

Rassegna Stampa

07-07-2022

CONFINDUSTRIA SICILIA

GIORNALE DI SICILIA	07/07/2022	11	Intervista a Alessandro Albanese - Albanese: gli sgravi al Sud siano strutturali <i>Antonio Giordano</i>	3
SICILIA CATANIA	07/07/2022	10	Insularità, aperto il confronto su strategie politiche e coesione <i>Giambattista Pepi</i>	5
SICILIA CATANIA	07/07/2022	10	Informatica, alle porte dell'innovazione digitale <i>Redazione</i>	6

CAMERE DI COMMERCIO

SICILIA SIRACUSA	07/07/2022	14	Agen verso le dimissioni Gianninoto: Governace debole = Crisi CamCom Agen annuncia le dimissioni <i>F. N.</i>	7
------------------	------------	----	--	---

SICILIA POLITICA

REPUBBLICA PALERMO	07/07/2022	2	Sicilia record: 6 miliardi dal Pnrr il Sovverno sanerà i conti di Palermo = Conti del Comune obiettivo un miliardo per il "Salva Palermo" <i>Claudia Brunetto</i>	9
SICILIA CATANIA	07/07/2022	3	Giorgetti gela l' attesa di Priolo Presto per parlare di area di crisi <i>Massimiliano Torneo</i>	11
SICILIA CATANIA	07/07/2022	6	Rifiuti fuori regione nodo costi per i comuni = Spesa " indifferenziata " per i rifiuti fuori regione i comuni virtuosi frenano <i>Giuseppe Bianca</i>	12
SICILIA CATANIA	07/07/2022	6	Firrarello:Enti locali e fondi Pnrr mancano i professionisti necessari <i>Pino Firrarello</i>	14

SICILIA ECONOMIA

SICILIA CATANIA	07/07/2022	10	Economia e finanza la Regione vara il Defr <i>Redazione</i>	15
GIORNALE DI SICILIA	07/07/2022	8	Armao: il Pil isolano crescerà <i>A. Gio.</i>	16
SICILIA CATANIA	07/07/2022	12	Rifiuti, Gema mette le mani avanti = Spazzamento strade, Gema propone nuovo piano Mezzi insufficienti ad affrontare la situazione <i>Maria Elena Quaiotti</i>	17
SICILIA CATANIA	07/07/2022	13	Da oggi i lavori di riqualificazione a traffico aperto <i>Redazione</i>	19
SICILIA CATANIA	07/07/2022	13	Tavolo tecnico su collegamento tra Nesima e la Tangenziale Scatta l' opera di risanamento <i>Redazione</i>	20
SICILIA CATANIA	07/07/2022	13	Da lunedì la riapertura per gradi in orari diurni del Molo di Levante <i>Redazione</i>	21
SICILIA CATANIA	07/07/2022	13	Terna rimuove 9 km dell' elettrodotto "Acireale-Fontanarossa" = Terna avvia la demolizione dell' elettrodotto <i>Redazione</i>	22
SICILIA CATANIA	07/07/2022	15	Asse "Rotolo Ognina" lunedì ripresa lavori dalla via Acireale = Viale De Gasperi, riparte il cantiere infinito <i>Cesare La Marca</i>	24
SICILIA CATANIA	07/07/2022	19	Discarica Valanghe vertice con la Regione sulla sicurezza del sito = Discarica, vertice con quasi tutti gli "attori" <i>Roberto Fatuzzo</i>	25

SICILIA CRONACA

QUOTIDIANO DI SICILIA	07/07/2022	17	Parità di genere, il bollino rosa è realtà Premi in arrivo per le imprese virtuose = Parità di genere, il bollino rosa è realtà Premi in arrivo per le imprese virtuose <i>Marco Carlini</i>	26
-----------------------	------------	----	---	----

PROVINCE SICILIANE

SOLE 24 ORE INSERTI	07/07/2022	37	Aggiornato - Metropolitane e tranvie per 31 miliardi: la sfida ora è farle <i>G. Sa</i>	28
---------------------	------------	----	--	----

Rassegna Stampa

07-07-2022

SOLE 24 ORE INSERTI	07/07/2022	20	AGGIORNATO - Piano Fs in 10 anni: nuovi binari e servizi integrati treni-bus <i>Giorgio Santilli</i>	42
GIORNALE DI SICILIA	07/07/2022	8	Rifiuti, indifferenziata fuori dalla Sicilia? L'ipotesi s'allontana <i>Gia. Pi.</i>	51
SICILIA CALTANISSETTA	07/07/2022	12	Sentenza Montante: sarò presente <i>Redazione</i>	52
REPUBBLICA PALERMO	07/07/2022	3	La Sicilia fa il pieno di fondi Pnrr ma è allarme sullo stop dei cantieri <i>Claudio Reale</i>	53

ECONOMIA

SOLE 24 ORE	07/07/2022	3	Fallimenti, 100mila imprese a rischio = Salgono a 100 mila le imprese a rischio fallimento in Italia <i>Luca Orlando</i>	55
SOLE 24 ORE	07/07/2022	6	Lo shock energetico = Ue: gas e nucleare sono green Prepararsi allo stop russo <i>Redazione</i>	57
SOLE 24 ORE	07/07/2022	12	Scioperi, blocchi e proteste l'estate calda dell'europa = In Europa un'estate di fuoco tra blocchi, proteste e scioperi <i>-r Es</i>	59
REPUBBLICA	07/07/2022	22	Buste paga più pesanti primo intervento già a luglio <i>Rosaria Serenella Amato Mattera</i>	62
STAMPA	07/07/2022	2	Intervista a Andrea Orlando - Orlando e il lavoro povero "Così alzeremo gli stipendi" = "Stop ai contratti del lavoro povero non basta tagliare il cuneo fiscale" <i>Fabio Martini</i>	64
SOLE 24 ORE INSERTI	07/07/2022	7	Ambiente, innovazione, imprese: 209 miliardi per la mobilità verde <i>Enrico Giovannini</i>	67

Il presidente di Confindustria Sicilia: «Ci aspettavamo di più dalla Regione, non ha avuto coraggio»

Albanese: gli sgravi al Sud siano strutturali

Antonio Giordano

Bene la proroga della decontribuzione al Sud almeno fino alla fine dell'anno ma adesso l'obiettivo è «renderla strutturale» fino al 2029, «solo così si potrà ridurre il gap tra le due parti del paese». Lo dice Alessandro Albanese, presidente di Confindustria Sicilia che così commenta la norma che ha avuto il via libera dal governo nazionale. La misura consente alle imprese lo sgravio contributivo sulle nuove assunzioni ed è inserita negli aiuti di stato temporaneamente concessi dall'Unione europea. L'azione sarebbe scaduta il 30 giugno ma il termine adesso è slittato al 31 dicembre 2022 come parziale riparo dalle ripercussioni economiche legate alla crisi russo-ucraina. Martedì nuovo incontro con il ministro per il Sud Mara Carfagna per non fare calare l'attenzione sul tema.

È una battaglia che vi siete intestati. «Prorogare la decontribuzione al Sud era una necessità. Esserci riusciti non era scontato ed è un grande successo per il Sud. Il sistema Con-

industriale meridionale ha tenuto il punto e bisogna dire che abbiamo trovato un'ottima collaborazione da parte del ministro Mara Carfagna che tanto attentamente ha ascoltato le voci delle imprese e tanto caparbiamente è riuscita a centrare l'obiettivo. Per quanto riguarda la Sicilia, adesso anche la Regione dovrebbe adoperarsi per strutturare e rendere operativa una misura analoga».

Cosa è mancato da parte della Regione?

«L'Assemblea regionale nella finanziaria non ha avuto la forza e il coraggio per capire che l'unica forma di aiuto per le imprese era questa».

Perché è la misura migliore?

«Perché non riguarda solo le imprese di natura industriale, riguarda l'intero sistema produttivo con le aziende dell'artigianato, della pesca, dei servizi. Per questo è la misura migliore perché ne usufruiscono tutti».

La misura inizialmente era pensata per essere in vigore fino al 2029. Poi una marcia indietro con la proroga fino a giugno e adesso fino a fine dell'anno.

«La nostra scommessa è di renderla strutturale fino al 2029. La misura era stata pensata fino al 2029, ma

quello che sappiamo che di certo, per ora, è stata portata fino al 2022. Questo benedetto gap tra sud e nord lo colmiamo solo con questo tipo di misura che favoriscono tutte le aziende. Si tratta di una misura democratica per le imprese. Crediamo di riuscire nella nostra battaglia perché il ministro ci ha dimostrato disponibilità».

Già la prossima settimana avrete un nuovo confronto con la Carfagna.

«Martedì incontreremo il ministro per fare il punto della situazione sulle zes nel loro complesso. Le associazioni degli industriali meridionali hanno una posizione abbastanza variegata sul tema. Noi in Sicilia abbiamo avviato un buon lavoro grazie alla preparazione dei commissari e crediamo che lo strumento più importante per le zes sia la capacità di accelerare i tempi della burocrazia, come gli investimenti sull'energia, più che al credito di imposta che è concesso anche fuori dalle zone economiche speciali. Adesso i com-



Peso: 23%



missari devono avere il coraggio di utilizzare i poteri sostitutivi».

(*AGIO*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non riguarda solo le imprese di natura industriale ma l'intero sistema produttivo



Confindustria. Alessandro Albanese



Peso:23%

**IL CONVEGNO****Insularità, aperto il confronto
su strategie politiche e coesione****GIAMBATTISTA PEPI**

CATANIA. La Sicilia, l'isola che c'è. E che dopo molti travagli e lotte è riuscita a far comprendere e riconoscere allo Stato che l'insularità è stata una remora, uno svantaggio, un limite al suo sviluppo e alla sua integrazione nell'Europa di cui si deve tener conto nell'elaborazione delle strategie di politica economica e di coesione territoriale. Il convegno di studio «Il principio di insularità nel nuovo articolo 119 della Costituzione. Riflessioni attuarie e auspicabili ricadute sulla condizione economico-sociale di Sicilia e Sardegna» che domani e sabato si svolgerà nell'aula magna del Palazzo centrale dell'Università degli Studi di Catania, metterà a fuoco questo tema di fondamentale importanza per il futuro della regione.

L'evento è organizzato dalle Università di Catania, Cagliari, ed eCampus, Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi di Catania, Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, l'Osservatorio internazionale sui diritti umani nei Paesi del Mediterraneo. **Confin-**

dustria Catania e gli Ordini degli avvocati, degli ingegneri, dei commercialisti e degli architetti di Catania, il Lions International Distretto Sicilia e l'Inner Wheel Italia Distretto 211. Entro questo mese verrà definitivamente approvata la modifica dell'articolo 119 della Costituzione in tema di insularità. Completato l'iter parlamentare, le successive proposte attuative dell'articolo dovranno occuparsi delle «peculiarità delle isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità». Ciò si verifica in un momento storico in cui si registra una massicciata presa di coscienza, a differenza che nell'immediato passato, che l'allineamento della produttività del Sud a quella del Nord diventa precondizione per lo sviluppo economico dell'intero Paese; malgrado le incertezze dovute alla svalutazione monetaria e all'azione militare della Russia a danno dell'Ucraina, il Pnrr continua a rappresentare una opportunità di crescita economica e sociale per il Sud del Paese; vi è l'entrata in vigore delle Zone economiche speciali; vi sono specifici progetti di sviluppo dei sistemi portuali della Sicilia per migliorar-

ne le performance nei flussi turistici e dei trasporti via mare; il 7 giugno scorso il Parlamento Europeo in seduta plenaria ha approvato (con 577 voti favorevoli, 38 contrari e 10 astenuti) la risoluzione «Isole e politica di coesione: situazione attuale e sfide future», su proposta dell'europarlamentare Younous Omarjee, presidente della Commissione per lo sviluppo regionale.

Con tale risoluzione, il Parlamento Europeo ha indirizzato alla Commissione la richiesta di un programma specifico e un patto per le isole per ridurre il divario socio-economico tra le aree continentali e le isole stesse. L'impatto di tale misura sulla Sicilia viene stimato in sei miliardi di euro.



Peso: 15%



L'APPUNTAMENTO

Informatica, alle porte dell'innovazione digitale

CATANIA. Le nuove frontiere dell'informatica, l'innovazione digitale, la sensoristica e la robotica. Sono gli argomenti di grande attualità che saranno oggetto di confronto in occasione dell'assemblea pubblica annuale di Federmanager Sicilia Orientale, appuntamento in programma domani alle ore 15.00 all'Hotel Parco degli Aragonesi.

«Panta rei, la celebre frase attribuita ad Eraclito - afferma Giuseppe Guglielmino, presidente di Federmanager Sicilia Orientale - oggi si sposa splendidamente con il panorama legato alla digitalizzazione. L'evoluzione inarrestabile dell'informatica è un aspetto contemporaneo che tocca tutte le componenti economiche e sociali. Analogamente, sensoristica e robotica sono entrate in modo dirompente in tutti i campi di interesse. Lo scenario di competenze e conoscenze imposto dalla vita quotidiana ai responsabili di azienda e agli uomini con funzioni direttive e organizzative ci ha suggerito, con facilità, l'agenda del nostro meeting annuale.

«È un appuntamento fondamentale per il nostro sistema associativo - continua Guglielmino - che vedrà la nutrita partecipazione di business man e dirigenti di azienda. Abbiamo previsto un panel di alto profilo, che sarà motivo di confronto e di crescita».

All'incontro parteciperanno esperti e profondi conoscitori della materia e degli scenari che si presentano quali Stefano Cuzzilla, presidente di Federmanager nazionale; Antonello Biriaco, presidente di Confindustria Catania; Sebastiano Battiato, docente del Dipartimento di matematica e informatica dell'Università di Catania; Salvo Graziani, docente del Dipartimento di ingegneria elettrica, elettronica e informatica dell'Università di Catania; Giovanni Muscato, direttore del Dipartimento di ingegneria elettrica ed elettronica; Francesco Rizzo, presidente di Digital Innovation Hub Sicilia (DIH); Mario Cardoni, direttore Generale di Federmanager nazionale. ●



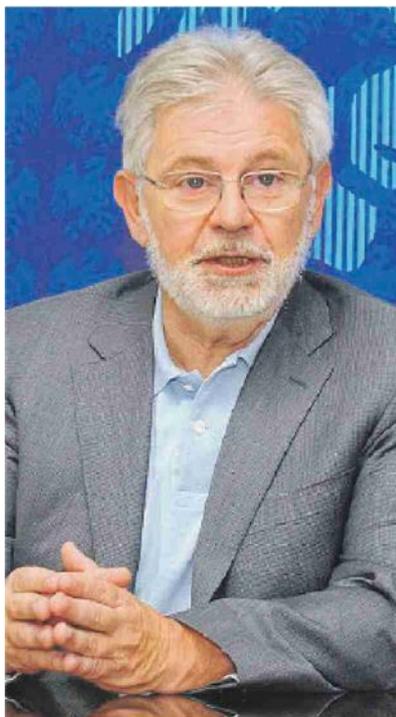
Peso: 13%

CRISI CAMCOM**Agen verso le dimissioni
Gianninoto: «Governance debole»**

A poco meno di cinque anni dalla sua nomina, si prospettano le dimissioni di Pietro Agen da presidente della camera di commercio del Sud-Est. Ciò che è avvenuto nella riunione della giunta camerale di lunedì, secondo quanto è stato possibile apprendere, avrebbe provocato il dissenso di Agen che ha annunciato di volere chiudere la partita. L'esecutivo camerale avrebbe dovuto approvare un documento d'indirizzo, relativo alla Sac, nella quale la Camcom detiene un buon pacchetto di azioni, ma il documento non avrebbe trovato l'unanime consenso. «Al di là delle dimissioni, formalizzate o solo annunciate, di Agen - dice Pippo Gianninoto - è chia-

ro che è una governance molto debole e che, impostare solo azioni in funzione dell'aeroporto, senza il coinvolgimento dei territori e della Regione, ha portato al fatto che da 5 anni si parla di privatizzazione facendo scoppiare le contraddizioni della compagine di maggioranza della Camcom».

SERVIZIO pagina IV



Il presidente Agen



Peso:11-1%,14-25%

Crisi CamCom Agen annuncia le dimissioni

Il caso. Il tema aeroporto sempre più divisivo. L'ex vicepresidente della CamCom di Siracusa Gianninoto: «È chiaro che è una governance molto debole»

A poco meno di cinque anni dalla sua nomina, si prospettano le dimissioni di Pietro Agen da presidente della camera di commercio del Sud-Est. Ciò che è avvenuto nella riunione della giunta camerale di lunedì, secondo quanto è stato possibile apprendere, avrebbe provocato il dissenso di Agen che ha annunciato di volere chiudere la partita. L'esecutivo camerale avrebbe dovuto approvare un documento d'indirizzo, relativo alla Sac, la società che gestisce l'aeroporto di Catania, nella quale la Camcom detiene un buon pacchetto di azioni, ma il documento non avrebbe trovato l'unanime consenso.

«Al di là delle dimissioni, formalizzate o solo annunciate, di Agen - dice Pippo Gianninoto, ex vice presidente della Camcom Siracusa - è chiaro che è una governance molto debole e che, impostare solo ed esclusivamente azioni in funzione dell'aeroporto, sen-

za il coinvolgimento dei territori e della Regione, ha portato al fatto che da cinque anni si parla di privatizzazione facendo scoppiare le contraddizioni all'interno della compagine di maggioranza della super Camcom. Le associazioni di categoria siracusane, che in questi anni non sono state rappresentate nella Sac, hanno ritenuto che sia stata sbagliata l'impostazione».

«Le dimissioni di Agen potrebbero accelerare la riorganizzazione delle camere di commercio in Sicilia - commenta il presidente di Confcommercio, Elio Piscitello - le associazioni di categoria, tutte insieme, dovrebbero sedersi attorno a un tavolo per indicare alla Regione quale debba essere la riorganizzazione delle camere. In questo nuovo scenario, il Sud Est potrebbe essere il futuro perché si potrebbero aprire nuovi accordi per la gestione condivisa della camera di commercio».

Per Gianninoto, si tratta anche di un'anticipazione di quanto avverrebbe con il decreto aiuti. «Occorre prendere atto che la volontà del Parlamento sia quella di staccare la Camcom da Catania».

F. N.



Pietro Agen, presidente della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia



Peso:11-1%,14-25%

Sicilia record: 6 miliardi dal Pnrr il governo sanerà i conti di Palermo

Lagalla ottiene da Palazzo Chigi l'avvio di un tavolo per evitare il dissesto. Un piano entro 5 mesi

La Sicilia è la regina del Pnrr: l'Isola è la regione d'Italia che finora ha ottenuto più fondi dal Piano di ripresa e resilienza: 5,9 miliardi. Ma sulla realizzazione effettiva delle opere gravano diverse ombre, a partire dal caro-materiali che ha già bloccato i primi cantieri. A Roma, intanto, si prepara una consistente iniezione di liquidità per salvare il Comune di Palermo: il nuovo sindaco Roberto La-

galla ottiene un tavolo per evitare il dissesto con un "aiuto" da un miliardo. Entro 5 mesi il piano.

di **Brunetto e Reale**

● alle pagine 2 e 3

LA TRATTATIVA

Conti del Comune obiettivo un miliardo per il "Salva Palermo"

Il primo cittadino a Palazzo Chigi ottiene l'avvio di un tavolo nazionale e l'azzeramento della vertenza avviata da Orlando. Un piano entro 5 mesi

di **Claudia Brunetto**

Cinque mesi per portare a casa un provvedimento su misura per Palermo che valga almeno un miliardo di euro in venti anni. La seconda trasferta del sindaco Roberto Lagalla a Roma apre un nuovo corso per la città che di proroga in proroga per l'approvazione dei bilanci dovrebbe portare a un provvedimento "Salva Palermo" sul modello del "Salva Napoli", città che ha ottenuto dallo Stato un miliardo e 300 milioni di euro.

Ieri Lagalla, con il ragioniere generale Paolo Basile, ha incontrato a Palazzo Chigi il sottosegretario alla Presidenza Roberto Garofoli e la vi-

ce-ministra dell'Economia Laura Castelli. Con il sindaco c'era il capogruppo di Italia viva al Senato Davide Faraone che ha organizzato l'incontro di ieri, come quello di lunedì scorso con la ministra dell'Interno Luciana Lamorgese e la stessa Castelli. Due passaggi che finora hanno salvato Palermo dal dissesto e anche dall'aumento delle tasse, a cominciare dall'addizionale Irpef che ancora giace in Consiglio comunale.

«La riunione è andata molto bene – dice Lagalla – È confermata la disponibilità del governo nazionale ad avviare un tavolo tecnico per Palermo, sullo stesso modello adottato per Napoli e Torino. Abbiamo chie-

sto un aiuto finanziario a fronte di una revisione e di una rimodulazione del Piano di riequilibrio per il Comune. Stiamo quindi continuando a lavorare con il governo nazionale, sulla stessa linea degli incontri avuti la settimana scorsa proprio con la vice-ministra Castelli e con la ministra dell'Interno Luciana Lamorgese, la quale in quell'occasione aveva mostrato piena apertura per Palermo».

