indicazione dello strumento normativo in cui verrebbero eventualmente indicate le risorse necessarie. Entro la prossima primavera dovrebbe concludersi la prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina che dovrà «confrontare le soluzioni di collegamento individuate dal gruppo di lavoro come più promettenti, ovvero quelle del ponte a una o più campate». I due tunnel, alveo e subalveo, sono stati quindi definitivamente accantonati.

Per velocizzare i tempi, il governo intende affidare lo studio di fattibilità - per il quale l'ultima manovra stanziava 50 milioni - a Italferr, società del gruppo Fs,

che dovrebbe presentare i risultati «entro giugno». Nove mesi, quindi, una «tempistica sufficiente per avviare un dibattito pubblico e pervenire a una scelta condivisa in modo tale da evidenziare le risorse nella legge di bilancio per il 2023». Di fronte alle commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, ha tracciato la *road map* che dovrebbe portare a una decisione definitiva sul collegamento tra la Sicilia e la Calabria, puntualizzando che la «posizione sull'attraversamento dello Stretto di Messina «è la posizione del governo, non del ministro Giovannini, perché è stata discussa con il presidente del Consiglio e i ministri competenti».

«La proposta attuale del governo - ha sottolineato il ministro - è sulla base del progetto di fattibilità per il ponte a campata unica o a

tre campate, dopodiché questo, a nostro parere, dovrebbe essere l'oggetto del dibattito pubblico».

L'opera, come rileva anche la relazione del gruppo di lavoro, «ha motivazioni profonde», che sono di carattere trasportistico, economico e sociale, ha affermato Giovannini, elencandole puntualmente a partire dalle condizioni di svantaggio dell'area dello Stretto di Messina, misurate dal *trend* negativo della popolazione, dell'occupazione e del Pil rispetto al Nord e allo stesso Mezzogiorno.



L'analisi dei fabbisogni, che ha considerato la domanda di mobilità pre Covid, ha messo in evidenza che «i traffici dello Stretto di Messina sono rilevanti rispetto alla scala nazionale: 11 milioni di passeggeri, 0,8 milioni di veicoli pesanti e 1,8 milioni di veicoli leggeri l'anno». A fronte di questo, «il tempo medio di attraversamento attuale dello Stretto è paragonabile al tempo di viaggio che un'auto impiega, se si considera anche il pedaggio, per percorrere dai 100 ai 300 chilometri».

Il collegamento tra la Sicilia e la Calabria, insieme agli interventi programmati dal Pnrr sulle reti di trasporto, in particolare sull'Av, ha poi aggiunto il ministro, «permetterebbe di rendere confrontabili i tempi medi di viaggio sulla rete ferroviaria da e verso il Sud con quelli oggi offerti al Centro Nord e ridurrebbe anche i costi di attraversamento». Potrebbe, poi, «modificare nel tempo le scelte localizzative e di approdo di taluni traffici, producendo anche un incremento di domanda», anche se, ha sottolineato, «le analisi condotte mostrano che gran parte del traffico marittimo merci non si fermerebbe comunque in Sicilia, ma proseguirebbe verso gli scali del Centro Nord».

Pro e contro dei due progetti sul tavolo: Giovannini ha esposto quelli evidenziati nella relazione del gruppo di lavoro. Il ponte a più campate «consentirebbe di localizzare il collegamento in posizione più prossima ai centri abitati di Messina e Reggio Calabria, con minore estensione dei raccordi multimodali, un minore impatto visivo, una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche pregiate». Il vecchio progetto a una campata unica, ha sottolineato, «prevedeva la chiusura del ponte in presenza di particolari

condizioni atmosferiche, il che vuol dire che l'attraversamento dinamico andrebbe comunque mantenuto, non soltanto quello del trasporto passeggeri, tramite ad esempio aliscafi, ma anche quello del trasporto ferroviario». Il progetto, poi, ha sostenuto, «andrebbe comunque adeguato non solo per i motivi ambientali sollevati dalla Commissione Via, ma anche perché in 10 anni la situazione, anche dei costi, è certamente cambiata, quindi, se anche si volesse procedere in quella direzione, non sarebbe utilizzabile».

Per finanziare l'opera i tecnici suggeriscono di puntare esclusivamente sul finanziamento pubblico, intanto per i «benefici diffusi che l'opera avrebbe sull'intero Paese», ma anche perché il costo dell'opera sarebbe «così ingente che, in ogni caso, anche se ci fosse la compartecipazione dei privati, il costo per la manutenzione e per la gestione poi dell'opera stessa e per l'attraversamento imporrebbe dei pedaggi, o comunque dei canoni, estremamente elevati che comunque finirebbero sul costo della finanza pubblica».

Quanto alla possibilità di chiedere un anticipo alla Ue, Giovannini ha spiegato che l'opera è inserita tra quelle del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, «quindi c'è la possibilità di avviare un'interlocuzione con la Commissione Ue, ma è condizionata alla presentazione di un progetto accettabile». Tornando, poi, sull'esclusione dell'opera dal *Recovery plan*, ha richiamato le ragioni per cui anche l'Alta velocità sulla Salerno-Reggio Calabria - «che è in scostamento di bilancio» - ne resta fuori: «cioè la necessità che l'intervento entri in funzione entro il 2026», cui nel caso del ponte si aggiunge un altro punto, quello del «*non significant harm* (non arrecare danni significativi all'ambiente, ndr), che con l'attuale relazione Via avrebbe reso impossibile proporre la valutazione alla Commissione europea».

«Finalmente quel progetto esce dal limbo delle idee da valutare e diventa oggetto di un percorso di

pianificazione tecnico-economica che partirà da uno studio di fattibilità già finanziato», ha commentato il ministro per il Sud, Mara Carfagna, sottolineando che «grazie alla rete infrastrutturale programmata con il Pnrr, il ponte non sarà una cattedrale nel deserto ma il tratto più significativo della nuova rete di collegamenti tra il Mezzogiorno e il resto d'Italia».

E sull'impegno del governo per il Sud Italia, lo stesso ministro Giovannini, ha voluto mettere i puntini sulle "i": «Credo che questo governo, anche grazie all'impegno di tutte le forze politiche che lo sostengono, abbia previsto per il Mezzogiorno, attraverso investimenti in opere, sistemi di trasporto e così via, un investimento reale, da completare entro il 2026, senza precedenti». «Credo - ha aggiunto - che l'ultima cosa che si possa imputare a questo governo sia una disattenzione al Mezzogiorno. Non è vero che non si vuole investire nel Sud, anzi al contrario il governo sta investendo moltissimo sul Sud per compensare ritardi storici che sono stati riconosciuti da studi, politici e chiare analisi delle organizzazioni internazionali».

Intanto che si arrivi a una soluzione condivisa sul ponte, l'esecutivo, anche attraverso i fondi del Pnrr, interviene sulle «criticità» esistenti con l'obiettivo di ridurre i tempi di attraversamento dinamico dello Stretto, a vantaggio del benessere dei cittadini e della competitività delle imprese. Lo fa con un pacchetto di interventi da 510 milioni da completare entro il 2025: si va dalle nuove navi per il trasbordo ferroviario ai nuovi treni e misure in grado di velocizzare il trasbordo «fino ad un'ora già dalla prossima estate», dalla riqualificazione delle stazioni fino alla possibilità, ancora da approfondire, di incentivi per i collegamenti merci e passeggeri. Accanto a questo, tra le altre cose, si punta anche a favorire la transizione ecologica della mobilità marittima e ridurre l'inquinamento.



Enrico Giovannini



Il progetto per il ponte sullo Stretto di Messina

Atlantia, ricavi a 2,8 miliardi senza Aspi Ritorno ai numeri 2018 pre Abertis

Semestre

**Confermati i target 2021:
con il recupero di traffico
un giro d'affari di 5,7 miliardi**

Laura Galvagni

Atlantia chiude il primo semestre del 2021 senza tenere conto, ed è la prima volta, dell'apporto di Autostrade per l'Italia in termini di fatturato e margine operativo lordo (i valori patrimoniali di Aspi sono classificati tra le voci attività e passività destinate alla vendita). Nel complesso la holding ha registrato ricavi per 2,8 miliardi e un ebitda di 1,7 miliardi: numeri entrambi in crescita, rispettivamente del 14% e del 26%, ovviamente se paragonati ai dati 2020 senza il contributo di Autostrade. Cifre, però, ben diverse da quelle che sarebbero state rilevate nel bilancio della holding se la concessionaria, che presto verrà ceduta alla cordata guidata da Cassa Depositi e Prestiti, facesse ancora parte del perimetro. L'ultima semestrale con l'asset in portafoglio e senza l'impatto negativo della pandemia, parliamo del pri-

mo scorcio del 2019, aveva fatto registrare 5,6 miliardi di giro d'affari e 3,55 miliardi di margine operativo lordo. Somme più rotonde di quelle attuali ma che, va ricordato, già incorporavano gli effetti positivi dell'operazione Abertis. Se si va a guardare i risultati dei primi sei mesi del 2018, ossia prima che il gruppo spagnolo entrasse in portafoglio, Atlantia aveva ottenuto 2,9 miliardi di ricavi e 1,82 miliardi di ebitda, poco di più di quanto segnato quest'anno. A conti fatti, dunque, è come se la holding avesse fatto un passo indietro di tre anni e uno scambio di asset: ieri c'era Aspi d'ora in poi ci sarà Abertis. Con l'aggiunta che il debito viaggia su livelli differenti e in prospettiva entreranno in cassa circa 8 miliardi dalla valorizzazione di Autostrade. Denari che in qualche misura andranno a impattare sui conti della holding che, per ora, a livello consolidato ha visto chiudere i sei mesi con 34 milioni di profitti dalla perdita di 772 milioni dell'anno scorso. Un impulso è arrivato sicuramente dal traffico autostradale in crescita del 21% sul 2020, in recupero in tutti i paesi mentre quello aeroportuale risulta in calo del 50%. Gli investimenti sono stati pari a mezzo miliardo (+8%) mentre l'indebitamento finanziario netto si è at-

testato a 28,2 miliardi di euro, in riduzione di 2,5 miliardi di euro. Confermato, infine, l'outlook 2021. La ripresa del traffico, ha spiegato la società, «permette di ipotizzare un possibile miglioramento dei risultati del 2021 rispetto all'esercizio 2020 e di confermare le previsioni dei volumi di traffico autostradale e aeroportuale rispettivamente al -10% e al -70% rispetto al 2019». In ragione di ciò l'esercizio in corso dovrebbe chiudersi con un giro d'affari nell'ordine dei 5,7 miliardi (sempre senza Aspi). A livello di capogruppo, cioè Atlantia spa, è stato registrato un utile netto di 1,3 miliardi grazie alla plusvalenza generata dalla cessione del 49% di Telepass per oltre 1 miliardo a dividendi da partecipazioni per oltre 0,4 miliardi. Sempre la capogruppo ha un indebitamento finanziario netto di 2,6 miliardi, in riduzione di 1,8 miliardi.

Da ultimo, il consiglio di Atlantia ha approvato le nuove «Linee Guida in materia di Diversity, Equality and Inclusion» (DE&I). Il documento impegna formalmente la società, attraverso parametri oggettivi e periodicamente misurabili, a favorire e promuovere una cultura della diversità, intesa come valore fondativo del proprio modello di fare impresa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,7

MILIARDI

Registrato un Ebitda di 1,7 miliardi (+26%) e un utile netto di 34 milioni dalla perdita di 772 milioni del 2020

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259



Superficie 26 %

ADOBESTOCK



Il confronto.
Nel 2018 con Autostrade al posto della spagnola Abertis era stato registrato un fatturato di 2,9 miliardi e un ebitda di 1,82 miliardi

Crisi d'impresa, pronte nuove regole e incentivi per arrivare al risanamento

Verso il Cdm

Atteso oggi il decreto legge che rinvia il Codice al 2022 e le misure di allerta al 2024

Negoziato riservato chiesto dall'azienda in difficoltà
Tasse a rate in sei anni

Un nuovo strumento di aiuto alle imprese in difficoltà, di tipo negoziale e stragiudiziale, il rinvio della piena entrata in vigore del Codice della crisi al 15 maggio 2022 e quello delle misure di allerta al 2024. Sono i contenuti principali del decreto legge sulla crisi di impresa all'esame del Consiglio dei ministri. Il nuovo strumento, definito composizione negoziata della crisi, operativo dal 15 novembre, rappresenta un percorso più strutturato e meno oneroso di quello previsto dal Codice della crisi. Tasse a rate in sei anni per chi negozia.

