



# Rassegna Stampa

**09 aprile 2024**

# Rassegna Stampa

09-04-2024

## CONFINDUSTRIA SICILIA

GAZZETTA DEL SUD REGGIO CALABRIA	09/04/2024	17	«Compensazione su infrastrutture» <i>Redazione</i>	3
GIORNALE DI SICILIA	09/04/2024	9	Europee, Confindustria: «Saranno elezioni cruciali» <i>Antonio Giordano</i>	4
MF SICILIA	09/04/2024	41	L'Europa per le imprese, la visione della Sicilia <i>Redazione</i>	5

## ECONOMIA

CORRIERE DELLA SERA	09/04/2024	3	Il Superbonus pesa per 210 miliardi Successioni e donazioni, si cambia <i>Mario Sensini</i>	6
SOLE 24 ORE	09/04/2024	2	Bonus casa, pesa sul debito una nuova ondata da 30 miliardi = Bonus edilizi, altra ondata da circa 30 miliardi sul debito <i>Giovanni Parente Gianni Trovati</i>	8
SOLE 24 ORE	09/04/2024	2	Il ministro Giorgetti: «Pnrr, da rivedere la scadenza finale del 2026» = Giorgetti: «Sul Pnrr va rivista la scadenza finale del 2026» <i>Gianni Trovati</i>	10
SOLE 24 ORE	09/04/2024	3	Imposta di successione e donazioni, arrivano precompilata e calcoli fai da te = Imposte di successione e registro: precompilata e calcoli fai da te <i>Marco Mobili Giovanni Parente</i>	12
SOLE 24 ORE	09/04/2024	5	Titoli di Stato, volano i rendimenti = Titoli di Stato, balzo dei rendimenti Dubbi di mercato sui tagli della Fed <i>Vito Lops</i>	14
SOLE 24 ORE	09/04/2024	6	Aggiornato - Intervista a Gianni Brugnoli - : «Per l'occupabilità dei giovani serve il dialogo scuola-imprese» Brugnoli: «Per l'occupabilità dei giovani serve il dialogo scuola-imprese» = «Per l'occupabilità dei giovani è indispensabile il dialogo scuola <i>Claudio Tucci</i>	16
SOLE 24 ORE	09/04/2024	17	Italia batte Germania in export e produttività = Se l'Italia batte la Germania sul fronte dell'export e della produttività <i>Marco Fortis</i>	19
SOLE 24 ORE	09/04/2024	20	Fabbrica Europa: competitività delle imprese resta tema chiave <i>Redazione</i>	22
SOLE 24 ORE	09/04/2024	34	Norme & Tributi - Fotovoltaico, lo stop agli sconti non lede le aspettative dei contribuenti = Fotovoltaico, lo stop agli incentivi non lede la legittima aspettativa <i>Marina Castellaneta</i>	23

## PROVINCE SICILIANE

REPUBBLICA	09/04/2024	21	Su Repubblica i dati delle infiltrazioni mafiose e criminali = Lo scudo della trasparenza Online su Repubblica il database completo delle infiltrazioni mafiose <i>Maurizio Molinari</i>	25
REPUBBLICA PALERMO	09/04/2024	2	La resistenza del Ponte = Ponte, sfilano i No Esproprio "Ci incateneremo a casa nostra" <i>Redazione</i>	27
REPUBBLICA PALERMO	09/04/2024	5	Progetti di 30 anni fa per le nuove ferrovie = I progetti di trent'anni fa per rinnovare le ferrovie Il punto sui cantieri Rfi <i>Redazione</i>	30

## SICILIA ECONOMIA

SICILIA CATANIA	09/04/2024	2	Stabilimento per le " Tbm " : in pole c` è Dittaino, poi anche	32
-----------------	------------	---	--	----

			Termini e Catania	
			M. G.	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	12	Mobilità, fare sistema è un ` esigenza = Strategia, pianificazione integrazione e lavoro parole chiave della mobilità	33
			Francesca Aglieri Rinella	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	13	«Tangenziale: la terza corsia bloccherebbe tutta la Sicilia orientale»	37
			Redazione	

## SICILIA POLITICA

REPUBBLICA PALERMO	09/04/2024	2	Schifani abbraccia Webuild "E' l'inizio, poi strade e binari" Intanto una fabbrica in Sicilia	38
			Redazione	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	2	Sicilia, così Rfi cambia il passo = Sicilia, ecco il cambio di passo di Rfi il trasporto sarà integrato e digitale	39
			Michele Guccione	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	3	Servono trenta miliardi per le altre infrastrutture	41
			Michele Guccione	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	3	La siccità fra i rischi imprevisi se manca l'acqua "talpe" ferme si cerca una soluzione rapida	42
			M. G.	
SICILIA CATANIA	09/04/2024	5	Vecchio: «L ` impresa ha le capacità di far sviluppare il territorio, la PA no»	43
			Redazione	

## «Compensazione su infrastrutture»

● «Riteniamo che il Ponte sia una scelta politica. È vero che riguarda la Sicilia e la Calabria, ma è un progetto nazionale che le due regioni stanno pagando: la prima rata attraverso i fondi destinati a questa infrastruttura: 1,3 miliardi di euro la Sicilia e 200 milioni la Calabria. Ci aspettiamo dal governo un'immediata compensazione

in termini di infrastrutture territoriali», ha detto Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia.

