



CONFINDUSTRIA CATANIA

RASSEGNA STAMPA

8 LUGLIO 2020

SOLE 24 ORE

LE 106 OPERE CHE POSSONO FARE PIL SUBITO
COMMISSARI, COSTI FINO AL 7% DELL'OPERA
MANIFATTURA ITALIANA, PER LA PRIMA VOLTA ALLE CORDE SULL'EXPORT
PIL, ITALIA LA PEGGIORE D'EUROPA

REPUBBLICA

I COSTRUTTORI BOCCIANO LE MISURE

LA SICILIA

GRANDI OPERE, INTESA SOFFERTA SU "ITALIA VELOCE"
DIGHE, STRADE, TRENI E PONTI (SULLO STRETTO NO)
SVILUPPO E SOSTENIBILITA', RAFFINERIE DI AUGUSTA PROMOSSE
SIBEG, FANTA CON LIMONE IGP DI SIRACUSA
UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA AREA PORTUALE E INTERPORTO

ITALIA VELOCE

Subito cantieri per opere che valgono 77 miliardi

— a pagina 8

Le 106 opere che possono fare Pil subito

I programmi. Oltre alle 130 opere strategiche e alle 35 da commissariare ci sono i lavori che possono già partire o possono accelerare i cantieri

Acceleratori. Il piano di breve termine vale 96 miliardi di cui 77 finanziati: 31 opere ferroviarie, 21 strade o autostrade, cinque aeroporti e cinque metrò

Giorgio Santilli

Ci sono 106 interventi, opere o programmi di manutenzione e tecnologia, che saranno il primo vero banco di prova del decreto legge semplificazioni. Valgono 95.609 milioni, di cui 77.437 già finanziati. La prima vera sfida per capire se il decreto legge varato a notte fonda accelera davvero i cantieri ed è capace di produrre Pil aggiuntivo già nel biennio 2020-21. Bisogna andare a cercarli nel documentone di 400 pagine (il cosiddetto allegato Infrastrutture al Def) che la ministra Paola De Micheli teneva ieri sul tavolo di Palazzo Chigi, durante la conferenza stampa con il premier Giuseppe Conte. Le 400 pagine e anche l'elenco dei 106 interventi sono state messe a punto dalla struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture guidata da Giuseppe Catalano. Prima di dire cosa sono questi 106 interventi, bisogna dire che cosa non sono.

Non sono le 130 opere strategiche evocate dal premier che potrebbero essere intitolate, molto in sintesi, «accelerazione del programma di Alta velocità di rete». C'è molto di più, ovviamente, anche molte strade, ma se c'è una battaglia su cui il premier, la ministra e il governo mettono la faccia da qualche settimana è il completamento della rete di Alta velocità, con lo sblocco della Salerno-Reggio Calabria e lo slogan #italiaveloce. Questo è il piano dei tempi lunghi: molte delle 400 pagine del do-

cumento sono dedicate a questo piano strategico.

Le 106 opere del professor Catalano non sono neanche le opere che saranno commissariate in base all'articolo 9 del decreto legge. Queste sono 36 opere dei Trasporti cui si aggiungono per ora 12 interventi suggeriti dal Viminale (si veda l'elenco completo in pagina). Queste opere difficilmente produrranno Pil a breve perché - come ha spiegato bene De Micheli - i commissari andranno solo a opere molto incagliate. Il prototipo dell'opera perennemente incagliata è il raddoppio della Pontina fra Roma e Latina che infatti è la numero 5 in elenco. Ovviamente queste opere rientrano a pieno titolo nelle opere oggetto del decreto semplificazioni ma dire che produrranno lavori a breve è azzardato.

La vera finezza del Def Infrastrutture sono invece quelle 106 fra opere e programmi che costituiscono la miniera in cui pescare per fare subito. Sono opere in corso che possono essere accelerate, magari con i fondi aggiuntivi che potranno arrivare dalla Ue. Sono opere che hanno il progetto pronto e il cantiere possono aprirlo - con i nuovi tempi contingentati del decreto - in meno di sei mesi. Sono programmi di manutenzione, con intervento spesso micro che non richiedono progetti per partire.

Fra le 31 opere ferroviarie elencate ci sono la Torino-Lione, il Brennero, la Brescia-Verona, Terzo valico dei Giovi, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico dei valichi svizzeri (Chiasso, Luino e Domo-dossola) e quello sulla linea adriatica (Bologna-Bari-Lecce e Lecce-

Taranto), la Napoli-Bari, i nodi di Milano, Torino, Genova, Bologna, Roma, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo. Tutte opere accelerabili con qualche risorsa finanziaria in più o risolvendo un problema autorizzativo o velocizzando l'affidamento. Fra le 21 opere stradali l'adeguamento sismico dei viadotti della A24 e A25, il completamento del nodo di Firenze, la Pedemontana veneta, il potenziamento della A4, il raccordo autostradale A15-A22-Tibre, la quarta corsia della Milano sud-Lodi (A1), la A13 Moncelice-Padova, la terza corsia dinamica sulla A12 fra Cerveteri e Torrimpietra, la tangenziale di Bologna, la Gronda di Genova, il potenziamento della A22, il collegamento Campogalliano-Sassuolo, la E78.

Ci sono poi numerosi interventi portuali, cinque interventi aeroportuali (Fiumicino Est, sopraelevazione Prk Catania, adeguamento Firenze, fabbricato Hub Dhl a Malpensa, l'ampliamento del terminal di Venezia) e cinque interventi sui metrò di Milano, Catania, Roma, Napoli e Firenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-1%, 8-29%

77 miliardi

LE RISORSE GIÀ DISPONIBILI

Quelle destinate a opere e programmi in corso con un progetto pronto che possono essere accelerate



Nel Def Infrastrutture. Nel documento della ministra Paola De Micheli priorità alle opere ferroviarie come la Torino-Lione, il Brennero, la Brescia-Verona, Terzo valico dei Giovi, la Napoli-Bari, i nodi di Milano. Torino, Genova, Bologna, Roma, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo.

Il prototipo dell'opera perenne-mente incagliata è il raddoppio della Pontina fra Roma e Latina

Il Def Infrastrutture messo a punto dalla ministra De Micheli con la struttura tecnica di Catalano

L'ELENCO DELLE OPERE DA COMMISSARIARE

A. INFRASTRUTTURE STRADALI:

1. SS 106 Ionica;
2. collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte" con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 "Ragusana";
3. SS 675 Umbro-Laziale. Sistema infrastrutturale di collegamento porto di Civitavecchia- nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia;
4. completamento collegamento A12 Tarquinia - San Pietro in Palazzi;
5. collegamento autostradale Roma-Latina e collegamento stradale Cisterna-Valmontone;
6. strada Statale 4 Salaria;
7. A 24 - A25 Strada dei Parchi;
8. E 78 Grosseto-Fano;
9. Rete viaria provinciale in Sicilia;
10. Rete viaria in Sardegna;
11. ricostruzione ponte di attraversamento sul fiume Magra relativo alla strada statale n. 330 di Buonviaggio (Massa Carrara).

B. INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

1. potenziamento Linea Fortezza-Verona;
2. potenziamento Linea Venezia-Trieste;
3. completamento raddoppio Genova Ventimiglia;
4. completamento raddoppio Pescara - Bari;
5. Linea Roma - Pescara;
6. realizzazione nuova linea Ferrandina - Matera La Martella;
7. potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Salerno - Reggio Calabria;
8. linea Palermo-Trapani via Milo;
9. potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto - Metaponto - Potenza -

Battipaglia;

10. Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova;
11. Chiusura Anello ferroviario di Roma;
12. Completamento raddoppio Pontremolese;
13. realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari
14. asse AV/AC Palermo- Catania-Messina;
15. completamento lavori nodo ferroviario di Genova e collegamento ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto di Genova.

C. INFRASTRUTTURE IDRICHE

1. Messa in sicurezza traversa Lago d'Idro (BS);
2. Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera;
3. Completamento ampliamento Diga di Maccheronis (NU);
4. Completamento realizzazione delle dighe: Monti Nieddu (CA); di Medau Aingiu (CA).
5. messa in sicurezza delle dighe: Cantoniera sul fiume Tirso (OR); sul Rio Olai (NU); sul Rio Govossai (NU); sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS); di Monte Pranu sul rio Palmas (OR); di Pietrarossa (EN-CT);
6. realizzazione MOSE di Venezia;
7. messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso.