Negri — a pag. 3

Imprese, risanamento anticipato

Il decreto legge. Operativo dal 15 novembre un nuovo strumento stragiudiziale per evitare l'insolvenza. Trattative affidate a un esperto indipendente. Rinvio del Codice della crisi al 15 maggio 2022. Oggi il testo del Dl atteso al Consiglio dei ministri

Istanza di accesso alla composizione negoziata attraverso una piattaforma dal sito della Camera di commercio Giovanni Negri

Non un semplice rinvio, al 15 maggio prossimo, per il Codice della crisi (oltre a uno slittamento al 2024 delle misure di allerta), ma anche l'introduzione di un nuovo strumento di aiuto alle imprese in difficoltà, di tipo negoziale e stragiudiziale, e la modifica alla Legge fallimentare con l'anticipazione di alcune disposizioni dello stesso Codice ritenute utili ad affrontare la crisi economica in atto. Questi i contenuti principali del decreto legge sulla crisi d'impresa oggi all'esame del Consiglio dei ministri. Il nuovo strumento definito composizione negoziata della crisi, operativo dal 15 novembre, rappresenta un percorso più strutturato rispetto a quello previsto dal Codice della crisi d'impresa e meno oneroso, con il quale si intende agevolare il risanamento di quelle imprese che, pur trovandosi in condizioni di squilibrio patrimoniale o economico-finanziario tali da rendere probabile la crisi o l'insolvenza, hanno le potenzialità necessarie per restare sul mercato, anche attraverso la cessione dell'azienda o di un ramo di essa. Non sono previsti requisiti dimensionali di accesso alla composizione negoziata, che è concepita con strumento utilizzabile da tutte le realtà imprenditoriali iscritte al

registro delle imprese, comprese le società agricole.

Composizione negoziata per restare sul mercato

La scelta compiuta è quella di affiancare all'imprenditore un esperto nel campo della ristrutturazione, terzo e indipendente e munito di specifiche competenze, al quale è affidato il compito di agevolare le trattative necessarie per il risanamento dell'impresa. Il percorso della composizione è esclusivamente di tipo volontario ed è dunque attivabile solo dalle imprese che decidono di farvi ricorso. È previsto che gli organi di controllo societari, in presenza di una situazione di squilibrio patrimoniale o economico-finanziario, segnalino all'imprenditore l'esistenza dei presupposti per ricorrere alla composizione negoziata, dovere che rientra nella previsione dell'articolo 2403 del codice civile.

L'imprenditore in difficoltà, in crisi, o in stato di insolvenza reversibile, può decidere quindi di intraprendere un percorso, del tutto riservato finché non viene chiesta la concessione di misure protettive, chiedendo la nomina di un esperto indipendente che valuti lo stato dell'impresa e che lo assista nelle trattative da attivare per il buon esito della composizione negoziata (e, di conseguenza, per la ricerca delle possibili soluzioni di risanamento dell'attività). La negoziazione è, e resta, per tutta la durata del percorso, una prerogativa dell'imprendi-

tore, che porta avanti le trattative personalmente, con l'eventuale ausilio dei propri consulenti. La presenza dell'esperto non ha dunque l'obiettivo di sostituire l'imprenditore nel dialogo con i suoi creditori o con le altre parti interessate ma serve a dare forza e credibilità alla posizione dell'impresa ed a rassicurare i creditori e le altre parti interessate.

Domanda sulla piattaforma della Camera di commercio

L'istanza di accesso alla composizione negoziata si presenta attraverso una piattaforma accessibile dal sito della Camera di commercio presso il cui registro delle imprese è iscritto l'imprenditore che la inoltra. Attraverso la piattaforma l'imprenditore, prima di entrare nel relativo percorso, ottiene tutte le informazioni utili sulla composizione negoziata, sulle modalità di attivazione del percorso e sui documenti da produrre con l'istanza di nomina dell'esperto. Essa inoltre contiene un test pratico, con funzione di auto-diagnosi, utilizza-



bile anche in via preventiva rispetto al deposito dell'istanza, che consente a ciascuna impresa di verificare la situazione in cui si trova e l'effettiva perseguibilità del risanamento. L'inserimento di alcuni dati contabili nel test dovrebbe permettere, in particolare, ad ogni impresa, di comprendere, la sostenibilità del debito accumulato tramite i flussi finanziari futuri e dunque la gravità dello squilibrio esistente e la sua eventuale reversibilità.

Possono far parte dell'elenco degli esperti presso le Camere di commercio innanzitutto gli iscritti da almeno cinque anni all'albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, gli iscritti all'albo degli avvocati che, avendo la medesima anzianità di iscrizione prevista per i dottori commercialisti, documentino precedenti esperienze nel campo della ristrutturazione, e, inoltre, i consulenti del lavoro che, oltre all'anzianità di iscrizione nell'ordine professionale di appartenenza di cinque anni, forniscano prova di avere preso parte, in almeno tre casi, a procedure di ristrutturazione portate a termine con successo. A queste categorie si affianca quella di coloro che, avendo gestito imprese nell'ambito di procedimenti di risanamento conclusi in maniera efficace, possono fornire il necessario supporto all'imprenditore in crisi.

Nel percorso di composizione negoziata non esiste l'esigenza di ricorrere al tribunale perché le trattative si svolgono tra l'imprenditore e le parti interessate con l'ausilio e la competenza dell'esperto, che ne fa-

cilita la conduzione e contemporaneamente verifica l'utilità delle trattative e l'assenza di ingiusto pregiudizio per i creditori.

Laddove vi sia l'esigenza di proteggere il patrimonio dell'imprenditore da iniziative che possono turbare il regolare corso delle trattative e mettere a rischio il risanamento dell'impresa, è previsto che l'imprenditore ottenga una protezione del patrimonio. Perché si attivi la protezione è sufficiente che l'imprenditore chieda, contestualmente alla presentazione dell'istanza di nomina dell'esperto o successivamente, l'applicazione di misure protettive successivamente sottoposte alla conferma da parte del giudice.

Nel pacchetto di incentivi, le norme che sospendono gli obblighi di ricapitalizzazione e le cause di scioglimento previste in caso di riduzione o perdita del capitale sociale; riducono la percentuale di ammissibilità degli accordi di ristrutturazione ad efficacia estesa ed evitano l'attestazione del professionista in caso di piano attestato sottoscritto anche dall'esperto; riconoscono misure di favore di natura fiscale rispetto alle soluzioni negoziali scaturite dalle trattative; assicurano la conservazione degli effetti degli atti autorizzati dal tribunale anche in caso di accesso ad una delle procedure regolate dalla legge fallimentare; esonerano da revocatoria gli atti compiuti in coerenza con le trattative e con le prospettive di risanamento; esentano l'imprenditore dai reati di cui agli articoli 216, terzo comma, e 217

della legge fallimentare per i pagamenti e le operazioni compiute durante le trattative.

Gli sbocchi sono quelli canonici previsti dalla Legge fallimentare, ai quali si aggiunge un concordato in funzione liquidatoria, senza voto dei creditori, ma con omologazione da parte del giudice, sul presupposto che l'assenza di alternative sia già stata valutata dall'esperto.

Accordi di ristrutturazione a efficacia estesa al via

Tra le misure del Codice che sono anticipate, la determinazione di una finestra di 90 per amministrazione finanziaria e Inps nel rispondere alla proposta di transazione, il debutto degli accordi di ristrutturazione a efficacia estesa. Al via poi anche la convenzione di moratoria, dove è introdotta una misura necessaria per contrastare l'attuale stato di sofferenza economica delle imprese, consentendo, in via provvisoria, che un imprenditore anche non commerciale possa accordarsi con i suoi creditori per una dilazione delle scadenze dei crediti, la rinuncia agli atti o la sospensione delle azioni esecutive e conservative e ogni altra misura che non comporti rinuncia al credito, prevedendo che tale moratoria sia efficace anche nei confronti dei creditori non aderenti che appartengono alla medesima categoria, che comunque dovranno essere stati informati dell'avvio della procedura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

15 maggio

IL RINVIO

Il nuovo decreto legge sulle crisi d'impresa rinvia al 15 maggio 2022 per il Codice e fa slittare al 2024 le misure di allerta



MARTA CARTABIA

Il decreto legge proposto dal ministro della Giustizia introduce una serie di misure utili ad affrontare la crisi economica in atto

La composizione negoziata

1

NUOVO STRUMENTO

Al via dal 15 novembre

La composizione negoziata della crisi, operativa dal 15 novembre, ha l'obiettivo di agevolare il risanamento di imprese che, pur in condizioni di squilibrio patrimoniale o economico-finanziario tali da rendere probabile la crisi o l'insolvenza, hanno le potenzialità necessarie per restare sul mercato

2

LA PROCEDURA

Prerogativa dell'imprenditore

L'imprenditore in difficoltà, crisi, stato di insolvenza reversibile, può intraprendere la negoziazione - che è, e resta, per tutta la durata una sua prerogativa - chiedendo la nomina di un esperto che valuti lo stato dell'impresa e che lo assista nelle trattative da attivare per il buon esito della composizione negoziata

3

PERCORSO STRAGIUDIZIALE

Trattativa tra le parti

Nel percorso di composizione negoziata non si ricorre al tribunale perché le trattative si svolgono tra l'imprenditore e le parti interessate con l'ausilio e la competenza dell'esperto, che ne facilita la conduzione e contemporaneamente verifica l'utilità delle trattative e l'assenza di ingiusto pregiudizio per i creditori

4

L'ESPERTO

Previsto un elenco ad hoc

Con il nuovo strumento viene affiancato all'imprenditore un esperto nel campo della ristrutturazione, indipendente e munito di specifiche competenze, al quale è affidato il compito di agevolare le trattative necessarie. Esperto che dovrà essere iscritto in un apposito elenco presso la Camera di Commercio

5

LA DOMANDA

Piattaforma per l'accesso

L'istanza di accesso alla composizione negoziata si presenta attraverso una piattaforma dal sito della Camera di commercio presso il cui registro delle imprese è iscritto l'imprenditore che la inoltra. Che prima di entrare nel relativo percorso, ottiene tutte le informazioni sulle modalità di attivazione del percorso



ADOBESTOCK

Crisi d'impresa.

La composizione negoziata della crisi può essere utilizzata da tutte le aziende senza limiti dimensionali

Leoluca Orlando



«Professionista dell'antimafia? Sono stato eccessivo ma siate indulgenti»

Aldo Torchiano p. 2

INTERVISTA A LEOLUCA ORLANDO

«GIUSTIZIALISTA IO? NEL '92 ESAGERAI MA CHIEDO INDULGENZA»

«Migranti, eutanasia, Lgbt: a volte il Diritto è contro i diritti.

I partiti sfornano risposte in base ai sondaggi, è così che la politica diventa populista.

Un sindaco non può, deve governare. Sogno un mondo senza frontiere»

Aldo Torchiano

Leoluca Orlando è l'instancabile animatore di una sinistra apolide, come alcuni dei tanti migranti che Palermo accoglie. Militante dell'Antimafia impegnata, fondatore della Rete, simbolo della Primavera dei sindaci del '93, oggi è entrato nel Partito Democratico. Si racconta al *Riformista* senza tacere gli eccessi del giustizialismo e la deriva dell'infatuazione per Tangentopoli: "Ma giudicate mi con indulgenza".

Che momento storico, la primavera del 1993. Allora fare il Sindaco era una bella sfida, lo è ancora?

È una esperienza unica, per il rapporto umano che crea. Il legislatore ha a che fare con i numeri, noi con le persone: gli effetti delle delibere li vediamo subito e tutto intorno a noi. Ci dobbiamo fare carico delle contraddizioni della città e dei cittadini.

Palermo come è cambiata, in questi diciotto anni? È diventata maggiore, ha messo giudizio?

Nessuna città in Europa è cambiata tanto come Palermo. Ed è stato un cambiamento culturale. Siamo cambiati nella testa, nel cuore e negli stili di vita. È cambiata la consapevolezza di sé del palermitano.

Grazie a cosa?

Anche grazie alla cultura della legali-

tà. Grazie alle vittime della mafia, che hanno risvegliato le coscienze. E grazie ai migranti, che ci hanno fatto passare dalla cultura del diritto a quella dei diritti.

In questo è cambiato anche lei, Orlando?

Sì, c'è stato un mio cambiamento personale anche in questo: sono passato dal diritto ai diritti. Troppe volte ci si accorge che il diritto è contro i diritti. I migranti e il mondo Lgbt ce lo insegnano; l'eutanasia ci conferma che a volte i diritti sono diversi dal diritto. E potrei continuare.

La primavera dei sindaci arrivava a cavallo della stagione di tangentopoli, tra il 1992 e il 1994. Ci furono degli eccessi? Col senno di poi, come rilegge quel periodo?

Assolutamente sì, ci furono degli eccessi di corruzione e di mafia, e ci furono eccessi nella risposta. Mi hanno chiamato a quel tempo giustizialista: è una definizione che non risponde al mio spirito, tanto che sono passato alla cultura dei diritti.

L'hanno chiamata Professionista dell'Antimafia. Parlo di Sciascia.

Io, Piersanti Mattarella, Gaetano Costa, il Cardinale Pappalardo eravamo i professionisti dell'antimafia. Lo siamo diventati perché eravamo isolati. E inevitabilmente eravamo indicati così. Poi i palermitani hanno aperto gli occhi, l'attenzione è cambiata. Io da an-

ni non sono più in prima fila ai cortei antimafia, significa che è cambiata la mia posizione? No di certo, è cambiato il contesto. È diventata una scelta di opportunità. Ai tempi di Sciascia si doveva fare professione di antimafia, oggi se ne può fare a meno. Dopo di che sono stato eccessivo? Sì, e ho sbagliato anche nei toni quando me la prendevo con la Procura di Palermo.