● «Darò tutto me stesso per dare non solo ai siciliani e ai calabresi ma a 60 milioni di italiani un'opera pubblica che

il mondo guarderà con stima e ammirazione», ha ribadito a Napoli, Matteo Salvini.



Peso: 3%

**Incontro coi deputati Tardino, Donato e Stancanelli**

## Europee, Confindustria: «Saranno elezioni cruciali»

**Antonio Giordano**  
**PALERMO**

Le prossime elezioni europee saranno cruciali per le istituzioni di Bruxelles. Lo dice chiaro la Confindustria Sicilia che ieri ha incontrato a Palermo nella sede della Camera di Commercio tre degli uscenti della circoscrizione isole: Raffaele Stancanelli, Francesca Donato e Annalisa Tardino. «Il Parlamento europeo che sarà eletto nel prossimo giugno dovrà prendere decisioni vitali per

l'Unione europea: la guerra in Ucraina e in Medio Oriente, la crisi energetica e quella delle materie prime, le iniziative dei nostri competitors globali (in primis USA e Cina) richiedono all'Europa di prendere delle iniziative forti e senza precedenti, e di farlo velocemente», si legge in Fabbrica Europa il documento predisposto dall'associazione da mettere sulla base del confronto. «La discussione sui temi economici non è più solo nazionale ma europea», ha spiegato Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia, a margine della presentazione a Palermo del dossier. «La coesione che a volte politicamente non c'è fra Paesi, c'è fra Confindustrie. Tutti abbiamo la consapevolezza che solo a livello europeo si può incidere meglio sulla politica industriale», continua Vecchio, «riteniamo che gran parte degli

investimenti debba arrivare direttamente alle imprese per essere trasformati in investimenti e sviluppo. Siamo lontani dai partiti, ma pronti a collaborare con tutti i governi». Per tutti e tre i deputati, infine, «competitività» è la parola chiave. Da declinare in maniera diversa con la stabilità geopolitica e una maggiore autonomia energetica «investendo sul nucleare» per la Donato; «facendo squadra e lavorando al di là degli steccati» secondo Stancanelli; «aiutando le nostre imprese con investimenti infrastrutturali» per la Tardino. (\*AGIO\*) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:9%

## L'Europa per le imprese, la visione della Sicilia

**L**a sensazione è che le prossime elezioni europee siano cruciali per le istituzioni di Bruxelles. Lo dice chiaro la Confindustria Sicilia che ieri ha incontrato tre degli uscenti della circoscrizione isole: Raffaele Stancanelli, Francesca Donato e Annalisa Tardino. "Il Parlamento europeo che sarà eletto nel prossimo giugno dovrà prendere decisioni vitali per l'Unione europea: la guerra in Ucraina e in Medio Oriente, la crisi energetica e quella delle materie prime, le iniziative dei nostri competitors globali (in primis USA e Cina) richiedono all'Europa di prendere delle iniziative forti e senza precedenti, e di farlo velocemente", si legge in Fabbrica Europa il documento predisposto dall'associazione da mettere sulla base del confronto. "La discussione sui temi economici non è più solo nazionale ma europea", ha spiegato Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia, a margine

della presentazione a Palermo del dossier. "La coesione che a volte politicamente non c'è fra Paesi, c'è fra Confindustrie. Il documento che stiamo presentando viene fuori dalla collaborazione tra le Confindustrie europee, su un tema unico: tutti abbiamo la consapevolezza che solo a livello europeo si può incidere meglio sulla politica industriale", continua Vecchio, "il tema è passare dalla politica dei governi alla politica delle regioni e delle industrie. Perché l'industria è al centro delle nostre riflessioni e stiamo cercando di dimostrare come sia più facile far crescere i territori attraverso l'impresa piuttosto che attraverso i sistemi politici tradizionali. Riteniamo che gran parte degli investimenti debba arrivare direttamente alle imprese per essere trasformati subito in investimento e sviluppo. Siamo lontani dai partiti, ma pronti a collaborare con tutti i governi

per fare una politica industriale: investendo". Per tutti e tre i deputati intervenuti nel dibattito, infine, "competitività" è la parola chiave. Da declinare in maniera diversa con la stabilità geopolitica e una maggiore autonomia energetica "investendo sul nucleare" per la Donato; "facendo squadra e lavorando al di là degli steccati ideologici" secondo Stancanelli; "aiutando le nostre imprese con investimenti infrastrutturali" per la Tardino. (riproduzione riservata)