D. I PORTI

1. Darsena Europa Livorno;
2. Diga Foranea di Genova

E. EDILIZIA STATALE (PROPOSTE MINISTERO INTERNO)

12 interventi su complessi immobiliari in 11 città: Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Reggio Calabria. Bologna, Genova, Milano, Torino. Roma



Peso: 1-1%, 8-29%

Grandi lavori, ai commissari un budget del 7%

DL SEMPLIFICAZIONI

La nuova figura,
solo per le emergenze,
avrà poteri ampi

Tra le novità del Dl Semplificazioni spicca la nuova figura del commissario per i grandi lavori, che avrà poteri ampi (ma non potrà agire in deroga a tutto) e avrà un suo budget fino al 7% del costo di un'opera. — pag. 6

Commissari, costi fino al 7% dell'opera

Di Semplificazioni. La nuova figura, nominata soltanto per le emergenze, avrà poteri ampi e un suo budget

Varo. Testo approvato "salvo intese". Niente gara per opere fino a 5 milioni e affidamento diretto entro i 150mila euro

ROMA

Il balletto che più ha appassionato la maggioranza di governo nell'ultimo mese - commissari sì, commissari no per le grandi opere - potrebbe aver trovato una prima composizione - non è chiaro quanto stabile - con l'articolo 9 del decreto legge Semplificazioni approvato alle 5 della notte fra lunedì e martedì. Viene riscritto il decreto legge sblocca cantieri e unificate tutte le varie tipologie di commissari in questa nuova figura che è a metà strada fra il vecchio commissario debole e il «metodo Genova». Avrà poteri ampi, ma non potrà agire in deroga a tutto. Avrà un suo budget che potrà arrivare addirittura al 7% del costo di un'opera. Ma soprattutto le condizioni per farlo scendere in campo sono piuttosto restrittive: solo per interventi «caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative». Entrerà in scena, quindi, solo in casi di vera emergenza o opere che non si riescono a disincagliare

in alcun modo dopo anni di tentativi. Il prototipo di opera tanto sofferta è il raddoppio della Pontina Roma-Latina. Non quindi la mitragliata di commissari che avrebbe voluto Matteo Renzi, che infatti ieri ha parlato di «primo passo», con riferimento all'intesa raggiunta nel governo su 36 opere che saranno commissariate. Altro fatto che fa pensare che la partita è finita senza che i commissari abbiano sfondato è che la proposta di nomina (da fare con Dpcm) spetta alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli e che di queste 36 opere ce ne sono 27 che la ministra voleva commissariare già da sei mesi.

Per il resto, sia pur tra mille modifiche, il decreto legge conferma le promesse della vigilia:

1) la riforma dell'abuso d'ufficio e della responsabilità civile nel senso di penalizzare meno chi nella Pa fa e più chi non fa;
2) l'obbligo per i funzionari pubblici di sottoscrivere il contratto definitivo (e poi l'apertura del cantiere) entro sei mesi dall'avvio della procedura relativa a un'opera e di andare avanti con l'aggiudicazione definiti-

va anche in caso di ricorso al Tar degli esclusi (salvo che non ci sia una chiara sentenza che impedisce l'aggiudicazione);

3) gli affidamenti diretti per opere fino a 150mila euro;

4) gli affidamenti a procedura negoziata senza bando di gara (un tempo si chiamava trattativa privata) fino a cinque milioni di euro;

5) i poteri eccezionali alle stazioni appaltanti (è il sofferto articolo 2) per



Peso: 1-3%, 6-27%

accelerare gare e iter autorizzativi relativi a opere di sette settori (scuole, università, sanità, carceri, strade, ferrovie e opere idriche);

6) la previsione di un fondo per il completamento delle opere rimaste a corto di finanziamenti;

7) la velocizzazione delle valutazioni ambientali, più forte per le opere green del Piano nazionale integrato energia e clima, con una nuova commissione Via creata ad hoc, ma ancora incerta per le altre opere;

8) maggiore certezza di tempi per le conferenze di servizi e il silenzio assenso;

9) accelerazioni per la digitalizzazione della Pa e per gli investimenti in banda larga e 5G;

10) una forte spinta alla rigenerazione urbana con l'eliminazione dei vincoli più pesanti alla demolizione e ricostruzione;

11) la proroga dei titoli edilizi (apertura e chiusura dei lavori);

12) estensione dell'autocertificazione, maggiore interoperabilità fra banche dati pubbliche e divieto per la Pa di chiedere ai cittadini e alle imprese dati di cui sono già in possesso.

Il decreto, approvato con la formula «salvo intese» deve ancora essere affinato in molti punti ed è prevedibile che non vada in Gazzetta prima della prossima settimana.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7

I SETTORI CON ITER ACCELERATO

Poteri eccezionali alle stazioni appaltanti per scuole, università, sanità, carceri, strade, ferrovie e opere idriche



Ok In Cdm «salvo Intese». Il Dl semplificazioni è stato approvato dal Consiglio dei ministri "salvo intese". Una formula, ha assicurato il premier Giuseppe Conte, non dovuta a distanze politiche ma a ragioni tecniche e il decreto sarà «in capo a qualche giorno in Gazzetta»



Tempi certi per i cantieri. Obbligo per i funzionari pubblici di sottoscrivere il contratto definitivo entro sei mesi dall'avvio della procedura relativa a un'opera



Peso: 1-3%, 6-27%



Manifattura

Per la prima volta industria alle corde sull'export

Lello Naso — a pagina 3

33,3

per cento

Percentuale di aziende che prevede di ridurre o ridimensionare la propria attività e l'occupazione

LE IMPRESE

Manifattura italiana per la prima volta alle corde sull'export

Fra i settori che reggono bene l'urto del covid solo alimentare e farmaceutica

Lello Naso

La revisione al ribasso delle stime del Pil dell'Eurozona, i dati rilasciati ieri dalla Banca d'Italia (si veda l'articolo accanto) e tutte le statistiche e le previsioni a tinte fosche di queste settimane, ultimo ieri l'Ocse sull'occupazione nel 2020, fanno intuire quanto sia complicato comprendere fino in fondo il peso degli effetti della pandemia sull'economia. In particolare sui sistemi come quello italiano, fragile ben prima del coronavirus. Da più di venti anni i ritmi di crescita dell'Italia sono sotto la media Ue e, di conseguenza, durante le crisi, le cadute molto più pronunciate. Una brezza diventa una raffica di vento e

una raffica di vento un uragano.

Il 2020 doveva essere l'anno in cui, pur con quasi un lustro di ritardo rispetto al resto d'Europa, la manifattura italiana si apprestava a recuperare pienamente il calo del 25% della produzione seguito alla crisi del 2008. La pandemia ha complicato tremendamente i piani lasciando intravedere un andamento paludoso per ancora molti anni. Per un motivo molto semplice: alla violenta crisi di consumi che si va rivelando giorno dopo giorno il post-Covid, si aggiungerà il tracollo delle esportazioni derivante dalla frenata globale, che per un'economia fortemente interconnessa come quella italiana può essere letale. Se negli ultimi anni il sistema è riuscito a galleggiare aggrappandosi all'export, ora che rischia di venire meno anche questo appiglio il recupero si complica ulteriormente.

I timori che emergono dai dati so-

no poca cosa rispetto alle analisi che gli imprenditori fanno sul campo guardando semplicemente alle dinamiche degli ordini e della produzione. Il settore auto, per esempio, che ha avuto un fermo totale della produzione globale ad aprile e maggio, ha paradossalmente prodotto a pieno regime a marzo per completare gli ordini in vista del blocco, e poi è crollato verticalmente. Basta parlare con i componentisti, la base della filiera,



Peso: 1-2%, 3-15%

per ascoltare analisi sui flussi di produzione che sfuggono a ogni manuale di organizzazione aziendale e proiettano il peggio a dopo l'estate. Anche perché la crisi di liquidità in Europa e il peggioramento della pandemia negli Stati Uniti mettono l'acquisto dell'auto all'ultimo posto nelle priorità delle famiglie. E le voci di incentivi che si susseguono ma non arrivano non aiutano certamente. L'auto elettrica, per come la vedono gli imprenditori della filiera, è un'entusiasmante sfida di medio-lungo periodo quando, come diceva Keynes, saremo tutti morti. Secondo gli analisti più realisti, in Europa e negli Usa la domanda di automobili sarà in calo fino al 2050.

Federico Visentin, amministratore delegato di Mevis, azienda vicentina della filiera automotive, spiega bene le dinamiche in corso in uno dei comparti cardine per il made in Italy. «C'è in atto una fase difensiva, in cui le imprese stanno provando a convincere i clienti a passare dal co-share al fornitore unico. Poi ci sarà l'insourcing, ovvero verranno portate all'interno le produzioni esternalizzate. Infine, per chi resisterà, ci sarà la strada della diversificazione di prodotto e il tentativo di andare a prendere quote su mercati nuovi e

ancora poco esplorati. Sarà una competizione durissima e diversa da quella del 2008: allora cadevano le imprese più deboli, oggi rischiano anche le aziende più strutturate».

I dati sul comportamento delle imprese manifatturiere durante la crisi rilasciati ieri dall'Istat fotografano questa tendenza e ne lasciano intravedere l'evoluzione: il 35,9% delle aziende sta riorganizzando la produzione, il 30,8% ha strategie di espansione, il 33,3% prevede di contrarre l'attività, l'occupazione o gli investimenti. Un terzo, un terzo e un terzo. Nessuno ha intenzione di deporre le armi senza combattere, ma qualcuno inevitabilmente pagherà le conseguenze.