Il primo passo verso il traguardo,



Peso: 1-13%, 2-48%

dunque, è l'istituzione di un tavolo tecnico nazionale nella sede della presidenza del Consiglio con esponenti del governo e del Comune di Palermo. Obiettivo arrivare in autunno, dopo una serie di provvedimenti ponte, alla legge di bilancio per fare passare la misura "Salva Palermo".

Su Palermo, dunque, si riparte da zero. Nel cestino il Piano di riequilibrio messo in piedi dall'ex sindaco Leoluca Orlando che valeva 180 milioni di euro in venti anni con un aumento di tasse e di tutti i servizi a domanda individuale. Palermo dovrà comunque rimboccarsi le maniche. Di certo il "Salva Palermo" non peserà tutto sulle tasche dei cittadini.

Non si parla adesso, infatti, di un aumento delle tasse alle stelle, ma di una revisione totale del sistema di riscossione – lo stesso Lagalla ha dichiarato nei giorni scorsi che il Comune è «sommerso dai crediti che

non riscuote, non dai debiti» – e della gestione del patrimonio comunale e delle aziende partecipate. Sarà, appunto, un provvedimento su misura. I dettagli, dunque, saranno definiti al tavolo passo dopo passo. E se un aumento delle tasse ci sarà, non ammonterà a quello del piano Orlando.

La strada ovviamente resta in salita. Il dialogo con Roma sarà serrato e bisognerà fare in modo che il lavoro del tavolo tecnico nazionale vada avanti nei tempi previsti.

La prima proroga per l'approvazione dei bilanci 2021-23 e 2022-24 è già arrivata e scade il 31 luglio. Ma entro quella data è previsto l'arrivo di una seconda proroga con termine a settembre. Intanto, intorno al 20 luglio dovrebbe essere proclamato il nuovo Consiglio comunale: la commissione elettorale sta esaminando i verbali delle ultime sezioni che si ri-

feriscono ai voti di preferenza.

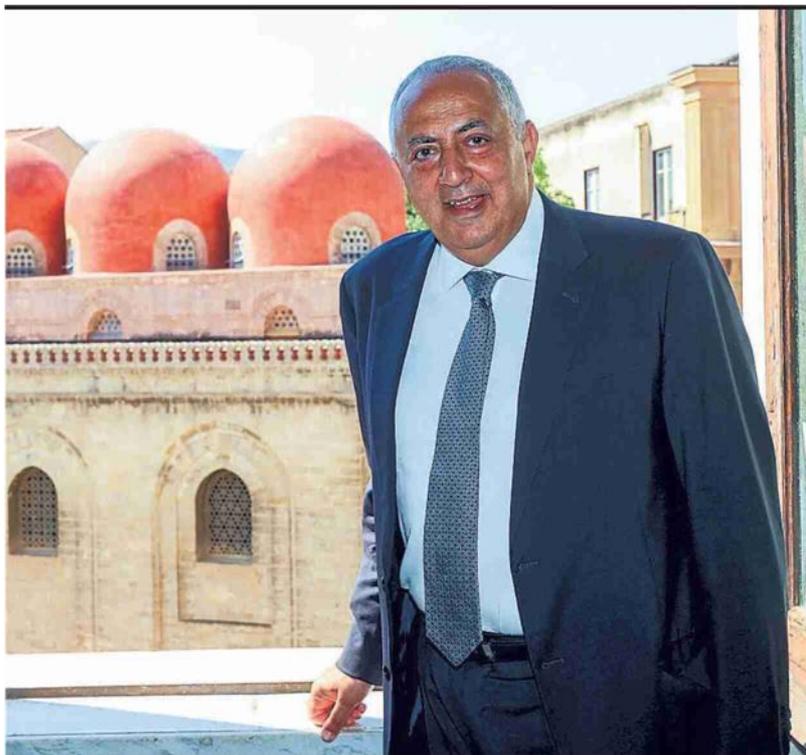
A dieci giorni dalla proclamazione dovrebbe essere convocata la prima seduta per nominare il presidente del Consiglio. Ma resta il nodo della giunta comunale che è ancora in alto mare. Gli incontri fra i partiti si susseguono, ma un confronto definitivo con Lagalla non c'è ancora stato. La riunione prevista per l'altroieri è saltata e non è stata ancora convocata.

I nomi dovrebbero arrivare a ridosso del Festino di Santa Rosalia. Un primo miracolo per Palermo intanto è stato fatto: una strada per avere più soldi da Roma senza aumentare troppo le tasse.

Il sindaco, affiancato dal renziano Faraone ha incontrato il sottosegretario Garofoli e la viceministra del Mef Castelli

📷 Missione romana

Il neo-sindaco Roberto Lagalla che ieri a Palazzo Chigi ha discusso dei conti in rosso di Palermo con i rappresentanti del governo Draghi



Peso: 1-13%, 2-48%

Giorgetti gela l'attesa di Priolo «Presto per parlare di area di crisi»

Ansia per il Petrochimico. Il ministro "derubrica" il nodo Isab-Lukoil. Protestano Turano e Uil

MASSIMILIANO TORNEO

SIRACUSA. «Finora non si sono verificate le condizioni circa il riconoscimento dell'Area di crisi industriale complessa per il polo industriale di Siracusa». Una cattiva notizia per il Petrochimico siracusano dalla voce del ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti. Interrogato ieri alla Camera dalla deputata, Maria Flavia Timbro, sulla crisi della Isab di Priolo, «dove il colosso Lukoil raffina il 100% del greggio che arriva dalla Russia e a causa dell'embargo rischia di chiudere», Giorgetti ha informato per la prima volta sull'esito della richiesta formulata dalla Regione sul riconoscimento dello status di Area di crisi complessa del petrolchimico siracusano.

Uno status che avrebbe consentito investimenti pubblico-privati di riconversione energetica (con un piano, già stilato, da 3 miliardi). Il ministro ha detto che la richiesta è stata bocciata. «Vigilerò - ha aggiunto - affinché, nell'evolversi della situazione e del mutamento delle condizioni, il riconoscimento possa essere riva-

lutato, anche in ragione degli effetti del conflitto bellico in atto».

Immediata la reazione dell'assessore regionale alle Attività produttive, Mimmo Turano: «Mi spiace apprendere del no da una dichiarazione del ministro un Question time alla Camera, sede rispettabile ma che non può rappresentare una forma di interlocuzione con la Regione Siciliana».

Nel mirino di Turano l'asettica applicazione dell'attuale normativa: «L'area di crisi complessa per il petrolchimico di Priolo avrebbe richiesto una valutazione politico-strategica. Contiamo di approfondire la questione - ha concluso - leggendo le valutazioni del Mise: non credo si potranno limitare alle dichiarazioni rese nell'aula di Montecitorio dal ministro».

Allarmata dalla bocciatura anche Luisella Lioni, segretaria generale della Uil Sicilia: «Se qualcuno ha deciso di fare della Sicilia un deserto produttivo e occupazionale lo dica apertamente», dice. E aggiunge: «Siamo allarmati dalle parole del ministro, ma siamo più preoccupati dall'impotenza e dall'assenza di peso

sulle politiche nazionali manifestate dal governo regionale e dal suo presidente. La politica - ha concluso Lioni - sta abbandonando al declino il petrolchimico siciliano, malgrado esistano progetti e risorse destinati alla transizione. Andranno altrove?».

Un altro passaggio del ministro potrebbe far discutere. Riguardo alle «soluzioni per favorire la continuità della Isab-Lukoil» che sta subendo l'effetto boomerang delle sanzioni alla Russia, ha dapprima ricordato «l'istituzione di un tavolo, prevista nel dl Aiuti, al quale parteciperanno Mise, Mite e Mef», e poi ha aggiunto: «È inutile dire che la vicenda è connessa a rilevanti questioni di ordine, di strategia e di sicurezza nazionale e, quindi, evidentemente, coinvolge il governo anche al suo apice».



Il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti; a fianco il Petrochimico di Priolo



Peso: 31%

LE PAURE DEGLI ENTI VIRTUOSI

Rifiuti fuori regione nodo costi per i comuni

GIUSEPPE BIANCA pagina 6

Spesa “indifferenziata” per i rifiuti fuori regione i comuni virtuosi frenano

I nodi aperti. Mesi estivi utili per definire i dettagli del trasporto
Monitoraggio dei siti e ampliamento di Bellolampo nell'immediato

GIUSEPPE BIANCA

PALERMO. La Sicilia dei rifiuti si prepara a un lungo periodo di emergenza, dalla durata difficile persino da definire, in cui occorrerà un uso razionale e mirato di tutti gli strumenti disponibili, da quelli finanziari a quelli pratici e nella quale l'incubo in avvicinamento del trasporto della frazione da smaltire oltre lo Stretto costituisce un'anomalia con cui dover convivere nel tempo.

Conto alla rovescia per il trasporto fuori regione. Non sarà domani e neanche la prossima settimana, ma al termine dell'estate, magari dopo settembre, probabilmente sì. Il viaggio ci sarà.

Dall'assessorato regionale ad Acqua e rifiuti si lavora ad alcuni passaggi propedeutici. A partire dai criteri studiati per il bando che dovrà essere predisposto. L'incontro previsto per ieri con Anci e Srr è stato posticipato a domani mattina, vanno avanti le verifiche da parte degli uffici sulle volumetrie residuali in cui conferire.

L'ordinanza. Il documento a cui sta lavorando Palazzo d'Orleans dovrebbe avere come oggetto intanto un livello di autorizzazioni che aumenti maggiori quantità di conferimenti in alcuni impianti, in primis Trapani, e individuare altresì siti di stoccaggio temporanei; entrambi i

temi sono stati martedì all'ordine del giorno in un incontro tra il direttore Foti, Arpa e i tecnici dell'assessorato Territorio e Ambiente. Non sarà attraverso questo strumento straordinario e urgente che si predisporranno poi i passaggi per il trasporto vero e proprio dei rifiuti dalla Sicilia.

Il punto di vista dei sindaci. L'assemblea di Anci Sicilia svoltasi martedì sera ha visto la partecipazione di una cinquantina di sindaci. Al di là del problema del trasporto dei rifiuti fuori regione, già oggi per gli enti locali e per le amministrazioni comunali siciliane c'è una questione di extracosto e riguarda il conferimento in discarica. Diverse le proposte nel corso della riunione che hanno finito col convergere verso la richiesta «di un prezzo calmierato, standard - spiega il segretario generale di Anci Sicilia, Mario Alvano - dobbiamo capire se è un prezzo corretto, coerenti con i parametri del mercato». Il rischio di speculazione in questa complicata fase dell'impiantistica siciliana si pone come una minaccia concreta da fronteggiare. Una spesa supplementare difficile da calcolare dal momento che «si tratta di dati non uniformi in tutta la regione, ci sono poche e sono in minoranza, ma ci sono per ora anche realtà territoriali che non si trovano in una fase di emergenza. Hanno le loro discariche e stanno conferendo in maniera regolare». Un'eccezione neutra in un panorama ampiamente segnato dove ci sono casi che sfiorano l'emergenza sa-

nitaria con annesse le relative contestazioni da parte delle Asp - chiarisce ancora Alvano - mentre in molti altri stanno esplodendo i Piani finanziari che prevedono un certo tipo di budget e che adesso vedono il banco saltare». Sulla base di queste premesse la dotazione da 45 milioni di euro predisposta dalla Regione e finalizzata a sostenere l'extracosto potrebbe non bastare.

Paradossi e contraddizioni. Un comune come quello di Catania che non ha avuto modo di sviluppare grandi performance di raccolta differenziata andrà a incassare più o meno le stesse cifre di chi è cresciuto in doppia cifra percentuale. Uguali risorse per la spesa supplementare da sostenere sui rifiuti fuori dalla Sicilia. Una contraddizione rilevata anche nel corso del vertice di lunedì nell'assessorato di viale Campania tra il dirigente generale del dipartimento Rifiuti Calogero Foti, i “saggi” del gruppo tecnico delle Srr e il segretario generale di Anci Sicilia Alvano che sull'argomento stempera i toni pur riconoscendo che bisognerà tenere conto dei risultati ottenuti da chi è cre-



Peso: 1-2%, 6-43%

sciuto molto nella differenziata, poi bisognerà vedere in che misura lo si potrà fare.

Impiantistica e sistema integrato. Sarà uno dei temi caldissimi che verrà dato in pasto alla campagna elettorale rovente delle prossime elezioni regionali: «È già oggetto e lo sarà ancora di più di polemiche - immagina Alvano - quel che posso dire a prescindere dal confronto politico che si svilupperà sull'argomento, gli impianti ancora non ci sono, il sistema si regge di fatto su un oligopolio che non favorisce un abbassamento dei prezzi da un punto di vista delle dinamiche economiche. Fino a quando no ci saranno dunque gli impianti e quindi anche

un costo adeguato del costo del rifiuto differenziato serve una fase ponte al termine della quale governo regionale e Srr ci potranno dire quando realisticamente si arriverà all'obiettivo».

Al netto dell'aggiornamento del Piano regionale dei rifiuti che dovrà individuare i nuovi ambiti, step avanzati in arrivo ad agosto per la vasca di Bellolampo, per un ampliamento della discarica di Trapani e per un nuovo impianto sempre nel Trapanese che potrebbe essere in questo momento di particolare utilità.

Tutti sulla stessa barca dunque e con poca utilità a lanciarsi in improv-

visate fughe in avanti. Tanto vale fare un patto d'onore tra politica, categorie e gestione a vantaggio dei territori siciliani, le vere vittime del blackout del sistema nell'Isola. ●



Peso: 1-2%, 6-43%

**LA DELIBERA****Economia e finanza
la Regione vara il Defr**

PALERMO. E' stata pubblicata la delibera della Giunta regionale del 28 giugno che ha approvato, ancora una volta rispettando i tempi prescritti, il Documento di Economia e Finanza Regionale (Defr) 2023-2025, accessibile per consultazione online sul sito della Regione. Il Defr, ultimo della Legislatura 2017-22, vede la luce in un contesto economico controverso ma che può essere definito l'Anno dell'Insularità in cui l'intenso lavoro volto al riconoscimento delle specificità socio-economiche proprie delle Isole, vede il culmine a livello nazionale ed europeo.

Afferma il vicepresidente e assessore all'Economia, Gaetano Armao: «L'ormai imminente approvazione della riforma dell'art. 119 della Costituzione, l'approvazione della Risoluzione sulle condizioni delle Isole da parte del Parlamento europeo, le iniziative del Comitato europeo delle Regioni, il riconoscimento degli svantaggi dell'insularità, dei suoi costi e delle misure di compensazione da parte del legislatore statale, la previsione di specifiche misure di riequilibrio negli atti di programmazione europea e nazionale consentono di ritenere prossimo al conseguimento uno dei nostri principali obiettivi». Il Defr 23-25 rappresenta l'occasione per fare il punto sui cinque esercizi finanziari che hanno visto all'opera il Governo Musumeci.

«Sono stati anni difficili, - ricorda l'Assessore - attraversati dalle diverse ondate di pandemia da Covid-19, da crisi economiche ed adesso dal pesante incremento dei tassi e dell'inflazione, a cavallo tra due programmazioni europee e nazionali, con molteplici cambiamenti sul piano politico nazionale che hanno reso più complessa la pur riattivata interlocuzione istituzionale. Ciò nonostante, il nostro Governo ha messo in campo ogni risorsa per far fronte alle turbolenze, erogando oltre un miliardo di euro di sostegni per famiglie ed imprese, per chi è più in difficoltà, conducendo un lavoro volto da un lato al miglioramento dei conti regionali e dall'altro assicurando risorse agli investimenti ed allo sviluppo».



Peso: 13%

Armao: il Pil isolano crescerà

● Un pil che per il 2022 è previsto in crescita del 3,8% dopo il 5,7% dello scorso anno con una previsione del 3,9% nel 2023 registrando un aumento superiore anche al dato nazionale (3,1% nel 22 e 2,4% nel 23). Un andamento che dovrebbe permettere alla Regione di superare i 100 miliardi di valore aggiunto, una soglia mai conseguita dall'economia regionale. Sono questi alcuni dei dati della delibera della Giunta del 28 giugno che ha approvato, rispettando i tempi prescritti, il Documento di Economia e Finanza Regionale 2023-2025. Secondo le previsioni degli uffici della Regione la crescita «consente, già dal prossimo anno, di andare ben oltre il recupero di quanto perduto nel 2020 (-8,4%)». Il documento, «vede la luce in un

contesto economico controverso ma che può essere definito l'Anno dell'Insularità in cui l'intenso lavoro volto al riconoscimento delle specificità socio-economiche proprie delle Isole, vede il culmine a livello nazionale ed europeo», si sottolinea nella nota di accompagnamento. Nelle parole del vicepresidente ed assessore all'Economia, Gaetano Armao: «L'ormai imminente approvazione della riforma dell'art. 119 della Costituzione, l'approvazione della risoluzione sulle condizioni delle Isole da parte del Parlamento europeo, le iniziative del Comitato europeo delle Regioni, il riconoscimento degli svantaggi dell'insularità, dei suoi costi e delle misure di compensazione da parte del legislatore statale, la previsione

di specifiche misure di riequilibrio negli atti di programmazione europea e nazionale consentono, di ritenere prossimo al conseguimento uno dei nostri principali obiettivi». Il Defr 23-25 rappresenta l'occasione per fare il punto sui cinque esercizi del Governo Musumeci, «anni difficili, - ricorda l'assessore - attraversati dalle diverse ondate di pandemia da Covid-19, da crisi economiche ed adesso dal pesante incremento dei tassi e dell'inflazione, a cavallo tra due programmazioni europee e nazionali». (*AGIO*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 9%

Il dg del Consorzio avverte che i mezzi a disposizione non sono sufficienti a garantire il servizio Rifiuti. Gema mette le mani avanti

Proposto un nuovo piano per lo spazzamento delle strade: «Da capitolato sono previste 12 spazzatrici, ma ne servono 26»

Meglio subito che dopo. Il Consorzio Gema, che di recente ha assunto l'incarico della raccolta rifiuti nel lotto Centro, mette in chiaro che così non va e propone al Comune un nuovo piano di spazzamento che potrebbe partire già da lunedì. Verranno inoltre affissi cartelloni 6 metri per 3 per comunicare meglio ai cittadini come e quando differenziare i rifiuti, ma soprattutto si sta cercando di trovare una "quadra" con l'amministrazione comunale, l'assessore all'Ecologia Andrea Barresi e la direzione Igiene Ambientale, sull'appalto settennale affidato al Consorzio Gema. «Il Conai, che ha fatto quell'appalto, non ha forse studiato e capito bene

le dinamiche della città - spiega Alfonso Zito, dg del consorzio - I mezzi messi a disposizione della stazione appaltante non consentono di affrontare in modo corretto la situazione attuale».

MARIA ELENA QUAIOTTI pagina II

Spazzamento strade, Gema propone nuovo piano «Mezzi insufficienti ad affrontare la situazione»

MARIA ELENA QUAIOTTI

Un nuovo piano di spazzamento del Lotto centro è stato proposto al Comune ed è pronto a partire da lunedì. Verranno inoltre affissi cartelloni 6 metri per 3 per comunicare meglio ai cittadini come e quando differenziare i rifiuti, ma soprattutto si sta cercando di trovare una "quadra" con l'amministrazione comunale, l'assessore all'Ecologia, Andrea Barresi e la direzione Igiene ambientale, sull'appalto settennale affidato al Consorzio Gema, perché «il Conai, che ha fatto quell'appalto, non ha forse studiato e capito bene le dinamiche della città - spiega Alfonso Zito, dg del consorzio - le condizioni, con i mezzi messi a disposizione della stazione appaltante, non consentono di affrontare in modo corretto la situazione».

Ad esempio, la carenza dello spaz-

zamento: dopo aver superato, non del tutto ma in buona parte, l'emergenza microdiscariche, è più che mai balzata agli occhi dei cittadini negli ultimi giorni, «e la stessa azienda - prosegue Zito - si è resa conto di aver dovuto tralasciare questo servizio per l'emergenza servizi in corso. Ma da capitolato sono previste 12 spazzatrici, e ne servirebbero 26 per un servizio adeguato. Allora si dovrà andare a ragionare come rimodulare intanto i diversi passaggi». Così come, in una fase successiva, si dovrà pensare anche a potenziare, e selezionare per competenze, il personale addetto.

C'è poi il perenne "nodo" dell'indifferenziata. No, non quella che ancora si vede nelle microdiscariche già riformate in alcune delle zone bonificate, che è piuttosto un buttare tutto insieme senza criterio e va a incidere sulla già ridotta possibilità di conferimento in discarica. La notizia di ie-

ri, dell'impossibilità della Regione siciliana di usare fondi per il conferimento fuori dall'isola dei rifiuti "mischianti" raccolti, non dice niente di buono. «Se la differenziazione dei rifiuti venisse fatto correttamente, la reale frazione indifferenziata si ridurrebbe. E non di poco - sottolinea il dg Gema - ritengo fondamentale che la Regione scenda finalmente in campo sul tema rifiuti: il problema si deve risolvere, altrimenti la città di Catania sarà oggetto di continui "ricatti" da parte delle discariche, che chiuderanno i cancelli, per ottenere ampliamenti. La questione va affrontata non per i prossimi sei mesi, ma almeno per i prossimi tre anni, il tempo di



trovare la soluzione definitiva allo smaltimento dell'indifferenziata. O meglio, il tempo di far aumentare il livello di differenziata».