Peso: 14%

# Il Superbonus pesa per 210 miliardi Successioni e donazioni, si cambia

Eredità, arriva la dichiarazione precompilata. Un tributo unico per bolli e catasto

di **Mario Sensini**

**ROMA** Un'imposta unica in misura fissa, sostitutiva di quelle di bollo, ipotecarie e catastali; il riordino delle tasse automobilistiche, con la possibilità di eliminare il Superbollo; la detassazione dei trasferimenti di impresa ai familiari, purché ne mantengano il controllo; modalità più semplici per calcolare e versare le imposte di successione e sulle donazioni.

La delega al governo per la riforma fiscale fa un nuovo passo avanti ed in Consiglio dei ministri oggi arriva il decreto legislativo per la semplificazione delle imposte di bollo e sulle successioni.

## Il provvedimento

Il provvedimento, che dovrà avere il parere delle Commissioni parlamentari, sarà esaminato insieme al Documento di economia e finanza che, nell'incertezza delle nuove regole europee, si limiterà a confermare le linee programmatiche indicate a settembre scorso e ad aggiornare il quadro dei conti, per tener conto della spesa relativa al Superbonus che non si arresta.

## Il record

A marzo, sul portale dell'Enea sono stati caricati altri 8 miliardi di fatture, l'ultima coda dei lavori fatti nel 2023, che portano il conto finale, solo per il Superbonus eco 110% a 122 miliardi di euro. Considerati bonus facciate e gli altri crediti di imposta sui lavori edilizi, il conto per lo Stato dei quasi 500 mila interventi coperti dalla maxi-agevolazione sarebbe già oltre i 200 miliardi di euro. Una cifra enorme, che ipotoca seriamente i margini di manovra del governo sui conti pubblici, che sconteranno un maggior debito pubblico, fino al 2027, di almeno 30 miliardi l'anno.

## La semplificazione

Una parte delle risorse per finanziare la conferma del taglio del cuneo e dell'Irpef arriverà dalla stessa riforma fiscale, ed in particolare dal concordato preventivo biennale che entro novembre il fisco sottoporrà ai lavoratori autonomi. Il nuovo modulo della riforma fiscale che sarà esaminato oggi dal governo non porterà gettito, ma punta a rendere più semplici le incombenze per i cittadini.

## Dichiarazione online

Una parte delle misure previste dal nuovo decreto legisla-

tivo, peraltro, è già in vigore su base sperimentale. Tra queste la dichiarazione di successione telematica e precompilata, alla quale l'Agenzia delle Entrate aggiungerà progressivamente tutte le informazioni in suo possesso, come per la dichiarazione precompilata dei redditi. Con la dichiarazione telematica sarà possibile liquidare in unica soluzione, con il modello F24, le imposte di successione e quelle accessorie.

## Consultazioni gratuite

Per gli altri atti l'imposta di bollo, quelle ipotecaria e catastale e i tributi speciali catastali, saranno sostituite da un tributo unico, eventualmente in misura fissa. Per il catasto si prevede la gratuità delle consultazioni telematiche, ma anche la voltura automatica e d'ufficio, da parte dell'Agenzia delle Entrate, del possesso delle particelle dal defunto agli eredi, ed in esenzione dai tributi speciali catastali e dall'imposta di bollo.

## Tasse automobilistiche

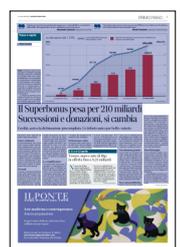
Novità sono previste anche per le tasse automobilistiche. Sempre nell'ottica di razionalizzare e semplificare, la riforma punta all'«eventuale e progressivo superamento» del superbollo oggi previsto per le auto e i veicoli destinati

al trasporto di persone e cose con una potenza superiore a 185 chilowatt. La misura, viene però specificato, dovrà essere «senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica a carico del settore delle tasse automobilistiche», quindi per alcuni il bollo aumenterà e per altri diminuirà.

## Patti di famiglia

Con la riforma, inoltre, il governo punta a favorire il passaggio generazionale delle imprese. Si prevede che i trasferimenti di imprese o di rami d'azienda, di quote sociali o di azioni, effettuati anche attraverso i Patti di famiglia a favore dei discendenti e del coniuge non sono soggetti all'imposta.

I beneficiari, per poter avere diritto all'esenzione fiscale, dovranno impegnarsi a mantenere il controllo di quei beni per un minimo di cinque anni.