Anche nella notte, però, non tutte le vacche sono nere. Alimentare e chimica-farmaceutica, proprio per la natura della crisi, hanno livelli contenuti di imprese a rischio (28,9% e 20,1%) e una significativa propensione all'espansione dell'attività. Tessile-abbigliamento e pelli hanno una forte polarizzazione, con un livello elevato di imprese a rischio (48,2%) accompagnato da una quota signifi-

cativa di imprese con strategie di riorganizzazione (38,4%). Infine, le criticità più marcate riguardano l'industria pesante (siderurgia e metalli), da tempo in forte sofferenza, mentre i mezzi di trasporto (l'auto di cui sopra), i mobili e le altre manifatture che hanno contratto di più la produzione, mostrano anche forti vincoli per la domanda molto debole.

In una crisi che con l'andare dei mesi si caratterizzerà sempre di più sul lato dei consumi ma, se non interverranno forti shock esterni, lascerà le ferite più evidenti nella filiera della manifattura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'allarme
Ocse: a fine
2020 disoccupazione
al 12,4%,
cancellati
quattro
anni di lenti
miglioramenti**



Peso: 1-2%, 3-15%

Pil, Italia la peggiore d'Europa (-11,2%) Famiglie, il 33% ha riserve per tre mesi

INDAGINE BANKITALIA

Il 40% non paga il mutuo e il 34% ha difficoltà con i pagamenti a rate

Istat: il 30% delle imprese rischia di chiudere, ma il 35% si riorganizza

Pil dell'eurozona a -8,7% nel 2020, per risalire al 6,1% nel 2021: sono le nuove stime di Bruxelles. I dati peggiori sono di Italia (-11,2%), Spagna (-10,9%) e Francia

(-10,6%). Allarme Istat: il 30% delle imprese rischia di chiudere. Impatto pesante del Covid anche sulle famiglie: un'indagine Bankitalia rivela redditi falcidiati e difficoltà a pagare i mutui. «Oltre un terzo dispone di risorse finanziarie sufficienti per meno di 3 mesi».

Romano e Marroni · pagg. 2-3

Peggiorano le stime sul Pil, per l'Italia un crollo dell'11,2 %

Le previsioni della Commissione Ue. Nell'Eurozona flessione dell'8,7%, un punto in più rispetto all'outlook di maggio. Calo a due cifre anche per Francia e Spagna, cresce il divario tra i Paesi

Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

Alle prese con gli effetti nefasti dell'epidemia scoppiata in inverno, la Commissione europea ha rivisto al ribasso le sue stime economiche nella zona euro per il 2020-2021, pur esprimendo la speranza che «il peggio possa essere passato». La ripresa sta prendendo piede, ma rischia di essere incerta e provocare nuove divergenze tra i Paesi membri. La previsione più deludente riguarda l'Italia: la recessione quest'anno rischia di essere quasi il doppio di quella tedesca.

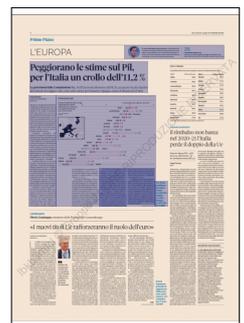
L'impatto economico del lockdown è più grave di quanto inizialmente previsto, ha spiegato ieri il commissario agli affari economici Paolo Gentiloni. «La risposta politica in tutta Europa ha contribuito ad

attenuare l'impatto per i nostri cittadini. Eppure, permane la tendenza a crescenti divergenze, disuguaglianze e insicurezze». Bruxelles ha quindi rinnovato un appello in vista di un rapido accordo sul bilancio comunitario 2021-2027. Un vertice europeo è previsto il 17-18 luglio.

Tradizionalmente, le previsioni d'estate si concentrano su crescita e inflazione. «I primi dati di maggio e giugno suggeriscono che il peggio potrebbe essere passato. La ripresa dovrebbe guadagnare terreno nella seconda metà dell'anno, pur rimanendo incompleta e disomogenea negli Stati membri», ha spiegato la Commissione europea. Bruxelles nota maggiori differenze tra i Paesi rispetto alle sue previsioni di maggio (si veda Il Sole 24 Ore del 7 maggio).

In pillole, ecco di seguito le cifre più interessanti. Nella zona euro, l'economia dovrebbe calare

dell'8,7% nel 2020 (7,7% stimato in maggio). La ripresa è prevista del 6,1% nel 2021 (6,3% previsto due mesi fa). Sul fronte italiano, il crollo dovrebbe essere dell'11,2% quest'anno, con una ripresa del 6,1% l'anno prossimo. In maggio, la Commissione aveva previsto rispettivamente: -9,5% e +6,5%. La recessione italiana è quasi doppia rispetto a quella tedesca (-11,2% rispetto a -6,3%).



Peso: 1-9%, 2-32%



A proposito dell'Italia, il Paese della zona euro con la stima economica più deludente, la Commissione nota che l'industria dovrebbe recuperare prima del turismo. Il ritorno della crescita ai livelli del 2019 è previsto solo alla fine del 2021. «Le prospettive di crescita rimangono soggette a rischi al ribasso. Una prolungata recessione del mercato del lavoro una volta scadute le misure di emergenza e la riduzione della fiducia dei consumatori potrebbero frenare la prevista ripresa».

Tra i Paesi in cui Bruxelles prevede una recessione a due cifre, oltre all'Italia, ci sono anche la Francia e la Spagna. Più in generale, la Com-

missione europea stima che la mobilità nell'Unione europea nel secondo trimestre sia stata inferiore di circa il 30% rispetto alla norma. Tuttavia, alla fine di giugno, la mobilità era già in ripresa, e il calo era di appena il 10% rispetto al normale.

L'ex premier è anche intervenuto nel dibattito sul pieno ritorno in vigore del Patto di Stabilità dopo la pausa sancita dallo shock economico. Nei giorni scorsi, il Comitato consultivo europeo per le finanze pubbliche ha proposto «come punto di riferimento non solo il ritorno alla crescita, ma il ritorno alla situazione precedente, per l'insieme dei Paesi. Mi pare un

criterio interessante». Lo sguardo corre quindi al 2022.

Una ultima parola a proposito dei dati sull'inflazione. Secondo Bruxelles, i prezzi al consumo nella zona euro dovrebbero salire di appena lo 0,3% nel 2020 e dell'1,1% nel 2021. Vi sono Paesi nei quali l'inflazione sarà probabilmente negativa quest'anno: Spagna, Grecia, Irlanda e Cipro. In Italia, in compenso, i prezzi al consumo dovrebbero rimanere stabili. I dati giustificano la politica monetaria espansiva della Banca centrale europea.

Tra i Paesi mediterranei anche Grecia (-3,5%), Portogallo (-4,3%) e Spagna (-4,8%) fanno meglio



Il ritorno della Nuova Lega anseatica. Olanda (nella foto il premier Mark Rutte), Finlandia, Svezia, Danimarca, Paesi baltici, Irlanda affilano le armi in vista dell'Eurogruppo di domani e da Twitter dettano la linea: "Make the Eurogroup Great Again", rendi di nuovo grande l'Eurogruppo.

3%

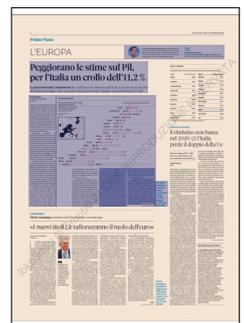
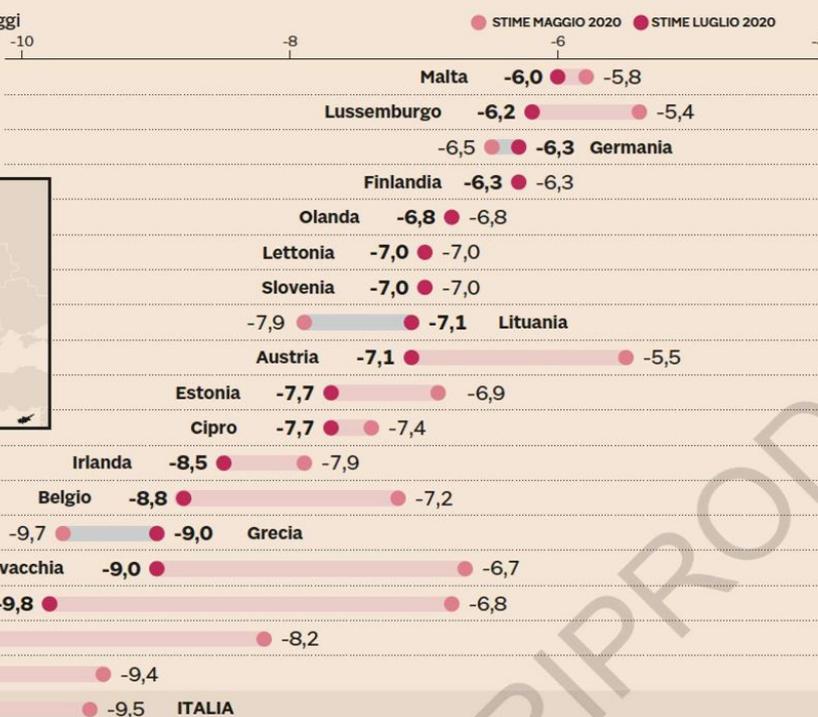
IL RAPPORTO DEFICIT/PIL