«Noi - ribadisce - abbiamo già evidenziato al Comune come i mezzi previsti dal capitolato non siano sufficienti a garantire il servizio e si debbano rivedere alcune cose ad esempio l'orario di raccolta, ora previsto dalle 4 di mattina. Solo con le nostre forze lo stiamo iniziando alle 22 e

mezzanotte, ma così non può durare. Si deve ragionare sul fatto che la città ha bisogno di un servizio notturno specifico e più mezzi a disposizione. Oggi stiamo intervenendo con il porta a porta su tre zone specifiche, le maggiori difficoltà sono per le frazioni più voluminose, carta e plastica, ma siamo già a quasi il 20%. Un ottimo segnale».

«Da capitolato sono previste 12 spazzatrici, ma ne servirebbero 26 per un servizio adeguato»



Peso: 11-1%, 12-25%



CIRCONVALLAZIONE

Da oggi i lavori di riqualificazione a traffico aperto

Oggi alle 10,30, in viale Felice Fontana, nella corsia in direzione Ognina, alla presenza dell'assessore alle Manutenzioni, Pippo Arcidiacono, e dell'assessore alle Politiche comunitarie, Sergio Parisi, inizieranno i lavori di riqualificazione della Circonvallazione. Gli interventi di messa in sicurezza saranno eseguiti senza interrompere il flusso viario.

Il progetto di riqualificazione, redatto dagli uffici comunali delle Manutenzioni retto da Salvo Leonardi, è finanziato nell'ambito dei fondi comunitari del Patto per lo sviluppo di Catania, che poco più di un anno addietro è stato inserito dalla Giunta comunale nel Piano di rimodulazio-

ne dei fondi Ue, indispensabile atto di programmazione reso operativo dal governo solo alla fine dello scorso anno.

L'apertura del cantiere arriva, dunque, a conclusione di un iter complesso, con l'inserimento del progetto di una totale messa in sicurezza Circonvallazione, sedici anni dopo gli ultimi lavori di riqualificazione sull'arteria, snodo del traffico veicolare, in gran parte proveniente dai Comuni dell'area metropolitana, diretto a Catania e in uscita dal capoluogo.

Il progetto di riqualificazione dispone un miglioramento qualitativo dell'infrastruttura, attraverso l'ese-

cuzione di opere di ripristino degli oltre otto chilometri dell'asse viario, da Monte Po a Ognina e viceversa, con due carreggiate a doppio senso di marcia, da rifare completamente per garantire maggiore sicurezza a pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti.

Tra gli interventi principali in programma, il totale rifacimento del manto stradale ormai degradato in tutta la sua estensione; la sistemazione dei marciapiedi; il livellamento delle deformazioni sull'asfalto causati dall'invasione delle radici delle alberature; il rialzo di caditoie e botole e la sostituzione di guard-rail in larga parte semidistrutti.



Peso: 11%

ASSESSORATO REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE

Tavolo tecnico su collegamento tra Nesima e la Tangenziale Scatta l'opera di risanamento

Via Felice Fontana. Prevista la ripavimentazione e il ripristino dei giunti del ponte di Monte Po

Si è svolto al Palazzo della Regione il tavolo tecnico convocato dall'assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, con il Comune di Catania e il Genio civile etneo, per fare il punto sul prossimo avvio dei lavori di risanamento e manutenzione straordinaria del tratto di viale Felice Fontana che collega la rotatoria di Nesima alla tangenziale etnea. L'arteria ricade a cavallo fra i territori comunali di Catania e Misterbianco. Presenti al tavolo l'assessore ai Lavori pubblici del capoluogo etneo, Pippo Arcidiacono, e l'ingegnere capo del Genio civile, Gaetano Laudani.

«Da almeno due decenni - spiega Falcone - il collegamento fra la tangenziale di Catania e la circoscrizione della città si trova in condizioni di totale abbandono. Entro luglio, però, avvieremo la

ripavimentazione di oltre un chilometro di sede stradale, ripristinando così decoro e sicurezza su un percorso giornalmente solcato da decine di migliaia di veicoli, vitale per tutta l'area urbana e i centri vicini. Al momento troviamo veri e propri arbusti cresciuti fra i guard-rail, ma anche illuminazione assente e asfalto quasi impraticabile. Il governo Musumeci ha deciso di porre rimedio a tale indecoroso quadro attraverso il Dipartimento regionale tecnico e il Genio civile di Catania, in accordo con i due Comuni e l'Anas. Quest'ultimo ente - aggiunge Falcone - ha già riasfaltato un breve tratto di sua competenza nei pressi del sottopassaggio per la tangenziale, mentre l'amministrazione misterbianchese ha avviato la bonifica e lo scerbamento delle carreggiate».

Ad aggiudicarsi i lavori è stata un'impresa acese. L'assessorato regionale alle Infrastrutture, nell'ambito del Piano di interventi di risanamento stradale in provincia di Catania, deliberato a dicembre 2021, aveva destinato all'opera 150mila euro. Previsto anche il ripristino dei giunti del cavalcavia di Monte Po - corso Carlo Marx.

«La manutenzione di quest'ulteriore tratto di viale Fontana avviata dalla Regione - sottolinea l'assessore Arcidiacono - completa il piano di riqualificazione della circoscrizione da oltre tre milioni di euro che la nostra Amministrazione sta a sua volta per avviare, un cantiere di portata storica che cambierà il volto di tutta la viabilità d'accesso alla città».



Peso: 23%

PORTO

Da lunedì la riapertura per gradi in orari diurni del Molo di Levante

Dal prossimo lunedì i cittadini potranno riappropriarsi di una parte delle passeggiate sul mare più amate da chi il mare vuole viverlo liberamente ovunque, anche al porto, proprio per quel desiderio di interazione fra porto e città di cui tanto si parla e che il catanese ha nel cuore.

La riapertura del Molo avverrà, come anticipato dopo la sua chiusura, per gradi, così come concordato con il Comune.

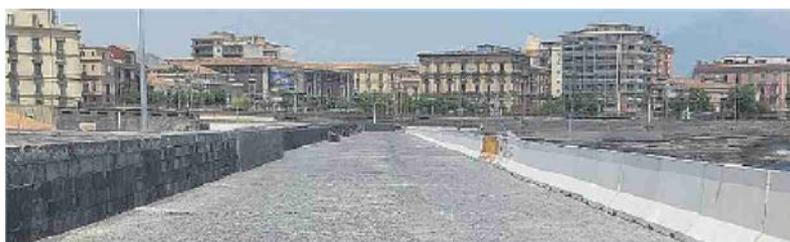
L'annuncio arriva dal presidente dell'AdSP del mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, che è riuscito a far mettere in sicurezza, riaprire e "restituire" ai

catanesi il più rapidamente possibile una parte del Molo di Levante.

Da lunedì, per i soli orari diurni, la riapertura coinvolgerà la parte di molo che si estende per 450 metri a partire dalla radice. Entro fine luglio, salvo inauspicati imprevisti, la riapertura sarà totale, ma sempre negli orari diurni, infatti la fornitura e posa dei new jersey continua costantemente da parte della Ditta incaricata.

"Ringrazio la cittadinanza catanese per la pazienza finora avuta, e per aver dimostrato in molte occasioni di capire l'importanza dell'iniziativa di chiudere il molo per la sua messa in sicurezza. Mi sento

in dovere di ringraziare anche gli uffici tecnici dell'Ente, il cui personale ha collaborato e sta collaborando con solerzia ed entusiasmo alla rapida messa in sicurezza del Molo di Levante, permettendomi di tener fede alla parola data alle istituzioni ed alla cittadinanza. Lo ha fatto senza sottrarre tempo ad altre attività strategiche pur avviate in questo periodo, come il cantiere della darsena traghetti e l'appalto della manutenzione del molo di levante" afferma il Presidente di Sarcina "un lavoro di squadra rende processi e tempistiche più efficienti e veloci ed è fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo finale".



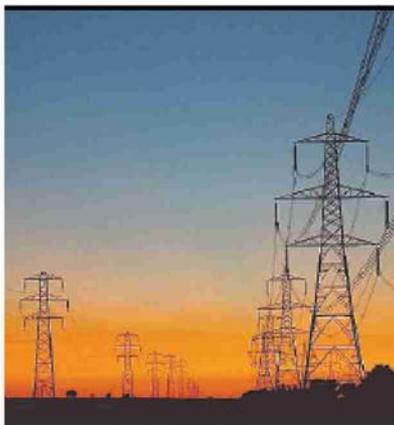
Peso: 14%

CATANIA

Terna rimuove 9 km dell'elettrodotto "Acireale-Fontanarossa"

I lavori prevedono l'abbattimento di 39 sostegni tra i Comuni di Catania e Misterbianco e la "liberazione" di circa 10 ettari di territorio.

SERVIZIO pagina III



Terna avvia la demolizione dell'elettrodotto

Acireale-Fontanarossa. Saranno rimossi oltre nove chilometri di collegamento aereo per un totale di 39 sostegni che oggi attraversano zone ad alta densità abitativa tra Catania e Misterbianco, liberando 10 ettari di territorio

Terna avvia la prima fase delle attività di demolizione dell'elettrodotto a 150 kV "Acireale-Fontanarossa". La società provvederà a rimuovere oltre 9 km di collegamento aereo per un totale di 39 sostegni che oggi attraversano zone ad alta densità abitativa nei Comuni di Catania e Misterbianco, liberando circa 10 ettari di territorio.

Terminata la prima fase di lavori, nei prossimi anni Terna procederà alla rimozione di altri tratti dello stesso collegamento e delle linee aeree "San Giovanni Galermo-San Giovanni La Punta" e "San Giovanni La Punta-Via-grande".

L'attività rientra nel più ampio piano di razionalizzazione e ammodernamento della rete elettrica della Città Metropolitana di Catania. Il progetto, per cui la società che gestisce la rete elettrica nazionale ha previsto un investimento di oltre 50 milioni di euro, garantirà maggiore affidabilità del-

l'alimentazione e un minore impatto ambientale.

Lo scorso aprile, sempre nell'ambito del Piano previsto per Catania, l'assessorato dell'Energia e dei Servizi di pubblica utilità della Regione Siciliana ha autorizzato la realizzazione di due elettrodotti in cavo interrato che interesseranno nove Comuni della Città Metropolitana di Catania e che permetteranno di incrementare la magliatura della rete elettrica locale caratterizzata, soprattutto nel periodo estivo, da un notevole aumento del fabbisogno di energia legato ai flussi turistici.

Il piano di riassetto della rete elettrica di Catania si inserisce nel quadro dell'accordo di programma sugli interventi per la sicurezza del sistema elettrico e lo sviluppo del territorio regionale, sottoscritto dalla Regione Siciliana, da Cassa Depositi e Prestiti e da Terna nel 2019, con l'obiettivo di ot-

timizzare le sinergie e perseguire, mediante una stretta e piena partecipazione delle Amministrazioni locali e della popolazione nella definizione delle azioni e degli interventi di sviluppo elettrico, la piena sostenibilità ambientale, territoriale e sociale in tema di energia.

Nell'ambito dell'accordo, Terna, il Comune e la Città Metropolitana di Catania hanno sottoscritto a ottobre 2021 convenzioni per il finanziamento di attività di riqualificazione territoriale associate alla realizzazione dei nuovi interventi di elettrificazione.

«Questo intervento - commenta Roberto Bonaccorsi, sindaco facente funzioni di Catania - da un lato resti-



Peso: 11-1%, 13-33%

tuisce spazio e visibilità, grazie alla demolizione di 9 km di linea, mentre dall'altro anticipa la realizzazione di una nuova opera più moderna ed efficiente. Da anni, ormai, lavoriamo in sinergia con Terna per la razionalizzazione della rete elettrica che, nel caso specifico, prevede la realizzazione di due elettrodotti in cavo interrato, quindi meno impattanti».

«La demolizione dei sostegni - aggiunge il sindaco di Misterbianco,

Marco Corsaro - rappresenta un'occasione di rigenerazione urbana che il nostro Comune sta cogliendo in sinergia con Terna. Sarà in particolare il quartiere Montepalma a essere liberato da strutture ormai vetuste, nel contesto di una rete che si rinnova diventando sempre più funzionale e meno impattante sul piano paesaggistico e ambientale».

Terminata la prima fase, si procederà alla rimozione delle linee "S. G. Galermo-San Giovanni la Punta" e "San Giovanni la Punta-Viagrande"



L'intervento rientra nel piano di ammodernamento della rete elettrica



Peso: 11-1%, 13-33%

CATANIA**Asse "Rotolo Ognina"
lunedì ripresa lavori
dalla via Acireale**

Nella prima fase dovranno essere sostituiti i vecchi isolatori sismici del viadotto, non più a norma. L'obiettivo è ultimare intanto entro l'estate la corsia dal viale Ulisse al Rotolo, previste restrizioni alla viabilità.

CESARE LA MARCA pagina V

Viale De Gasperi, riparte il cantiere infinito

Rotolo-Ognina. Da lunedì la sostituzione dei vecchi isolatori sismici non più a norma sul viadotto di via Acireale

CESARE LA MARCA

Sarà una giornata cruciale per il futuro della mobilità sul lungomare, quella di lunedì prossimo - con l'opzione di poter poi demolire il ponte ecomostro di Ognina - che coinciderà di fatto con l'attesa ripartenza, speriamo definitiva, dei lavori per ultimare una delle maggiori "eterne incompiute" tra le opere pubbliche catanesi, l'asse "Rotolo - Ognina" del viale De Gasperi.

Si ricomincerà con l'obiettivo di mettere in esercizio entro l'estate intanto la corsia dall'imbocco di viale Ulisse (dove recentemente Rfi ha ultimato la demolizione del muro di contenimento del vecchio pilone del dismesso cavalcavia ferroviario) fino alla rotonda di via del Rotolo, con effetti che si stimano già rilevanti per alleggerire la viabilità sul lungomare, per procedere in seguito con i lavori della corsia in direzione opposta, Rotolo-Ognina, che richiederà prima ovviamente l'arrivo in cantiere e la posa delle travi del nuovo viadotto che

sblocherà sul viale Ulisse.

I lavori, che dopo un'ennesima lunga sosta riprenderanno lunedì, eseguiti dalla Castrovinci Costruzioni di Brolo che si aggiudicò il secondo dei due appalti, riguarderanno dunque nella prima fase il "sollevamento" e la sostituzione dei vecchi isolatori sismici del cavalcavia su via Acireale e via Pittoresca. Per tale ragione, è stato disposto dall'ufficio traffico il divieto di transito per tutti i veicoli, da lunedì a mercoledì 20 luglio, in via Acireale, nel tratto compreso tra la via Messina e la via Fiume; nello stesso periodo è stato istituito il senso unico di marcia per tutti i veicoli, in via Messina, nel tratto e nel senso da via Acireale a piazza Mancini Battaglia; ancora, da mercoledì 20 a sabato 30 luglio divieto di transito per tutti i veicoli, in via Pittoresca, dal civico 26 a via Stazione; dal primo al 14 agosto, infine, divieto di transito per tutti i veicoli, in via Acireale, nel tratto compreso tra la via Messina e via Fiume ed in via Pittoresca, e senso unico di marcia per tutti i veicoli, in via

Messina, nel tratto e nel senso da via Acireale a piazza Mancini Battaglia.

L'iter dell'infrastruttura a monte del lungomare è stato segnato da una lunga serie di intoppi e stop ai lavori, con un ritardo ormai di 16 anni dopo due appalti, in particolare per la necessità di sostituire i vecchi isolatori sismici, ora non più a norma, con i nuovi dispositivi sui tratti in sopraelevata (ovvero viadotto di via Acireale e a seguire piloni ancora in attesa delle travi dell'impalcato sul fronte di viale Ulisse), e da ultimo per l'esorbitante aumento del costo dei materiali in seguito alla crisi internazionale. ●



Il viadotto di via Acireale sarà al centro della prima fase della ripresa dei lavori, da lunedì al 20 luglio divieto di transito nel tratto tra via Messina e via Fiume, e senso unico in via Messina, da via Acireale a piazza M. Battaglia



Peso: 11-1%, 15-31%

MOTTA**Discarica Valanghe
vertice con la Regione
sulla sicurezza del sito**

Ieri la "Conferenza dei servizi" convocata dal Dipartimento Acqua e rifiuti dell'assessorato regionale. Si è parlato della messa in sicurezza dopo la chiusura della discarica.

ROBERTO FATUZZO pagina IX

Discarica, vertice con quasi tutti gli "attori"

MISTERBIANCO. Ieri la "conferenza dei servizi" convocata dal Dipartimento Acqua e rifiuti dell'assessorato regionale. Il sindaco Corsaro: «Si è parlato anche della messa in sicurezza del sito chiuso di contrada Valanghe»

ROBERTO FATUZZO

MISTERBIANCO. Si è svolta ieri, a distanza, la "Conferenza dei servizi" convocata dal Dipartimento Acqua e rifiuti dell'assessorato regionale Energia e Servizi di pubblica utilità, Servizio 6, avente per oggetto l'avvio del "procedimento di riesame" dell'autorizzazione Aia rilasciata con decreto regionale n. 221 del 2009 alla discarica di contrada Valanghe d'Inverno.

Nelle premesse della convocazione, «l'annullamento da parte del Tar di Catania, con sentenza n.1598/2022 del 14 giugno scorso, del decreto regionale di autorizzazione alla discarica n. 981 del 9 agosto 2019; la conseguente necessità che la continuità gestionale del sito debba essere comunque soggetta ad autorizzazione ordinaria ai sensi del d.lgs.152/2006, e che il precedente decreto regionale di autorizzazione n.221/2009, risultato non conforme alla normativa ambientale vigente, debba essere sottoposto a riesame finalizzato al rilascio di nuova autorizzazione».

Insomma, dopo la recente sentenza

del Tar si torna indietro nel tempo e nei contenuti, sull'autorizzazione rilasciata dieci anni prima, con una serie di analisi e valutazioni anche in contraddittorio che costituiscono solo un momento istituzionale interlocutorio e non decisivo; con l'emergere a quanto pare di dubbi "tecnici" e differenti pareri e prospettive su vari versanti (procedurali, ambientali).

All'importante incontro riservato erano convocati quasi tutti gli "attori" istituzionali competenti e interessati, a partire dall'Oikos Spa e dal Comune di Motta S. Anastasia, rappresentato dal sindaco Anastasio Carrà con l'avv. Agatino Cariola. Convocati invece "per conoscenza", tra gli altri, il Comune di Misterbianco e l'associazione Zero Waste Sicilia (non invece il Comitato No discarica).

Le parole del sindaco Marco Corsaro a fine riunione: «Mentre la discarica in atto è chiusa e non sta abbancando nulla, l'assessorato regionale ha voluto effettuare un approfondimento con le amministrazioni coinvolte, alla luce della situazione di fatto e di diritto, per verificare quale sia il corretto procedimento anche per la messa in sicurezza e salvaguardia dell'ambien-

te, gli obiettivi prioritari che persegue il Comune di Misterbianco che continua a seguire attentamente la questione, rappresentato da me e dall'avv. Nicolò D'Alessandro».

Il sindaco di Motta, Anastasio Carrà: «Con l'avv. Cariola abbiamo ribadito il nostro no alla discarica, ma soprattutto che a noi interessano principalmente la salubrità ambientale e la salute dei cittadini. Chiediamo per questo costanti e severi controlli dell'Arpa e vigileremo su tali aspetti al meglio possibile, nei limiti delle nostre competenze». E l'Arpa di Catania, con la dott.ssa Brigida Finocchiaro, le criticità ambientali le ha sollevate. Dal canto suo, Zero Waste Sicilia chiede l'invio della sentenza del Tar a tutte le istituzioni interessate «per le incongruenze di un'autorizzazione che non avrebbe dovuto esserci» e il Comitato No Discarica preannuncia che «vigilerà con le associazioni ambientaliste su tutto il prossimo iter del Dipartimento regionale, di cui si aspetta il cronoprogramma».

Carrà, primo cittadino di Motta, ha chiesto «costanti e severi controlli da parte dell'Arpa. Vigileremo in tal senso»



Il palazzo che ospita l'assessorato regionale dell'Energia



Peso: 11-1%, 19-34%

LAVORO

Sulla Gazzetta numero 152 dell'1 luglio è stato pubblicato il decreto che recepisce le linee guida sui requisiti minimi

Parità di genere, il bollino rosa è realtà Premi in arrivo per le imprese virtuose

ROMA - A prescindere dalla dimensione, dalla natura e dall'attività dell'impresa, d'ora in poi qualunque azienda può essere alleata della parità di genere.

Una serie di indicatori prestazionali andranno a misurare ad hoc la presenza delle donne nelle aziende e valuteranno le iniziative concrete adottate dai datori di lavoro per ridurre

i divari presenti.

Servizio a pagina 17

Sulla Gazzetta n. 152 dell'1 luglio il decreto che recepisce le linee guida sui requisiti minimi

Parità di genere, il bollino rosa è realtà Premi in arrivo per le imprese virtuose

Bonetti: "Un meccanismo che diventerà premiale anche per i bandi di gara del Pnrr"

ROMA - Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 152 dell'1 luglio, il cosiddetto bollino rosa, che certifica un'impresa che applichi politiche virtuose sul tema dell'equità e dell'inclusione sia nei confronti dei rapporti interni e della gestione delle risorse, sia nel suo porsi sul mercato, è ormai realtà anche nel nostro Paese.