Peso:64%



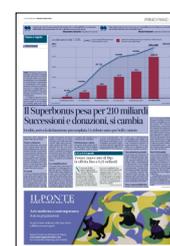
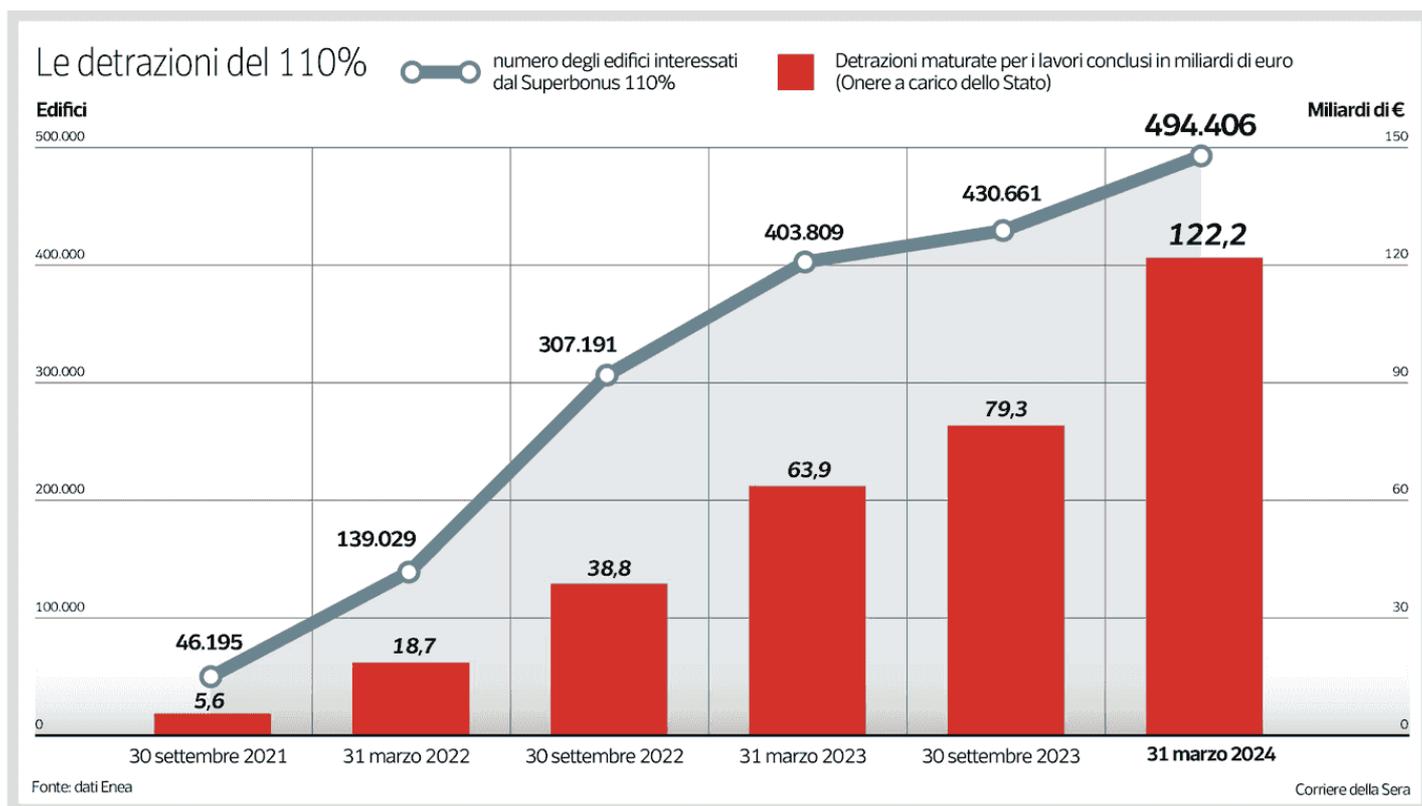
Questo governo ha una grande attenzione per i conti pubblici, a cominciare dalle follie del Superbonus 110 dove abbiamo messo una pezza

**Alessandro Cattaneo** deputato di Forza Italia



Mai, ripeto mai, un governo non aveva pubblicato con chiarezza ed esattezza nel Def gli obiettivi sui conti dello Stato

**Nicola Fratoianni** segretario di Sinistra italiana



Peso:64%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

# Bonus casa, pesa sul debito una nuova ondata da 30 miliardi

Conti pubblici

Le comunicazioni piovute sull'agenzia delle Entrate per certificare sconti e cessioni in fattura da bonus edilizi 2023 hanno creato un'altra onda di piena nella spesa, con una trentina di miliardi aggiuntivi rispetto ai 176 già noti.