Tra le parole d'ordine ribadite nel tweet dei rigoristi ci sono rispetto dei vincoli del Patto di stabilità, scelta del Mes, riforme

Orizzonti più cupi

Previsioni 2020: le stime di oggi sull'andamento del Pil nell'Eurozona a confronto con quelle di primavera
Dati in percentuale

Fonte: Commissione Europea



Peso: 1-9%, 2-32%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

039-133-080

Hr talk. A colloquio con l'hr manager di Janssen, Cosimo De Nigris, alle prese con il rientro degli addetti

È il momento di un mix nuovo tra lavoro remoto e in presenza

Cristina Casadei

Il vissuto di questi mesi ci lascerà la certezza che «il contatto umano è sempre importante e non può essere sostituito completamente dalle modalità di lavoro da remoto. Sicuramente la tecnologia e gli strumenti digitali possono aiutare l'attività lavorativa ma non sostituire il rapporto che si deve creare tra le persone nell'ambiente di lavoro. Dobbiamo però pensare a modi alternativi di lavorare, con mix diversi tra lavoro in presenza e da remoto, ma dove l'uno non può essere sostitutivo dell'altro. Avere lavorato così in questa fase emergenziale ci ha dato la consapevolezza che si può lavorare in modo diverso e che non c'è un modo unico». Cosimo De Nigris è direttore delle risorse umane Italia, Grecia e Israele della casa farmaceutica Janssen che fa parte del gruppo americano Johnson&Johnson e racconta come è avvenuto l'attraversamento dal mondo pre Covid a quello post Covid.

La nota positiva è che in Janssen lo smart working era una metodologia di lavoro strutturata. «Da anni», dice. Nel nostro paese gli addetti sono poco più di 1.200 e sono prevalentemente in Lombardia, a Cologno Monzese, dove c'è il centro direzionale, e nel Lazio, a Latina, dove c'è lo stabilimento produttivo. «Sia in un caso sia nell'altro non ci siamo mai fermati. Ci siamo mossi per tempo. L'emergenza è partita dalla Lombardia e lì abbiamo riorganizzato la sede

già da febbraio. Abbiamo attivato il nostro comitato di gestione delle crisi e questo ci ha permesso di tutelare i nostri lavoratori perché da subito abbiamo cambiato gli orari di lavoro, dando più flessibilità per evitare spostamenti con i mezzi pubblici nelle ore di punta e facilitare l'assistenza dei figli a casa da scuola. Nel contempo ci siamo preparati a uno smart working molto più marcato di quello che avevamo. Avendo previsto che cosa stava accadendo ci siamo mossi molto prima che il Governo ci desse la flessibilità normativa arrivata nelle settimane successive». Questo ha consentito di non avere problemi legati alla pandemia nelle sedi e di rendere l'azienda sempre agibile.

Da qualche settimana, però, è iniziata un'altra storia. Se i mesi scorsi sono stati quelli dell'allontanamento dalle sedi, fatta eccezione per chi è occupato nella produzione, questi sono i giorni in cui si torna in sede, a Cologno Monzese. «Gradualmente e garantendo il distanziamento sociale - spiega De Nigris -. Abbiamo ridisegnato i layout, ridotto le postazioni, immaginato un

processo di ingresso in azienda governato dai protocolli che sono previsti sia a livello nazionale che regionale. Anche in questa fase però stiamo privilegiando il ricorso allo smart working perché il nostro gruppo mette la sicurezza del lavoratore al primo posto e quindi tutti gli spostamenti che potranno essere evitati, saranno evitati».

Anche in un'attività dove prevale la relazione, come quella dell'informatore scientifico. «Le persone della field force, in particolare, hanno dovuto trasformare la loro attività, passando dall'incontro face to face con i medici e la comunità scientifica a quello virtuale - continua De Nigris -. Il 100% degli informatori scientifici ha lavorato così e il passaggio è avvenuto grazie a una strumentazione tecnologica che già avevamo e che ci ha permesso di non fermarci e di non ricorrere alla cassa integrazione. Le nostre persone hanno continuato a lavorare in maniera uguale, grazie allo smart



Peso:36%

working e alla flessibilità normativa che il governo ci ha poi dato».

Chi non ha mai smesso di andare in sede è chi lavora nel sito produttivo di Latina che occupa 650 persone e produce 4,5 miliardi di pillole per trattamenti orali per la cura di malattie oncologiche ed ematologiche e per terapie innovative. «La produzione non si è mai fermata in parte perché siamo una realtà indispensabile per la tipologia di farmaci che produciamo, in parte perché siamo riusciti ad organizzare la produzione in modo che la sicurezza venisse garantita, introducendo anche stacchi temporali tra un turno e l'altro per non fare incontrare le squadre. Nel plant di Latina comunque tutte le persone che potevano lavorare in smart working hanno lavorato in questa modalità per ridurre al massimo il numero di chi entra nel sito e per garantire la sicurezza degli operatori che devono per forza recarsi in sede». Che il piano abbia funzionato e sia stato ben accolto lo dice un numero: 3. È stata infatti il 3% la percentuale di assenteismo di Janssen, proprio mentre in molte aziende, soprattutto nelle aree più colpite, nei momenti difficili, è andata ben oltre il 50%. Non è mancato il riconoscimento dell'impegno ed è stato dato un premio di circa mille euro a chi era impegnato sulle linee produttive. E non si è arrestato il processo di selezione delle persone.

Negli ultimi 4 anni Janssen ha praticamente raddoppiato gli addetti del sito di Latina, dove si avvale della tecnologia e delle macchine più all'avanguardia nella farmaceutica. «È la dimostrazione che l'abbinamento macchina uomo, quando intervengono logiche ispirate alla massima efficienza, favorisce l'occupazione, che nel nostro caso è un'occupazione molto qualificata», dice De Nigris. Sebbene il Covid-19 sia stato un vero e proprio tsunami, non ha cambiato i piani della multinazionale: le selezioni che erano già state avviate continuano ad essere svolte, seppure con modalità diverse. Anche Janssen è passata da incontri face to face a colloqui tramite piattaforme digitali per tutto il percorso di selezione. «Fino a poco tempo fa non avremmo nemmeno mai pensato di arrivare a

un'assunzione senza aver mai visto la persona. Oggi sta succedendo e per noi è un'evoluzione - osserva De Nigris -. Gli eventi degli ultimi mesi hanno fatto premere l'acceleratore di quell'innovazione che era già in corso e senza la quale non saremmo riusciti a fare il salto digitale che abbiamo fatto in questi mesi. Quello che è accaduto è il segno che noi eravamo sulla strada giusta».

© RIPRODUZIONE RISERV

Il piano di sicurezza ha consentito di mantenere basso l'assenteismo di questi mesi: il tasso è stato del 3%



Cosimo De Nigris.
Il manager è direttore delle risorse umane Italia, Grecia e Israele della casa farmaceutica Janssen



Al lavoro, sempre. Nei laboratori, nel sito produttivo e nel centro direzionale di Janssen i lavoratori hanno lavorato in modalità diversa, ma non si sono mai fermati.



Peso: 36%

*Gabriele Buia, presidente dell'Ance*

I costruttori bocciano le misure “Intatta la vera resistenza burocratica”

di **Marco Patucchi**

ROMA – «Prima o poi qualcuno dovrà pur dire alle nuove generazioni che andando avanti così non ci sarà più un futuro di benessere. Questo Paese deve tornare a vivere di dignità del lavoro, non di sussidi». Gabriele Buia è il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, e per lui non è stata una giornata semplice, tra testi provvisori da studiare e interlocuzioni politiche. Il governo ha varato il Decreto semplificazioni che punta, tra l'altro, a sbloccare i cantieri italiani, ma secondo Buia così non funziona. «Speriamo almeno che la solita formula del “salvo intese” lasci aperta la possibilità di modifiche e aggiustamenti».

Scusi presidente, ma è mai possibile che ogni volta che il governo mette mano agli appalti le imprese si dicano insoddisfatte?

«Guardi che non è così. Nel decreto vanno benissimo le novità su abuso d'ufficio, danno erariale e semplificazione in corso d'opera.

Sono misure importanti nell'interesse delle aziende e del Paese».

E allora cos'è che non va?

«Si è puntato soprattutto alla semplificazione delle gare, ma le vere incrostazioni sono più a monte. Non sono le gare che allungano i tempi di realizzazione delle opere. Lo dice anche il Consiglio di Stato che il contenzioso a questo livello non supera il 2%. La metto giù con uno slogan: trasferire la straordinarietà nell'ordinario. Perché quello che viene consentito al commissario non si trasforma in norma vera e propria?».

Che risposta si è dato?