Nei toni ma non nel merito?

Nel merito dicevo che bisognava andare a fondo nel rapporto tra politica e mafia, e i fatti si sono poi incaricati di dimostrarlo. Ma erano tempi in cui bisognava essere decisi. Sa cosa diceva Bertolt Brecht, quando scriveva "A coloro che verranno"?

Me lo dica.

«Anche l'odio contro la bassezza stravolge il viso.

Anche l'ira per l'ingiustizia fa roca la voce. Oh, noi

che abbiamo voluto apprestare il terreno alla gentilezza,

noi non si poté essere gentili. Ma voi,



quando sarà venuta l'ora che all'uomo un aiuto sia l'uomo, pensate a noi con indulgenza».

La fa sua?

La sento mia, e chiedo indulgenza. Ma se non ci fossero stati gli eccessi di quel momento la gente non avrebbe aperto gli occhi e le orecchie.

Siamo alla fine se non della storia, della politica?

Dal 1994 – dai tempi di Berlusconi e della Rete – la politica dell'offerta è diventata quella della domanda. Oggi c'è stato un cambiamento fondamentale che inverte il rapporto elettore-eletti. Nella prima Repubblica ciascuno rappresentava una offerta politica esatta, e infatti gli spostamenti elettorali erano minimi. C'era la bancarella dei limoni, e se volevi i limoni andavi lì. Poi c'era quella delle arance, e chi non voleva i limoni comprava le arance. Una politica dell'offerta a cui oggi si è sostituita quella della domanda, i partiti sfornano risposte a seconda dei sondaggi, delle opportunità del momento. E infatti il consenso muta in continuazione, fluttua e si rimodella al variare dell'offerta.

Il populismo, insomma.

Hans Kelsen diceva che il primo democratico della storia è stato Ponzio Pilato. Ha chiesto alla folla chi andava salvato, la maggioranza ha gridato Barabba, e così è stato. Il rischio della domanda è l'esposizione al populismo, mentre la politica dell'offerta non vi è esposta. Il populismo non è di destra o di sinistra.

E chi è per lei il populista?

Il populista è colui che non rispetta il tempo. Chi pensa che un problema si possa risolvere subito e senza contrasti. Chi vive di eterno presente: slogan e tweet. Una deriva che alligna nella politica della domanda perché se capisco che una posizione non paga, la cambio la sera stessa.

Un sindaco può essere populista?

No. Perché deve governare. E quindi rispettare i tempi. Il populista al governo o vive in un paese dittatoriale o scende nei consensi. Non a caso quando un populista governa perde voti: la Lega di Salvini oggi in maggioranza scende a vantaggio della Meloni, che non è al governo e può fare la populista.

Quello che è successo ai Cinque Stelle.

Esattamente. Ed è per questo che oggi faccio i migliori auguri a Giuseppe Conte, perché possa traghettare il M5S fuori dal populismo, ricollocandolo dal "No, comunque" al "Sì possibile".

A proposito del mestiere del sindaco:

co: un bambino si schiaccia un dito nella porta dell'asilo e al Sindaco arriva l'avviso di garanzia. Una firma di troppo ed è subito abuso d'ufficio. Non si starà esagerando?

Tutte le volte che inizio una esperienza di Sindaco anticipo al segretario generale che avrà a che fare con qualche decina di indagini per abuso d'atti d'ufficio, e non con omissioni di atti d'ufficio. In democrazia ci deve essere un rapporto tra consenso, competenza e responsabilità. La Bassanini ha tolto ai sindaci i poteri decisionali, noi chiediamo di rispondere là dove c'è una competenza stretta. Io nell'esercizio amministrativo ho avuto quasi cinquanta processi penali, mai condannato. C'è da porsi una domanda, su questo.

Una sola condanna, fuori dal Municipio, per una espressione usata in un comizio.

Ero Parlamentare europeo e per andare a processo rinunciai subito all'immunità parlamentare. Uno dei pochissimi casi nella storia.

Un appalto per asfaltare la strada in Italia necessita di nove mesi, dal bando alla progettazione esecutiva; la media Ue è di due. Come si fa a Palermo? Come si dovrebbe fare in Italia?

Nel 2012, eletto Sindaco, ritenni doveroso ristrutturare il Palazzo delle Aquile. Se le cose vanno bene, consegneremo i lavori a dicembre di quest'anno. Nove anni per progettare, avere i pareri, vincere le cause sui ricorsi, superare l'interdittiva antimafia. Se i soldi fossero stati quelli del Pnrr, li avremmo già persi.

Come se ne esce?

Ci vuole un DI Semplificazioni serio. E con riferimento alle somme europee, non si deve andare al blocco degli avanzati. Sui bilanci dei Comuni si faccia qui come si fa in Europa.

Paradossalmente sono gli eccessi di controlli e verifiche che finiscono per spingere qualche imprenditore verso la corruzione, per accelerare la pratica?

Parto dal presupposto che più controlli ci sono più si alimenta la corruzione: una procedura farraginoso espone inevitabilmente di più alla corruzione. Bisogna stabilire chi è responsabile del procedimento, e sono più garantito se c'è un responsabile e non dieci. Noi faremo un tonfo clamoroso con il Pnrr se non faremo le riforme. Adesso abbiamo sei anni davanti per spendere i soldi e per rendicontarli: l'attuale macchina pubblica dello Stato non è in condizione di rispettare questi tempi. Le riforme ora sono urgenti.

Sui migranti, mi diceva, la legge ha deragliato. I diritti possono esistere senza un buon diritto?

Per fortuna abbiamo la Costituzione. Laddove il diritto non è buono, la Corte costituzionale annulla. E il tema dei diritti è tutto nella nostra Carta costituzionale. Il tema è che per avere diritti devi essere visibile. Per questo una persona senza documenti è pericoloso come un latitante di mafia; e io cosa faccio? Rilascio residenza anagrafica, che fa avere assistenza sanitaria e sociale.

I suoi collaboratori sono sempre con lei?

Con Salvini ministro avevano timori, per due anni i funzionari si rifiutavano di firmare. Mi presentavano ogni volta la proposta di diniego e io motivando con la Costituzione, davo personalmente la residenza anagrafica.

Buonismo amministrativo, direbbe Salvini.

E sbaglierebbe. Un migrante intervistato ha detto: "Ringrazio il sindaco Orlando perché mi ha dato la residenza anagrafica così adesso posso pagare le tasse". Ho risposto che se non lo fa posso mandargli la finanza, multarlo e farlo arrestare. Con i diritti si acquistano le responsabilità. Civiche ed anche civili, penali, fiscali.

Che rapporto c'è tra la città di Palermo e i suoi penitenziari?

Io sono di casa all'Ucciardone e al Pogliarelli. Dentro il carcere c'è tutto il bene e tutto il male che c'è in via Libertà. Partecipo alle proiezioni, mi fa piacere condividere con i detenuti qualche serata. All'Ucciardone ho visto con loro i Cento passi.

In tema di risorse, lei ha protestato più volte per quante ne arrivano poche nei grandi Comuni, nelle Aree metropolitane.

Il Recovery senza i sindaci presenta delle criticità. Se a livello nazionale passa l'idea che arriva la ripresa e tutto rimane com'era prima, rimangono come prima le diseguaglianze.

Una storia corsara, indipendente. Perché oggi torna nel Pd?

Nel 1996 ho depositato nome e simbolo del Partito Democratico. Quando Veltroni lo ha varato a Torino gli ho detto: "Walter, non faccio causa perché sai che siamo dalla stessa parte". Cosa doveva essere il Pd ai suoi esordi? 'Storie diverse per un progetto politico comune': lo stesso slogan della Rete. Tutta la mia attività è stata prodromica a un progetto unitario della sinistra: quando Prodi ha creato l'Ulivo la Rete si è sciolta senza lacri-

me, perché quello era il nostro stesso obiettivo.

Cosa c'è nel suo futuro, dopo Palermo?

La conferma della mia visione, quella di poter vivere in un mondo senza frontiere. L'Ue è in sedicesimo il mondo di domani. Il digitale e i migranti, Facebook e Ahmed che viaggia sul barcone pensano una cosa in comune: le frontiere sono un ostacolo per la felicità. E continuerò a scrivere: in Germania i miei libri sono più letti che in Italia.

Nemo propheta in patria.

Ma la mia patria è il mondo. Palermo è un quartiere del mondo.



Leoluca Orlando

IN VIGORE DA DOMANI

Green Pass obbligatorio No della Lega

Salvini contro le restrizioni su scuola e trasporti
Al vaglio la terza dose per il personale sanitario

La Lega prova a bloccare l'estensione del Green Pass nelle scuole e sui mezzi di trasporto, ipotizzata per settembre. Domani scatterà l'obbligo del certificato verde per bar e ristoranti al chiuso, palestre, piscine, musei, teatri e cinema. In vista dell'autunno si comincia a valutare la possibilità di una terza dose, partendo dal personale sanitario.

● da pagina 2 a pagina 5

Lega, guerriglia al Green Pass “Meglio le autocertificazioni”

Oggi il decreto sulle misure per trasporti e scuola, ma Salvini chiede di alleggerire anche i provvedimenti già approvati Braccio di ferro sull'entrata in vigore del passaporto sanitario su aerei, treni e navi. Prezzi calmierati per i tamponi ai minori

di Giovanna Vitale

ROMA – Non faranno barricate, né saliranno sull'Aventino, come accadde con il decreto riaperture, quando i ministri leghisti decisero di astenersi, producendo uno strappo all'interno dell'esecutivo. Questo tuttavia non significa che rinunceranno a dare battaglia: agli uomini di Matteo Salvini l'uso estensivo del Green pass – nelle scuole e sui mezzi di trasporto – non piace per niente e proveranno a farlo capire sia ai colleghi di governo, sia soprattutto al premier Draghi. Determinati a proseguire, sotto altre forme, quella guerriglia a bassa intensità inaugurata già a Montecitorio con il deposito di ben 900 emendamenti al decreto che da domani farà scattare l'obbligo del certificato verde per bar e ristoranti al chiuso, palestre, piscine, musei, teatri, cinema. Uno dei quali, peraltro, mira a sopprimere l'articolo 3 del testo in conversione alla Camera, cancellando l'uso del Green pass in zona bianca. Significa, con i dati di contagio attuali, render-

lo inutilizzabile in tutta Italia.

Eppure l'idea di imporre il passaporto sanitario su treni e aerei a partire da settembre, oltre che a insegnanti e personale scolastico per riprendere in sicurezza le lezioni in presenza – oggetto del nuovo decreto che stamattina verrà discusso nella cabina di regia con i capidelegazione della maggioranza e nel pomeriggio in Consiglio dei ministri, dopo un passaggio in Conferenza Stato-Regioni – era maturata proprio per venire incontro alle obiezioni di una parte consistente del centrodestra. Il giusto compromesso fra chi, il responsabile della Salute Roberto Speranza in primis, avrebbe volentieri optato per l'obbligo vaccinale sia nelle scuole sia sui luoghi di lavoro e chi invece, Salvini innanzitutto, non ne vuol proprio sentir parlare.

Una soluzione mediana – il pass si può infatti ottenere senza ricevere neppure una dose, facendo un semplice tampone, sebbene con validità ridotta a 48 ore – che però continua a dividere le forze di governo. Con Pd, M5S, Leu e Iv decise ad am-

pliare il più possibile il novero delle attività in cui è necessario esibire il certificato verde, al contrario di Lega, FdI e in qualche misura Fi che vorrebbero limitarle al massimo. Escludendone l'introduzione in aziende e uffici, pubblici e privati. Argomento sul quale, sempre stamattina, inizierà il confronto tra il ministro Andrea Orlando e le parti sociali: tutte abbastanza favorevoli a dare via libera al Green pass sui luoghi di lavoro. Anche se «non bisogna fare forzature», avverte il segretario della Cgil Landini, per una volta in sintonia col titolare dello Sviluppo Giancarlo Giorgetti, che dal G20 in corso a Trieste (impegno che



gli impedirà di partecipare alla cabina di regia e forse pure al Cdm) invita a usare «prudenza e razionalità».

Spetterà ancora una volta al premier fare una sintesi tra le opposte posizioni. Quelle della Lega formalizzate ieri nei «cinque punti» fissati dal ministro del Turismo Garavaglia «per salvare l'estate»: autocertificazione per i clienti di bar e ristoranti invece che controlli da parte dei gestori (cosa che, di fatto, renderebbe inutile la misura); via il Green pass per minorenni, sagre, fiere all'aperto e per i servizi interni agli alberghi; niente certificati per i trasporti. In linea con i dubbi espressi dal presidente veneto Zaia, che chiede al governo di fare chiarezza su alcuni «buchi neri» presenti nelle regole sul passaporto sanitario, e dal collega Fedriga, che invita «a muoversi con prudenza» per evitare di «arretrare danni al Paese».