Gavelli, Parente e Trovati — a pag. 2

## Bonus edilizi, altra ondata da circa 30 miliardi sul debito

**Consiglio dei ministri.** Oggi l'esame del Def «asciutto» in attesa della definizione delle regole Ue Giorgetti: «Vogliamo rispettare gli obiettivi della NaDef». Debito verso il 139,5-139,8%, crescita a +1%

**Giovanni Parente  
Gianni Trovati**

Non era difficile da prevedere, ma le comunicazioni piovute sull'agenzia delle Entrate per certificare sconti e cessioni in fattura da bonus edilizi 2023 hanno creato un'altra onda di piena nella spesa, con una trentina di miliardi aggiuntivi rispetto ai dati che già si conoscevano. Sommati ai 176 miliardi già comunicati a suo tempo e indicati dallo stesso direttore delle Entrate Ernesto Maria Ruffini a febbraio quando sono stati presentati i dati sulla lotta all'evasione, il conto finale (finora) dei bonus edilizi arriva appunto nei dintorni dei 210 miliardi anticipati nei giorni scorsi.

Il peso di questa valanga sul deficit del 2023 e sul debito di questo e dei prossimi anni sarà dettagliato dal Def che il Governo esaminerà questa mattina in consiglio dei ministri.

Il compito principale del nuovo Documento di economia e finanza è del resto esattamente quello di mettere un punto fermo a una finanza pubblica finita sull'altalena

dei crediti d'imposta.

Nelle ultime ore si è accesa la polemica sul fatto, noto da giorni e anticipato dallo stesso ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti nell'audizione di mercoledì scorso alla Camera, che il nuovo Documento non detaglierà un programma compiuto sulle novità da inserire nel percorso di finanza pubblica per i prossimi anni.

Ma nell'ottica del Governo la scelta, oltre che dalle difficoltà prodotte dalla ricaduta delle agevolazioni edilizie sul debito pubblico, è dettata anche dal cantiere ancora aperto delle regole europee, che dopo l'approvazione finale attesa a metà maggio vedranno emergere le linee guida per impostare i piani fiscali strutturali da presentare entro il 20 settembre. Per l'Italia, come per molti altri Paesi, lo scenario è "arricchito" dalla sostanziale certezza di entrare in procedura per deficit eccessivo. In un contesto del genere, avventurarsi in un programma nuovo di zecca e magari in uno "scostamento" come d'abitudine degli ultimi anni, significherebbe tracciare un sentiero destinato a

cambiare anche profondamente in pochi mesi; costringendo quindi il Parlamento a discutere del nulla.

La data chiave, hanno ribadito ieri fonti di Governo, è quella del 20 settembre, entro cui andrà presentato il Piano fiscale strutturale su cui costruire il percorso di politica economica dei prossimi quattro (ma più verosimilmente sette) anni. E la definizione del Piano, come ha sostenuto lo stesso Giorgetti nell'audizione sulla nuova governance economica comunitaria, dovrà vedere il «coinvolgimento del Parlamento» che l'Esecutivo giudica «fondamentale».

Nell'attesa, le tabelle del Def indicheranno quindi prima di tutto l'as-



Peso: 1-4%, 2-36%

setto dei saldi di finanza pubblica post Superbonus. «Vogliamo rispettare esattamente gli obiettivi della NaDef», ha detto ieri il titolare dei conti respingendo l'ipotesi di una manovra correttiva dopo le Europee e aprendo solo a qualche ritocco delle cifre di fine settembre. Quella più delicata è relativa al peso del debito sul Pil, che potrebbe attestarsi quest'anno intorno al 139,5-139,8%; cioè nella stessa area del 140,1% indicato dalla NaDef ma circa due punti sopra al 137,3% calcolato per il 2023 dall'Istat alla luce della revisione del Pil. Sempre l'Istat ha alzato al 7,2% del prodotto il disavanzo dello scorso anno. Il Def dovrebbe confermare

questo dato che potrebbe poi essere rivisto se emergeranno ulteriori indicazioni Eurostat sulla contabilizzazione dei crediti d'imposta.

Una piccola limatura riguarderà la crescita, che dovrebbe attestarsi al +1% nel 2024 e al +1,2% nel 2025.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il nuovo programma sarà dettagliato con il Piano fiscale da inviare a Bruxelles entro il 20 settembre**

## I numeri

# 30 mld

### Il peso sulla spesa

È l'entità delle cessioni del credito e degli sconti in fattura sulle spese 2023 agevolate dai bonus edilizi e comunicate all'agenzia delle Entrate entro il 4 aprile scorso. La nuova tornata porta intorno ai 200-210 miliardi il conto complessivo delle agevolazioni, che per 150-160 miliardi sono relative al Superbonus del 110 per cento