Il decreto della ministra delle Pari Opportunità, Elena Bonetti, del 29 aprile 2022 recepisce le "linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere che prevede l'adozione di specifici Kpi (key performance indicator - indicatori chiave di prestazione) inerenti alle politiche di parità di genere nelle organizzazioni", quali parametri minimi per il conseguimento della certificazione della parità di genere alle imprese.

A prescindere dalla dimensione, dalla natura e dall'attività dell'impresa, d'ora in poi qualunque azienda può essere alleata della parità di genere. Sulla carta, era quasi tutto pronto già da tempo: dopo la legge 162/2021 introdotta dal Pnrr e nella legge di Bilancio 2022, lo scorso marzo erano state rese note le prime linee guida UNI/PDR 125/2022 che definiscono i requisiti necessari per ottenere la certificazione di parità di genere.

"La nuova certificazione di genere

– ha sottolineato Elena Bonetti, ministra per le Pari opportunità e la famiglia - non è solo un bollino rosa, ma uno strumento innovativo che definisce un processo migliorativo nel mondo dell'impresa. Un meccanismo che diventerà premiale anche per i bandi di gara del Pnrr".

Il documento chiarisce come una serie di indicatori prestazionali andranno a misurare ad hoc la presenza delle donne nelle aziende e valuteranno le iniziative concrete adottate dai datori di lavoro per ridurre i divari su opportunità di crescita, parità salariale a parità di mansioni, gestione delle differenze di genere e tutela della maternità. Il possesso della certificazione prevede: lo sgravio contributivo dell'1% sui contributi fino a 50 mila euro all'anno; un punteggio premiale per la concessione di aiuti di stato e/o finanziamenti pubblici in genere e un miglior posizionamento in graduatoria nei bandi di gara per l'acquisizione di servizi e forniture.

Nello specifico il documento offre un'analisi del contesto e dell'obiettivo del Pnrr conforme alle direttive europee e analizza il processo di valuta-

zione degli aspetti aziendali che saranno necessari per ottenere la certificazione, di cui dare conto nel prospetto.

Quindi elenca tutti gli indicatori di performance (Kpi) utili appunto alla misurazione delle azioni intraprese dall'azienda che sono distinti nelle diverse aree di valutazione, come ad esempio: i processi di selezione e organizzazione del personale (Hr); equità delle retribuzioni; possibilità di crescita di carriera; tutela della genitorialità e del lavoro di cura. A questi indicatori vengono attribuiti punteggi con valori calibrati ad altri aspetti come la dimensione e il contesto aziendale. Per ottenere la certificazione il punteggio complessivo non dovrà essere inferiore a 60.



Peso: 1-5%, 17-45%



Il decreto specifica inoltre che ai fini del coinvolgimento delle rappresentanze sindacali aziendali e delle consigliere e consiglieri territoriali e regionali il datore di lavoro deve fornire annualmente, un'informativa che rifletta il grado di adeguamento alle linee guida.

o criticità, sindacati e consiglieri di parità potranno segnalarle all'organismo di valutazione della conformità che ha rilasciato la certificazione della parità di genere, previa assegnazione all'impresa di un termine, non superiore a 120 giorni, per sanarle.

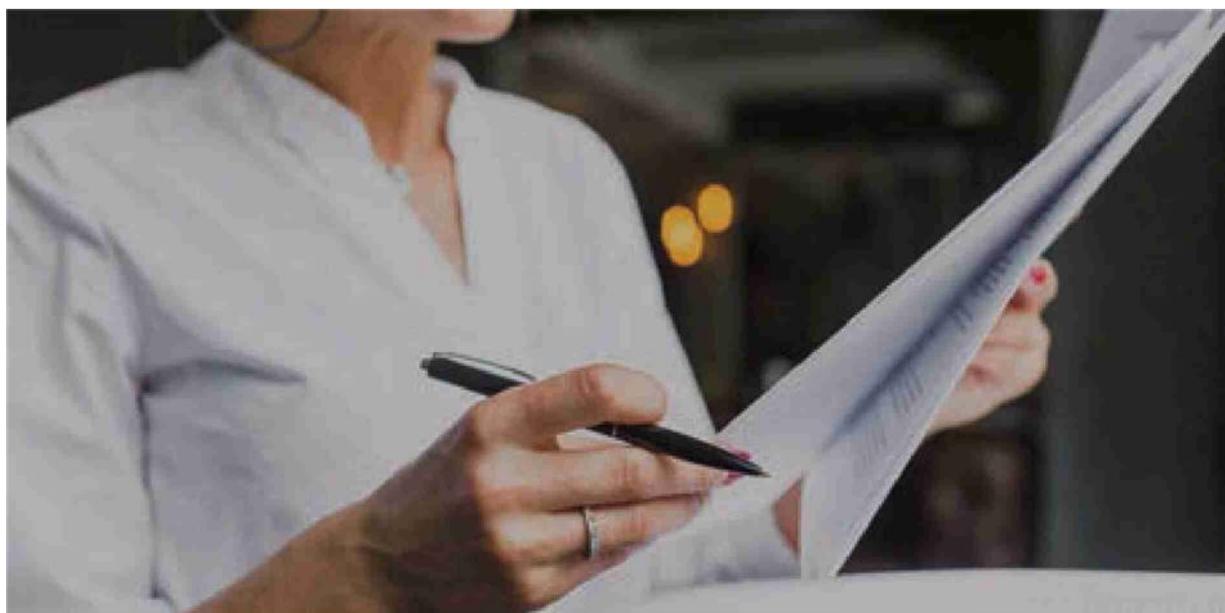
Marco Carlino

Qualora fossero rilevate anomalie

Dopo la legge 162/2021 sono state rese note le prime linee guida UNI/PDR 125/2022



Elena Bonetti



Peso: 1-5%, 17-45%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

PNRR E NON SOLO

Metropolitane e tranvie per 31 miliardi: la sfida ora è farle

«Il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di Trasporto Rapido di Massa (Trm) rimane la priorità strategica a livello di mobilità per le grandi aree metropolitane del Paese». In un quadro fortemente innovativo della mobilità urbana, la "cura del ferro", necessaria anche per recuperare un gap storico delle città italiane, resta la priorità principale dei piani di intervento per il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, che lo ribadisce all'interno dell'Allegato infrastrutture del Def 2022. Nelle pagine seguenti, le tabelle contenente l'aggiornamento al 2022 degli interventi programmati città per città. Il totale degli investimenti programmati ammonta a 31.329 milioni, coperti per 27.564 milioni e 3.765 milioni ancora da trovare.

Il Pnrr (componente M2C2) ha dato nuovo impulso al piano metropolitane, mettendo a disposizione 3,6 miliardi di cui 1,4 a copertura di progetti già finanziati in precedenza con risorse nazionali e 2,2 miliardi destinati a nuovi progetti. Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile si è avvalso dei bandi di gara che aveva già lanciato prima del Pnrr. Si è trovato cioè con un parco progetti disponibile.

Inoltre, la legge di bilancio 2022, al

comma 393, ha istituito un apposito fondo di finanziamento per l'estensione della rete delle metropolitane delle cinque città in cui tale sistema di TRM è sviluppato, cioè Milano, Torino, Genova, Roma e Napoli, per un totale di 3,7 miliardi nel breve-medio ripartiti con decreto ministeriale. a questa cifra si è disposta un'ulteriore integrazione da un miliardo di euro.

La città con la programmazione di maggiore dimensioni è Napoli con interventi programmati per 9.207 milioni, seguita da Milano con 6.510 milioni e da Roma con 6.209 milioni. A tutte e tre le grandi città italiane manca, però, ancora una tranche di finanziamenti: 1.448 milioni a Napoli, 1.293 a Roma, 376 a Milano. A Torino vanno 3.268 milioni (ma ne mancano 227), a Catania 1.645 (ne mancano 143), a Firenze 1.252 (ne mancano 202), a Genova 1.220 (ne mancano 74). Finanziamenti anche per Palermo (1.056 milioni) e a Bari (874 milioni).

Da segnalare che per essere ammesse al finanziamento le linee metropolitane o tranviarie devono essere previste dai Piani urbani per la mobilità sostenibile (Pums), rilanciati dal ministro Giovannini come strumento di pianificazione urbana votato alla sostenibilità del sistema della mobilità dopo aver

perso importanza negli anni passati. I progetti candidati al finanziamento ministeriale vengono anche sottoposti a un'analisi multicriteria (valutazione ex-ante) sulla base dei criteri prefissati: oltre alla qualità progettuale, vengono verificate la redditività socioeconomica e ambientale dell'opera (che il proponente deve dimostrare, applicando la metodologia di analisi proposta e utilizzando le apposite tabelle, tali da rendere possibile un confronto omogeneo), la maturità progettuale, la fattibilità tecnico-amministrativa dell'opera, la sua congruità economica, la giustificazione trasportistica, la sostenibilità finanziaria e gestionale.

— G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli interventi prioritari nelle città: Bari

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
BARI							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
FNB: attrezzamento di terra SCMT; Rimodulazione delle distanze dei PBA; rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo - Cecilia della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Quartiere San Paolo.	2,67	2,67					0,00
FNB: Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder - tratta Barletta-Andria	8,08	8,08					0,00
FNB: ulteriori interventi di messa in sicurezza della linea ferroviaria di FBN	18,19	18,19					0,00
FSE: attrezzaggio con sistema SCMT	145,06	145,06					0,00
FSE: Automazione Passaggi a Livello di Linea a filo e Adeguamento tecnologico delle apparecchiature di Passaggi a Livello di Linea Automatici	61,04	61,04					0,00
FSE: Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari - Taranto	166,50	156,50				10,00	0,00
Ferrovie Appulo lucane - SCMT - messa in sicurezza	21,89	21,89					0,00
FNB: Grande Progetto, completamento dell'adeguamento ferroviario dell'area metropolitana del Nord-Barese	145,52	50,00				95,52	0,00
Fermata Torricella Ferrovie Nord Barese	3,30	3,30					0,00
Terminal interscambio ferro - gomma su via Cifarelli Ferrovie Appulo Lucane	3,20	3,20					0,00
Fermata Libertà Ferrovie Appulo Lucane e raddoppio binari scalo Bari Nord	18,00	18,00					0,00
Fermata Villaggio dei Lavoratori Ferrovie Appulo Lucane	5,61	5,61					0,00
Parcheggio di scambio park and train Lamasinata	1,50	1,50					0,00
Completamento Terminal intermodale Lamasinata: completamento del parcheggio di scambio Ferro-Gomma (III° lotto)	10,00	7,06				2,94	0,00
Eliminazione PL Km 16+524 Direzione Bari mediante realizzazione nuove strade ed adeguamento di strade esistenti	10,00	7,00				3,00	0,00

**Gli interventi prioritari nelle città: Bologna**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
FAL: Riorganizzazione della radice nord del piano del ferro del Deposito ferroviario FAL di Bari Scalo e rinnovo armamento tratta Bari centrale - Bari scalo progr. KMO+000 + 1+809 (linea Bari - Matera)	5,52	5,52					0,00
FAL: RFI: linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	40,11				40,11		0,00
FAL: Realizzazione di una fermata alla progressiva 7+300 in corrispondenza dell'Ospedale della Murgia	2,80	2,80					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Lavori bretella ferroviaria sud-est barese	10,00	10,00					0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Prolungamento linea FM1, dalla stazione Cecilia alla nuova stazione Regioni	36,00	36,00					0,00
Bari BRT	159,17				159,17		0,00
TOTALE	874,16	563,42	0,00	0,00	199,28	111,46	0,00
BOLOGNA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Rinnovamento materiale rotabile da dedicare al Sistema Ferroviario Metropolitano: Acquisizione di 7 elettrotreni ETR 350 e 19 rotabili FLIRT	165,90	41,50				124,40	0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Linea ferroviaria con servizio metropolitano Bologna - Portomaggiore: eliminazione delle interferenze con la rete stradale nel tratto urbano di Bologna (attraverso interrimento di parte del percorso ferroviario)	46,43	46,43					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Realizzazione delle fermate del servizio ferroviario metropolitano nel comune di Bologna e del progetto di riconoscibilità del servizio ferroviario metropolitano	49,32	49,32					0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)	511,32	358,62		151,02		1,68	0,00
Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto Nord - direttrice Corticella-Castel Maggiore)	222,14				222,14		0,00
Interventi di messa in sicurezza delle linee TRM esistenti							
Linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore - Modifica impianti di segnalamento e pp.II, implementazione scmt, oneri (s.a.d.), implementazione ACC-ACCM	14,50	14,50					0,00
TOTALE	1009,61	510,37	0,00	151,02	222,14	126,08	0,00

**Gli interventi prioritari nelle città: Cagliari e Catania**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
CAGLIARI							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Acquisto materiale rotabile tranviario	9,00					9,00	0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Raddoppio tratta Caracalla-L. Gennari della linea tranviaria, completamento e adeguamento fermate, stazioni, rete di segnalamento di terra di tutte le linee esistenti e CRM	8,50					8,50	0,00
SCMT della linea ferroviaria Cagliari-Isili e Macomer-Nuoro e adeguamento Passaggi a livello dell'intera rete ferroviaria	19,60	19,60					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
4. Estensione della rete di TRM							
Tramvia Linea 3: realizzazione della linea tranviaria Repubblica - Bonaria - Matteotti e fornitura di 3 tram e interventi di compatibilità viabilistica	31,80	15,30				16,50	0,00
Realizzazione della linea tranviaria Linea Quartu Sant'Elena con acquisto di 4 tram	129,91	129,91					0,00
Realizzazione linea tranviaria Bonaria-Poetto	44,18	30,60					13,58
TOTALE	242,99	195,41	0,00	0,00	0,00	34,00	13,58
CATANIA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Fornitura 54 UDT per tratte in esercizio e in corso di realizzazione del sistema ferroviario con servizio metropolitano	219,78	59,50				42,00	118,28
Acquisto materiale rotabile diesel, elettrico e ad idrogeno	83,78	69,97				13,81	0,00
Ferrovia Circumetnea: tratta metropolitana Fornitura/Revamping materiale rotabile	9,99	9,99					0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
FCE tratta Stesicoro-Misterbianco Centro: implementazione sistemi di sicurezza e segnalamento	79,47	60,00	19,47				0,00
Rinnovo del Binario a scartamento ridotto	17,00	17,00					0,00
Sistema rilevazione ed estrazione fumi gallerie di Adrano e Santa Maria di Licodia (Circumetnea)	2,00		2,00				0,00
Randazzo-Riposto (Circumetnea)	60,50		60,50				0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Circumetnea, completamento lavori in corso tratta Nesima-Monte Po'	100,00					100,00	0,00

**Gli interventi prioritari nelle città: Firenze e Genova**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
Circumetnea, completamento lavori civili in corso tratta Stesicoro - Palestro	90,00	90,00					0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Circumetnea. Tratta metropol., estensione linea Monte Po'-Paternò e deposito	581,07	40,00		115,00	317,07	84,00	25,00
Circumetnea. Tratta metropolitana, estensione linea Stesicoro-Aeroporto	402,00					402,00	0,00
TOTALE	1645,59	346,46	81,97	115,00	317,07	641,81	143,28
FIRENZE							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Linea 2 Tram- Lotto 2 VACS	56,77	28,56				47,55	0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Linea 2.2 Tram Peretola-Sesto Fiorentino	232,38	29,90					202,48
Linea 3 (II lotto) Libertà-Bagno a Ripoli-1°	315,94	60,62		150		105,32	0,00
Linea 3 (II lotto) Libertà-Rovezzano 2°	259,28	249,28				10	0,00
Linea 4.1 Leopolda-Piagge	166,00	166,00					0,00
Linea 4.2 Le Piagge-Campi Bisenzio	222,49				222,49		0,00
Sistema tranviario di collegamento Pistoiese - Osmannoro - PFTE				da quantificare			
TOTALE	1252,86	534,36	0,00	150,00	222,49	162,87	202,48
GENOVA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Fornitura di nuovo materiale rotabile per sistema metropolitano di terza generazione (14 veicoli)	70,00	70,00					0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Linea Genova-Caselle - Principe Granarolo - SCMT - manutenzione	18,04	18,04					0,00
Linea Genova-Caselle: messa in sicurezza per dissesto idrogeologico, infrastrutture, monitoraggio rischio frane, miglioramento linea, sistemi di videosorveglianza della linea e a bordo, revamping carrozze	34,00	34,00					0,00
Linea Principe Granarolo-Ristrutturazione tratta Principe-Bari, sistema di videosorveglianza linea, acquisto nuova vettura	7,60	7,60					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Stazione passante Corvetto- Da ultimare finiture civili e impianti di stazione.	43,90				43,90		0,00

Gli interventi prioritari nelle città: Messina e Milano

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
4. Estensione della rete di TRM							
Prolungamento della linea metropolitana da Brin a Canepari	85,14	85,14					0,00
Prolungamento della linea metropolitana da Brignole a Martinez	18,10	18,10					0,00
Sistema degli assi di forza	471,65	297,92		173,73			0,00
Skymetro Val Bisagno	398,00	398,00					0,00
Prolungamento della metropolitana a Rivarolo e completamento della stazione di Martinez/Terralba	74,52						74,52
Sistema di collegamento sul V Asse Valpolcevera - PFTE				da quantificare			
Sistema collegamento Aeroporto-Parco tecnolog. Erzelli (Project Review in corso)				da quantificare			
TOTALE	1220,95	928,80	0,00	173,73	43,90	0,00	74,52
MESSINA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Interventi di manutenzione e miglioramento del parco veicolare tranviario	6,79	6,79					0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Opere di ripristino e manutenzione della linea tranviaria	4,45	4,45					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Estensione della rete di TRM							
TOTALE	11,24	11,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MILANO							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Sostituzione materiale rotabile bidirezionale per la tranvia: fornitura 50 nuovi tram	150,00	90,00				60,00	0,00
Fornitura 14 tram bidirezionali (a servizio della linea 7)	52,36				52,36		0,00
Linea M1: rinnovo flotta treni, acquisto 21 nuovi rotabili da 106 metri a 6 casse	207,90	207,90					0,00
Rinnovo flotta filobus: acquisto 80 filobus di cui 30 già contrattualizzati, 50 da contrattualizzare con risorse statali	67,67	42,30				25,37	0,00
Acquisto di 10 nuovi filobus	8,80				8,80		0,00
Acquisto di 30 tram	90,00						90,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Sostituzione degli impianti di segnalamento della linea M2	166,65	134,00				32,65	0,00

Gli interventi prioritari nelle città: Milano (segue)

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
Linea M2: progettazione riqualificazione tecnologica per potenziamento frequenza treni	2,50	2,50					0,00
Primi interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	72,93	46,99				25,94	0,00
Linee M1 + M2: interventi adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015 fase 2	45,00						45,00
Linea M3: interventi di adeguamento antincendio ai sensi del DM 21.10.2015	25,00					4,10	20,90
Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta da piazza Cappelli a via Tertulliano	14,70	8,82				5,88	0,00
Circolare filoviaria: corsia preferenziale in sede protetta tratto Pergolesi-Piccinini	6,65	4,00			9,00	2,65	0,00
Linea circolare 90-91: sede riservata da p.zza Zavattari a p.zza Stuparich	17,50					8,50	0,00
Linea circolare 90-91: sede riservata da p.zza Stuparich a p.zza Lugano	45,00						45,00
Linea M3: rinnovo impianto di segnalamento e potenziamento/ammodernamento flotta treni con acquisto 25 nuovi rotabili da 106 metri a 6 casse	352,14	352,14					0,00
Ampliamento del deposito gallaratese dei treni della linea metropolitana 1	122,20	122,20					0,00
Nuovo deposito tranviario Forlanini	70,00						70,00
Ferrovie Nord Milano: linea Ramo Milano, Installazione di un sistema di Rilevamento Temperature (Boccole presso l'impianto di Novate Milanese e l'impianto di Bovisio Masciago)	1,22	1,22					0,00
Interventi di messa in sicurezza: sostituzione apparati ACEI con ACC-M ramo Milano	59,40		59,40				0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Linea M1: prolungamento tratta Sesto FS - Monza Bettola	229,20	149,90				79,30	0,00
Linea M4: Lorenteggio-Linate	2043,44	1061,73				981,71	0,00
Metrotranvia Milano-Seregno	232,99	128,53				104,46	0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Metrotranvia Milano-Limbiate 1° lotto funzionale, Milano Comasina-Varedo deposito	98,00	67,84				30,16	0,00