Preludio della battaglia che si combatterà oggi in Cdm. Intanto sull'obbligo per treni, navi ed aerei, sul quale balla ancora la data di entrata in vigore: da un lato c'è chi insiste per introdurlo già dal fine settimana del 21-22 agosto – in modo da «coprire» i rientri dalle vacanze – e i leghisti che vorrebbero posticiparlo a ottobre. Così come restano distanze sul certificato nella scuola, sul quale però Draghi non intende arretrare. Anche perché convinto che entro settembre sarà immunizzato il 90% della platea. In compenso, verrà probabilmente accolta la proposta salviniana di estendere i tamponi a prezzi calmierati (o gratis) per il mondo della scuola, così come stabilito per i giovani dai 12 ai 18 anni, che pagheranno tra i 5 e i 10 euro. I numeri veri si conosceranno comunque il 20 agosto: Figliuolo ha scritto una nuova lettera alle Regioni per avere «dati univoci sul reale andamento della campagna vaccinale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le richieste

Il Carroccio ora vuole «salvare l'estate»

1 Ristoranti e bar

Per «salvare l'estate» il ministro leghista del Turismo Garavaglia propone autocertificazione per i clienti di bar e ristoranti invece che i controlli da parte dei gestori.

2 Scuola e tamponi

Resta la spinta per la vaccinazione del personale scolastico, anche se le vaccinazioni promettono bene. Ma la parola d'ordine è «basta Dad». In arrivo prezzi calmierati per i tamponi ai ragazzi

3 I trasporti

Ancora incerta la data dell'entrata in vigore della certificazione verde per treni, aerei e navi: 21-22 o 30 agosto? La Lega ancora una volta si dice contraria e propone addirittura di far slittare il provvedimento a ottobre

Superbonus 110%

Debutta da oggi
il nuovo modello
per la Cila
senza allegati

Saverio Fossati

— a pag. 30

Da oggi valida la superCila, niente allegati e stop allo stato legittimo

Il modello semplificato non basta se serve il sì della Sovrintendenza. La guida alla Cilas in un quaderno Anci

Modello già online

Restano possibili i controlli dei Comuni sugli abusi, che comunque bloccano i bonus

Se l'intervento riguarda parti comuni condominiali serve la delibera dell'assemblea

Saverio Fossati

Da oggi sarà possibile utilizzare la "Cilas", cioè il modello di «Comunicazione inizio lavori asseverata - superbonus» che ieri la Conferenza unificata Stato-Regioni-Autonomie locali ha definitivamente approvato, in tempi brevissimi, dopo la conversione in legge del Dl 77/2021. Come anticipato dal **Sole 24 Ore** dei giorni scorsi, con il nuovo modello sono tre i cardini della semplificazione:

1) non occorre documentare lo «stato legittimo» degli immobili per avviare i lavori nell'ambito del superbonus; resta naturalmente aperta la via ai controlli da parte dei Comuni sugli abusi edilizi, la cui presenza blocca la concessione del bonus;

2) il professionista incaricato attesterà l'esistenza del titolo abilitativo, dell'esistenza di eventuali condoni edilizi o del fatto che la costruzione sia

precedente al 1° settembre 1967;

3) sarà possibile presentare anche varianti in corso d'opera.

La Cilas, a sua volta, potrà anche essere presentata come variante a quella già esistente per i lavori già in corso per lavori da superbonus.

Il modello

La compilazione del modello (già disponibile online (www.funzionepubblica.gov.it/sites/funzionepubblica.gov.it/files/Modulo_CILA_Superbonus.pdf)) è semplice.

Nella parte iniziale della nuova Comunicazione (si veda qui a fianco) saranno indicati i dati del titolare dell'intervento ed, eventualmente, quelli del condominio, ente, Onlus che presenta la Cila. In caso di interventi trainati su parti private, i dati relativi alle unità interessate saranno riportati in un modello allegato. Il titolare dell'intervento dichiarerà che le opere oggetto della Cila riguardano o meno parti comuni di un fabbricato condominiale ed, eventualmente, anche singole unità abitative. In caso di lavoro condominiale, servirà la delibera dell'assemblea.

L'elaborato progettuale consiste nella mera descrizione, in forma sintetica, dell'intervento da realizzare. Solo se necessario il progettista potrà allegare elaborati grafici illustrativi.

Le esclusioni

In ogni caso, come ricordato anche nella guida "Quaderno Cila superbonus" preparata da Anci in tempo record, le misure di semplificazione non potranno essere applicate agli interventi di super sismabonus con demolizione e ricostruzione integrale. Tra l'altro, la nuova normativa

consente l'utilizzo della Cilas anche per gli interventi su parti strutturali dell'edificio, considerati manutenzione straordinaria.

Fabrizio Pistolesi, che ha partecipato ai lavori sul modello per il Consiglio nazionale degli architetti, ricorda che per le opere di miglioramento sismico «ci vuole il deposito al Genio Civile di un progetto o relazione, a seconda delle Regioni». Inoltre, in caso di immobili assoggettati a vincolo in base al Dlgs 42/04, resta ferma la necessità di acquisire l'assenso dell'Ente competente.

Del resto, più in generale, come spiegato dall'Anci, se la realizzazione degli interventi preveda la richiesta di atti o autorizzazioni di enti sovraordinati rispetto alle amministrazioni comunali (come per la prevenzione incendi) la Cilas non supera, ovviamente, la vigente normativa in materia.

L'azione congiunta

Al successo dell'operazione hanno concorso molti attori, coordinati dalla Funzione pubblica: Regioni, Anci (che avrebbe voluto nel Dl una semplificazione maggiore e ha ottenuto la possibilità di omettere allegati e di effettuare varianti), Upi, Anci, Entrate, Transizione ecologica, Infrastrutture e Rete delle professioni tecniche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 41 %

SPRECO CONTINUO DOPO IL MILIARDO GIÀ SPESO PER NULLA

Il governo butta altri 50 milioni dal Ponte

FI-LEGA-IV IN FESTA
GIOVANNINI PARLA DI
UN "ATTRAVERSAMENTO
STABILE DELLO STRETTO"
POI CONFESSA: FONDI
DAL '23 PER GLI "STUDI".
SALINI TORNA A SPERARE
DI FOGGIA E RODANO A PAG. 4 - 5

IL DOSSIER • La storia infinita del grande spreco

Il governo non ritiene che sia inutile: ragioni economiche e di trasporto lo consigliano
Enrico Giovannini • 4 agosto 2021

RIECCO IL PONTE: ALTRI 50 MILIONI PER LO STUDIO

» Carlo Di Foggia

Nella pluridecennale vicenda del Ponte sullo Stretto di Messina, sembra di rivivere il "giorno della marmotta". Quasi dieci anni fa, il governo Monti ha archiviato la mega-opera perché considerata un inutile spreco di denaro, scatenando un maxi-contenzioso con il consorzio Eurolink, capeggiato da Salini-Impregilo, vincitore della gara. Oggi si riparte dal più classico "studio di fattibilità tecnico-economica". L'ufficialità è arrivata ieri dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, in audizione alle Camere. Due ore surreali in cui la parola "ponte" non si è sentita per 40 minuti,

sostituita da un più laico "attraversamento stabile dello Stretto di Messina". È toccato al renzianissimo deputato Luciano Nobili, dire pane al pane e vino al vino: "Possiamo togliere l'ipocrisia del lavoro degli ultimi mesi e parlare di ponte?".

Giovannini è riuscito nell'impresa di scontentare pure i *pasdaran* dell'opera, che in realtà si spendono per Pietro Salini e Webuild, il colosso delle costruzioni nato dopo che la Cassa depositi e prestiti ha messo in sicurezza con soldi pubblici la Salini-Impregilo.

Breve premessa. Il mese scorso, la Camera ha approvato a larghissima maggioranza (tranne Leu e M5S) una mozione che "impegna il governo ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello Stretto di Messina estendendo, così, la

rete dell'Alta velocità fino alla Sicilia". Il ponte è la conclusione logica del mega-progetto

dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria (22 miliardi, di cui 10 già finanziati nel fondo complementare al Pnr) anch'esso fermo allo "studio di fattibilità tecnico-economica".

Giovannini si è presentato per elogiare il lavoro consegnato dalla commis-



sione di esperti nominata a suo tempo da Paola De Micheli. L'illustre *task force* è stata chiamata a rifare una discussione chiusa 40 anni fa: meglio un ponte, un tunnel sotto il fondale (sub alveo) o solo ancorato al fondale (alveo)? Vale a dire, le opzioni del concorso internazionale di idee del 1969, chiuso 20 anni dopo con la scelta del ponte, l'unica considerata percorribile. Il team di esperti ministeriali - dove non compare nessun ingegnere strutturista esperto di costruzioni di ponti - ha con-

cluso che in effetti il ponte è l'unica soluzione, ma ha ipotizzato che forse invece di quello a un'unica campata, oggetto della gara del 2006, si può fare a più campate. Il costo, però, deve sobbarcarselo tutto lo Stato. Quanto? I 10 miliardi del vecchio progetto? Non si sa, e per questo serve lo studio. Giovanni ha annunciato che ci sono già 50 milioni stanziati nella vecchia legge di Bilancio, e a farlo sarà Italferr, controllata di Fs: si dovrebbe chiudere entro la primavera 2022 per arrivare poi al dibattito pubblico e stanziare i fondi in autunno con la legge di Bilancio.

Ai parlamentari di Lega, Forza Italia e Italia Viva, che lo accusavano di prender tempo per non fare nulla, il ministro ha replicato che lui l'opera la vuole fare e di averne discusso con Mario Draghi e il resto del governo: "Sposando la linea del gruppo di lavoro non riteniamo affatto che quest'opera sia inutile, anzi: motivazioni di carattere trasportistico, economico e sociale la giu-

stificano". E quindi si farà e "verrà chiesto alla Ue di partecipare al finanziamento". Sembra una barzelletta: in studi, lavori, consulenze e altro, per il ponte sono stati spesi già 960 milioni (300 nel solo 2010-2013); intanto la concessionaria, la Stretto di Messina Spa, da 10 anni in liquidazione, è ancora lì. Ora si riparte.

Nelle *slide* illustrate da Giovanni, tra le "motivazioni socio-economiche" che giustificano il ponte c'è l'arretratezza dell'area: calo ventennale della popolazione (-1,2% tra 2000 e 2019 rispetto al Nord); dell'occupazione (-11,7% rispetto al Centro-Nord e allo stesso Mezzogiorno) e del Pil (-15,3% rispetto al Centro-Nord). Dati che dovrebbero migliorare grazie a una mega-opera di cui non si conoscono nemmeno le stime di traffico. Giovanni ha spiegato che "l'assenza di un collegamento stabile penalizza in modo rilevante il traffico ferroviario, gli spostamenti di breve distanza e quelli da e per il Mezzogiorno" e che l'attraversamento "potrebbe modificare nel tempo le scelte di approdo di taluni traffici". Quali? Non si sa, ma a braccio (il testo non compare nelle *slide*) il ministro ammette che "analisi condotte mostrano che gran parte del traffico merci marittimo non si fermerebbe in Sicilia, ma proseguirebbe verso scali del Centro-Nord, Genova e Trieste per i costi decisamente più bassi".

Curioso, visto che la mozione parlamentare motiva il ponte con la possibilità di "intercettare il traffico merci che, dal Canale di Suez, oggi si dirige verso Gibilterra per puntare sui porti del Nord Europa, quando invece la Sicilia col porto di Augusta collegato all'Alta velocità potrebbe rappresentare un hub strategico nel Mediterraneo". Giovanni è costretto ad ammettere che il ponte lo deve pagare lo Stato, perché "se anche

partecipassero i privati il costo di realizzazione e manutenzione imporrebbe dei canoni di utilizzo estremamente elevati che finirebbero per scaricarsi sulla finanza pubblica". Tradotto: il progetto non sta in piedi a meno di chiedere dei pedaggi ad auto e treni così elevati da renderli anti-economici (e quindi, alla fine, pagherebbe comunque lo Stato).

Centrodestra e Iv, come detto, si sono scagliati contro il ministro. Vorrebbero che si ritornasse al progetto di Eurolink. Subito. "Si mette in discussione un iter iniziato da qualche decennio, con atti che sono ancora validi - dice Stefania Prestigiacomo (Fi) -. Il progetto ha superato tutti i vagli di legge". La realtà è ovviamente diversa. Giovanni ha dovuto ricordare che il vecchio progetto ha problemi enormi: non ha mai ottemperato a tutte le prescrizioni della valutazione di impatto ambientale e che per una parte dell'anno il ponte a campata unica dovrebbe stare chiuso a causa del vento, costringendo comunque a mantenere in vita il sistema dei traghetti.

L'impatto ambientale, peraltro, è assente nella relazione dei tecnici ministeriali: verrà approfondito più avanti, pare, visto che la commissione non aveva al suo interno tecnici del settore. Senza considerare il fatto che il progetto, in qualunque caso, non potrà essere finanziato dal Pnrr o altro, perché "non rispetta il requisito di non danneggiare l'ambiente".

Vale la pena, a questo punto, ricordare che Eurolink ha fatto causa allo Stato. Mentre Renzi e Di Maio lo elogiavano, Salini chiedeva 700 milioni di danni: in primo grado ha perso, la sentenza d'appello è attesa a breve. Ora ha delle ragioni in più: il suo progetto potrebbe essere recuperato. Mal che vada, c'è comunque qualche decina di milioni in nuove consulenze...