# 140,1%

### Il debito

La Nota di aggiornamento al Documento di economia e Finanza (Def) indicava per quest'anno un debito al 140,1% del Pil. Il Def potrebbe attestarsi al 139,5-139,8%, ma questo implica un aumento del rapporto fra debito e Pil rispetto allo scorso anno che si è chiuso al 137,3% per la revisione al rialzo del Pil calcolata dall'Istat

# 4,3%

### Il deficit

Va verso la conferma, con un'oscillazione massima di un decimale, il deficit 2024, indicato al 4,3% del Pil dalla NaDef del 30 settembre scorso. Per il 2023, l'ultimo dato è il 7,2% calcolato dall'Istat il 1° marzo. Il Def dovrebbe confermare questo dato che potrebbe poi essere rivisto se emergeranno ulteriori indicazioni Eurostat sulla contabilizzazione dei tax credit

# +1%

### La crescita

Il Def dovrebbe correggere marginalmente al ribasso la crescita prevista per quest'anno, che era stata fissata al +1,2% negli obiettivi della NaDef del settembre scorso. La stima rimane comunque più alta di qualche decimale rispetto a quella della maggioranza degli altri osservatori, ma il risultato finale dipende in gran parte dall'effetto del Pnrr

IMAGOECONOMICA



### I costi.

Il conto finale (finora) dei bonus edilizi arriva nei dintorni dei 210 miliardi



Peso: 1-4%, 2-36%

## Il ministro Giorgetti: «Pnrr, da rivedere la scadenza finale del 2026»

— Servizio a pag. 2

# Giorgetti: «Sul Pnrr va rivista la scadenza finale del 2026»

**Ministro dell'Economia**

Il piano resta una occasione  
«imperdibile per l'Italia»,  
rivedere l'attuazione

**Gianni Trovati**

Dal nostro inviato

TRIESTE

«Questo obbligo di finire tutto entro il giugno 2026 non va esattamente nel segno dell'efficacia degli interventi. Lo dico in modo tranquillo e sereno, ma auspico una riflessione su questo perché è giusto lo sprone a fare presto, ma bisogna anche fare bene».

Nel suo intervento a «Selecting Italy 2024», l'evento annuale della conferenza delle Regioni che riunisce a Trieste amministratori territoriali e imprenditori per stringere i bulloni della competitività italiana nel mondo, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti va dritto sulle incognite «di questo benedetto Pnrr», come lo chiama senza un apparente entusiasmo eccessivo. Per il titolare dei conti, è chiaro, il Piano nazionale di ripresa e resilienza rimane «un'occasione imperdibile per l'Italia», che per essere colta in pieno avrebbe però bisogno di più di un ripensamento nelle sue modalità di attuazione.

Tra i nodi da ripensare c'è quello che Giorgetti chiama il «tabù» della scadenza, nodo che «mi di-

cono sarebbe meglio non dirlo». Ma il ministro dell'Economia sceglie di parlar chiaro, chiedendo apertamente una riflessione sul calendario motivata anche con il fatto che tra shock inflattivi e guerre «abbiamo perso anni per ragioni che prescindono dalla responsabilità di Governi e Paesi, e non possiamo ignorarlo». Il «tabù del 2026» in realtà serpeggia già parecchio in molte discussioni nei palazzi dei ministeri, torna nelle riunioni delle diverse Unità di missione dedicate al Piano ma lo fa fin qui in modo sotterraneo. Lo stesso accade a Bruxelles, dove la questione è ovviamente ben presente ma viene evocata in pubblico solo per giurare che il termine del 2026 non si tocca, come detto più volte per esempio dal vicepresidente della Commissione europea

Valdis Dombrovskis. Di qui l'immagine del «tabù», alimentata anche dal fatto che il pallino cadrà inevitabilmente nelle mani del prossimo Esecutivo comunitario.

Nell'ottica di Giorgetti non c'è però bisogno di aspettare il 2026 per mettere sotto un esame critico il Pnrr, da rivedere anche in alcuni suoi meccanismi di funzionamento. Il più critico è quello della montagna burocratica

partorita intorno al Piano, che per il ministro dell'Economia gareggia con le tante incertezze normative Made in Italy. «L'attenzione ossessiva sulle procedure di rendicontazione non può far dimenticare i risultati», taglia corto Giorgetti, infilando il coltello in una piaga che promette di non essere confinata al Pnrr.

Perché il punto è più strutturale. «Le transizioni digitale ed ecologica impongono l'intervento della mano pubblica accanto ai capitali privati», sostiene il ministro richiamando l'esempio dell'Inflation Reduction Act statunitense poggiato su una massa di intervento pubblico che «farebbe tremare anche i vecchi statalisti».