**Gli interventi prioritari nelle città: Napoli**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
Metrotranvia Milano-Limbrate 2° lotto funzionale	55,00	40,00				15,00	0,00
Linea M5: prolungamento a Monza	1265,00	900,00				365,00	0,00
Linea M1: prolungamento quartiere Baggio-Olmi-Valsesia	398,00	390,00				8,00	0,00
Metrotranvia interquartiere Nord: tratta funzionale Niguarda-Cascina Gobba	50,31				50,31		0,00
Tramvia 7 Bausan-Villapizzone	36,00				36,00		0,00
Tramvia 7 Niguarda-Durando e Bovisa-Certosa	105,00						105,00
Prolungamento linea M4 da Aeroporto Linate a Segrate	420,00	420,00					0,00
Nuova linea M6 ramo sud: PFTE in corso				da quantificare			
Prolungamento M3 San Donato M.-Asta Paullese: PFTE in corso				da quantificare			
Prolungamento M5 a Settimo Milanese: PFTE in corso				da quantificare			
TOTALE	6510,56	4170,07	59,40	0,00	156,47	1748,72	375,90
NAPOLI							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Metropolitana di Napoli: acquisto materiale rotabile	193,00	20,00				173,00	0,00
EAV: rinnovo treni Tpl linea metropolitana, linee vesuviane, linee flegree	176,20		176,20				0,00
Completamento della flotta rotabile di linea 1: fornitura 4 elettrotreni	41,50				41,50		0,00
Completamento della flotta rotabile di linea 6: fornitura 3 elettrotreni	30,00				30,00		0,00
Fornitura di 5 tram da 24 metri, 3 elementi, pianale basso	15,50				15,50		0,00
Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli: acquisto rotabili	37,00	37,00					0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Linea Arcobaleno: potenziamento tratta Piscinola-Aversa centro-deposito	562,95	323,06				185,89	54,00
Sistema Metropolitana regionale-Ferrovia Metrocampania Nord Est-opere tecnologiche	35,76	35,62				0,14	0,00
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumvesuviana	484,16	401,51				81,65	1,00
Nodo complesso di Napoli Garibaldi: progettazione	4,50	4,50					0,00

**Gli interventi prioritari nelle città: Napoli (segue)**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea: completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	26,40	12,35				14,05	0,00
Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento) - Cumana e Circumflegrea	29,93	9,26				20,67	0,00
Flegree- attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R, intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	80,50	80,50					0,00
SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL	46,63	46,63					0,00
Realizzazione nuovo tracciato in sopraelevata linea PM-SMCV: tratta SMCV-Capua con eliminazione 7 passaggi a livello	30,00	30,00					0,00
Sviluppo tecnologico Infrastruttura: apparecchiature per la completa digitalizzazione delle attività di comando e controllo degli impianti e della circolazione: Intelligent Traffic system (Intera Rete EAV)	120,00	120,00					0,00
Linea suburbana: sviluppo tecnologico: Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi	20,00	20,00					0,00
Potenziamento e ammodernamento della linea Cancello-Benevento	109,00			109,00			0,00
Circumflegrea: nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	30,00	30,00					0,00
Realizzazione deposito officina Piscinola Di Vittorio e linea metropolitana EAV Aversa-Piscinola: 1 ^ fase	145,41				145,41		0,00
Ammodernamento funzionale tecnologico della linea 1 metro e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	54,65	27,32				27,33	0,00
Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	7,50				7,50		0,00
Potenziamento della rete tranviaria	51,20				51,20		0,00
Progetto di ammodernamento della rete, impianti e servizi autofiloviari della provincia di Napoli con integrazione alla rete filoviaria urbana nel territorio di Napoli	14,64				14,64		0,00



Gli interventi prioritari nelle città: Napoli (segue)

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Linea 1: tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale	1787,00	939,80				847,20	0,00
Linea 1: tratta Centro Direz.-Capodichino	643,00	163,00				480,00	0,00
Linea 1: chiusura dell'anello: tratta Di Vittorio - Capodichino	42,50	42,50					0,00
Linea 1: ampliamento del deposito officina di Piscinola - prima fase	14,60	11,46				3,14	0,00
Ampliamento deposito mezzi e officina di manutenzione della linea 1 - località Piscinola (lotto 2)	41,76				41,76		0,00
MCNE: Tratta Piscinola- Secondigliano-Capodichino (circa 3,6 Km)	410,21	320,12				90,09	0,00
Linea 6: tratta Mostra-Municipio	790,00	303,90				486,10	0,00
Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- prima fase	220,00	220,00					0,00
Linea 6: tratta Mostra - Arsenale - Deposito Officina Arsenale- seconda fase	50,00	38,00					12,00
collegamento tra la linea Cumana e linea Circumflegrea (circa 3,30 Km)(4)	351,74	351,74					0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Nuovo collegamento tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1° stralcio I	631,37	631,37					0,00
Nuovo collegamento tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli. Lotto 1° stralcio II	163,50	163,50					0,00
Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 1 - stralcio 4	333,78	333,78					0,00
Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 1 - stralci 2, 3	663,06						663,06
Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 2 Tratta F Circumflegrea - ammodernamento e rinnovo Quarto - Torregaveta e fabbricato d'interscambio con RFI	447,32						447,32
	271,60						271,60
Nuovo collegamento tra Afragola e rete metropolitana di Napoli - Lotto 2 Tratte G, H					da quantificare		
Nuovo collegamento tramvia Aversa Centro-S. Maria Capua Vetere-Capua: PFTE in corso					da quantificare		
Linea 7: collegamento su ferro tra linee Cumana e Circumflegrea - PFTE in corso					da quantificare		
TOTALE	9207,87	4716,92	176,20	109,00	347,51	2409,26	1448,98

**Gli interventi prioritari nelle città: Palermo, Reggio Calabria e Roma**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
PALERMO							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Completamento anello ferroviario con servizio Metropolitano	277,10	203,08				74,02	0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
4. Estensione della rete di TRM							
Sistema Tram Palermo – Fase I - Tratte A, B e C	275,00					275,00	0,00
Sistema Tram Palermo – Fase II - Tratte D, E2, F, G e parcheggi di interscambio	504,41			481,27	23,14		0,00
TOTALE	1056,51	203,08	0,00	481,27	23,14	349,02	0,00
REGGIO CALABRIA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
2. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Sistema Ferroviario Metropolitano - tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico	23,00	23,00					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
TRM							
TOTALE	23,00	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ROMA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Fornitura di nuovo materiale rotabile (5 treni per metro A e 12 treni per metro B)	163,20	134,40					28,80
Manutenzioni straordinarie per i rotabili delle metropolitane A e B	72,22	66,00				6,22	0,00
Metro C – incremento di materiale rotabile (4 treni)	36,40	36,40					0,00
Acquisizione di nuovo materiale rotabile per la rete tranviaria di Roma	158,97	158,97					0,00
Roma-Lido di Ostia e Roma-Viterbo e ulteriori n.3 per le medesime linee)	212,00	59,00	153,00				0,00
Rinnovo materiale rotabile linee A e B- B1 della metropolitana	159,47	159,47					0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Manutenzione straordinaria metropolitana: Realizzazione del piano di manutenzione straordinaria metro A, B- B1 e adeguamenti DM 21/10/15 – innovazione e automazione interventi minimi	279,37	225,12					54,25

Gli interventi prioritari nelle città: Roma e Torino

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
Deposito di Centocelle Est	11,28	11,28					0,00
Manutenzione straordinaria della Ferrovia Roma Lido con trasformazione in metropolitana e manutenzione della Ferrovia Roma Viterbo (tratta Riano - Morlupo), con upgrading tecnologico	478,97	478,97					0,00
Interventi su Ferrovia Roma-Giardinetti	3,00	3,00					0,00
Manutenzione straordinaria delle ferrovie regionali ex concesse	24,00	24,00					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Metro C: realizzazione tratta T3 fino a Venezia con incremento di materiale rotabile	1556,28	1318,68				237,6	0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Funivia Eur Magliana Mb - Villa Bonelli Fs (FL1) (Funivia Magliana)	29,95	29,95					0,00
Funivia Battistini - Torrevecchia - Casalotti G.R.A. (Funivia Casalotti)	109,59	109,59					0,00
Tranvia Via Tiburtina (p.le Verano - p.le st. Tiburtina)	23,45	23,45					0,00
Tranvia Viale Palmiro Togliatti (Tranvia Togliatti)	184,26	84,26		100,00			0,00
Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) - Soluzione a scartamento ordinario	213,82	213,82					0,00
Linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio	293,18	173,18			120,00		0,00
Linea C della metropolitana di Roma - tratta T2	2200,00	990					1210,00
Metro B - prolungamento oltre Rebibbia - Project review in corso				da quantificare			
Metro A - prolungamento oltre Battistini - PFTE in corso				da quantificare			
TOTALE	6209,41	4299,54	153,00	100,00	120,00	243,82	1293,05
TORINO							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Acquisto materiale rotabile (n°4 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Lingotto - Bengasi)	28,60	28,60					0,00
Acquisto materiale rotabile (n°8 treni) per linea metropolitana in esercizio e futura estensione (Tratta Collegno-Cascine Vica)	56,90	56,90					0,00
Rete tranviaria: fornitura di nuovi tram	175,00	175,00					0,00

Gli interventi prioritari nelle città: Torino (segue)

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Parcheggio di interscambio piazza Bengasi (interscambio metropolitana)	20,00	14,52				5,48	0,00
Linea 10/: collegamento con corso Giulio Cesare lungo via Cecchi e corso Emilia (con sfocico per il collegamento al comprensorio GTT di Porta Milano) (linea tramviaria)	13,66	8,53					5,13
Linea 3 - realizzazione del capolinea in corso Quintino Sella e dell'anello di ritorno in largo Toselli (linea tramviaria)	3,73	3,73					0,00
Metropolitana automatica di Torino - linea 1: prolungamento ovest Collegno - Cascine Vica: nuovo fabbricato deposito treni	35,09	35,09					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
Interconnessione Rebaudengo - passante ferroviario	184,37	24,37				160,00	0,00
Estensione linea Metropolitana - Tratta Lingotto - Bengasi	193,60	140,04				53,56	0,00
Attrezzaggio dell'intera linea Canavesana	11,89	11,89					0,00
Linea Torino Ceres - SCMT - intera linea	18,88	15,78				3,10	0,00
Linea Torino Ceres - ulteriori interventi di messa in sicurezza (upgrade tecnologico, adeguamento gallerie decreto fuoco-fumi, sostituzione casse di manovra, implementazione rete GSM-R, modifica impianto snevato - sostituzione apparecchiature di segnalamento su linea, abolizione e modifica PPLL)	47,50	47,50					0,00
Linea Canavesana - Potenziamento ed ammodernamento intera rete	140,90				140,90		0,00
Metropolitana - Linea 1: Ampliamento officina	7,44	7,44					0,00
4. Estensione della rete di TRM							
Estensione della linea Metropolitana - Tratta Collegno - Cascine Vica	271,84	271,84					0,00
Metropolitana - Linea 2: prima tratta	1828,00	1828,00					0,00
Prolungamento linea tranviaria 12 all'Aliaz Stadium e recupero trincea ferrovia Torino-Ceres	221,72						221,72
Attestamento linea tranviaria 15 presso ospedale martini e modifica instradamento in zona centro	9,41	9,41					0,00
Metropolitana - Linea 1 - prolungamento Cascine Vica - Rivoli Centro - Project Review					da quantificare		
TOTALE	3268,53	2678,64	0,00	0,00	140,90	222,14	226,85



**GUIDA PNRR / 2** Il Sole 24 Ore**LA MOBILITÀ VERDE NELLE CITTÀ****Gli interventi prioritari nelle città: Venezia**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE INTERVENTI	COSTO INTERVENTO	FINANZ. STATALI DEFINITI	FINANZ. PNC	PNRR		ALTRI FINANZ.	FABBISOGNO RESIDUO
				PROGETTI IN ESSERE	NUOVI PROGETTI		
VENEZIA							
1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare							
Linea Adria Mestre - Acquisto di 4 convogli elettrici	21,67		21,67				0,00
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti							
Linea Adria - Mestre - Realizzazione SCMT-RTB-PAI.PL	3,02	3,02					0,00
Linea Adria - Mestre - elettrificazione	22,00	22,00					0,00
Linea Adria - Mestre - Ulteriori interventi di messa in sicurezza (blocco conta assi, risanamento ponte in c.a)	1,69	1,69					0,00
3. Completamento delle linee TRM in esecuzione							
4. Estensione della rete di TRM							
TOTALE	48,38	26,71	21,67	0,00	0,00	0,00	0,00

LE FERROVIE

Piano Fs in 10 anni: nuovi binari e servizi integrati treni-bus

Giorgio Santilli

«La principale ragione per cui il gruppo Fs ha scelto di approvare un piano industriale di durata decennale è che dieci anni sono un arco di tempo sufficiente per programmare e vedere realizzati i servizi di trasporto passeggeri e merci che potremo offrire dopo che le nuove infrastrutture saranno state completate». A parlare della decisiva trasformazione delle infrastrutture in servizi per i cittadini è Luigi Corradi, amministratore delegato di Trenitalia, la società del gruppo Fs cui spetta di sviluppare un'offerta di servizi di mobilità adeguata dopo che sarà stato portato a termine il Pnrr. È ancora lui che racconta la chiave principale per comprendere il lavoro che si è già cominciato a fare, la multimodalità. «Integrazione - dice - è la parola che ci guiderà, con particolare riferimento all'integrazione modale dei nostri servizi. Arriveremo con il treno ovunque sarà possibile arrivare con il treno. Ma dove e quando non potremo arrivare con il treno ci dovremo arrivare con la gomma, integrando l'offerta complessiva dei nostri servizi e i nostri biglietti». Un'altra faccia dell'integrazione saranno i servizi per chi va in bicicletta o quelli forniti in stazione, a partire dai parcheggi. L'offerta delle Fs si farà orientare anche dai nuovi sistemi MaaS (Mobility as a Service) che suggeriscono all'utente come arrivare, il più in fretta possibile, in un posto, integrando modalità trasportistiche diverse. Magari le stesse Fs si proporranno con MaaS operator. La convinzione diffusa è comunque che il Pnrr e gli obiettivi di mobilità sostenibile daranno alle Fs la possibilità di restare - o diventare sempre più - l'operatore al centro dei sistemi di trasporto urbano e interurbano.

Corradi racconta bene la sfida di medio lungo periodo per il gruppo Fs guidato dall'amministratore delegato Luigi Ferraris, che ha firmato il nuovo piano industriale 2022-2031. Il piano in-

dustriale fornisce alcuni esempi di cosa si debba intendere per integrazione dei servizi. Per l'area Bari/Martina Franca, presa a modello, l'obiettivo è portare la quota del Tpl integrato ferro-gomma al 29% (il resto lo fa l'auto privata) rispetto agli attuali 16% per il Tpl gomma e 4% di quota treno. Facendo "parlare" gli orari, i sistemi di prenotazione, la bigliettazione di treni e bus le Fs possono razionalizzare l'offerta complessiva dell'11%, rendendola meno dispersiva e sovrapposta e più mirata e aumentando il fatturato del 37%, il load factor del 6% e appunto di nove punti la quota del trasporto. Per far questo sarà potenziata e specializzata l'offerta di Alta velocità, migliorata la qualità di tutti i servizi grazie anche al nuovo materiale rotabile (con un investimento previsto di oltre 17 miliardi fino al 2031), sviluppato un «reticolo di servizi a mercato» con adduzione del primo e ultimo miglio con la gomma, sviluppata una specifica offerta turismo destinata a sostituire la perdita strutturale del traffico business post-Covid.

Ma il gruppo Fs - con la società Rete ferroviaria italiana guidata dall'amministratrice delegata Vera Fiorani - resta oggi soprattutto il protagonista principale della fase appena cominciata: la realizzazione delle opere infrastrutturali previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, per un valore di 22 miliardi. Gli occhi sono tutti puntati sulla capacità o meno di rispettare le scadenze del Pnrr e le due grandi prove sembrano superate: la prima, prevista, riguarda l'autorizzazione dei nuovi grandi progetti infrastrutturali per cui il decreto legge 77/2021 prevede una corsia ultraveloce Pnrr. I primi segnali sono positivi, i tempi per ora vengono rispettati.

La seconda prova era del tutto inaspettata quando partì il Pnrr, oltre un anno fa: la crescita dei prezzi delle materie prime e dell'energia. Rfi ha reagito bene per ora: in tre mesi, a inizio 2022, ha aggiornato due volte i prezziari e, avvalendosi del decreto Aiuti del governo,

ha rapidamente ricalendarizzato le gare in programma dopo averne adeguati i costi. Gli slittamenti effettivi sono contenuti e il programma è tornato in carreggiata, con una previsione di gare per un valore di 21,9 miliardi nel 2022 che sono diventati 24,8 miliardi per effetto degli extracosti e dell'aggiornamento del quadro economico delle opere. Ci sarà qualche slittamento limitato di qualche mese, per esempio per il lotto della Salerno-Reggio Calabria che prevede la realizzazione della galleria Santomarco. Nel 2023, le gare previste erano di 15,1 miliardi, diventano 18,5 miliardi per effetto degli extracosti da rincari.

Ma il Pnrr è solo il primo atto di una sfida infrastrutturale ben più ampia: il piano di investimenti complessivi di Rfi - raccontato al dettaglio nelle tabelle dell'allegato Infrastrutture al Def che seguono questo articolo - vale 121 miliardi di cui 110 da contabilizzare entro il 2031. Di questi 121 miliardi 22 sono di Pnrr e andranno chiusi entro il 2026, altri 65 arrivano da altre fonti soprattutto nazionali che confluiscono nell'accordo di programma fra Mims e Rfi, altri 23 miliardi sono ancora da reperire (sono le somme che nelle tabelle compaiono come fabbisogno residuo).

Che il Pnrr sia solo l'inizio viene reso chiaro dalla programmazione annuale degli investimenti Rfi, che tocca i picchi dopo il 2026. In particolare, dice il piano industriale, saranno investiti 6,5 miliardi nel 2022, 8 miliardi nel 2023, 9,6 miliardi nel 2024, 11 miliardi nel 2025, 12 miliardi nel 2026 e poi 12,5 miliardi tutti gli anni dal 2027 al 2031.

Le tabelle che pubblichiamo a seguire danno una panoramica completa degli



investimenti sulla rete ferroviaria italiana. Il capitolo più cospicuo è quello sulle direttrici nazionali per cui è previsto un investimento di 85,1 miliardi di cui 57,8 miliardi già finanziati (qui l'orizzonte temporale dell'allegato Infrastrutture al Def del governo Draghi è leggermente diverso e le cifre totali risultano superiori rispetto al piano industriale Fs perché sono inclusi investimenti più lunghi del contratto di programma Mims-Rfi aggiornato a oggi e perché gli stanziamenti nazionali di-

sposti dalla legge di bilancio 2022 di cui parzialmente gode Rfi sono su base quindicennale e arrivano fino al 2036).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVA FLOTTA

Investimenti di Trenitalia per 17 miliardi al 2031

Ma la sfida è offerta multimodale integrata: un solo orario, un sistema di prenotazione e biglietteria digitale

Non solo Av.