Ok dal governo Giovannini apre all'opera: i fondi dal 2023 (dopo i 960 mln spesi finora). Adesso Salini, in causa con lo Stato, può sperare di nuovo

**UN PROGETTO
MASTODONTICO
E INFINITO**

700MLN

I DANNI CHIESTI Dopo lo stop del 2012 imposto dal governo Monti, il consorzio guidato da Salini Impregilo ha fatto causa allo Stato italiano

300MLN

LE SPESE DAL 2010 È quanto impegnato dalla società concessionaria Stretto di Messina dal 2010 al 2013 per progetti e consulenze sul ponte





Al capezzale
Il ministro Enrico
Giovannini, Pietro
Salini (WeBuild)
e Mario Draghi.
Sopra, il rendering
del progetto ANSA

LE REAZIONI



**ALESSANDRO
PAGANO**

“ Otto mesi per una relazione che non dice nulla. Nessun dettaglio su tempi, valutazione economica, contenzioso, zero basi scientifiche. Mi auguro che non si tiri la palla avanti ai danni di una regione e del suo contesto socioeconomico



**STEFANIA
PRESTIGIACOMO**

“ Lo studio di fattibilità è uno spreco di 50 milioni per dire se è meglio un progetto che già esiste o uno che non esiste. Abbiamo già un progetto: si facciano le verifiche sulla sua attualità, non inventiamo iter speciali non suffragati da norme



**EDOARDO
RIXI**

“ Rischiamo che il modello del Sud sia usato per bloccare tutte le grandi opere. Non si possono distribuire 50 milioni per consulenze. Il tema è politico, non tecnico: la maggioranza deve decidere se portare le infrastrutture al Sud è una priorità oppure no



IL PIANO A PRIMAVERA

Il governo rilancia il ponte sullo Stretto

di **Enrico Marro**

Il governo rilancia l'idea del ponte sullo Stretto di Messina. Un nuovo studio sarà pronto la prossima

primavera. Due le possibili tipologie di costruzione per il ponte sospeso tra la Calabria e la Sicilia. «Con una o con tre campate», spiega il

ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. La Lega: «Così si perde tempo». E anche il M5S frena.

a pagina 13

Il rilancio del ponte sullo Stretto «Studio pronto a primavera 2022»

Giovannini: una o tre campate le opzioni. Lega: «Così si perde tempo». I 5 Stelle frenano

di **Enrico Marro**

ROMA Il ponte sullo Stretto di Messina si farà? Sì, no, forse. L'audizione del ministro delle Infrastrutture e della mobilità Enrico Giovannini, ieri mattina nelle commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, ha riaperto il dibattito sul ponte che va avanti da decenni, facendo venire allo scoperto di nuovo le divisioni tra le forze politiche, anche nella maggioranza.

Il ministro, consapevole della situazione, ha ancorato il suo intervento da un lato alla relazione del gruppo di esperti consegnata lo scorso 30 aprile al governo e dall'altro all'ordine del giorno approvato il successivo 30 giugno alla Camera che impegna l'esecutivo «ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello Stretto di Messina». Giovannini ha quindi ricordato che secondo la relazione «sussistono profonde motivazioni» per realizzare il ponte e ha proposto di affidare a Italferr, società delle Fs, la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica «al fine di confrontare diverse soluzioni». In pratica, si tratterebbe di scegliere tra il ponte a campata unica, secondo il vecchio progetto che «andrebbe comunque adeguato» sotto il profilo tecnico, ambientale, economico e giuridico, ha detto il ministro, o il progetto del

ponte a tre campate, preferito nella relazione degli esperti perché avrebbe un minor impatto ambientale e «costi presumibilmente inferiori» (il progetto a campata unica del 2011 del consorzio Eurolink costava circa 8,5 miliardi).

Per finanziare il progetto di fattibilità da assegnare a Italferr verrebbero utilizzati i 50 milioni stanziati allo scopo nella legge di Bilancio e il documento dovrebbe essere consegnato «entro la primavera del 2022, così da avviare un dibattito pubblico al fine di pervenire a una scelta condivisa con i diversi portatori di interesse». Con la manovra per il 2023, ha concluso Giovannini, potrebbero infine arrivare i nuovi stanziamenti.

«Questa è una posizione condivisa dal governo», ha sottolineato il ministro, ricordando che anche se il ponte sullo Stretto non è stato inserito tra gli investimenti previsti dal Pnrr, perché l'infrastruttura non potrebbe essere conclusa entro il 2026, «quest'opera è inserita tra quelle del corridoio europeo (Berlino-Palermo, ndr.) e quindi c'è la possibilità di avviare un'interlocuzione con la commissione Ue» per ottenere finanziamenti, «sulla base, però, di un progetto». Fin qui Giovannini. Poi si è aperto il dibattito, con reazioni contrastanti, perfino nei singoli partiti.

La Lega, assolutamente favorevole alla costruzione del ponte («prima si comincia e meglio è», ha detto Matteo Salvini l'altra sera), ha prima reagito positivamente con il

viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli («l'audizione del ministro va nella direzione auspicata») e poi negativamente con una nota di un gruppo di parlamentari capeggiati da Edoardo Rixi (responsabile Infrastrutture del partito) che accusa Giovannini di voler «perdere tempo» mettendo a confronto il vecchio progetto a campata unica con quello a tre campate, «dove non esiste uno straccio di progetto».

Chiede al governo di far presto anche Italia viva, insistendo, con il capogruppo in commissione Trasporti Luciano Nobili, affinché si fissino «tempi certi» di realizzazione. All'estremo opposto invece l'ala dura dei 5 Stelle, che in commissione ha criticato «questa nuova corsa al ponte, che non è fondata né su dati aggiornati, né su una serie analisi del contesto», dice Paolo Ficara, secondo il quale c'è il rischio di «buttare altri soldi per progettare una cattedrale nel deserto». Il Pd dice sì al progetto di fattibilità proposto dal ministro, chiedendo però che esso non si limiti a scegliere tra campata unica o multipla ma non escluda «l'opzione zero», cioè la pos-



sibilità di bocciare l'idea stessa di costruire il ponte. Frena anche Leu, mentre Forza Italia è per rompere gli indugi e con la ministra per il Sud Mara Carfagna dice «basta con le contese ideologiche».

Che succederà ora? Giovannini, viste le contrapposizioni emerse, prima di affidare l'incarico per il progetto di fattibilità attenderà una risoluzione in tal senso da parte delle commissioni. La storia infinita del ponte continua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ministro



● Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità, Enrico Giovannini: confrontare le soluzioni

La parola

MIMS

La sigla indica il nuovo ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibile, voluto da Mario Draghi e guidato da Enrico Giovannini. Il Pnrr affida al Mims 62 miliardi per ammodernare le infrastrutture e la mobilità italiana in chiave «green»

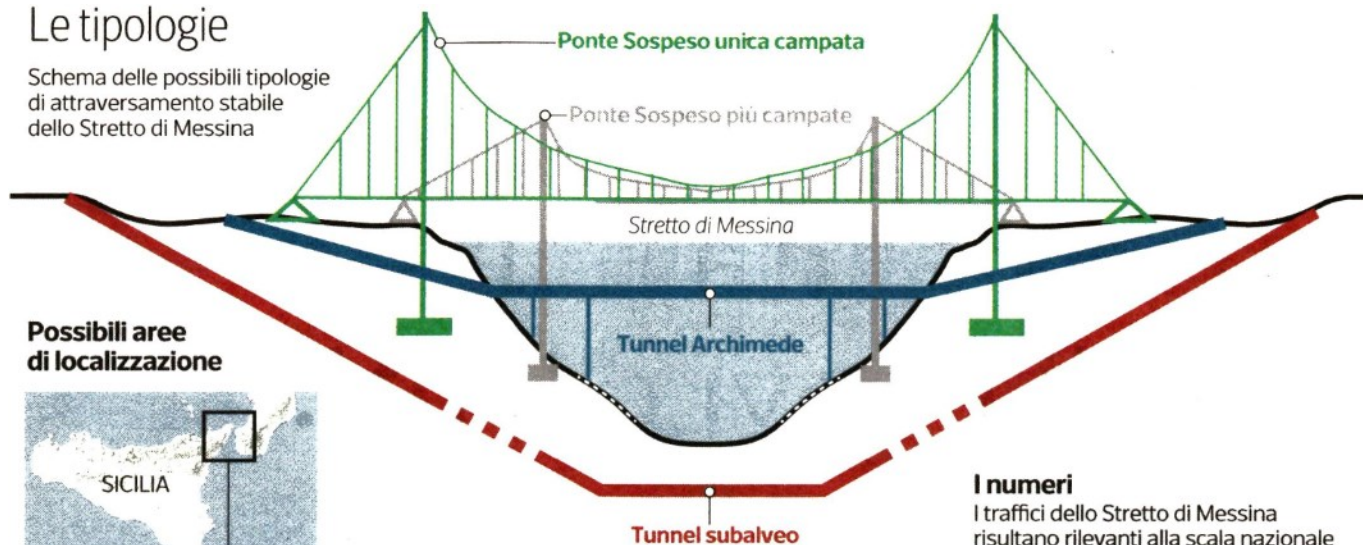
Sud



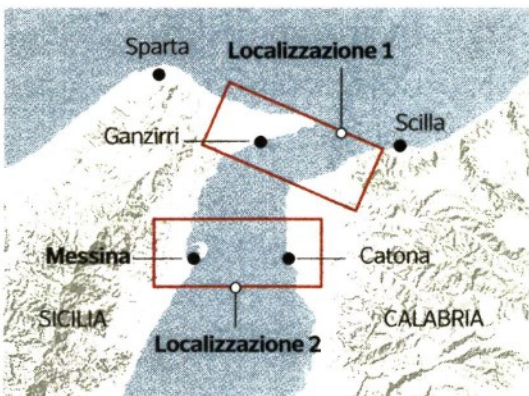
● La ministra per il Sud Mara Carfagna è per «rompere gli indugi» rispetto alla costruzione del Ponte sullo Stretto

Le tipologie

Schema delle possibili tipologie di attraversamento stabile dello Stretto di Messina



Possibili aree di localizzazione



I numeri

I traffici dello Stretto di Messina risultano rilevanti alla scala nazionale



11 milioni
passeggeri/anno, confrontabili con quelli movimentati degli aeroporti siciliani



0,8 milioni
veicoli pesanti/anno (trasporto delle merci), paragonabili al traffico pesante del Frejus e superiori a quelli del Monte Bianco



1,8 milioni
veicoli leggeri/anno superiori al traffico veicolare del Monte Bianco

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

CdS

TRASPORTO LOCALE, SANITÀ E CYBERSICUREZZA: BISOGNA RAGIONARE CON LA LOGICA DEL SISTEMA PAESE

LE REGIONI DEVONO PAGARE IL CONTO

di Roberto Napolitano

Sono in arrivo altri sette miliardi e mezzo per treni locali, bus e porti e state certi che le Regioni troveranno il modo di svegliarsi in autunno per dire che alla sicurezza su autobus e metropolitane ci deve pensare il governo perché i capi delle Regioni sanno solo assumere, spendere e spandere con i soldi dello Stato. La facilità con la quale è avvenuta la piratesca incursione nei cervelloni della Regione Lazio mette a nudo una falla costitutiva dell'assetto strutturale del Paese: ogni singola piattaforma regionale non comunica con il sistema. La Cybersicurezza non può ruotare intorno a 20 piattaforme diverse, serve un unico interlocutore, la nuova Agenzia nazionale. E sul Ponte dello Stretto si continua a perdere altro tempo e a buttare altri soldi in studi di fattibilità quando è già stato studiato e approvato tutto e, se solo si volesse, si potrebbero aprire i cantieri oggi stesso

Ricostruire un Paese dopo i venti anni e passa di dissoluzione regionalista. Questa è la priorità che i giorni difficili del nuovo '29 mondiale ci consegna quotidianamente con l'eloquenza dei fatti. Sono in arrivo altri sette miliardi e mezzo per treni locali, bus e porti e state certi che le Regioni troveranno il modo di svegliarsi in autunno per dire che alla sicurezza su autobus e metropolitane ci deve pensare il governo. Troveranno il modo per dire che non hanno capito, che di più di quello che hanno fatto e, cioè, niente, non si può fare.

Perché, diciamocela tutta, questi capi di stato ombra sanno solo assumere, spendere e spandere con i soldi del-

lo Stato, ma se poi chiedi loro di fare loro qualcosa perché il virus non si diffonda in autobus e le scuole restino aperte in presenza allora il problema non è più loro. Hanno evidentemente capacità di persuasione politiche inimmaginabili se riuscirono a far dire alla ex ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ancorché di sicuro la più inadeguata della storia repubblicana italiana, che il trasporto pubblico locale era il mezzo più sicuro. Così sicuro che dovettero richiudere le scuole a stretto giro benché le Regioni avessero incassato il lauto assegno e, grazie alla De Micheli, avessero continuato a riempire i bus arrivando di fatto a lucrare sulla

pandemia.