Senza un'iniezione di efficienza procedurale, quindi, la vecchia Europa rischia di perdere più di un treno nella competizione globale. Come certificato dall'esame



Peso: 1-1%, 2-29%

della competitività comunitaria affidato dalla Commissione all'ex premier Mario Draghi che, nel riassunto offerto ieri da Giorgetti, "si è concentrato sulle difficoltà del mercato dei capitali arrivando a scoprire che c'è un deficit pazzesco fra i target di investimenti richiesti da queste transizioni rispetto alla capacità effettiva di mobilitare capitali privati" nel continente. Superare questi

intoppi è fondamentale come ricostruire un orizzonte della "certezza e semplicità normativa" evocata dal presidente della conferenza delle Regioni Massimiliano Fedriga. Ma la strada è lunga, e ancora tutta da definire nel suo tracciato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Scadenze e rate del Pnrr

Scadenze, milestone & target e importi delle rate del nuovo PNRR  
Importi monetari in miliardi di euro

RATE E SCADENZA	M&T*	IMPORTO LORDO			EROGAZIONI		
		SOVVENZ.	PRESTITI	TOTALE	0	15	30
<b>Prefinanziamento</b>							
13 AGO 2021	--	--	--	--			24,1
<b>I</b>							
31 DIC 2021	51	11,5	12,6	24,1			21
<b>II</b>							
30 GIU 2022	45	11,5	12,6	24,1			21
<b>III</b>							
31 DIC 2022	54	11,5	9,8	21,3			18,5
<b>IV</b>							
30 GIU 2023	28	2,3	16,6	18,9			16,5
<b>Prefinanziamento</b>							
<b>REPowerEU</b>	--	--	--	--			0,5
<b>V</b>							
31 DIC 2023	52	3,6	8,6	12,2			10,6
<b>VI</b>							
30 GIU 2024	39	2,3	8,3	10,6			9,2
<b>VII</b>							
31 DIC 2024	74	6	16,6	22,6			19,6
<b>VIII</b>							
30 GIU 2025	37	3,4	10,3	13,7			11,9
<b>IX</b>							
31 DIC 2025	64	7,1	7,1	14,2			12,3
<b>X</b>							
30 GIU 2026	173	12,8	19,9	32,7			28,4
<b>TOTALE</b>		617	72	122,4	194,4		194,4

\* Milestones and Targets - Fonte: elaborazione Struttura di missione PNRR su CID

«L'attenzione ossessiva sulle procedure di rendicontazione non può far dimenticare i risultati»



Peso:1-1%,2-29%

# Imposta di successione e donazioni, arrivano precompilata e calcoli fai da te

## Riforma fiscale

Oggi al Cdm il decreto legislativo che semplifica le imposte indirette  
Riscritte le regole su trust, preliminari di vendita e aziende di famiglia

Su imposte di successione, donazione e registro il Governo prova a semplificare le procedure per contribuenti e professionisti. Il dodicesimo decreto attuativo della delega fiscale, oggi all'esame preliminare del Consiglio dei ministri, punta a lasciare ai contribuenti il compito di calcolare le imposte dovute, con verifiche successive. Inoltre, per le dichiarazioni di successione su punta alla precom-

pilata. I passaggi saranno gradualmente cominceranno dalla riduzione della documentazione da presentare.

**Mobili e Parente** — a pag. 3

# Imposte di successione e registro: precompilata e calcoli fai da te

**Fisco.** In Consiglio dei ministri il dodicesimo decreto attuativo della riforma dedicato alle indirette  
Niente prelievo per i trasferimenti di azienda in famiglia con il controllo mantenuto per 5 anni

**Marco Mobili  
Giovanni Parente**

ROMA

Sull'imposta di successione, di donazione e di registro il Governo prova a giocare la carta della semplificazione. Con il dodicesimo decreto attuativo della delega fiscale, atteso all'esame preliminare del Consiglio dei ministri di questa mattina, l'obiettivo è di provare a lasciare ai contribuenti i calcoli delle imposte dovute (seppure con qualche eccezione) e lasciare al successivo controllo degli uffici dell'amministrazione finanziaria la verifica sulla correttezza di quanto versato dai contribuenti. Allo stesso tempo sulle successioni si apre la strada alla dichiarazione precompilata. Un passaggio graduale che partirà dalla riduzione della documentazione da allegare alla denuncia, eliminando le indicazioni degli estratti catastali relativi agli immobili

e il certificato dei pubblici registri con l'indicazione degli elementi per individuare le navi e gli aerei. Un'operazione di semplificazione che si estende anche ai trasferimenti di azienda in ambito familiare in cui l'agevolazione da tassazione viene vincolata al mantenimento della posizione di controllo o titolarità della quota. In particolare, nel caso di trasferimento di azienda o di un ramo, il beneficio spetta a condizione che l'attività sia proseguita per un periodo non inferiore a cinque anni dal trasferimento. Mentre in caso di trasferimento di quote e azioni di società di controllo, i beneficiari devono mantenere il controllo per non meno di cinque anni.