Oltre a una forte estensione dei servizi di Alta velocità, il piano industriale decennale di Fs prevede il potenziamento dei servizi regionali e urbani

Interventi ferroviari: tecnologie, stazioni, reti regionali

Costo complessivo degli interventi, risorse già disponibili e fabbisogno residuo - Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO TOTALE INTERVENTO		RISORSE DISPONIBILI			FABBISOGNO RESIDUO A-(B+C)
	(A) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21	(B) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21	DI CUI PNRR NUOVE RISORSE	DI CUI FONDO COMPLEMENTARE	(C) FSC DELIBERA CIPESS 15.2.22	
1. Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete nazionale						
Adeguamento delle tecnologie per la circolazione mediante la realizzazione di sistemi per il controllo della marcia del treno (SCMT), di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), nonché all'aggiornamento dei sistemi di telecomunicazione e GSM-R	15.457	9.282	2.710	0	0	6.175
2. Sviluppo infrastrutturale per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni delle reti regionali						
Ammodernamenti infrastrutturali e tecnologici delle reti regionali	4.546	3.506	437	0	90	950
3. Sicurezza e ambiente						
Sicurezza gallerie e armamento, soppressione P.L., risanamento acustico, interventi di idrogeologia e sismica	9.282	5.916	0	0	0	3.366
4. Accessibilità alle stazioni						
Miglioramento accessibilità ed adeguamento obblighi di legge terminali viaggiatori, piano stazioni (innalzamento marciapiedi ed upgrade sistemi informativi) incluso il Piano per le stazioni al sud e gli Hub Intermodali previsti nel PNRR	6.406	2.939	700	0	0	3.467
5. Valorizzazione turistica delle ferrovie minori						
Valoriz. delle linee ferroviarie minori in funzione di fruizione paesaggistica e di accessibilità ai siti di maggior interesse sotto profilo ricettivo	355	355	0	181	0	0
6. Potenziamento delle reti regionali						
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini	3.566	1.612	217	0	0	1.954
7. Valorizzazione delle reti regionali (RFI)						
Valorizz. delle reti ferroviarie regionali Adeguam. delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutt. che tecnologico di sicurezza	936	936	936	0	0	0
8. Valorizzazione delle reti regionali (Altri Enti)						
Altre Ferrovie Regionali (ex concesse) non in gestione a RFI. Adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza	1.921	1.550	0	1.550	0	371
9. Upgrading, elettrificazione e resilienza al Sud						
Interventi di potenziam. e rinnovo per migliorare le prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità e sicurezza nelle ferrovie del Sud d'Italia	6.216	4.524	2.400	0	113	1.578
TOTALE	48.685	30.620	7.400	1.731	203	17.861

(*) Il Costo dei Programmi si riferisce al periodo 2022-2026; Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

**Interventi ferroviari prioritari: le tecnologie nei nodi urbani**

Costo complessivo degli interventi, risorse già disponibili e fabbisogno residuo - Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO INTERVENTO		RISORSE DISPONIBILI		(C) FSC DELIBERA CIPESS 15.2.22	FABBISOGNO RESIDUO A-(B+C)
	(A) CDP MIMS-RFI AGG. 2020-2021	(B) CDP MIMS-RFI AGG. 2020-2021	DI CUI PNRR NUOVE RISORSE	DI CUI FONDO COMPLEMENTARE		
TORINO						
1. Upgrading infrastrutturale e tecnologico, linea veloce P. Nuova-P.Susa, completamento fermate SFM, scalo Orbassano	776	431	50	0	0	345
MILANO						
2. Upgrading infrastrutturale e tecnologico e nuovo terminale di Milano smistamento	1.274	824	1	0	0	449
GENOVA						
3. Upgrading infrastrutturale e collegamento con l'aeroporto	213	88	0	0	0	125
VENEZIA						
4. Upgrading infrastrutturale e tecnologico, ripristino linea dei bivi e collegamento con l'aeroporto	996	611	2	0	0	385
BOLOGNA						
5. Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna; nodo ferroviario di Casalecchio di Reno	389	94	0	0	0	294
FIRENZE						
6. Upgrading del Nodo, Nodo AV e Accessibilità	2.050	1.927	49	0	0	123
ROMA						
7. Upgrading infrastrutturale e tecnologico, completamento anello nord, nodo di Pigneto; nodo di interscambio stazione Tiburtina; potenziamento linee Castelli Romani; raddoppi Campoleone- Aprilia- Nettuno, Lunghezza-Guidonia, progettazione raddoppio linea Roma-Viterbo	3.531	2.030	4	0	15	1.486
NAPOLI						
8. Nodo AV, upgrading infrastrutturale, Riqualificazione Napoli Est-Progetto Traccia, nodo complesso di Pompei; fermata Vesuvio Est	1.309	807	0	0	0	501
BARI						
9. Upgrading, sistemazione nodo e potenziamento Bari Sud, Bari Nord	1.426	580	0	0	608	238
REGGIO CALABRIA						
10. Upgrade infrastrutturale e tecnologico	68	16	0	0	0	53
PALERMO						
11. Potenziamento, upgrading infrastrutturale e tecnologico	1.419	1.206	0	0	0	213
CATANIA						
12. Upgrading infrastrutturale e collegamento ferroviario con l'aeroporto	153	17	0	0	0	136
TOTALE	13.603	8.632	106	0	623	4.348

Fonte: Ministero dell'economia e delle Finanze



Interventi ferroviari prioritari: le direttrici

Costo complessivo degli interventi, risorse già disponibili e fabbisogno residuo - Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	TOTALE INTERVENTO		DI CUI PNRR NUOVE RISORSE	RISORSE DISPONIBILI			FABBISOGNO RESIDUO A- (B+C+D)
	(A) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21	(B) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21		(C) LEGGE DI BILANCIO 2022	DI CUI DECRETO LEGGE N. 59/21 CONVERTITO CON LEGGE N. 101/21	(D) FSC DELIBERATA CIPESS 15.2.22	
1. TORINO- LIONE							
Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE) (di competenza TELT)	5.631	3.359	0	0	57	0	2.273
Nuova linea Torino-Lione: adeguamento linea storica Bussoleno-Avigliana	200	81	0	0	0	0	119
Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (opere prioritarie)	1.700	66	0	0	0	0	1.635
2. LIGURIA-ALPI							
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi. Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	2.825	1.542	0	0	0	0	1.283
Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, Milano-Tortona-Genova, Torino-Alessandria-Genova	1.321	586	0	0	0	0	736
Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	7.462	7.462	0	0	0	0	0
3. GENOVA-VENTIMIGLIA							
Completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia	1.951	51	0	0	0	0	1.900
4. TRASVERSALE PADANA							
Linea AV/AC Brescia-Verona ovest	3.530	2.988	0	0	0	0	542
Linea AV/AC Verona est - Bivio Vicenza	3.140	3.140	1.421	0	0	0	0
AV/AC Attraversamento di Vicenza	1.075	1.075	0	925	0	0	0
Linea AV/AC Vicenza-Padova	1.500	25	0	25	0	0	1.475
Potenziamento Venezia-Trieste	1.800	278	0	0	0	0	1.522
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano	413	68	17	0	0	0	345

Interventi ferroviari prioritari: le direttrici

Interventi fuori del perimetro attuale del Cdp Mims-Rfi - Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO TOTALE INTERVENTO		RISORSE DISPONIBILI				FABBISOGNO RESIDUO A-(B+C+D)
	(A) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21	(B) CDP MIMS-RFI AGG. 20-21	DI CUI PNRR NUOVE RISORSE	DI CUI DECRETO LEGGE N. 59/21 CONVERTITO CON LA LEGGE N. 101/21	(C) LEGGE DI BILANCIO 2022	(D) FSC DELIB. CIPESS 15.2.22	
5. VERONA-BRENNERO							
Tratta di valico: galleria e lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena)	5.713	4.984	0	0	0	0	729
Circonvallazione di Trento e Rovereto	1.555	937	930	0	0	0	618
6. ADRIATICO-JONICA							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico	759	625	8	0	0	0	133
Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce	351	351	0	0	0	0	0
Raddoppio Termoli-Lesina, raddoppio Pescara-Bari: 1° Fase	1.019	1.014	3	0	0	0	5
Adeguamento Linea Adriatica con caratteristiche AV/AC*	9.365	0	0	0	5.000	665	3.700
7. TRASVERSALI APPENNINICHE CENTRO ITALIA							
Potenziam. infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara	3.759	1.127	510	0	0	0	2.632
Potenziamento Roma-Pescara: 1° Fase	1.322	1.142	620	0	0	100	80
8. NAPOLI-BARI							
Raddoppio e velocizzazione Cannello-Frasso- Telesino- Vitulano-Apice ed Orsara- Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cannello- Napoli con AV/AC	5.807	5.807	0	0	0	0	0
Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	535	535	0	0	0	0	0
9. SALERNO - REGGIO CALABRIA							
Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica	410	410	0	0	0	0	0
AV Salerno - Reggio Calabria (1° Fase)	11.235	11.235	1.800	9.400	0	0	0
10. TRASVERSALE MERIDIONALE							
Potenziamento Taranto- Metaponto-Potenza-Battipaglia con caratteristiche AV	1.905	484	430	0	0	0	1.421
11. PALERMO-MESSINA- CATANIA							
Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa	2.564	2.515	0	0	0	0	49
Nuovo collegamento Palermo- Catania	6.017	5.609	317	0	0	408	0
12. CAGLIARI-SASSARI/OLBIA							
Upgrading infrastrutturale- tecnologico e velocizzazione	289	289	0	0	0	0	0
TOTALE	85.152	57.782	6.057	10.350	5.057	1.173	21.198

**Interventi ferroviari prioritari: direttrici da sottoporre a project review**

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO INTERVENTO		RISORSE	FABBISOGNO RESIDUO
	CDP MIMS-RFI AGG. 20- 21	CDP MIMS-RFI AGG. 20- 21		
5. VERONA-BRENNERO				
Tratta di adduzione*	1.849		33	1.816
11. PALERMO-MESSINA-CATANIA				
Raddoppio Palermo-Messina**	939		939	0
TOTALE	2.788		972	1.816

Nota: (*) Sono esclusi gli interventi già confermati tra gli interventi prioritari - Direttrici; (**) L'importo di 939mln di € comprende solo la parte quotata nel CDP-MIMS-RFI relativa al raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono; Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

Interventi ferroviari prioritari: direttrici da sottoporre a macrostudio di fattibilità

Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO TOTALE INTERVENTO		RISORSE	FABBISOGNO RESIDUO
	CDP MIMS-RFI AGG. 2020- 2021	CDP MIMS-RFI AGG. 2020- 2021		
7. TRASVERSALI APPENNINICHE CENTRO ITALIA				
Potenziamento Roma- Pescara: 2°Fase	5.230		0	5.230
9. SALERNO -REGGIO CALABRIA				
AV Salerno -Reggio Calabria (2° Fase)	12.865		117	12.748
TOTALE	18.095		117	17.978

13. TIRRENICA NORD

Accesso ai porti tirrenici, adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, potenziamento linea Pontremolese, tratta Pisa- Roma, potenziamento e velocizzazione Pisa-Roma

Garantire adeguata accessibilità merci (in prima fase modulo almeno a 650m e sagoma almeno P/C 45) ai porti di La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, nonché agli inland terminal ed ai distretti produttivi del Lazio e della Campania. Velocizzare le relazioni passeggeri Genova-Roma (rete AVR).

In particolare per la linea Pontremolese sono già disponibili sul CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021 i seguenti finanziamenti: Potenziamento asse ferroviario Pontremolese 586mln; Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase 260mln; Progettazione per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase 7mln

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze



**Interventi ferroviari prioritari: upgrading, elettrificazione e resilienza al Sud**

Interventi fuori del perimetro attuale Cdp Mims-Rfi - Importi in milioni di euro

DESCRIZIONE	COSTO TOTALE INTERVENTO		RISORSE DISPONIBILI			FABBISOGNO RESIDUO
	(A) CDP MIMS- RFI AGG. '20-'21	(B) CDP MIMS- RFI AGG. '20-'21	DI CUI PNRR NUOVE RISORSE	DI CUI FONDO COMPLE- MENTARE	(C) FSC DELIBERA CIPESS 15.2.2022	RESIDUO A-(B+C)
FERROVIE REGIONALI						
Piano resilienza sud	231	231	231	0	0	0
(Roma) Venafrò - Campobasso - Termoli	150	150	150	0	0	0
Palermo - Agrigento - Porto Empedocle	100	100	100	0	0	0
Elettrificazione Barletta - Canosa	180	145	100	0	0	35
Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	40	40	40	0	0	0
Raddoppio Decimomannu - Villamassargia (1° Fase)	230	130	130	0	0	100
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia*	183	170	170	0	13	0
Bari Lamasinata	155	155	120	0	0	0
Collegamento porto**e bypass di Augusta	135	135	135	0	0	0
Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	335	323	m110	0	0	12
Potenziamento collegamenti Brindisi: nodo intermodale e aeroporto	179	179	66	0	0	0
Potenziamento collegamenti Taranto: Porto, Stazione ferroviaria, Taranto- Brindisi	58	58	58	0	0	0
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola- Isernia- Campobasso	140	140	60	0	0	0
Completamento collegamento Salerno Arechi- Aeroporto Pontecagnano	235	160	60	0	0	75
Raddoppio Albairate-Abbiategrosso	123	123	120	0	0	0
Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1 ^ fase	515	515	165	0	0	0
Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2 ^ fase	805	0	0	0	100	705
Completamento Ferrandina-Matera	365	365	50	0	0	0
Ionica Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria / Lamezia Terme	918	918	300	0	0	0
Nodo di Catania	998	347	95	0	0	651
Pescara-Foggia-Brindisi	140	140	140	0	0	0
TOTALE	6.216	4.524	2.400	0	113	1.578

(*) Costo aggiornato rispetto al CDP MIMS-RFI Agg.2020-2021



**Interventi ferroviari prioritari: collegamenti con gli Aeroporti**

Dati in milioni di euro

PRINCIPALI CAPITOLI DI SPESA

DESCRIZIONE	COSTO INTERVENTO	RISORSE DISPONIBILI	FABBISOGNO RESIDUO	NOTE
ACCESSIBILITÀ SU FERRO				
Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite rete RFI (Venezia AV, Bergamo AV, Catania, Brindisi) o metropolitana (Napoli, Milano Linate, Firenze), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione (Genova, Lamezia Terme)	848	n.a	n.a	Sono considerati esclusivamente gli interventi complementari realizzati all'interno del sedime aeroportuale a cura delle società di gestione
SVILUPPO DEL CARGO AEREO				
Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Napoli, Parma, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia	136	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
SVILUPPO DELLA CAPACITÀ AIR SIDE DEGLI AEROPORTI ATTUALI				
Potenziamenti infrastrutture di volo in asservimento alle piste	440	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
TERMINAL PASSEGGERI, SECURITY E PASSENGERS EXPERIENCE				
Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale	1.097	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia)	580	0	0	Investimenti finanziati in tariffa come da Cdp
INNOVAZIONE DIGITALE DEI SISTEMI AEROPORTUALI (PNRR)				
Investimento 2.2 nell'ambito del PNRR – componente M2C3: Sub-intervento in tema di digitalizzazione della manutenzione e gestione dei dati aeronautici e Sub-intervento relativo ad ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT.	110	0	0	Convenzioni DM n. 477 del 29/11/2021
TOTALE	3.211	0	0	

PROGRAMMI DA SOTTOPORRE A PROJECT REVIEW

DESCRIZIONE	MOTIVAZIONI ED OBIETTIVI DELLA PROJECT REVIEW
ACCESSIBILITÀ SU FERRO	
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho- Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Progetto di competenza RFI che non prevede altri interventi di competenza dell'ENAC

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze



Interventi ferroviari prioritari: collegamenti con gli Aeroporti

Importi in milioni di euro

PROGRAMMI DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITÀ

DESCRIZIONE

OBIETTIVI DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ

ACCESSIBILITÀ SU FERRO

Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione

Individuare la soluzione più opportuna con l'obiettivo che tutti gli aeroporti SNIT I livello siano dotati di adeguata accessibilità su ferro

Potenziamento accessibilità ferroviaria Roma - Fiumicino: potenziamento dell'infrastruttura attuale, anche con interventi tecnologici e modifiche ai PRG di stazione, e potenziamento del terminal ferroviario RFI attuale con valutazione della possibilità di collegamento ferroviario della linea Roma - Civitavecchia

Operare l'upgrade della linea FL1 attuale, adeguare la stazione aeroportuale per l'utilizzo di treni AV con aggiunta di nuovi binari, realizzazione di un nuovo accesso allo scalo anche dalla linea Roma - Civitavecchia

SVILUPPO DELLA CAPACITÀ AIRSIDE DEGLI AEROPORTI ATTUALI

Introduzione di innovazioni tecnologiche ed organizzative e sviluppo di infrastrutture accessorie per il maggior sfruttamento della capacità aeroportuale e di gestione dello spazio aereo: Free Route Airspace (FRA) - nuovo modello di definizione di rotte basate su traiettorie dirette, nuovi limiti di separazione minima tra aeromobili, procedure PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN) per l'aeroporto di Roma Fiumicino

Ottimizzare l'uso della capacità air side esistente

TERMINAL PASSEGGERI, SECURITY E PASSENGERS EXPERIENCE

Introduzione di interventi per il miglioramento della security, volti ad aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale

Rendere il percorso dei passeggeri seamless assicurando requisiti di sicurezza sempre crescenti

INTERVENTI IN PROJECT REVIEW AEROPORTI

DESCRIZIONE

MOTIVAZIONI E OBIETTIVI DELLA PR

SVILUPPO AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO AIR SIDE AND LAND SIDE

Costruzione di una nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della capacità dei terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri

Valutazione del nuovo piano di sviluppo sostenibile al 2046 presentato dalla società concessionaria, tenendo conto degli esiti della VIA condotta sul precedente Masterplan

NUOVA PISTA AEROPORTO DI CATANIA

Costruzione di una pista che possa accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio e interrimento tratto ferroviario

Integrazione tra i progetti di interrimento della ferrovia e del prolungamento pista

SVILUPPO AEROPORTO DI FIRENZE

Nuova pista di volo con giacitura alternativa a quella attuale capace di superare i limiti operativi attuali e di migliorare le performance ambientali. Nuovo terminal passeggeri

Ottimizzazione delle prestazioni operative e ambientali della nuova pista e aggiornamento/attualizzazione della progettazione.



Peso: 20-60%, 21-86%, 22-89%, 23-89%, 24-91%, 25-93%, 26-79%, 27-85%, 28-96%, 29-88%, 30-85%

PROVINCE SICILIANE

Salta il vertice tra l'assessore Baglieri e i sindaci. Il governo nazionale perplesso per i costi. Domani in programma un nuovo incontro

Rifiuti, indifferenziata fuori dalla Sicilia? L'ipotesi s'allontana

Pressing sui gestori locali:
aprono le porte anche
alle province più lontane

PALERMO

Il vertice fra l'assessore regionale ai Rifiuti, Daniela Baglieri, e i sindaci è saltato ieri. Si terrà domani. Ed è il primo segnale che la strategia di portare l'immondizia indifferenziata fuori dalla Sicilia ha subito davvero uno stop dopo le perplessità manifestate dal governo nazionale per i costi elevati.

Ieri la Baglieri avrebbe dovuto pianificare con i sindaci e i responsabili delle Srr (le società che gestiscono lo smaltimento a livello provinciale) l'assegnazione dei 45 milioni che serviranno ad ammortizzare gli enormi costi di spedizione. Somme che, è già stato calcolato, non basteranno per evitare che questa operazione provochi un aumento della Tari per coprire i costi.

E così ieri la Baglieri ha rinviato i vertici già previsti ed è andata a Palazzo d'Orleans per riferire a Musumeci quanto ascoltato al ministero della Transizione Ecologica martedì sera. Roma spinge per emanare subito una ordinanza

emergenziale che obblighi i gestori di tutte le discariche siciliane ad accogliere i rifiuti anche da province lontane e malgrado il rischio di saturare gli spazi più in fretta del previsto. Solo dopo si dovrebbe ricorrere all'invio all'estero dell'immondizia che non trova più spazio in Sicilia.

È una ipotesi che non piace soprattutto a Palermo, che conta di poter andare avanti da sola con gli spazi di Bellolampo almeno per alcuni mesi evitando così l'aumento dei costi per trasferire i rifiuti altrove. E non piace nemmeno ai gestori degli impianti di Gela, Enna e Siculiana, gli unici dove c'è ancora un po' di spazio.

La situazione agita i sindacati. Per Dionisio Giordano della Fit Cisl quello della Baglieri è stato «un inutile viaggio romano, che certifica il fallimento di un altro governo dell'isola sul tema della gestione dei rifiuti. Per far fronte all'emergenza si faccia subito un'ordinanza regionale che consenta di utilizzare tutti gli spazi possibili nelle attuali discariche, a partire dalla terza e quarta vasca di Bellolampo. Un milione e 200 mila, sono le tonnellate annue di rifiuti siciliani da

piazzare. Se solo fossero autorizzati gli spazi nella terza e nella quarta vasca di Bellolampo, ci sarebbe possibilità di abbancare circa 350 mila tonnellate e con l'utilizzo solidale di tutti gli impianti esistenti si potrebbero recuperare 5 mesi di autonomia».

Ma è, questa, una soluzione che non piace nemmeno all'Anci. L'associazione dei sindaci continua a ritenere che si debba privilegiare l'invio fuori dalla Sicilia a patto però che la Regione finanzi i costi extra dei Comuni: «All'assessore Baglieri ribadiamo la necessità di avviare un confronto non solo su come affrontare l'emergenza ma anche su come smaltire i rifiuti senza extra costi che andrebbero a gravare sulla Tari e sui bilanci dei Comuni» ha detto Leoluca Orlando, presidente dell'Anci. Aggiungendo che «è chiaro che nel lungo periodo bisogna riprogrammare gli impianti e rivedere il piano rifiuti».

Le risposte a tutte queste proposte arriveranno solo domani. Ma si fa sempre più strada l'ipotesi di una ordinanza che «apra» a tutti i Comuni le discariche rimaste.

Gia. Pi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rifiuti. L'assessore Daniela Baglieri



Peso:22%

**ANNUNCIO DEL SEN. MORRA****«Sentenza Montante: sarò presente»**

«L'8 luglio sarò a Caltanissetta, aspettando la sentenza di appello per segnalare la rilevanza della questione Montante in funzione anche della condanna, pesante, comminata a Montante in primo grado». Lo annuncia Nicola Morra, presidente della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie. Venerdì, alle 11, è fissata l'udienza per la sentenza di Appello del processo a carico dell'ex presidente degli industriali siciliani Antonello Montante, imputato per associazione per delinquere finalizzata alla corruzione. «La Procura nel dibattimento di secondo grado - aggiunge Morra - ha chiesto una pena inferiore rispetto a quella sentenziata in

primo grado, ma risulta decisiva non solo la durata dell'eventuale pena cui Montante potrebbe essere condannato, ma la qualità dei capi di imputazione accolti dalla Magistratura giudicante, per significare lo spessore dell'attività relazionale/criminale eventualmente portata avanti da Montante».



Peso: 5%

IL DOSSIER

La Sicilia fa il pieno di fondi Pnrr ma è allarme sullo stop dei cantieri

L'Isola è in testa per stanziamenti: 5,9 miliardi. Il caro materiali però minaccia il completamento delle opere. Primi intoppi nella realizzazione della ferrovia Palermo-Catania-Messina. I costruttori: "Il mercato è drogato"

di **Claudio Reale**

La premessa sembra quasi una presa di distanza: «La Regione ha potuto solo limitatamente incidere sull'allocatione delle risorse». Subito dopo, però, il governo regionale è costretto ad ammettere il ruolo che il Piano nazionale di ripresa e resilienza sta avendo in Sicilia: secondo il Documento di economia e finanza appena approvato dalla giunta regionale su proposta del vicepresidente della Regione Gaetano Armao, infatti, con 5,9 miliardi di euro già assegnati l'Isola è la regione d'Italia che finora ha beneficiato di più del Pnrr. Adesso, però, l'allarme riguarda la capacità effettiva di utilizzare i fondi: tra i progetti finanziati ci sono già quelli che si sono fermati in corso d'opera per il caro-materiali, con un rischio di lasciare i cantieri a metà (e di dover restituire i fondi all'Europa) che a questo punto i costruttori lanciano apertamente.