Meno male che ora la musica è cambiata, perché la testa e le lunghe braccia del governo Draghi si fanno finalmente sentire. Per cui tra Green pass e regole chiare per tutti, lo spazio delle manovre di potere contabile e clientelare dei Capi delle Regioni fuori dalla realtà si è ovviamente ristretto, ma abbiamo comunque il dovere di avvertire che fanno svicolare come pochi questi signori con alleanze di volta in volta a geometria variabile e che rappresentano costitutivamente, di fatto, un contro potere pericoloso.

Ma vi rendete conto che la sicurezza del sistema sanitario affidata alle Regioni rischia di finire sotto scacco informatico? Ma che ha fatto

di male questo piccolo Paese con scarsi 60 milioni di abitanti per trovarsi alle prese anche con il federalismo cibernetico dei venti staterelli? Non bastava il federalismo sanitario dei diritti di cittadinanza negati a venti milioni di persone? Ma davvero possiamo consentire ai Capi delle Regioni di gestire in autonomia il Green pass che da domani sarà operativo in tutto il territorio nazionale magari consentendo a un'altra banda di hacker di impadronirsi dei dati sensibili del Molise o della Campania dopo quelli del Lazio?

Servono o non servono codici di difesa più efficaci e, soprattutto, finalmente nazionali?

L'EDITORIALE LE REGIONI DEVONO PAGARE IL CONTO

La facilità con la quale è avvenuta la piratesca incursione nei cervelloni della Regione Lazio mette a nudo una falla costitutiva dell'assetto strutturale del Paese in modo disarmante. Ogni singola piattaforma regionale non comunica con il sistema. Anagrafe sanitaria unica regionale, anagrafe vaccinale regionale. La Cybersicurezza non può ruotare intorno a 20 piattaforme diverse, serve un unico interlocutore, la nuova Agenzia nazionale, e servono più risorse e una nuova mentalità.

Diciamocela davvero tutta. Bi-

sogna ritornare a ragionare con una logica di sistema Paese. Quella che ha spinto il governo Draghi a dare per la prima volta dopo trent'anni oltre il 50% delle risorse per il trasporto pubblico locale alle regioni meridionali tra gli strepiti imbarazzanti dei Capi delle Regioni del CentroNord, di destra e di sinistra, che soffrono di bulimia da spesa storica a livelli incompatibili con la rinascita civile e la ripartenza economica del Paese con effetti duraturi sulla sua crescita complessiva.

L'esatto opposto, cioè, di quella cultura di micro interessi afflitta

da miopia acutissima che spinge un altro ministro dei Trasporti, Enrico Giovannini, dopo la De Micheli, a perdere altro tempo e a buttare altri soldi in studi di fattibilità per il Ponte sullo Stretto di



cui certamente gli chiederà conto la magistratura contabile. Stiamo parlando di un piccolissimo ponte al confronto con i grandi ponti del mondo che darebbe un senso compiuto all'alta velocità e capacità ferroviaria fino in Sicilia e che aprirebbe all'Italia intera le porte di quella leadership del Mediterraneo di cui l'Europa, prima di noi, ha vitale bisogno. Stiamo parlando di un piccolissimo ponte di cui è stato studiato e approvato tutto e che, se solo lo si volesse, potrebbe aprire i suoi cantieri oggi stesso.

Cerchiamo di essere un po' più seri perché continuare a prendere in giro i cittadini meridionali non è mai bello, ma in questo caso diventa ridicolo se si vuole, come si vuole e come si sta facendo, ricucire le due Italie. Tutte le rivoluzioni destinate a produrre effetti di portata duratura ha avuto bisogno dei suoi simboli. Il Ponte sullo Stretto lo è di sicuro e ha il vantaggio che il cantiere si può aprire domani. Perché tutto, ma proprio tutto, come già detto, è stato studiato e calcolato nei minimi dettagli. Facciamola finita con i giochetti della politica. Abbiamo bisogno di fatti, non di narrazioni.

IL FRENO DEI PARTITI A UN'ECONOMIA PIÙ LIBERALE

Riccardo Gallo — a pag. 12

Le liberalizzazioni necessarie e il freno dei partiti

A dieci anni dalla lettera Trichet-Draghi/1

Riccardo Gallo

Con una famosa lettera al presidente del Consiglio italiano, dieci anni fa, il 5 agosto 2011, la Banca centrale europea chiese di risolvere tre questioni:

- ➊ Aumentare il potenziale di crescita attraverso la concorrenza dei servizi pubblici e professionali, la competitività delle imprese, l'efficienza del mercato del lavoro;
- ➋ Assicurare la sostenibilità delle finanze pubbliche, contenendo il deficit, riformando le pensioni, controllando l'indebitamento di Regioni ed enti locali;
- ➌ Aumentare l'efficienza della Pubblica amministrazione (sanità, giustizia, istruzione) per assecondare le esigenze delle imprese.

Due settimane dopo, il 23 agosto, scrissi sul **Sole 24 Ore** che molte delle questioni poste dalla Bce erano stati cavalli di battaglia storici della famiglia politica liberale italiana, purtroppo con magri risultati. L'indomani fui ricevuto ad Arcore dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, il quale mi disse che aveva letto il mio articolo. Gli chiesi perché aveva aspettato che quelle cose glielo imponesse la Bce, perché non le aveva fatte lui che pure si diceva liberale. Mi rispose che nel centrodestra non aveva la maggioranza assoluta, ne ricavai che considerava gli altri meno liberali. Tre mesi dopo, il governo cadde per la grave perdita di fiducia degli investitori, il timone passò al senatore Mario Monti che nei 12 mesi successivi guidò il Paese fuori dalla tempesta, lasciando di sé un ricordo misto di austerità e realismo sulle pensioni. Ieri, sul Corriere della Sera, lo stesso Mario Monti ha tratto da quelle vicende tre insegnamenti. Occorre: non rendersi dipendenti dagli aiuti altrui, evitare gli eccessi di restrizione, evitare gli eccessi di condiscendenza. A una lettura veloce, i tre insegnamenti suonano come: prudenza a non ingraziarsi troppo istituzioni estere e Paesi terzi ancorché amici, giustificazione per essere stato a suo tempo troppo austero, diffidenza sulle conseguenze delle politiche espansionistiche. Monti non ha detto invece quante difficoltà incontrò il suo governo nel trattare la questione numero uno, la liberalizzazione dell'economia italiana e il sostegno alla competitività delle imprese, strumento principe secondo la Bce per aumentare il potenziale di crescita. Per l'Italia, nei dodici mesi del governo Monti, secondo l'Istituto Bruno Leoni, l'indice delle liberalizzazioni salì dal 49% del 2011 ad appena il 52% del 2012. Secondo l'istituto Imd, la competitività del Paese salì nei primi mesi del 2012 dal 42° posto al 40° su 63 Paesi, restando dunque molto più giù della metà della graduatoria. Inoltre, il miglioramento fu effimero, visto che nella primavera del 2013 crollò al 44° posto. Nel suo articolo, Monti non ha affrontato un tema delicato: quanto è possibile in Italia cercare una soluzione microeconomica (se non addirittura alternativa, quanto meno) parallela a una regolazione macroeconomica? Non va dimenticato



che se Berlusconi mi aveva lasciato intendere che nel centrodestra non trovava consenso a una ampia liberalizzazione dell'economia, il governo Prodi addirittura cadde anche per l'ostilità della sinistra di Bertinotti alle cosiddette lenzuolate con cui Bersani liberalizzava servizi pubblici e professionali.

Alla crisi del 2008-2009, le imprese italiane risposero da sé, con sforzi di risanamento, ristrutturazione, innovazione. La loro produttività del lavoro (valore aggiunto per addetto), crollata da 106 mila euro del 2007 a 95 mila del 2012, tornò ai livelli pre-crisi finanziaria solo nel 2016, certo non per effetto della politica tardiva di Industria 4.0. Uno studio della Sapienza nel 2020 ha sviscerato questi aspetti. Purtroppo il numero delle grandi imprese è diminuito. Con la crisi da Covid-19, chi non ce la fa, chiude. Le crisi aziendali sono guardate come atto ostile del capitalismo, avulse dalla mancata risposta del sistema italiano alle questioni di potenziale di crescita, liberalizzazioni e competitività poste dalla Bce dieci anni fa. Nessuna forza politica accetta una riflessione sul tema.

Al governo ora c'è uno dei due firmatari di quella famosa lettera. Si presume che nessuno più di lui sia conscio della natura e della gravità delle cause del ritardo italiano. Tant'è vero che è partito dai nodi indicati all'epoca. Se potesse procedere speditamente, di quanti anni avrebbe bisogno il Paese per rispondere alla questione della crescita? E se non potesse farlo perché liberalizzazioni e competitività non piacciono né a destra, né a sinistra?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'AUTORE

Riccardo Gallo, è ingegnere, economista e docente. Professore alla Sapienza, ha svolto compiti di risanamento del sistema produttivo italiano in ambiti

governativi, finanziari, aziendali. Ha collaborato a lungo con Il Sole. Il suo più recente libro (a cura di) si intitola *Industria, Italia. Ce la faremo se saremo intraprendenti* (Sapienza ed)

**DIECI ANNI FA LA LETTERA
DRAGHI-TRICHET**

**CORREGGERE
GLI ERRORI DI
UNA UNIONE
INCOMPIUTA**

Marco Onado — a pag. 12

A dieci anni dalla lettera Draghi-Trichet / 2

Un invito a rimediare gli errori di una unione rimasta incompiuta

**MENO DI UN ANNO DOPO, DRAGHI
SUBENTRATO A TRICHET, TENEVA
IL DISCORSO DEL «WHATEVER
IT TAKES»**

Marco Onado

Poche settimane prima di firmare insieme a Jean-Claude Trichet la lettera inviata dalla Banca centrale europea al governo italiano il 5 agosto del 2011, Mario Draghi come governatore della Banca d'Italia aveva ammonito che «l'Unione economica e monetaria europea si trova di fronte alla prova più difficile dalla sua creazione». Era

una diagnosi cruda, ma coerente con una situazione che stava mettendo a nudo la fragilità di alcuni Paesi e dell'intera costruzione europea di fronte alla crisi finanziaria globale scoppiata tre anni prima. In questo senso, la lettera è una testimonianza importante della gravità della situazione, in particolare dell'Italia come il più grande dei Paesi che in quei mesi si trovavano in difficoltà, ma anche della necessità di rimediare agli errori compiuti fin dall'avvio dell'unione monetaria da tutti i Paesi, compresi quelli che in quei giorni si ergevano a vestali del rigore.

La lettera rifletteva l'esigenza di dare un segnale che rassicurasse i mercati sulla sostenibilità del debito dei Paesi più esposti. Negli ultimi tre anni, il debito pubblico di Irlanda, Grecia e Portogallo era cresciuto, in rapporto al Pil, rispettivamente di 71, 37 e 25 punti percentuali. Si era quindi innescato il circolo vizioso fra crisi del debito sovrano e crisi delle banche. I timori di non sostenibilità del debito pubblico portavano lo spread a livelli mai sperimentati in precedenza; ne derivavano minusvalenze nei bilanci delle banche e dubbi sulla loro solvibilità, che a loro volta aumentavano i timori di salvataggi bancari con ulteriori aggravii per le casse statali.