«La solita: è troppo forte la resistenza della burocrazia che sta a monte delle gare, a cominciare dagli apparati ministeriali. Ma lo sa che per una valutazione di impatto ambientale può passare anche più di un anno? O che per i contratti di programma di Anas e Rfi in due anni sono stati espletati solo 6 passaggi sugli undici previsti? Così rimangono bloccati decine di

miliardi di euro, senza contare che quando vengono vinte le gare il cantiere non può partire perché manca il progetto».

Il provvedimento del governo serve proprio a risolvere queste cose, non crede?

«Nelle intenzioni sì, però è troppo concentrato sulla fase delle gare per le quali vedo ancora rigidità nel numero di partecipanti. I problemi, lo ripeto, sono a monte. E poi non capisco perché continuare a portare avanti l'alibi dell'emergenza, quando sarebbe ora di interventi strutturali che risolvano i problemi una volta per tutte». © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IMPRENDITORE
GABRIELE BUIA
È IL PRESIDENTE
DELL'ANCE

*Basta con la logica
dell'emergenza
Soluzioni strutturali
per ridurre i tempi*



Peso: 23%

Grandi opere, intesa sofferta su "Italia veloce" restano azzoppate le ferrovie di Sud e Sicilia

NINO SUNSERI

MILANO. Si chiama "Italia Veloce" ed è uno dei pilastri del decreto "Semplificazioni" approvato dal governo nella notte fra lunedì e ieri. Si tratta del piano presentato dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, come segnale della volontà del governo di avviare la ripresa economica. "Italia Veloce" indica 130 opere prioritarie che comprendono strade, autostrade, ferrovie e dighe. Il piano vale 196,7 mld: poco più di 131 mld già disponibili e oltre 65 di fabbisogno. Per trovare le risorse mancanti si pensa al "Recovery Fund" la cui approvazione è attesa con l'eurovertice della prossima settimana. Dei quasi 200 mld di spesa previsti, circa 113 sono destinati alle ferrovie e ai nodi urbani, 54 a strade e autostrade, quasi 21 al trasporto nelle città metropolitane, 5,1 mld ai porti e 3,1 mld agli aeroporti. L'obiettivo del piano, come spiegato da De Micheli, è quello di ridurre le disuguaglianze e di non trascurare alcuna Regione.

Un altro segno di ostilità ideologica si vede sulla Tav, per la quale è nota l'avversione dei Cinquestelle. Per il collegamento Torino-Lione non è previsto il commissario. Vuol dire che la realizzazione dell'opera proseguirà con le procedure normali, per quanto rese più veloci dal decreto "Semplificazioni". Ci sarà, invece, il commissario per le nove dighe in Sardegna. Nell'elenco delle opere ci sono due grandi opere che in questi anni sono state al centro di violentissime polemiche: il Mose di Venezia e la Gronda di Genova. Il sistema di sicurezza della laguna è completato, tanto che sono partiti i collaudi. Quanto alla Gronda (l'autostrada che alleggerirà il traffico commerciale su Genova) per il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, «si tratta di un progetto che ha tutte le coperture di legge e finanziarie. Non serve una legge a farlo partire, basta una firma del ministro De Micheli».

Nelle situazioni più critiche si interverrà velocemente con i commissari, che saranno nominati per 36 opere segnalate dal Mit e per un'altra decina di casi (come scuole o ospedali) individuati dagli altri ministeri. La difficile

mediazione che ha portato alla preparazione del progetto si vede già nella scelta delle opere da finanziare. Non c'è il Ponte di Messina, che negli ultimi giorni era sembrato risorgere dalle ceneri come simbolo della svolta. L'opposizione dei movimenti ambientalisti, che segna trasversalmente tutta la maggioranza, ha lasciato il Ponte in naftalina. Un buco che toglierà efficacia ad altre due grandi opere previste dal piano: il potenziamento della linea ferroviaria tra Salerno e Reggio Calabria e il piano dell'Alta Velocità in Sicilia lungo la direttrice Palermo-Messina-Catania. Inoltre, è previsto il raddoppio sulla Palermo-Trapani via Milo. I treni veloci in entrata e uscita dalla Sicilia perderanno la loro efficienza al momento della traversata dello Stretto. Senza contare i problemi tecnici: i convogli dell'Alta Velocità sono più difficili da scomporre e bisognerà attrezzare una nuova famiglia di traghetti. Va anche detto che Conte e De Micheli avranno fatto confusione, perché quella che nel piano è indicata come "Alta Velocità" in Sicilia in realtà è "Alta Capacità", un sistema che viaggia a 200 km orari massimo. Inoltre, a frenare la tratta Giampiglieri-Fiumefreddo finora è stato il governo: da mesi il progetto si trova al ministero dell'Ambiente per approvare alcune modifiche per cui, a meno di un "miracolo" di "Italia veloce", è difficile che possa andare in gara entro quest'estate, come ha annunciato il premier.

Previsto anche il raddoppio della Genova-Ventimiglia e della Pontremolese che unisce La Spezia e Parma. Poi la chiusura dell'anello ferroviario di Roma. Verrà realizzata la Roma-Pescara e sarà ultimato il raddoppio Pescara-Bari, così come il collegamento Napoli-Bari. Nuova di zecca la Ferrandina-Matera-La Martella in Basilicata. Ci sono il potenziamento tecnologico e gli interventi della linea Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno. Infine, la A24-A25 che collegano Roma e Teramo, la 106 Ionica, la Catania-Ragusa; il completamento della Orte-Civitavecchia, la Tarquinia-San Pietro in Palazzi, la Roma-Latina, il potenziamento a 4 corsie della via Salaria.

CONTE: «DL SEMPLIFICAZIONI, UNA RIVOLUZIONE CLAMOROSA» Banda larga, digitalizzazione e stretta sui tempi della P.a. Pa-Ct-Me in gara, si sbloccano Rg-Ct, Ag-CI e Pietrarossa

FRANCESCA TANA

ROMA. «È un decreto che semplifica, velocizza e sblocca una volta per tutte i cantieri e gli appalti. Questa riforma è il trampolino di lancio di cui l'Italia in questo momento ha bisogno». Lo ha detto il premier, Giuseppe Conte, in conferenza stampa da Palazzo Chigi, presentando il decreto "Semplificazioni" che aveva definito «la madre di tutte le riforme» e approvato nella notte fra lunedì e ieri dal Consiglio dei ministri con la formula "salvo intese". «Abbiamo approvato l'elenco di 130 opere strategiche di "Italia Veloce", che sono state individuate dal Mit. A queste aggiungiamo le opere per Cortina e quelle di competenza di altri ministeri». Il premier ne ha elencato alcune: Alta velocità di rete Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania-Messina che «va in gara già questa estate», Pescara-Roma e Pescara-Bari, Alta Velocità Ancona-Genova-Ventimiglia, Venezia-Trieste, la Gronda, la 106 Ionica, la Pontina, ampliamento della Salaria, la Ragusa-Catania, ampliamento della Pontina, commissariamento anello ferroviario di Roma, ponte sullo Scivvia, potenziamento Agrigento-Caltanissetta, Alta Velocità Brescia-Verona.

«Commissareremo le dighe sarde perché la Sardegna ha bisogno di acqua, la diga di Pietrarossa fra Enna e Catania e realizzeremo le varie opere per le Olimpiadi», ha aggiunto.

«Siamo in una emergenza e questo decreto è la premessa necessaria per il rilancio del Paese. Oggi il rapporto tra cittadini, imprese e P.a. è un percorso a ostacoli, una strada tortuosa in cui finiscono per impantanarsi anche i migliori progetti di sviluppo, le migliori idee dei nostri giovani. Con questo decreto - ha assicurato Conte - offriamo una strada, un percorso a scorrimento veloce per tutte queste opere. Alziamo il limite di velocità per l'Italia che deve correre, al contempo rafforziamo i presidi di legalità, non vogliamo assolutamente offrire spazio agli appetiti criminali che alterano la concorrenza e conseguono guadagni indebiti. Questo provvedimento rappresenta la base per il nostro "Recovery Plan", che contiene riforme e interventi sui quali andremo a chiedere finanziamenti all'Europa».

Nel dettaglio: niente gara di appalto sotto i 150 mila euro, i lavori verranno affidati direttamente alle ditte, ci sarà un affidamento diretto e verrà elevata la soglia. Una procedura senza bando di gara per lavori da 150 mila euro sino a 5 mln, una procedura negoziata senza bando. Sopra la soglia europea che per i lavori pubblici è di 5 mln, la re-

gola resta la gara ma con abbreviazione dei termini.

Annunciando poi un grande progetto in materia di banda larga, Conte ha parlato di una digitalizzazione della P.a. «Abbiamo un Paese a portata di click, si metteranno in comune tutte le banche dati, si pretenderà dalla P.a. che sia tutto digitalizzato. Stop alle file agli sportelli, basterà una app sul cellulare per autocertificazioni, istanze, dichiarazioni agli uffici pubblici. I servizi saranno tutti accessibili tramite Spid, carta d'identità digitale, sarà tutto più semplice. Ci saranno meno scartoffie e gli uffici pubblici lavoreranno in automatico».

Il premier ha parlato dunque di una vera e propria rivoluzione: «Una semplificazione così non è stata mai fatta. Aver fatto convergere quattro forze di maggioranza su questo risultato è clamoroso», ha concluso.