Eppure, per il governo, il contributo del Pnrr all'economia siciliana è stato e sarà determinante. Nonostante i venti di guerra, infatti, nel 2022 la Regione prevede una crescita del 2,3 per cento del Pil, in lieve calo rispetto al 3,8 per cento programmato prima del conflitto ma con un dato positivo che si somma al 5,7 per cento registrato l'anno scorso. E dire che quest'anno si pagherà l'effetto del conflitto russo-ucraino: «Con molta probabilità – annota la Regione – nel 2022 sarà più marcato l'impatto del rincaro dei prezzi su famiglie e imprese, soprattutto nel Mez-

zogiorno ed in Sicilia, mentre si ritiene che il sostegno del Pnrr avrà maggior peso a partire dall'anno successivo». Quando è prevista una crescita mirabolante: un altro 3,9 per cento che porterebbe per la prima volta nella storia il Prodotto interno lordo siciliano oltre 100 miliardi.

Effetto dei molti progetti che un po' a macchia di leopardo sono già stati finanziati in Sicilia. Il più corposo è l'intervento da 1,44 miliardi sulla ferrovia Palermo-Catania-Messina, ma già su questo fronte si trovano i primi intoppi: gli interventi sulla tratta Bicocca-Catenanuova procedono secondo la tabella di marcia, mentre il lotto fra Catenanuova e Dittaino e quello da lì a Nuova Enna hanno subito uno stop proprio per il caro materiali e sono dovuti ripassare dalla ripubblicazione del bando. Ancora più a rilento procede la tratta Giampiliere-Fiumefreddo, che fa parte del collegamento fra la città etnea e lo Stretto. «Il problema – avvisa il presidente dell'Ance di Palermo, Massimiliano Miconi – sarà l'attuazione del piano. Serve un adeguamento dei prezzi. Il mercato è drogato: c'è una bolla enorme che potrebbe condizionare il reale completamento delle commesse, soprattutto visto che parliamo di opere da realizzare in tempi brevi».

L'elenco continuerebbe con una lunga lista di progetti sui trasporti (dai 400 milioni per i porti ai 782 sul resto delle ferrovie, inclusa la Circumetnea), ma ovviamente c'è anche altro: la Sicilia, ad esempio, ha ottenuto 234 milioni per gli interventi

sulle case popolari, e con i primi 23 milioni già erogati l'assessorato alle Infrastrutture ha pubblicato fra gli altri i bandi per raggiungere l'efficienza energetica in 252 alloggi dello Zen di Palermo o per rendere antisismici 63 edifici di Acireale.

Gli altri due problemi, secondo la Cgil, sono però il rischio di infiltrazioni mafiose denunciato a più riprese da magistrati ed esperti e la mancanza di una visione strategica: «Al momento – osserva il segretario regionale del sindacato, Alfio Mannino – non stiamo affrontando i settori strategici. Abbiamo il problema dei rifiuti, ma non stiamo destinando risorse a quella voce». In compenso si lavora sull'acqua, con i 123 milioni accordati ai progetti sulle condotte, e sulla sanità, che ha ottenuto (fra qualche polemica) 797 milioni. «Su quest'ultimo fronte – annota però Mannino – manca il personale. Già adesso secondo l'assessorato servirebbero 16mila medici in più. Serve una visione strategica». Per evitare che la grande occasione si trasformi ancora una volta in un grande flop. La beffa di un'altra occasione sprecata.

La Cgil denuncia anche i pericoli di infiltrazioni mafiose "E per la sanità servirebbero 16mila medici in più"



Peso: 57%



Pnrr, la classifica degli stanziamenti

(miliardi di euro)

PROVINCIA DI BOLZANO

0,2

PROVINCIA DI TRENTO

0,2

VALLE D'AOSTA

0,3

FRIULI VENEZIA GIULIA

0,8

BASILICATA

0,9

MOLISE

0,9

UMBRIA

0,9

MARCHE

1,3

ABRUZZO

1,4

LIGURIA

1,6

SARDEGNA

2,2

VENETO

2,6

TOSCANA

2,8

CALABRIA

3

EMILIA ROMAGNA

3,1

PIEMONTE

3,2

LAZIO

3,9

PUGLIA

4,7

CAMPANIA

5,2

LOMBARDIA

5,6

SICILIA

5,9



INFOGRAFICA DI CARLO ROSSI

FONTI: DATI DEL MINISTERO DELL'ECONOMIA CITATI DAL DER REGIONE SICILIANA



Peso:57%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

485-001-001

Fallimenti, 100mila imprese a rischio

L'impatto della crisi

L'Osservatorio Cerved: l'area in sofferenza interessa 831mila addetti

Guerra, materie prime, costi dell'energia le cause del peggioramento

Sono poco meno di 100mila le imprese a rischio chiusura entro l'anno. Lo rileva una ricerca del Cerved sugli im-

patti della guerra, della carenza di materie prime e sui rincari dell'energia. A soffrire in modo particolare sono le aziende più piccole e meno strutturate, quelle attive nelle costruzioni e nei servizi. L'area geografica più sofferente è il Sud. Le 100mila aziende in pericolo danno lavoro a 831mila addetti e hanno un indebitamento complessivo di 107 miliardi, con un impatto evidente sul sistema creditizio.

Luca Orlando — a pag. 3

Salgono a 100 mila le imprese a rischio fallimento in Italia

Osservatorio Cerved. Guerra, materie prime ed energia alzano l'allarme. L'area in difficoltà vale 831mila addetti e 107 miliardi di debiti. Male servizi e costruzioni, resiste l'industria

Luca Orlando

Costruzioni e servizi tra i comparti. Microimprese in termini dimensionali. Come sempre, dal punto di vista geografico, il Mezzogiorno. È il profilo dell'impresa a rischio nel 2022 tracciato da Cerved, che in un monitoraggio capillare tra oltre 600mila società di capitali va a misurare l'impatto potenziale del nuovo quadro macroeconomico. Peggiorato, per effetto delle nuove impennate dei costi dei materiali e dell'energia, così come dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, con il risultato di alzare il profilo di rischio delle imprese. L'area più problematica, misurata attraverso il Cerved Group Score, sale così di 11mila unità al 16,1% del totale (dal 14,1%), platea di poco meno di 100mila imprese. Area per nulla marginale, che occupa nel complesso 831mila addetti (tre milioni tenendo conto anche delle aziende "vulnerabili") e che presenta un indebitamento di 107 miliardi, oltre il 10% del totale.

Se dopo i picchi del Covid, che aveva portato d'improvviso in area pro-

blematica oltre un'azienda su cinque, la situazione era tornata quasi in linea con i livelli pre-pandemia, ora il trend si riconfigura in termini opposti, con i downgrade a prevalere sulle "promozioni". In generale sono 111 su 233 i settori che tra 2021 e 2022 peggiorano il proprio profilo di rischio, con una concentrazione in particolare nell'area delle costruzioni e dei servizi. Mentre un dato non certo inatteso è quello del settore energetico, il solo a presentare dati in linea con l'era pre-Covid. Scorrendo la classifica per rischiosità, ai primi posti si ritrovano ancora una volta i comparti più penalizzati dalla recrudescenza della pandemia. Dunque soprattutto servizi, come viaggi e aeroporti, parucchieri e dettaglio moda, ristorazione e autonoleggi. Se l'industria è mediamente in condizioni migliori, con un'area di rischio inferiore al dato complessivo e limitata al 12,6%, il trend è anche qui in peggioramento di oltre un punto. Siderurgia, produzione di tubi e lavorazione dei metalli sono tra i comparti più colpiti dal nuovo shock e in posizione non brillante sono anche auto e cantieristica.

Punti di attenzione vi sono però anche nel comparto agro-industriale (mangimi per animali, lavorazione di cereali), per effetto del blocco degli approvvigionamenti di grano e altre commodities da Ucraina e Russia.

«Se le tempestive misure di salvaguardia adottate durante la pandemia hanno contribuito a mettere in sicurezza il sistema, e il forte rimbalzo delle performance economiche legate agli effetti del Pnrr ha portato a disegnare scenari migliorativi - spiega l'ad di Cerved Andrea Mignanelli - le condizioni subentrate nei primi mesi del 2022 - l'aggravarsi dei rincari delle materie prime e il conflitto russo-ucraino, seguiti da inflazione, au-



Peso: 1-7%, 3-35%

mento del costo del debito, phasing out delle misure di sostegno - hanno purtroppo minato la capacità di tenuta di un sistema produttivo già debilitato». In termini dimensionali sono le imprese minori a gestire con più difficoltà una fase in cui lo stress finanziario è più elevato. Costi aggiuntivi di energia e materiali creano ostacoli soprattutto alle microimprese, che infatti presentano i dati meno brillanti: l'area di rischio qui è vicina

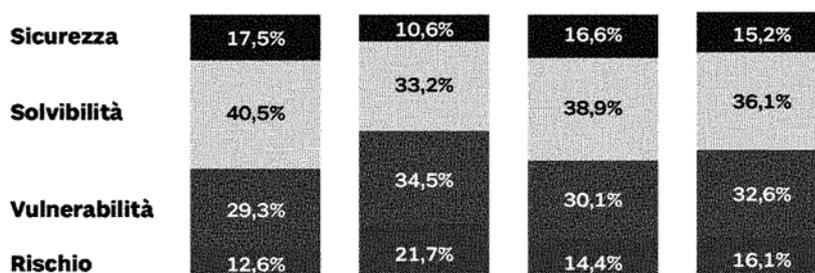
al 17%, scende al 9,9% per le piccole aziende, al 6% per le medie imprese, al 4,4% per i big di taglia superiore. Dal punto di vista geografico gli indici Cerved segnalano ancora una volta la difficoltà nel chiudere i divari esistenti: cumulando le fasce di vulnerabilità e rischio, al Sud si arriva a comprendere sei aziende su dieci, quasi il doppio rispetto a quanto accade nelle regioni del Nord.

Sale il rischio default

DISTRIBUZIONE DEL RISCHIO DELLE IMPRESE

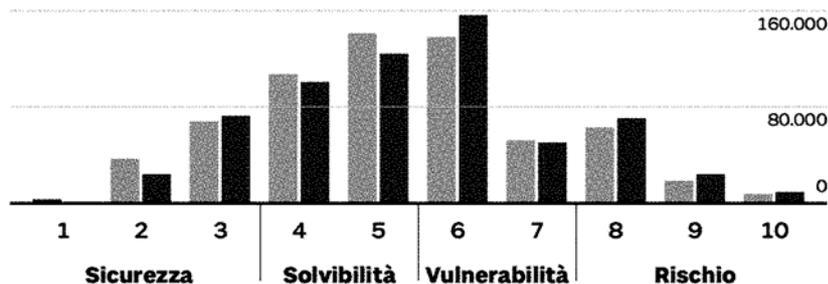
Numero e % di imprese in area di rischio secondo il CGS, 2019 -2022

	2019	2020	2021	2022
Sicurezza	108.505	65.828 ▼	102.713 ▲	94.071 ▼
Solvibilità	250.681	205.431 ▼	240.597 ▲	223.169 ▼
Vulnerabilità	181.378	213.163 ▲	186.367 ▼	201.549 ▲
Rischio	78.001	134.143 ▲	88.888 ▼	99.776 ▲



DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE ER CLASSE DI RISCHIO DEL CERVED GROUP SCORE

Valori assoluti, percentuali sul totale e differenze tra 2021 e 2022



Peso:1-7%,3-35%

Gas, lanciato l'allarme sullo stop da Mosca Ue pronta ai salvataggi

Lo shock energetico
Il 20 luglio piano europeo per le forniture. Possibili bail out come per le banche

«C'è bisogno di prepararsi ad ulteriori interruzioni della fornitura di gas, anche ad un taglio completo dalla Russia». Ursula von der Leyen davanti al Parlamento Ue rilancia l'allarme energia e annuncia per il 20 luglio il piano di emergenza per la sicurezza delle forniture, in particolare del gas. Non è previsto, nel piano, il tetto al prezzo chiesto dall'Italia, così come non si parlerà di uno strumento d'intervento straordinario sul modello

Sure attivato nella primavera 2020 per salvare i posti di lavoro. La settimana dopo, il 26 luglio, riunione straordinaria dei ministri dell'Energia. Dall'Eurogruppo, intanto, arriva l'indicazione che si sta lavorando a ipotesi di salvataggio delle società energetiche in difficoltà, come è già accaduto in Germania, sul modello dei salvataggi bancari durante la crisi finanziaria.

Romano — a pag. 6

Ue: gas e nucleare sono green «Prepararsi allo stop russo»

Europa. Von der Leyen lancia l'allarme sulla interruzione delle forniture di Mosca. Il 26 piano di Bruxelles per l'emergenza, salvataggi delle imprese compresi. La Francia nazionalizza EDF

Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

Con un voto dall'esito incerto fino all'ultimo, il Parlamento europeo ha dato ieri il suo atteso benestare all'atto delegato presentato dalla Commissione europea e relativo alla classificazione verde delle fonti di energia (la cosiddetta tassonomia). La proposta comunitaria considera sia il gas che il nucleare fonti ecologiche, almeno in una prima fase di transizione. Per alcuni, la scelta parlamentare è stata realistica. Per altri è stata un errore storico.

Nei fatti, il Parlamento europeo

ha respinto una mozione contro la proposta dell'esecutivo comunitario. I voti contro la mozione sono stati 328, quelli a favore 278 e le astensioni 33. A metà giugno le commissioni Affari economici e Ambiente avevano votato contro la proposta di tassonomia (si veda Il Sole 24 Ore del 15 giugno). Il tema ha diviso sia i gruppi parlamentari che l'intero emiciclo. A grandissime linee, favorevole alla proposta comunitaria è stata la destra, contraria la sinistra.

«Abbiamo assistito a un atto di sporca politica. È un risultato scandaloso», ha reagito Ariadna Rodrigo, responsabile di Greenpeace.

Quest'ultima ha avvertito che l'associazione ambientalista farà ricorso dinanzi alla Corte europea di Giustizia. Un passo che anche alcuni paesi – come il Lussemburgo e l'Austria – hanno confermato ieri



Peso: 1-7%, 6-35%

(si veda Il Sole 24 Ore del 3 febbraio). «Né il gas né il nucleare sono fonti sostenibili», ha commentato il gruppo parlamentare verde.

Di avviso diverso è stato il liberale francese Pascal Canfin: «I timori non sono giustificati. Il gas e il nucleare non sono messi sullo stesso piano delle energie rinnovabili e sono previste condizioni rigorose». Parlando martedì durante un accesso dibattito parlamentare a Strasburgo, la commissaria agli Affari finanziari Mairead McGuinness aveva ricordato che la tassonomia è nei fatti un pacchetto di linee-guida non vincolanti, che mette l'accento «sulle rinnovabili e l'efficienza energetica».

Il voto parlamentare è giunto mentre crescono i timori di una interruzione delle forniture di gas russo: «C'è bisogno di prepararsi per ulteriori interruzioni della fornitura di gas, anche un taglio completo dalla Russia», ha detto la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen. Bruxelles sta preparando per fine mese un piano di emergenza per affrontare collettivamente l'inverno: verrà discusso dai ministri dell'Energia in una riunione straordinaria fissata per il 26 luglio.

A una specifica domanda su un eventuale tetto al prezzo del gas, la

risposta della signora von der Leyen è stata evasiva: «Il Gruppo dei Sette ha deciso di esaminare potenziali meccanismi per il tetto al prezzo del petrolio russo. Sarebbe anche una buona piattaforma di cui potremmo disporre se dovessimo ipotizzare di fare anche un tetto per il gas». Per ora le riserve di gas in Europa sono piene al 55%, o poco più, ha aggiunto l'ex ministra tedesca.

Tornando alla tassonomia, la proposta comunitaria è stata oggetto di un lungo tira e molla tra Bruxelles e le capitali europee. Berlino e Parigi hanno insistito perché rispettivamente il gas e il nucleare fossero considerati accettabili in una ottica ecologica, almeno in una prima fase. La classificazione deve permettere di convogliare miliardi di euro di investimenti in un momento nel quale l'Unione europea vuole diversificare le fonti di energia e raggiungere l'indipendenza energetica.

Dopo il voto del Parlamento, il Consiglio ha tempo fino all'11 luglio per dire la sua, con un voto alla maggioranza qualificata inversa (in altre parole è necessario che almeno 20 paesi si uniscano per respingere l'atto delegato). In mancanza di un voto, varrà il silenzio-assenso. Secondo le informazioni

raccolte qui a Bruxelles, l'ipotesi di una votazione all'ultimo momento appariva ieri improbabile. In assenza di un cenno da parte dei governi l'atto delegato entrerà in vigore il 1° gennaio 2023.

Con la guerra in Ucraina e la crisi economica, è prevalso il realismo: affidarsi alle sole energie rinnovabili è parso costoso a non pochi deputati. Proprio ieri a Parigi il governo ha annunciato la nazionalizzazione del gigante dell'energia EdF, oberato dai debiti. La quota pubblica salirà dall'84 al 100% del capitale. Interpellata ieri sera, Arianna Podestà, portavoce comunitaria, non ha voluto commentare. È noto comunque che il Trattato consente nazionalizzazioni purché vengano effettuate a prezzi di mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VON DER LEYEN
Price cap petrolio allo studio del G 7 buona piattaforma per ipotizzare di fare un tetto per il gas



Peso: 1-7%, 6-35%



DILAGA LO SCONTRO SOCIALE

Scioperi, blocchi e proteste: l'estate calda dell'Europa

— Servizio a pag. 12

EPA / AFP / REUTERS



FRANCIA

NORVEGIA

GRONINGEN AIRPORT LEEFT

PAESI BASSI

SPAGNA

Tensioni sociali. Scioperi, contestazioni, strade bloccate: in Europa monta la protesta di molte categorie colpite dalla crisi



Peso: 1-20%, 12-39%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

In Europa un'estate di fuoco tra blocchi, proteste e scioperi

Trasporti a rischio

In Olanda trattori in strada contro il piano di tagli alle emissioni del governo

In Francia e Regno Unito raffica di agitazioni dei ferrovieri per i salari

Proteste e disordini in strada, scioperi nel settore ferroviario e aereo che alimentano, a loro volta, malcontento: dall'Olanda alla Francia, dal Regno Unito all'Inghilterra, l'estate delle vacanze in Europa è iniziata all'insegna della tensione sociale. Con ripercussioni gravi prima di tutto sui trasporti, che pesano sulla stagione dell'auspicato ritorno alla normalità degli spostamenti dopo il lockdown dovuti alla pandemia.

Trattori in strada in Olanda

Il focolaio potenzialmente più esplosivo dal punto di vista sociale è quello olandese, dove già da diversi giorni gli agricoltori protestano contro il piano del governo per tagliare le emissioni inquinanti come l'ossido di azoto e l'ammoniaca del 50% entro il 2030.

Il problema non è nuovo: l'allevamento intensivo di mucche, maiali e

altri animali ha reso i Paesi Bassi il principale emettitore europeo di queste sostanze e L'Aja ha ricevuto numerose ingiunzioni a intervenire da tribunali nazionali ed europei. Da qui il piano del governo, che dovrebbe tradursi in un utilizzo di meno fertilizzante e in una riduzione del bestiame. Ma gli agricoltori si sentono ingiustamente colpiti e si sono riversati in strada con i trattori, bloccando la circolazione e i centri di distribuzione dei supermercati (rimasti con gli scaffali vuoti), spalleggiati nella pro-

testa dai pescatori (in particolare quelli di gamberi, preoccupati di essere particolarmente danneggiati dai nuovi vincoli), che lunedì hanno bloccato il porto di Harlingen.

Particolarmente tesa la notte tra martedì e ieri, quando la polizia della Frisia ha sparato contro un trattore e arrestato tre manifestanti, denunciando un tentativo di assalto nei confronti degli agenti. Nessuno sarebbe comunque rimasto ferito.

Sciopero ferroviario in Francia

L'impennata dell'inflazione e la perdita del potere d'acquisto sono invece alla base dello sciopero del settore ferroviario cominciato ieri in Francia, alla vigilia della chiusura delle scuole, cui hanno aderito tre delle quattro sigle sindacali di SNCF, la società di trasporto pubblica francese. È stato cancellato circa un terzo dei treni intercity e regionali, ma l'impatto si è fatto sentire anche sui treni ad alta velocità TGV e su quelli dei pendolari che servono l'hinterland parigino.

L'agitazione era stata proclamata per un giorno, ma nuovi disagi potrebbero esserci nei prossimi giorni, visto che i sindacati, dopo aver incontrato il management della società, hanno definito insufficienti gli aumenti salariali offerti, compresi tra il 2,2 e il 3,7 per cento. La loro richiesta è un adeguamento dei salari all'inflazione (6,5% annuo a giugno in Francia), un aumento dei salari minimi e bonus più alti.