La Bce, ma anche i principali governi europei erano convinti che i Paesi ritenuti più fragili dovessero dare un segnale chiaro e forte. Di qui la lettera all'Italia (che non fu la sola ma l'unica che divenne quasi subito di pubblico dominio) cioè al Paese il cui debito era arrivato al 120% del Pil: l'originale impegno di raggiungere il pareggio nel 2014 era ormai inadeguato e dunque (sempre nelle parole di Draghi di maggio 2011), non esistevano più scorciatoie: la risposta alla crisi del debito doveva partire «dalle politiche nazionali, dalla piena attuazione dei piani correttivi concordati». Come ha messo bene in evidenza Mario Monti (ieri sul Corriere della Sera) una politica fiscale deflazionistica, per di più estesa a tutti i Paesi considerati periferici, era l'ultima cosa di cui l'Europa avesse bisogno. In questo senso, la lettera deve essere letta oggi soprattutto come evidenza dell'inadeguatezza delle risposte che l'Europa aveva dato non solo alla crisi finanziaria globale, ma anche



alla creazione dell'Unione monetaria. Dalla fine degli anni Novanta, l'euro aveva annullato gli spread fra Paesi e aveva gettato i semi di una crescita dei prestiti bancari ben al di là del Pil: il fenomeno aveva assunto le caratteristiche di una vera e propria bolla speculativa in Irlanda, Grecia, Spagna e Portogallo. Per lungo tempo, i premi al rischio sui titoli del debito pubblico erano frutto di questa euforia e dunque erano destinati prima o poi a risalire, una volta che, come nella favola di Andersen, una voce innocente avesse rivelato che l'imperatore era nudo. Non solo. Il clima di euforia dei primi anni aveva fatto sì che la sorveglianza sulle politiche nazionali di bilancio venisse indebolita anche da Francia e Germania, dimostrandosi così carente proprio nel momento in cui diventava essenziale. Sempre Draghi nel maggio 2011 ricordava che un semplice esercizio dimostrava che, se le regole fissate dal Patto di stabilità e crescita fossero state sempre rispettate, alla vigilia della crisi l'incidenza del debito pubblico dei Paesi dell'euro sul Pil sarebbe stata inferiore di oltre 10 punti. Anche tenendo conto dell'inevitabile peggioramento dei deficit pubblici nella crisi, alla fine del 2010 nessun Paese avrebbe avuto un debito superiore al 100% del Pil. Stava qui il problema italiano principale, perché solo scendendo sotto quel livello nel 1998 grazie anche a una politica di privatizzazioni senza precedenti, il nostro Paese era stato ammesso nel gruppo dei primi aderenti all'unione monetaria. Quel patrimonio di credibilità era però stato dilapidato nell'illusione che ci si potesse mimetizzare dietro la tendenza generale. Insomma, nell'estate del 2011 il sintomo più evidente della malattia europea era la crisi del debito sovrano (con il suo corollario di crisi bancarie) e la lettera chiedeva appunto un segnale forte dal nostro Paese cioè da quello con il debito pubblico maggiore in termini assoluti, nel convincimento (o nell'illusione?) che i mercati potessero accontentarsi e che questo potesse consentire alla Bce di espandere ulteriormente i suoi interventi del Securities Markets Programme già ampiamente contrastati dai Paesi centrali a cominciare dalla Germania. Era però una Bce ancorata agli schemi ortodossi di politica monetaria, tanto che ad aprile del 2011 aveva risposto a un piccolo rimbalzo dell'inflazione con un aumento di 25 punti base dei tassi ufficiali. Era cioè una Bce che stava ancora meditando sugli errori commessi nella prima fase dell'unione monetaria e che in particolare prendeva consapevolezza del fatto che era in gioco l'intera costruzione europea. Ma questa non avrebbe mai potuto funzionare senza una vera e propria unione bancaria. Dunque, se la Bce doveva avere il coraggio di oltrepassare le colonne d'Ercole dell'ortodossia monetaria, occorreva accentrare la vigilanza bancaria, in modo da controllare meglio e in modo più omogeneo il rischio dei singoli intermediari, avere meccanismi uniformi di risoluzione delle crisi bancarie, dotarsi di un meccanismo unico di assicurazione dei depositi. E infatti, meno di un anno dopo la famosa lettera, Mario Draghi subentrato a Trichet, pronunciava a Londra (e solo dopo l'accordo politico sull'Unione bancaria) il famoso discorso del «*whatever it takes*» che non solo mutò il corso della crisi bancaria europea, ma rese più accettabile politicamente l'ulteriore spostamento verso strumenti monetari non convenzionali che ha consentito persino di attutire gli effetti della crisi economica più grave del dopoguerra indotta dal Covid. Oggi la sfida è quella di rientrare gradualmente alla normalità della politica monetaria e del livello del debito pubblico e privato: non

sarà un percorso né breve né facile, ma richiede il coraggio che le istituzioni hanno dimostrato di avere fra l'estate del 2011 e quella del 2012.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COME DISINCAGLIARE IL TITANIC ITALIA/ I NODI DELLO SVILUPPO E LA QUESTIONE EUROPEA LA TRANSIZIONE VERDE E DIGITALE RICHIEDE POLITICI LUNGIMIRANTI

*L'economista Paganetto: in futuro
aumenterà la domanda di buon
governo e delle scelte coraggiose*

*«L'Italia può svolgere con Draghi un'azione baricentrica
tra Francia e Germania contribuendo alla costruzione
di un nuovo equilibrio una volta usciti dalla pandemia»*

di MARINA DE ANGELIS

La 32esima edizione della Conferenza internazionale di Villa Mondragone ha messo in atto un confronto in presenza e a distanza di più di duecento relatori italiani e stranieri tra accademici e rappresentanti delle maggiori istituzioni internazionali.

Dopo tre giorni di dibattito sui grandi temi che l'Europa si trova ad affrontare, ha presentato le conclusioni e le raccomandazioni di policy al Ministero degli Affari Esteri suscitando grande interesse nel parterre istituzionale che era presente.

Ne abbiamo chiesto una sintesi a Luigi Paganetto (coordinatore del Gruppo dei 20) e fondatore della Conferenza assieme al premio Nobel Edmund Phelps (che quest'anno ha introdotto i lavori).

«La lunga e difficile crisi determinata dalla pandemia ci ha suggerito di iniziare con un ripensamento di quanto abbiamo fatto in materia di sviluppo e della sua sostenibilità nel corso degli anni. L'idea è che, nel mantenere fermo l'approccio creativo che nasce dall'interazione tra le proposte dell'Accademia e quella delle Istituzioni, occorra guardare al medio e lungo periodo e discutere delle principali sfide che ha di fronte l'Europa. Tutto ciò nella convinzione che sia quanto mai necessario un

network come quello di Mondragone per raccogliere gli stimoli e le indicazioni necessarie alle strategie che l'Unione dovrà adottare»

Quali in particolare?

La transizione green, insieme a quella digitale, promettono una tale trasformazione dell'economia e della società da richiedere scelte politiche lungimiranti. Basta pensare che il piano d'investimenti green che dovrebbe consentire di abbattere le emissioni del 55% entro il 2035 ha bisogno di 1000 miliardi in dieci anni.

In questo contesto la Commissione, consapevole dei costi economico-sociali del progetto, ha proposto l'istituzione di un fondo sociale di sostegno a famiglie e imprese, di 72 miliardi, con la possibilità di raddoppiarne la dimensione, sempre a carico del bilancio dell'Unione Europea. Il suo finanziamento nascerebbe dal 25% delle entrate previste dallo scambio delle quote di emissione di CO₂ per alcuni settori.

La discussione sulla transizione non può riguardare solo i costi che pure sono rilevanti, ma deve considerare i vantaggi in termini di innovazione tecnologica (si pensi al tema dell'energia verde da idrogeno) e di benessere ambientale. E' chiaro che occorre una transizione molto ben regolata e vista nel lungo periodo. Nel breve è chia-

ro che lo stesso orientamento per l'auto elettrica presenta un limite che nasce dalla maggiore domanda di energia elettrica che essa comporta in presenza di una quota ancora modesta dell'energia da rinnovabili (circa il 17 per cento del totale generale).

Qual è il quadro di politica generale che occorre adottare?

Il nostro Paese può svolgere, con la Presidenza di Mario Draghi, un'azione baricentrica tra Francia e Germania contribuendo alla costruzione di un nuovo equilibrio una volta usciti dalla pandemia. Gli accordi franco-tedeschi di Aquisgrana, anche se recenti, appaiono superati nei fatti, Draghi è un asset fondamentale per l'Italia e l'Europa. Se l'Unione ha tenuto è stato soprattutto per la sua decisione, da presidente della Bce, del messaggio rivolto ai mercati con la frase "whatever it takes" e il coraggio di adottare soluzioni fino a quel punto ritenute improponibili. Bisogna accelerare su



questo stesso cammino perché la domanda di buon governo aumenta.

Cosa chiedono i cittadini europei?

Le risposte che i cittadini europei si attendono sono molte: lotta alle disuguaglianze, piani di formazione e di ricollocamento per i giovani e per chi perde il lavoro, investimento sul capitale umano, potenziamento del servizio sanitario, un ripensamento delle politiche per l'emigrazione, contenimento del calo demografico.

Il tema demografico rappresenta una sfida decisiva, perché i paesi emergenti mostrano aumenti di produttività che sono collegati alla minor età media delle forze di lavoro e tenuto ben presente che il cambiamento tecnologico in atto per la stessa ragione ha un costo del welfare assai minore.

Occorre che l'Unione si impegni sul tema demografico come su quello dell'inclusione sociale. Va tenuto ben presente che il cambiamento tecnologico in atto significa anche, attraverso intelligenza artificiale e digitale una trasformazione del mondo del lavoro con più automazione e domanda di maggiori competenze. Allo stesso tempo l'occupazione industriale, che rappresenta la quota maggiore del totale del loro nei paesi avanzati, tende a ridursi o quantomeno a caratterizzarsi con competenze maggiori rispetto a quelle richieste oggi. Sono necessari interventi che assicurino i necessari ammortizzatori sociali e la riqualificazione professionale.

In questo quadro la sostenibilità è centrale e va considerata in tutte le sue forme: ambientale, economica e sociale. Non può affermarsi un aspetto a dispetto di un altro perché altrimenti è l'intero sistema a soffrire.

Quale è il quadro economico che in questo contesto si pre-

senta per il nostro Paese ?

Non dobbiamo nasconderci che all'impulso della domanda determinato dai Fondi Europei del NextGeEu occorrerà aggiungere la componente estera e adoprarsi perché l'Europa adotti una politica estera che abbia una strategia rivolta ai nuovi mercati, in particolare verso i paesi della sponda sud del Mediterraneo e all'Africa. Non si tratta di una ipotesi irrealistica. La stessa Germania, è interessata a questa scelta dopo che è di molto diminuito l'effetto di traino della domanda dei paesi di Vinegrad, ciò che rende assai datata la proposta, che pure c'è, di una nuova "Lega Anseaica".

Quali opportunità-paese dà un'ottica mediterranea?

In un'ottica mediterranea si presenterebbero al Mezzogiorno e al paese grandi opportunità. Nel momento in cui si dovesse abbracciare una prospettiva mediterranea, occorre che alla scelta di area si associno progetti d'investimento in grado di aumentare la produttività, sia che si tratti di progetti per la transizione ecologica che di scelte a favore di quella digitale. Il trionfo deve essere: area - tecnologia - produttività.

Un'Europa che guardi al Mediterraneo non sarebbe solo un grande vantaggio per il nostro Mezzogiorno ma lo sarebbe anche per il Paese e per l'insieme della EU perché aprirebbe nuovi spazi commerciali con le nuove rotte del commercio e con l'adozione di tecnologie, cui i Paesi della sponda sud potrebbero partecipare, come è facile pensare per il caso delle grandi reti e dei collegamenti di energia solare da realizzare nelle aree desertiche del Sahara.

A livello del nostro territorio, la politica economica dovrebbe tenere conto, sia nelle sue linee generali che in quelle previste

dal PNRR, dell'esigenza di puntare sull'innovazione, prendendo in considerazione le opzioni d'investimento in infrastrutture e logistica coerenti con questa prospettiva, nel momento in cui, ad esempio, ecosostenibilità e tecnologie digitali si applicano alle scelte in materia portuale. Così le Zone Economiche Speciali sono tali non solo perché consentono l'aggregazione di nuove attività e hanno regimi fiscali di vantaggio ma anche perché realizzano un reticolo di servizi interconnessi, che sono la condizione per realizzare lo sviluppo di queste aree.

Come rimediare al deficit di produttività nostra e dell'eurozona?

I Paesi dell'Unione, e noi con loro, devono imparare a investire su grandi progetti comuni che aumentino la produttività totale dei fattori produttivi e di ciascuno. Occorre preparare la strada a campioni europei che siano in grado di competere con i giganti americani e cinesi nei settori nuovi e dinamici dell'economia che verrà.

Ne sono esempi i progetti integrati come quello dell'Airbus, in passato, o come l'intesa sull'idrogeno varata di recente da francesi e tedeschi. Servono imprese con governance e statuto europeo che siano in grado di affrontare con forza le sfide che ci attendono nei campi cruciali del clima, dell'energia e del digitale. In questa direzione, più che il Next Generation può essere d'aiuto il programma Invest Eu che però non ha una dotazione sufficiente al raggiungimento degli obiettivi.

Non c'è ancora questa consapevolezza?

La consapevolezza comincia a esserci. E il seminario di Villa Mondragone ha registrato una grande convergenza su questi temi. Dobbiamo avere la capacità di passare dalle parole ai fatti superando vecchi egoismi. Ancora una volta servono scelte politiche lungimiranti.

GLI EFFETTI

I cittadini si aspettano piani di ricollocamento per chi perde il lavoro



Luigi Paganetto

Symbola Unioncamere
L'economia della cultura
vale 85 miliardi —p.16

L'economia della cultura vale 85 miliardi e sostiene 1,5 milioni di occupati



**Ermete Realacci:
Creatività e bellezza
sono la forza dell'Italia.
Ora accelerare su
digitale e sostenibilità**

Symbola-Unioncamere

Nel 2020 la filiera ha perso l'8,1%, ma genera ancora un indotto da 240 miliardi

Franceschini: «Settore strategico. Il Pnrr prevede investimenti per 7 miliardi»

Giovanna Mancini

Sono passati sette anni da quando, appena insediato al vertice del ministero per i beni culturali, Dario Franceschini disse che si sentiva chiamato a guidare il ministero economico più importante del Paese. Sette anni, numerosi governi e, soprattutto, una lunga pandemia. Ma il ministro Franceschini (che nel governo Draghi ricopre nuovamente quell'incarico) ribadisce quella che allora appariva come una forzatura e la necessità, da parte delle istituzioni pubbliche, di investire nella cultura e in tutte le attività a essa collegate, perché farlo, spiega, «non è solo un dovere costituzionale, ma anche una grande opportunità di crescita economica e sviluppo sostenibile per tutto il Paese».