«Diamo poteri regolatori a tutte le stazioni appaltanti, non serve necessariamente nominare un commissario per procedere speditamente, ma - ha spiegato Conte - prevediamo che in situazioni complesse si potranno nominare commissari e, sulla scia dell'esperienza già maturata, interverremo dando assetto unico alle norme sui commissari. Basta paura, oggi con la nuova normativa ci saranno più rischi per il funzionario che tiene ferme le opere e non per quello che le sblocca. Siamo arrivati a una situazione perversa, dobbiamo fermare e cacciare via la paura della firma. I funzionari pubblici devono essere messi nelle condizioni di poter sbloccare lavori e opere. Sino al 31 luglio 2021 la responsabilità per danno erariale sarà limitata al solo dolo». Il premier ha inoltre assicurato uno stop alle attese infinite su richieste e autorizzazioni, «le P.a. devono rispondere entro i termini previsti, devono una sola volta esporre tutte le ragioni che giustificano il non accoglimento delle richieste dei cittadini. Tempi compressi per le autorizzazioni rilasciate dalle conferenze dei servizi, le amministrazioni avranno 60 giorni di tempo per le risposte». In materia edilizia sarà più semplice costruire e rigenerare, sempre nel rispetto dei principi di legalità e legittimità e non ci sarà maggior consumo di suolo. «Non stiamo introducendo condoni - ha sottolineato - non vogliamo abusi, vogliamo semplicemente una valutazione di impatto ambientale sulle opere pubbliche più rapida e semplice». Per quanto riguarda l'abuso d'ufficio, il premier ha parlato di una larghissima condizionale all'interno della maggioranza. «Interveniamo per circoscrivere la portata del reato di abuso di ufficio: non lo aboliamo, ma pretendiamo che sia una violazione di specifiche di regole di condotta».

Dighe, strade, treni e ponti (sullo Stretto no)

Investimenti per 200 miliardi su 130 opere strategiche. In Sicilia interventi attesi da anni: sarà potenziata la linea ferroviaria Palermo-Trapani via Milo e realizzata l'asse Alta velocità Palermo-Catania-Messina

IL PROGRAMMA #ITALIAVELOCE

LE LINEE AD ALTA VELOCITÀ



Fonte: MIT/Ministero #ITALIAVELOCE

L'EGEO - HUB

Saranno potenziate la Statale 640 Agrigento-Caltanissetta e la Catania-Ragusa

ROMA. Strade, ponti, nodi ferroviari, alta velocità, ma anche acquedotti, dighe, trasporto metropolitano, porti e aeroporti. In tutto 130 opere considerate strategiche e in grado di rilanciare l'economia italiana dopo la crisi Covid, ma anche dopo anni di difficoltà burocratiche, lentezze e ostacoli. Accanto al decreto semplificazioni, approvato per snellire le procedure, il governo, per mano soprattutto della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha stilato un lungo elenco di interventi prioritari nel piano "Italia veloce", prevedendo investimenti per circa 200 miliardi di euro, in parte già disponibili, in parte attesi come possibile apporto del Recovery fund europeo.

Le opere vanno da Nord al Sud del Paese, dalla Tav alla Gronda, ai colle-

gamenti Matera-Bari, con un occhio particolare anche alle isole, nonostante l'assenza del Ponte sullo Stretto, già segnalata da alcuni parlamentari.

L'obiettivo, come spiegato da De Micheli, è quello di ridurre le disuguaglianze e di non trascurare alcuna Regione. «L'Italia sarà meno diseguale nel breve e medio termine - ha detto il ministro - il decreto ci consente di raggiungere tre risultati, il rafforzamento del codice appalti, una finestra di deroghe per chi è pronto, per le stazioni appaltanti virtuose e un nuovo modello di commissari che avranno poteri nuovi, abbiamo imparato dalle esperienze precedenti». È ha sottolineato che «siamo arrivati a una sintesi rappresentata da Italia Veloce», che ha «l'obiettivo fondamentale di ridurre le disuguaglianze tra Nord e Sud e tra Est e Ovest e di rendere più competitivo il sistema paese». Nelle situazioni più critiche si interverrà velocemente con i commissari, che saranno nominati per 36 opere infrastrutturali

FONDI EUROPEI

Il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli: «Sono 200 miliardi, approfitteremo il più possibile di questa opportunità europea del Recovery Fund».



Un cantiere della ferrovia Catania-Palermo



La Agrigento-Caltanissetta verrà potenziata

SÌ DELL'ARS AI CONCORSI

Dopo trent'anni la Regione torna ad assumere forestali

PALERMO. Si tornerà ad assumere nel Corpo forestale della Regione Siciliana. È stata infatti approvata all'Assemblea regionale la norma presentata dal governo Musumeci che prevede lo sblocco dei concorsi e che, come sottolinea l'assessore al Territorio e ambiente Toto Cordaro, «consentirà finalmente di integrare un organico ormai sotto dimensionato, adeguandolo alle reali esigenze di una capillare salvaguardia del nostro patrimonio naturale».

«Abbiamo lavorato in Commissione e durante il dibattito d'Aula - ha spiegato il capogruppo Pd all'Ars Giuseppe Lupo - per migliorare un testo di legge che prevede nuovi concorsi per il Corpo forestale della Regione Siciliana. Questa legge consentirà al Corpo forestale della Regione di rafforzarsi e di integrare il proprio organico per esercitare al meglio le proprie importanti competenze». L'organico è composto da circa 400 uomini e da un esercito di ventimila precari, mentre l'ultimo concorso risale al 1996.

Disco verde, a Sala d'Ercole, con la sola astensione del Movimento cinque stelle, anche per altre due norme: la prima concede l'adeguamento dell'indennità mensile pensionabile attesa da anni dagli agenti in divisa e che sarà concretamente corrisposto alla fine della prevista contrattazione sindacale. L'altra consente di utilizzare, attraverso l'istituto del comando, i guardia parco dei Nebrodi nella campagna antincendio in provincia di Messina.

«Anche qui - aggiunge l'assessore Cordaro - si tratta di far fronte a un organico insufficiente, ridotto a sole 31 unità, di cui soltanto ventisei operative. Quella di oggi può essere considerata una giornata storica perché, oltre a sbloccare dopo trent'anni procedure di assunzione, ridà dignità a un Corpo che riveste una funzione essenziale e che, con la presenza dei suoi uomini, contribuisce ad innalzare il livello di sicurezza in ogni angolo della nostra Isola».

li segnalate dal Mit e per un'altra decina di casi (come scuole o ospedali) individuati dagli altri ministeri. Ad evidenziarne alcune è stato direttamente il premier Giuseppe Conte che ha citato innanzitutto nove dighe in Sardegna, mente in Sicilia si parla della diga di Pietrarossa. Ma tra le opere idriche ci sono anche la Traversa Lago d'Ildro in provincia di Brescia, l'Acquedotto del Peschiera per aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento potabile e il Mose per la salvaguardia di Venezia.

Tra le opere ferroviarie figurano invece, in Sicilia, la linea Palermo-Trapani via Milo; la realizzazione dell'asse Alta Velocità Palermo-Catania-Messina; il raddoppio e la velocizzazione della Messina Catania Siracusa; i nodi ferroviari di Palermo con il "potenziamento upgrading infrastrutturale e tecnologico" e a Catania la sistemazione nodo e collegamento ferroviario con l'aeroporto. E ancora il raddoppio della Codogno-Cremona-Mantova; il completamento dei lavori

LE CIFRE

Dei 200 miliardi di investimenti, circa 113 miliardi sono destinati alle ferrovie, 54 a strade e autostrade, 21 al trasporto in città, 5,1 miliardi ai porti e 3,1 miliardi agli aeroporti.

del nodo ferroviario di Genova e il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il porto di Genova; il completamento del raddoppio della Genova-Ventimiglia e del raddoppio della Pontremolese; la chiusura dell'anello ferroviario di Roma; il potenziamento tecnologico e gli interventi infrastrutturali sulla linea Salerno-Reggio Calabria; il potenziamento della linea Fortezza-Verona e della Venezia-Trieste; la linea Roma-Pescara; il completamento del raddoppio Pescara-Bari; la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari; la realizzazione nuova linea Ferrandina-Matera La Martella; il potenziamento e gli interventi infrastrutturali della linea Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno.

Infine, tre le opere stradali e autostradali compaiono la Catania-Ragusa, la riqualificazione e la manutenzione della A19 Palermo-Catania, il potenziamento del collegamento della Statale 640 Agrigento-Caltanissetta, la A24-A25, la statale 106 Ionica, il completamento della Orte-Civitavecchia con la nuova tratta Monte Romano-Civitavecchia; la Tarquinia-San Pietro in Palazzi; la Roma-Latina; il potenziamento a 4 corsie della via Salaria; il Ponte ad Albano Magra (di competenza dell'Anas crollato in provincia di Massa Carrara ad aprile scorso) e la e78 Grosseto-Fano.