Lo sciopero ferroviario segue le agitazioni nel settore dell'energia e le proteste dei lavoratori aeroportuali



Peso: 1-20%, 12-39%

del principale hub francese, Roissy-Charles de Gaulle.

La protesta britannica

Motivazioni e richieste analoghe per gli scioperi che hanno coinvolto e coinvolgeranno il settore ferroviario del Regno Unito, dove – a fronte di un'inflazione già superiore al 9% e prevista all'11% e salari fermi dal 2019, con prospettive di aumenti decisamente più limitate – si profila il primo stop nazionale dal 1995, dopo la massiccia mobilitazione già registrata il mese scorso. Il sindacato Aslef, che raggruppa i macchinisti, aspetta i risultati dei referendum che si stanno tenendo tra i dipendenti di dieci compagnie ferroviarie e si dice pronto a coordinare una astensione nazionale, con l'obiettivo di causare il maggior numero di interruzioni possibili alla circolazione. E i piani di emergenza del governo non sembrano in grado

di contenere i danni.

Con i ferrovieri sul piede di guerra, parte delle infrastrutture stradali britanniche sono state interessate lunedì da uno sciopero contro l'aumento dei costi della benzina.

Caos negli aeroporti portoghesi

Il caos di questi giorni negli aeroporti d'Europa – che ha coinvolto le compagnie low cost ma non solo – non sta risparmiando il Portogallo, in particolare Lisbona, che lo scorso fine settimana ha cancellato oltre un centinaio di voli e continua a cancellarne al ritmo di una trentina al giorno. In questo caso, alla base dei disagi ci sarebbero diversi fattori, dall'impennata di arrivi e partenze a una carenza di manodopera. Fattori sintetizzabili nella sostanziale im-

preparazione del sistema a reggere un ritorno a flussi normali dopo lo stop imposto dalla pandemia.

—R.Es.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In Portogallo, dopo il caos del fine settimana, vengono ancora cancellati una trentina di voli al giorno

SCALI IN TILT

Il sistema aeroportuale si è scoperto impreparato a reggere la ripartenza dopo il Covid



Trattori.

Gli agricoltori olandesi bloccano l'A67 vicino a Eindhoven per protestare contro il piano di agricoltura sostenibile del governo che chiede di usare meno fertilizzanti e di ridurre gli allevamenti senza concedere aiuti



Peso: 1-20%, 12-39%



IL PIANO DEL GOVERNO

Buste paga più pesanti primo intervento già a luglio

Sindacati a Palazzo
Chigi il 12, poi
Confindustria. Sul
tavolo il nodo salari

di **Rosaria Amato**
e **Serenella Mattera**

ROMA – Rendere più pesanti le buste paga degli italiani, attutire i morsi dell'inflazione, ormai all'8%. È questa la "missione" attorno alla quale verterà, martedì, il confronto con i sindacati: il premier Mario Draghi li ha convocati per discutere di salari. Ne parlerà poi – anche se l'incontro non è ancora fissato – con Confindustria e le altre associazioni datoriali. Salario minimo, rinnovi contrattuali e taglio del cuneo fiscale sono i grandi temi sul tavolo. I primi interventi a sostegno del potere d'acquisto potrebbero arrivare già a luglio. Con un vincolo: non alimentare la spirale inflazionistica e quindi niente automatismi negli aumenti salariali. E un nodo: le risorse. I conti pubblici più positivi del previsto consegnano infatti al governo un "tesoretto" di circa 8 miliardi, ma servono anche a rinnovare gli sconti energetici alle aziende.

Sul salario minimo la base di discussione con le parti sociali potrebbe essere, confermano anche a Palazzo Chigi, la proposta del ministro Andrea Orlando: usare come riferimento i contratti collettivi più rappresentativi. Ancora da definire se sarà necessario varare una legge sulla rappresentanza sindacale, come

chiede la Cgil, oppure basterà usare i dati Inps per individuare i contratti da applicare, come ritiene la Cisl. La proposta Orlando, secondo alcune stime, farebbe uscire dalla soglia di povertà tra i 600 e gli 800mila lavoratori. C'è poi da dare una spinta ai rinnovi contrattuali per oltre sei milioni di lavoratori, a partire da commercio, servizi e settori come la vigilanza privata (4,8 euro l'ora).

Infine, il grande tema del taglio del cuneo fiscale: non solo Confindustria, ma tutti i partiti della maggioranza lo invocano, il problema è che a sinistra lo chiedono lato lavoratori, a destra più lato imprese. Mentre i sindacati chiedono che la riduzione sia per i lavoratori ma fiscale e non contributiva, per non lasciarli scoperti dal punto di vista pensionistico. Problema che si aggiungerebbe a quello delle carriere discontinue e precarie di molti giovani, per i quali infatti Cgil, Cisl e Uil nella piattaforma comune presentata da tempo al governo chiedono che si intervenga con una pensione di garanzia. Difficile dire però se il capitolo riforma previdenziale verrà affrontato il 12: i sindacati fanno pressione perché intendono evitare che il primo gennaio si ritorni alla riforma Fornero, ma è probabile che il governo intenda discutere della questione in un secondo momento.

La grande urgenza sono i salari: bisognerà trovare il punto di equilibrio e le risorse per ridurre il costo del lavoro, probabilmente in manovra. Il Pd chiede di garantire una mensilità in più, proprio quella persa dai lavoratori nei soli primi sei mesi di quest'anno a causa del caro-prezzi, rileva la Uil. Analoga la richiesta della Cgil, che vorrebbe l'erogazione dell'una tantum da 200 euro in busta paga ogni mese finché dura l'emergenza inflazione. Ma persino l'una tantum già erogata, ha denunciato la Cisl, lascia scoperti molti lavoratori, dai precari agli stagionali. I sindacati chiedono anche di rivedere l'indice al quale sono ancorate le retribuzioni (l'Ipca), oltre alla detassazione degli aumenti contrattuali. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 37%



I punti

Salario minimo

Il governo pensa a un minimo ancorato ai contratti collettivi più rappresentativi per settore

Cuneo fiscale

Lo chiedono tutti: le imprese e i partiti di destra dal lato datoriale, la sinistra e i sindacati dal lato lavoratori

Rinnovi

Vanno rinnovati i contratti alzando i minimi. I sindacati chiedono di detassare gli aumenti



Orlando (sinistra), Bonomi e Landini



Peso: 37%

INTERVISTA AL MINISTRO: ECCO IL PATTO CHE PROPORRÒ AI SINDACATI E ALLE IMPRESE

Orlando e il lavoro povero “Così alzeremo gli stipendi”

“Subito aumenti, salario minimo legato agli accordi più rappresentativi”

FABIO MARTINI

Andrea Orlando, ministro del Lavoro e delle politiche sociali, capofila della sinistra Pd, da sempre attento al dialogo con i Cinque stelle, in un'intervista a *La Stampa* annuncia che sul tema del lavoro povero, del salario minimo e della retribuzioni basse, «è pronta una propo-

sta che tiene assieme i tre problemi». Le parti sociali si pronunceranno nei prossimi giorni. - PAGINE 2-3

L'INTERVISTA

Andrea Orlando

“Stop ai contratti del lavoro povero non basta tagliare il cuneo fiscale”

Pronto il piano del ministro: “Il salario minimo legato agli accordi più rappresentativi sulla strada del governo c'è il rischio di un incidente, la gestione è diventata complicata”

FABIO MARTINI
ROMA

Andrea Orlando, ministro del Lavoro e delle politiche sociali, capofila della sinistra Pd, da sempre attento al dialogo con i Cinque stelle, in questa intervista a *La Stampa* non ricorre a perifrasi in politichese né sui temi politici né sui provvedimenti che dividono i partiti: «Oggettivamente il rischio di un incidente sulla strada del governo c'è» e proprio per questo, visto che «si è deciso di mettere le carte in tavola, giusto andare a vederle». Perché ad esempio, annuncia il ministro, sul tema del lavoro povero, del salario minimo e della retribuzioni basse, «è pronta una propo-

sta che tiene assieme i tre problemi», sulla quale le parti sociali saranno chiamate a pronunciarsi nei prossimi giorni. E in ogni caso, avverte Orlando, attenzione a chi avesse la tentazione di rompere, Cinque stelle o anche la Lega, perché una divergenza politica, anche forte, sta nelle cose, ma la storia insegna che di solito chi rompe paga.

Ministro, i Cinque stelle non hanno rilanciato sui temi divisivi - armi e termovalorizzatore di Roma - ma resta legittimo il sospetto che abbiano iniziato a tirare la corda, per prepararsi a romperla...

«Anche se nessuno avesse intenzione di rompere, il rischio che la corda si spezzi è nell'ordine delle cose possibili. La storia ce lo dice: anche non volendo, ad un certo

punto le cose possono precipitare. E quindi oggettivamente il rischio dell'incidente esiste, come potevamo prevedere con l'approssimarsi delle elezioni. Da questo punto di vista la gestione politica diventa più complicata e va rafforzata».

In un contesto nazionale e internazionale delicatissimo, quasi senza precedenti



Peso: 1-9%, 2-67%, 3-14%

nel dopoguerra, una eventuale rottura politica non avverrebbe su grandi questioni concrete e di principio, non le pare?

«Per quanto siano comprensibili le esigenze di parte o persino l'occhio ai sondaggi, spero che nelle prossime settimane si tenga conto del vero interesse generale. Guardi, questo non significa affatto dover rinunciare al confronto e al conflitto politico anche duro, ma stiamo attenti a collegare questo confronto ai temi reali del Paese. Altrimenti si rischia non solo di mettere a repentaglio la stabilità, ma la credibilità stessa delle istituzioni. Voglio essere chiaro: si può correre il rischio di rompere su una grande questione sociale, ma farlo su questioni simboliche, questo allargherebbe ancora di più il solco tra eletti e opinione pubblica».

Non pensa che i Cinque stelle "vestano" con istanze sociali una gran voglia di rompere e di riprendersi un'identità in vista delle elezioni?

«Per ora, va detto, che l'accento è stato posto sui temi meno divisivi. E considero un fatto positivo che i Cinque stelle, come aveva fatto il Pd, abbiano posto all'attenzione politica un'agenda sociale. Non avremo forse sempre le stesse risposte, ma almeno ci facciamo le stesse domande».

Nessuno ricorda il precedente, ma non pensa che una rottura pretestuosa o massimalista dei Cinque stelle possa riprodurre lo stesso destino che colpì la sinistra radicale di Bertinotti nel 2008 dopo la rottura dell'Unione? Era un'area elettoralmente significativa, da allora sono restati frammenti...

«Penso che un rischio ci sia sempre da parte di chi strappa senza una ragione forte. C'è il rischio di pagare un prezzo più alto del previsto,

perché non è detto che la convenienza immediata sia anche remunerativa dal punto di vista elettorale. Ora c'è un paletto in più: il riavvio del dialogo sociale, con la convocazione dei sindacati, che sto chiedendo da molto tempo, e questo in qualche modo apre un altro file: se la politica si disinteressa dell'esito di quel dialogo, beh rischiamo di pagare un prezzo più alto...».

In che senso?

«Nel senso che se il governo apre una discussione su temi sociali così impegnativi come quelli dell'occupazione e del mercato del lavoro e invece si produce una rissosità crescente che non tiene conto di quel dialogo, allora si rischia un ulteriore cortocircuito...».

Come dire: ai Cinque stelle potrebbe interessare rompere per rompere, anche se sul concreto è possibile un accordo su temi delicati?

«Senza inneggiare alla stabilità fine a se stessa, ma ora che si sono scoperte le carte, andiamo a vederle! Perché se si strappa il quadro, prima ancora che si scoprano le carte, il rischio è quello di un cortocircuito. Per capirsi: se non si riesce più a governare, non è un obbligo andare sino in fondo e si può anche votare. Ma bisognerebbe farlo dopo aver preso atto dell'impossibilità di dare risposte sui problemi del Paese».

Su salari e mercato del lavoro si è accesa una discussione tanto legittima quanto confusa: condivide o invece siamo sulla strada giusta?

«A me colpisce il fatto che su questi temi, sui quali nei vari Paesi europei si sono date risposte molto diverse a seconda delle tradizioni sociali e sindacali, da noi si sia aperta una discussione a botte di slogan e questo tipo di approccio rischia di produrre ulteriori danni».

Sul salario minimo si è acce-

sa di nuovo la discussione: lei ha una proposta per trovare una soluzione capace di mettere d'accordo parti politiche sociali?

«Diciamo anzitutto che in questo Paese esistono tre problemi importanti e diversi: il livello dei salari; il lavoro povero; il rinnovo dei contratti. Sono tre problemi che vanno tenuti assieme. I salari si sostengono con la riduzione del cuneo fiscale, una misura che risolve il problema in parte, perché ora c'è anche un problema di adeguamento, evitando cioè che la riduzione fiscale sia rapidamente "mangiata" dall'inflazione. Ma la riduzione del cuneo non risolve la questione del lavoro povero, perché se uno guadagna 650 euro al mese, anche se gli tagli il cuneo, non se ne accorge quasi. E comunque il lavoro povero è generato da cattivi contratti».

Come si fa a tenere assieme, nella soluzione, tre problemi così diversi?

«Chi dice di voler risolvere uno solo dei tre problemi, in realtà non vuole farsi carico di un problema salariale che è diventato esplosivo dopo la ripresa dell'inflazione. In attesa che dentro la maggioranza e tra le parti sociali si risolva il nodo salario minimo sì o no, ho fatto questa proposta: facciamo derivare il salario minimo, comparto per comparto, dai contratti comparativamente maggiormente rappresentativi e nella fattispecie del trattamento economico complessivo, cioè il salario più le quote accessorie, come ferie, festività. Questa soluzione ha un vantaggio: de-ideologizza il confronto, perché non è salario minimo contro contratto, ma fa derivare il salario minimo proprio dal contratto. E in questo modo si tiene assieme tutto il fronte sindacale e diventa difficile non riconoscere



che si tratta di una soluzione che valorizza al meglio la contrattazione».

Un buon compromesso, o sarà difficile mettere assieme tutte le parti?

«È un compromesso che può partire dalla definizione giurisprudenziale dei contratti "comparativamente maggiormente rappresentativi". E in alcuni settori produttivi, forse, questo non basterà ancora ad avere buoni salari. Non è la panacea, ma in tanti settori metteremmo fuori gioco i cosiddetti contratti pirata e nell'immediato centinaia di migliaia di lavoratori po-

trebbero uscire da una condizione di lavoro povero. Sarebbe un segnale molto forte».

Segnali in codice e formali da parte delle forze sociali?

«Abbiamo avuto un'apertura da parte del mondo sindacale e di una parte della destra, almeno sul metodo. Alcune parti datoriali hanno fatto sapere di una disponibilità. Potremmo giungere ad una tregua che non pregiudichi una soluzione futura più strutturata. Altrimenti si arriverà al redde rationem: salario minimo legale sì o no? Ma credo che l'attesa si spieghi an-

che perché tutte le parti vogliono capire cosa si farà sul cuneo fiscale. Che non deve diventare l'alibi per rinviare ulteriormente i rinnovi contrattuali. Ognuno deve fare la sua parte». —

“Spero che nelle prossime settimane si tenga conto del vero interesse generale”

SUI CONTRATTI

Bisogna de-ideologizzare il confronto fra le parti sociali e tenere insieme il fronte sindacale

SUL FISCO

Non deve diventare l'alibi per rinviare ulteriormente i rinnovi contrattuali

SUL M5S

Positivo che i Cinque stelle abbiano posto all'attenzione politica un'agenda sociale

SULL'ITALIA

Da noi si è aperta una discussione a botte di slogan e questo approccio rischia di produrre ulteriori danni

“Se non si tiene conto del dialogo si rischia un ulteriore cortocircuito”

Il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, insieme con la sua corrispettiva spagnola, Yolanda Diaz



Peso: 1-9%, 2-67%, 3-14%

IL MINISTRO

Ambiente, innovazione, imprese: 209 miliardi per la mobilità verde

di Enrico Giovannini

Quando, all'inizio del Governo Draghi, abbiamo modificato il nome del Ministero introducendo il concetto di infrastrutture sostenibili e spostando l'enfasi dai trasporti alla mobilità sostenibile, diversi commentatori fecero dell'ironia su questo cambiamento.

Un anno dopo, sia a livello nazionale che internazionale, l'attenzione alla costruzione di infrastrutture sostenibili in sé, ma anche funzionali a un cambio di paradigma del sistema della mobilità nella direzione della sostenibilità è cresciuta moltissimo tra gli operatori economici e i policy maker, anche a livello territoriale.

Gli obiettivi europei della riduzione delle emissioni di gas climalteranti e di sostanze inquinanti entro il 2030 e della trasformazione dell'Unione europea nella prima area geopolitica mondiale carbon neutral entro il 2050 sono diventati oggetto di regolamenti riguardanti le diverse modalità di trasporto.

Con il Consiglio trasporti di giugno sono stati, infatti, approvati i regolamenti per il trasporto aereo e marittimo, due settori per i quali la decarbonizzazione rappresenta una sfida enorme, nonché per dotare le reti stradali di punti di ricarica elettriche e di distributori di idrogeno, fruibili anche per i trasporti pesanti.

A breve il Consiglio competente dovrà anche esprimersi sulla questione dello stop dal 2035 all'immatricolazione di nuove auto con motori endotermici e ibridi.

Si tratta di passi particolarmente significativi per realizzare la strategia prevista dal pacchetto Fit for 55, rispetto alla quale il nostro Paese deve porsi in modo chiaro e deciso obiettivi di riduzione dell'inquinamento (che provoca decine di migliaia di morti premature all'anno), innovazione tecnologica, sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali e riconversione di quelle esistenti, riqualificazione

dei lavoratori e attrazione di investimenti stranieri, così da creare nuove filiere industriali e far crescere l'occupazione, come il Green deal europeo propone e come molti studi ritengono possibile.

Il settore della mobilità sostenibile rappresenta uno dei principali ambiti di questa strategia, considerato l'elevato peso dei trasporti (più di un quarto, di cui il 93% attribuibile al trasporto di passeggeri e merci) sul bilancio delle emissioni di gas climalteranti.

D'altro canto, nel nostro Paese le persone si muovono ancora per il 90% su strada e solo per il 6% su rotaia, con un numero di auto per abitante tra i più alti al mondo.

In tale scenario, i principali strumenti di cambiamento consistono nel miglioramento dell'offerta di tutte le modalità di trasporto sostenibile, specialmente del trasporto pubblico locale, nel passaggio dal trasporto su gomma a quello di ferro di passeggeri e merci, nonché nell'adozione di nuove tecnologie digitali per fornire agli utenti servizi integrati di mobilità, specialmente a livello locale.

Per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile, il Ministero ha definito una strategia di medio-lungo termine (descritta nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2022) per lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), con quasi 280 miliardi di euro di investimenti, 209 dei quali già finanziati, finalizzati a potenziare il trasporto ferroviario connettendo porti, aeroporti e interporti, migliorare la mobilità urbana attraverso nuove linee di tram/metro e piste ciclabili, il rinnovo del parco autobus in senso ecologico (con l'eliminazione entro il 2023 di quelli più inquinanti), lo sviluppo delle colonnine di ricarica, il greening dei porti e degli aeroporti, ecc.

Ovviamente, le risorse finanzia-

rie messe a disposizione sono ancora insufficienti, ma proprio per orientare al meglio gli investimenti il Ministero si è dotato di un gruppo di esperti che, nel Rapporto «Decarbonizzare i trasporti», ha identificato le soluzioni tecnologiche disponibili per i diversi mezzi (moto, auto, veicoli pesanti, aerei, navi, ecc.) e ha proposto un'allocatione "ottimale" tra tecnologie e settori, tenendo conto dei vincoli rappresentati dalla disponibilità complessiva dei diversi combustibili e vettori (biometano, idrogeno verde, biocombustibili avanzati, combustibili sintetici, energia elettrica, ecc.).

Il quadro che emerge è complesso e sfidante. Infatti, se per automobili, furgoni commerciali, autobus e treni le tecnologie alternative sono già pronte, e sono principalmente basate sui motori elettrici, per navi, aerei e camion per la lunga percorrenza la sperimentazione è ancora in corso ed è necessario continuare a investire in ricerca e sviluppo.

Per sostenere questo tipo di investimenti, abbiamo istituito un Fondo di due miliardi di euro destinato alla mobilità sostenibile. Inoltre, il prossimo Piano generale dei trasporti e della logistica fornirà un quadro strategico complessivo, interconnesso e sostenibile tra le diverse modalità di trasporto. Ma la sfida della transizione ecologica potrà essere superata con successo dal nostro Paese solo se la trasformazione verrà gestita con tutte le leve disponibili a livello governativo, con la creazione di nuovi strumenti normativi e finanziari, nonché con lo sviluppo di partnership con il settore privato.

In questo modo la transizione ecologica potrà diventare per le nostre imprese una grande opportunità di innovazione e allarga-





mento del volume di affari, nonché di attrazione per produrre in Italia i nuovi mezzi sostenibili (auto, autobus, ecc.) consentendo all'Italia di essere competitiva a livello internazionale e di collocarsi su un sentiero di sviluppo davvero sostenibile.

Enrico Giovannini è Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del Governo Draghi