A dimostrare la validità di questa tesi ci sono i numeri del Rapporto «Io sono cultura», che da 11 anni la Fondazione Symbola e Unioncamere realizzano insieme, misurando il valore economico e occupazionale generato in Italia dal sistema produttivo culturale e creativo, pubblico e privato, che nel 2020 si è attestato a 84,6 miliardi di euro, con quasi 1,5 milioni di occupati. Cifre che rappresentano rispettivamente il 5,7% del Pil e il 5,9% del-

l'occupazione complessiva italiana e che dimostrano la rilevanza di questo settore, nonostante il duro colpo inflitto dalla pandemia, che ha bloccato molte delle attività culturali e creative, provocando un calo dell'8,1% della ricchezza prodotta dalla filiera, superiore dunque al dato medio nazionale di -7,2%. Il primo calo dopo oltre dieci anni di crescita ininterrotta.

«Il settore culturale ha pagato più di altri settori la crisi dovuta alla pandemia, ma il suo ruolo anche economico per il nostro Paese si conferma fondamentale – osserva Ermete Realacci, presidente di Fondazione Symbola -. Tra le attività core di questo settore e l'indotto attivato, questa filiera ha generato nel 2020 un valore aggiunto complessivo di 239,8 miliardi di euro».

Si tratta di una filiera molto eterogenea, spiega Domenico Sturabotti, direttore di Symbola, che comprende le attività legate al mondo della progettazione, quindi design e architettura, all'industria dell'audiovisivo e della musica, all'editoria, ai videogiochi e software, alle arti performative, alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico e artistico. «La pandemia ha avuto effetti molto diversi su questi comparti», osserva Sturabotti: in quel -8,1% di valore aggiunto medio perduto nel 2020 vanno considerate le performance positive di videogiochi e software (+4,2% di ricchezza prodotta), che rappresentano anche la fetta economicamente più rilevante del settore (13,6 miliardi di euro) e quelle molto negative del comparto patrimonio storico e artistico (-19%) e arti performative (-26,3%), severamente colpite dal numero lockdown. È presto per dire se già quest'anno potrà esserci un pur parziale recupero, ragiona Sturabotti, ma è possibile indicare alcuni fenomeni emersi durante la pandemia e su cui le imprese della filiera dovrebbero investire per riagganciare la crescita. «La crescita del digitale è la ten-

denza più evidente e trasversale a tutti i comparti – osserva il direttore di Symbola -. Ma emergono anche nuovi trend come il coinvolgimento delle comunità, il tema dell'inclusività delle minoranze, la contaminazione tra i settori, la commistione tra contenuti cognitivi e di intrattenimento, i temi legati alla salute e alla sostenibilità, che dal Covid hanno ricevuto una forte accelerazione».

La partita si gioca proprio sui fronti della trasformazione digitale e sulla sostenibilità, dice Ermete Realacci. E in questa partita tutti devono fare la loro parte: pubblico e privato. Il ministro Franceschini ha ricordato l'impegno del governo a sostegno delle attività culturali colpite dalla pandemia (dai teatri ai musei, all'industria dell'audiovisivo), ma soprattutto la sfida rappresentata nell'immediato futuro dai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che alla cultura destina circa 7 miliardi di euro di investimenti, a dimostrazione che la centralità di questo settore è stata compresa dal mondo della politica. Anche le imprese private devono fare la loro parte, dice Andrea Prete, presidente di Unioncamere: «Ci troviamo in un periodo straordinario di cambiamento e dobbiamo cogliere tutte le opportunità si presentano in questo settore. Come sistema camerale possiamo fare la nostra parte, grazie al nostro radicamento sul territorio, spingendo le piccole e medie imprese a investire in cultura». Ovvero, a investire «sui nostri cromosomi – sintetizza Ermete Realacci -. Perché bellezza, creatività e cultura sono da sempre la forza dell'Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



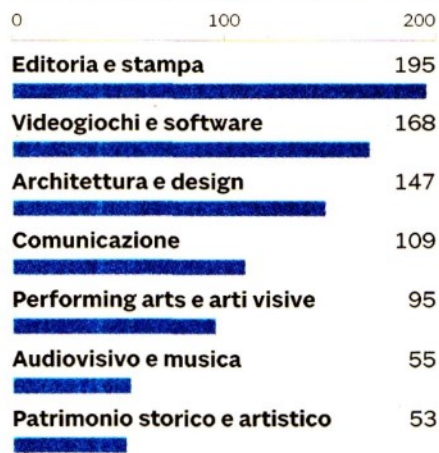
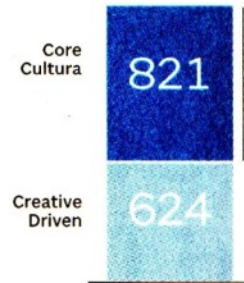
L'industria della cultura

OCCUPAZIONE 2020

Dati in mgl di unità

1.445,6

5,8% su tot.
 economia: 24.978,3

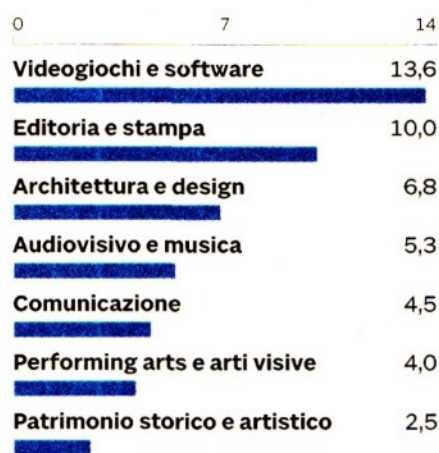
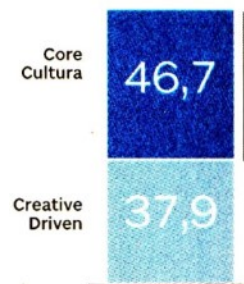


VALORE AGGIUNTO 2020

Dati in mld

84,6

5,7% su tot.
 economia: 1.490,6



Fonte: Unioncamere, Fondazione Symbola, Io sono cultura - Rapporto 2021

Superbonus 110% L'allarme dell'Ance: prorogate i termini

Nel Bresciano il beneficio fiscale ha stimolato un mercato che per ora vale oltre 40 milioni

Costruttori

Anita Loriana Ronchi

BRESCIA. Proroga subito fino al 2023 o si fermerà la ripresa. È il grido d'allarme lanciato dai costruttori relativamente all'applicazione del Superbonus 110%, che, nel Bresciano, sta spingendo un mercato dinamico di oltre 40 milioni di euro. Lo comunica Ance Brescia: aumentano in generale gli interventi e i relativi importi e il mercato mantiene il suo appeal da nord a sud, compresa appunto l'area bresciana.

Sela distribuzione territoriale vede primeggiare la Lombardia in testa alle regioni, sia per interventi che per importo, Brescia si mostra sempre più attiva e interessata all'opportunità offerta dal provvedimento. Secondo i dati ricavati dalla piattaforma «My bonus now» (www.mybonusnow.it), il portale dedicato lanciato da Ance Brescia per agevolare il matching fra le richieste dei privati e condomini e l'impresa che può realizzare i lavori (evoluzione del precedente My Bonus Brescia, a seguito dell'adesione anche di Ance Cremona

e Ance Pavia), si attesta il trend in crescita.

I numeri. Aumentano gli utenti registrati al sito per un totale di 1.078 iscritti, insieme alle richieste che raggiungono quota 1.132, per un valore dei lavori pari a 62,2 milioni di euro, sui tre territori di Brescia, Cremona e Pavia. Prendendo in esame la sola provincia bresciana, rispetto al mese precedente si rileva un incremento del 6% degli utenti iscritti al sito e dell'11% dei progetti caricati, per un mercato totale veicolato dalla piattaforma nell'area di competenza di oltre 40 milioni di euro, come detto, e un potenziale che supera ampiamente i 51 milioni.

La misura di incentivazione alla riqualifica degli edifici e del territorio traina a livello nazionale un mercato di 3,5 miliardi di euro. I dati forniti dal Centro studi Ance, sulla base dei numeri ricavati dal monitoraggio mensile condotto da Enea (l'agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) congiuntamente al ministero dello Sviluppo economico, indicano chiaramente la rotta da seguire. Al 1° luglio 2021, risultano ben 24.503 interventi legati alla maxi-agevolazione e uno

sviluppo significativo in termini di numero, rispetto al mese di giugno, del 32% e in termini di importo pari al 39,7%. I lavori realizzati interessano per la maggior parte edifici unifamiliari (51,6%); seguono le unità immobiliari indipendenti (37,2%) ed infine i condomini (11,2%). Guardando agli importi la situazione si rovescia: gli edifici condominiali rappresentano circa il 43% dell'importo complessivo; seguono gli immobili unifamiliari che corrispondono al 34,6% dell'importo totale e, in coda, le unità immobiliari indipendenti che costituiscono solo il 22,6%.

Il quadro conferma dunque la buona riuscita del provvedimento e corrobora la posizione dei costruttori edili, che rinnovano l'invito a prorogare lo strumento fino al 2023. "È fondamentale prolungare fin da subito la possibilità di accedere all'agevolazione per non rischiare di vanificare la ripresaincalzano i vertici di Ance Brescia. In caso contrario, a breve, cominceranno a bloccarsi le nuove iniziative, perché non si potrà garantire in alcun modo la conclusione degli interventi e sarà difficile prevedere un ulteriore coinvolgimento delle banche in qualità di acquirenti dei crediti fiscali o finanziatori degli interventi stessi". //



Superficie 31 %



La piattaforma. Sono 1.078 gli iscritti a My Bonus Brescia



La Conferenza Unificata ha approvato il modello unico in vigore da oggi

Niente zavorre sul 110%

Con la Cila-Superbonus pratiche ridotte all'osso

DI FRANCESCO CERISANO

Pratiche ridotte all'osso per dare il via al Superbonus. Il nuovo modello di Cila, approvato ieri dalla Conferenza Unificata e in vigore da oggi, riduce all'essenziale le informazioni da inserire per avviare le pratiche di 110%. Basterà indicare (si veda ItaliaOggi di ieri e del 30 luglio) gli estremi del permesso di costruire o del provvedimento che ha legittimato l'immobile (come la data di rilascio), ma per gli edifici la cui costruzione è stata completata prima del 1° settembre 1967 sarà sufficiente una dichiarazione.

Non sarà più necessaria l'attestazione di stato legittimo, particolarmente complessa e onerosa, ma basterà la dichiarazione del progettista. Gli elaborati progettuali da presentare si limiteranno alla semplice descrizione, in forma sintetica, dell'intervento da realizzare ed eventuali elaborati grafici

saranno presentati soltanto se indispensabili a una più chiara e compiuta descrizione.

Per gli interventi in edilizia libera, basterà inserire nel modulo una semplice descrizione dell'intervento. In questo modo si elimineranno le lunghe attese per accedere alla documentazione degli archivi edilizi dei comuni (3 mesi in media per ogni immobile oggetto di verifica) con risparmi di spesa che il Dipartimento della Funzione pubblica ha stimato in 110 milioni di euro solo per effetto dell'eliminazione dell'attestazione di stato legittimo.

Dopo il via libera dell'Unificata, il modello di Cila Superbonus, che recepisce nella pratica le modifiche alla disciplina dell'incentivo introdotte nel percorso parlamentare del decreto legge su governance e semplificazioni del Pnrr (dl 77/2021 convertito nella legge n.108/2021 in vigore dal 31 luglio) è stato subito pubblicato sul sito della Funzione pubblica e sarà utilizzabile già da oggi.

«E' una rivoluzione che porta immediatamente la semplificazione a casa dei cittadini, delle imprese e di tutti i professionisti coinvolti, da-

gli ingegneri ai geometri», ha osservato il ministro della Funzione pubblica **Renato Brunetta** che ha voluto ringraziare per il lavoro svolto regioni, Anci, Upi, Rete delle professioni tecniche, **An-**

ce, Agenzia delle entrate, ministero della transizione ecologica e ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. «E' la prova del nuovo corso impresso dal Piano nazionale di ripresa e resilienza: fare presto, bene e insieme, per facilitare la vita ai cittadini e alle imprese».

Soddisfazione per l'ok al modello è stata espressa dall'Ance che per prima aveva avanzato al governo la richiesta di agevolare e accelerare la procedura ritenendo



non sufficienti solo le misure di potenziamento del personale introdotte dalla legge di bilancio 2021. «Con l'intesa raggiunta in Conferenza unificata si rende finalmente effettiva una semplificazione importante, che dà attuazione, in tempi brevissimi, alla misura contenuta nel decreto legge 77. Si tratta di un provvedimento che avrà diverse ricadute positive sui rapporti tra pubbliche amministrazioni e cittadini, sul lavoro degli uffici tecnici dei comuni e sulla possibilità di imprimere una nuova accelerazione all'economia del Paese», ha osservato il presidente dell'Anci e sindaco di Bari **Antonio Decaro** che auspica che il governo possa prorogare al 2023 il Superbonus (attualmente in scadenza al 30 giugno 2022) estendendolo anche agli alberghi e agli immobili di edilizia residenziale pubblica dei comuni.

— © Riproduzione riservata — ■