Sviluppo e sostenibilità promossa la raffineria di Augusta

Modello Sonatrach. Report esterno certifica la svolta dell'impianto rilevato dagli algerini

MASSIMILIANO TORNEO

SIRACUSA. A due settimane dal grido d'allarme di Confindustria Siracusana sulla tenuta economica del Petrochimico, una buona notizia sulla sostenibilità sociale, ambientale e economica di una delle principali raffinerie dell'area: la Sonatrach (ex Esso). La raffineria di Augusta, la più longeva del polo siracusano, passata dal gruppo Exxon Mobile alla algerina Sonatrach nel 2018, si è fatta giudicare da una delle maggiori agenzie di rating del settore. E il risultato è stato di 77 punti su 100, ossia "una sostenibilità ampia" che vale la certificazione denominata "Si rating", un modello di attestazione sviluppato da una startup interamente italiana (Arbalzan), basato non solo sulla sostenibilità ambientale, ma che attiene a tutti gli indici di sostenibilità abilitati dalle Nazioni Unite. Quindi, fondamentalmente, ai tre indici: ambientale, sociale e governance. Valutati a loro volta sui 17 obiettivi di sviluppo sostenibile stabiliti dalle Nazioni Unite.

Nel dettaglio, ecco le tre valutazioni tematiche più rilevanti sulla sostenibilità di Sonatrach secondo il "Si rating": la raffineria augustana ha ottenuto un rating del 92% sulle tematiche di impatti della qualità dell'aria; del 91% sulla gestione energetica; del 92% sulla gestione del rischio di incidenti critici e - elemento importante in questo periodo di emergenza covid-19 - del 90% sulla tematica "business resiliente/impresa resiliente". «È la dimostrazione - dicono dall'azienda - che nella raffineria di Augusta è stato fatto un lavoro che negli anni ha consentito questo risultato».

Un risultato preceduto da un'attività che ha riguardato tutti i comparti dei lavoratori (non solo quello dei dirigenti). Un'anteprima importante anche sullo stato di salute di uno dei principali stabilimenti della zona industriale siracusana, in attesa del primo bilancio di sostenibilità che verrà presentato alla fine dell'estate.

«Abbiamo trovato una realtà seriamente motivata e impegnata a fare con noi un percorso strutturato di sostenibilità - ha detto Ada Rosa Balzan, amministratore delegato dell'agenzia che si occupa dello studio - che va dal misurare la gestione della sostenibilità con "Si rating" alla formazione che sta coinvolgendo tutti i dipendenti fino ad arrivare alla stesura del loro primo bilancio di sostenibilità».

Soddisfatto l'amministratore delegato Sonatrach Italia, Rosario Pistorio: «Avevamo piena consapevolezza degli sforzi, in termini di investimenti economici e di organizzazione, fatti negli ultimi anni per rendere la raffineria di Augusta un esempio virtuoso. I dati del "Si Rating" - ha poi spiegato - elaborati da una startup che ha valutato in maniera indipendente i

risultati della nostra attività, certificati da un ente terzo, confermano che il percorso verso la sostenibilità, non solo ambientale, che abbiamo avviato anni fa ha prodotto risultati tangibili, misurabili, verificabili. Al di là dei pregiudizi e delle prese di posizione ideologiche, andate ben oltre la realtà dei fatti, che in questi anni non sono mancate. Questo non vuol dire che il percorso sia completato - ha proseguito Pistorio - a settembre presenteremo il primo bilancio di sostenibi-

lità della raffineria di Augusta, non solo strumento di comunicazione, ma documento fondamentale per la strategia industriale e per le relazioni con il territorio».

Poi un messaggio a enti locali e associazioni. Un impegno con tutti i soggetti coinvolti nell'area, dal punto di vista sociale, economico e per le ricadute ambientali e sanitarie: «Vogliamo continuare a fare impresa in uno dei periodi più difficili degli ultimi decenni, caratterizzato da uno

stravolgimento del mercato e degli scenari macro economici. E lo vogliamo fare - ha aggiunto - attraverso un dialogo trasparente, non pregiudiziale, fondato su regole che non cambino continuamente. Noi siamo pronti a fare la nostra parte perché coniugare sviluppo e salute, benessere e sicurezza, progresso e tutela dell'ambiente è possibile, e proprio il percorso che la raffineria di Augusta sta portando avanti ne è la dimostrazione».



UN POLMONE OCCUPAZIONALE

Questi, oggi, i principali insediamenti del petrolchimico siracusano. Raffinerie: Sonatrach (ex Esso), Lukoil Impianti Sud e Nord (ex Erg). Sonatrach ha rilevato la 57enne raffineria Esso di Augusta nel 2018. La società (a fianco l'ad Rosario Pistorio) è una delle principali, in Europa, nella produzione di basi lubrificanti, bitumi e paraffine. Impianti chimici: Eni, Sasol. Altri impianti: di gassificazione e cogenerazione Isab Energy, Air liquide Italia (industria per la produzione di gas liquidi), cementeria Buzzi Unicem, Centrale elettrica Enel Archimede. L'impatto economico dell'area nel 2018 è stato di 12,2 miliardi di fatturato, con tasse e imposte versate per 1,1 miliardo, investimenti per 256 milioni, retribuzioni a dipendenti diretti per 230 milioni e a quelli dell'indotto per 150 milioni. Forza lavoro: 3.039 i diretti e 4.300 i lavoratori dell'indotto. Impatto ambientale: il rapporto Sostenibilità di Confindustria, rispetto al 2010, indica "una riduzione delle emissioni di co2, di nox, di so2 e di polveri totali". Avvisti, secondo il rapporto, iter di bonifica per il 68% di aree private contaminate.

DOMANI IL VERTICE CONVOCATO DALL'ASSESSORE CORDARO

Qualità dell'aria e autorizzazioni, la Regione risponde al pressing delle aziende

SIRACUSA. Una strada diplomatica per un compromesso Regione/industrie sul Piano di tutela della qualità dell'aria? Potrebbe essere l'avvio di qualcosa del genere l'incontro che si terrà domani a Palermo nella sede dell'assessorato regionale al Territorio e ambiente. Lo ha convocato l'assessore Toto Cordaro dopo le contestazioni degli industriali. Saranno presenti i rappresentanti delle maggiori raffinerie dei petrolchimici siciliani (Eni, Isab-Lukoil, Sonatrach).

Nelle parole d'allarme degli industriali, che nel Siracusano denunciavano il rischio "desertificazione", c'erano i costosissimi interventi sugli impianti per adeguarli ai limiti previsti dal piano. «Abbiamo a cuore la tutela dei livelli occupazionali e la ricaduta economica di questo importante comparto industriale - ha già detto Cordaro - Comprendiamo le ragioni degli imprenditori ma non possiamo prescindere dall'applicazione delle direttive europee in tema di tutela della qualità dell'aria». Questo l'assunto, poi la convocazione del tavolo: «Riuniamo tutte le parti interessate - ancora Cordaro - con la volontà



di arrivare a una sintesi che, facendo salvi la continuità produttiva e i livelli occupazionali, tenga in considerazione i parametri del nostro Piano per garantire alla gente il sacrosanto diritto alla salute».

Le aziende dal canto loro contestano la vetustà delle strumentazioni e dei dati raccolti a base della redazione del Piano. Un muro contro muro già in atto al Tar Sicilia, dove le aziende hanno presentato

ricorso nell'ottobre 2018 (a novembre 2019 l'udienza, si attende la sentenza).

Il Piano è lo strumento normativo regionale contro l'inquinamento dell'aria varato nel luglio 2018. Chiave vera del contendere sono i limiti sulle sostanze odorigene, male più recente per le popolazioni attorno ai petrolchimici: gas che creano disturbi olfattivi ma che sono fuori dai tabellari di legge. Sostanze "non normative", ossia i cui limiti non sono riconosciuti da norme, ma che sono presenti nei cicli di produzione e sono state denunciate dagli organi di controllo (Arpa innanzitutto). Per sanarne i limiti la Regione attinge a normative europee e al principio di precauzione. Questa è la materia giuridica su cui si pronuncerà probabilmente il Tar.

Domani invece si parlerà di qualcosa di più pratico: costi eccessivi per l'adeguamento degli impianti, autorizzazioni (Aia) già acquisite e messe in discussione del Piano, con documento per le aziende che hanno stilato piani di investimento sulla validità di quelle Aia (12 anni).

M. T.

Partenariato. Enea e aderenti al programma europeo: impianto su tetto di hotel si fonde col colore del mare

Salina apripista in Ue del fotovoltaico integrato sulle isole minori

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Finalmente si sfata un mito negativo: anche sulle isole minori si possono installare impianti fotovoltaici, cosa finora contrastata dalle varie Soprintendenze. Nonostante l'emergenza Covid, vanno avanti le azioni coordinate dall'Enea per restituire alla Sicilia il ruolo che le spetta di leader in Ue nel campo delle energie alternative. Il punto sull'intero settore del "green" sarà fatto a Catania dal 16 al 18 luglio all'"Ecomed" che si svolgerà alle Giminiere, dove si parlerà anche dei Programmi "Clean Energy for EU Islands", "Salina Isola Pilota" e "Agenda per la Transizione energetica" che vedono l'Enea protagonista.

A darci un primo "assaggio" è Francesco Cappello, responsabile dei Centri di consulenza energetica per il Sud Italia dell'Enea e coordinatore del partenariato del programma "Salina Isola pilota della Ue per la transizione

energetica", che annuncia il primo successo: «La prima installazione di un impianto solare fotovoltaico è stata completata sabato scorso sull'isola di Salina presso l'Hotel Principe, a Malfa, dando così concreto inizio all'attuazione dell'Agenda di Transizione Energetica di Salina, che - spiega Cappello - dal 2019 è "Isola pilota" della Ue per la transizione energetica, un Programma attraverso il quale il Segretariato europeo "Clean Energy for EU Islands" favorisce il percorso verso l'autosufficienza energetica e la sostenibilità ambientale e sociale delle piccole isole».

L'impianto, della potenza di 9,6 kW, produrrà, ogni anno, oltre 12.000 kWh permettendo, così, di bruciare, nelle due centrali elettriche dell'isola, 4.000 litri di gasolio in meno e di emettere oltre 11 tonnellate, quasi 6.000 metri cubi, di anidride carbonica in meno. Visti dall'alto, i 24 moduli fotovoltaici, scuri, in silicio monocri-



L'impianto fotovoltaico sul tetto dell'hotel Principe a malfa, perfettamente integrato nel paesaggio, dimostrazione della compatibilità dei moduli con l'ambiente

stallino, risultano dello stesso colore del mare e non presentano alcun impatto visivo. L'installazione, in un contesto ambientale di pregio come quello di Salina «dimostra - osserva Cappello - la possibilità di perfetta integrazione degli impianti fotovoltaici con gli edifici ed il paesaggio e costituisce il primo esempio di tante altre che verranno realizzate dal Gruppo di acquisto promosso dai tre Comuni di Salina; Gruppo che vede l'adesione di

un gran numero di famiglie e di strutture ricettive e produttive dell'isola». In proposito, Mario Pagliaro, primo ricercatore del Cnr di Palermo e autore delle linee guida per l'integrazione del fotovoltaico nei centri storici e nelle isole minori, recepite dallo scomparso assessore ai Beni culturali Sebastiano Tusa e tradotte in un ddl presentato all'Ar, ricorda che «avanzando le linee guida, tutte le isole siciliane potranno essere solarizzate».

L'iniziativa. Sibeg valorizza le eccellenze di Sicilia

Fanta con limone Igp di Siracusa

CATANIA. Lo stabilimento catanese di Sibeg produrrà la nuova Fanta Limonata Igp senza zuccheri aggiunti con succo di "Limone di Siracusa Igp", una limonata con succo di limone 100% controllato dal Consorzio di Tutela del "Limone di Siracusa Igp", valorizzando così un'eccellenza della filiera agrumicola siciliana, continuando anche lo storico legame tra Fanta e l'Italia, dove questa bevanda nacque nel 1955.

Sibeg da 60 anni produce e commercializza sul territorio siciliano i marchi della The Coca-Cola Company e conferma il proprio legame con questa terra.

«Siamo orgogliosi di poter valorizzare le materie prime del nostro Paese - ha dichiarato Luca Busi, A.d. di Sibeg - . Un impegno che testimonia il rapporto tra Coca-Cola e la Sicilia, iniziato più di 90 anni fa e rafforzato dalla nostra presenza a Catania dal 1960».

L'arrivo di Fanta Limonata senza zuccheri aggiunti con succo di "Limone di Siracusa Igp" dimostra ancora una volta il sostegno di Coca-Cola a favore della filiera agrumicola siciliana, delle comunità locali e del loro sviluppo. Secondo lo studio realizzato nel 2019 da Sda Bocconi School of Ma-

nagement, l'impatto socio-economico di Coca-Cola in Sicilia è pari a 48,2 mln di euro con circa 1.000 occupati e un indotto per oltre 2.400 persone.

L'attenzione particolare che Coca-Cola riserva agli agrumi nazionali si riflette nella scelta del succo italiano per molte delle proprie bevande, con l'acquisto annuale di oltre un terzo della produzione di arance e di limoni

siciliani destinate alla trasformazione. Il succo di limone e arance è acquistato da fornitori siciliani che collaborano con Coca-Cola da decenni anche per prodotti che vengono distribuiti fuori dall'Italia.

Il ruolo internazionale, infatti, dell'azienda fa sì che più della metà del succo acquistato da Coca-Cola in Italia, come quello di mela, di pera, oltre che di limone e di arancia, venga utilizzato per produrre varie bevande di The Coca-Cola

Company in Europa, contribuendo così in modo positivo all'export delle materie prime italiane più apprezzate.

Fanta Limonata senza zuccheri aggiunti con succo di "Limone di Siracusa Igp" è disponibile in Sicilia in bottiglie in vetro da 25 cl, in Pet da 45cl e 90cl 100% riciclabili. ●



«Un collegamento ferroviario tra area portuale e Interporto»



🔊 I due enti concorreranno a bando per 45 mln del Pon Metro

🔊 Risorse del ministero delle Infrastrutture «Sistema per logistica smart nell'area Zes»

CESARE LA MARCA

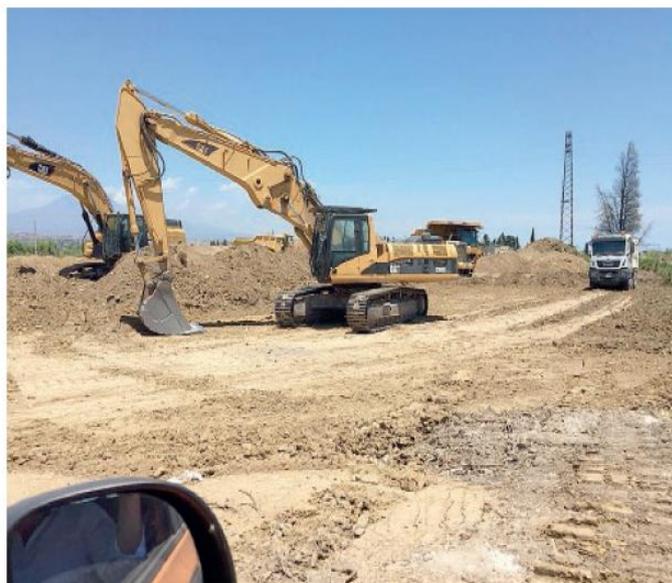
I lavori procedono secondo il cronoprogramma che tra poco meno di un anno prevede l'ultimazione del polo intermodale dell'Interporto nell'area di Bicocca, ma è già tempo di guardare oltre quello che dovrebbe essere e purtroppo non sempre è un dato del tutto normale; perché mai come in questo caso serve anche un'ampia visione e una strategia di

sviluppo condivisa con l'Autorità portuale, considerando che le ruspe sono in azione nell'area del cosiddetto retroporto che ricade al 75% nella zona della nascente Zes, dove le imprese dovranno trovare agevolazioni e condizioni per creare sviluppo e occupazione. «Abbiamo ottenuto da Rfi l'autorizzazione al collegamento con la rete ferroviaria del polo intermodale e tra questo e le due opposte direttrici verso il polo di Augusta e

Messina. Mi sono anche appena incontrato col presidente dell'Autorità portuale Andrea Annunziata - spiega il presidente dell'Interporto Rosario Torrisi Rigano - concordando sull'opportunità che i due enti partecipino insieme al bando di gara del ministero delle Infrastrutture in scadenza ad agosto, per la progettazione delle linee ferroviarie di collegamento tra l'area portuale e la piattaforma del polo intermodale, dove

già esistono alcuni raccordi, così da integrare questi due sistemi fino a oggi a sé stanti, anche nell'ottica delle infrastrutture e dei servizi da offrire alle imprese che investiranno nella Zes. Sono tutti interventi in previsione di una logistica smart avanzata al centro di un sistema che potrà dare impulso alle imprese, valorizzando anche la vocazione turistica del porto, infatti merci e container potrebbero in parte trovare spazi idonei in un'area dell'Interporto, a condizioni di mercato su cui stiamo ragionando, e su cui potrebbe dare un'indicazione la Consulta trasporti regionale».

I fondi disponibili per la progettazione del collegamento via ferro tra area portuale e Interporto ammontano a circa 45 milioni, con la misura del Pon Metro. «L'Interporto ha per noi un ruolo strategico fondamentale - conferma il presidente dell'Autorità portuale Andrea Annunziata - mentre procede l'iter dei piani regolatori portuali di Augusta, Priolo, Melilli e Catania, dove potremo avere la possibilità di liberare spazi ora destinati alle merci, come pure di alleggerire notevolmente la pressione del traffico sull'area portuale». Tutte condizioni necessarie per una vera e sicura «apertura» del porto alla città, progetto del molo di levante compreso, tutte ragioni in più per recuperare il troppo tempo perduto. ●



Il cantiere del polo intermodale a Bicocca, sopra una veduta del porto