Il decreto delegato diventa anche l'occasione per arrivare a una disciplina più organica dei trust, in modo da allinearla anche alle indicazioni che sono arrivate dalla giurisprudenza e dalle interpretazioni di prassi dell'agenzia delle Entrate. Viene delinea-

to in questo caso un meccanismo che punta a premiare il versamento anticipato, ossia al momento del conferimento dei beni o all'apertura della successione. Un meccanismo che, da un lato, consente ai contribuenti una maggiore programmazione fiscale e, dall'altra, offre all'Erario la certezza dell'incasso anticipato. In questo caso, l'imposta è determinata con riferimento al valore dei beni al momento del conferimento e al rapporto esistente tra disponente e beneficiario in tale momento e, qualora i beneficiari non siano individuati, si applica l'aliquota più elevata senza tener conto franchigie. Per evitare incertezze interpretative sugli effetti del pagamen-



Peso: 1-9%, 3-32%

to anticipato, è previsto che l'imposta pagata dal disponente o dal trustee in sede di dichiarazione di successione deve considerarsi pagata a titolo definitivo e non è restituita neanche nei casi in cui non si realizzi il trasferimento a favore del beneficiario. La possibilità di opzione per il pagamento anticipato dell'imposta è estesa anche ai trust già costituiti in modo da garantire una parità di trattamento.

Ma, come anticipato, uno dei principali passi in avanti è rappresentato dalla semplificazione fortemente voluta dal viceministro dell'Economia Maurizio Leo sul calcolo e sulla dichiarazione dell'imposta di successione. Entra, infatti, come principio (che ri-

guarda anche l'imposta di registro) l'autoliquidazione. In particolare per le successioni, il decreto delegato stabilisce che il pagamento dell'imposta autoliquidata debba avvenire entro 90 giorni dal termine della presentazione della dichiarazione. Nel riordino l'imposta autoliquidata diventa quella «principale». L'eventuale intervento di rettifica o di accertamento del Fisco determina un'imposta «complementare». Questo porterà alla cancellazione dell'imposta «suppletiva», che viene nei fatti sostituita dall'importo rideeterminato dall'ufficio.

Il decreto, poi, fa proprio in tempo quasi reale il principio espresso dalla Cassazione sulle donazioni indirette:

il prelievo più elevato dell'8% scatta solo se la liberalità risulta da dichiarazioni reso in procedimenti di accertamento. Mentre qualora le liberalità indirette siano registrate volontariamente tornano applicabili le aliquote e la franchigie. Inoltre sono esenti da imposta di donazione le liberalità d'uso (come nel caso dei regali di Natale o le mance).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le altre novità in arrivo

1

### IPOCATASTALI

In arrivo tariffe forfettizzate

In arrivo tariffe forfettizzate per i servizi ipotecari e catastali. Con alcuni ritocchi al rialzo in ordine sparso sugli importi dovuti per le consultazioni o il rilascio di diverse tipologie di atti e certificazioni

2

### LA PROCEDURA

Bollo versato alla registrazione

Per l'imposta di bollo su un atto da registrare in termine fisso il contribuente verserà l'imposta tramite il modello di delega F24, insieme agli altri tributi dovuti per la registrazione e negli stessi termini

3

### CATASTO

L'aggiornamento delle intestazioni

L'aggiornamento delle intestazioni catastali conseguenti al decesso di persone fisiche titolari di diritti reali di usufrutto, uso e abitazione sarà effettuato d'ufficio dalle Entrate, in esenzione da tributi e oneri

4

### VITALIZI E USUFRUTTO

Saggio d'interesse mai sotto il 2,5%

Nel determinare il valore di rendite pensioni, ai fini dell'imposta di registro (così come previsto per le successioni) non si può scendere sotto interessi legali del 2,5% nel rispetto della capacità contributiva



### MAURIZIO LEO

Al via la semplificazione della tassazione delle imposte indirette ad eccezione dell'Iva



Peso: 1-9%, 3-32%

# Titoli di Stato, volano i rendimenti

## Obbligazioni

Il 2024 doveva essere l'anno magico delle obbligazioni ma questa previsione al momento risulta disattesa. I tassi stanno risalendo e di conseguenza i prezzi dei titoli obbligazionari si stanno ridimensionando. A inizio anno il rendimento a 2 anni negli Usa era al 4,1%; ieri invece ha sfiorato il 4,8%. Il Bund tedesco a 10 anni è passato dall'1,89% al 2,45%. E il tasso del BTP è aumentato dal 3,46% al 3,8%. **Cellino e Lops** — a pag. 5

# Titoli di Stato, balzo dei rendimenti

## Dubbi di mercato sui tagli della Fed

**Mercati.** Il rendimento a due anni delle obbligazioni governative statunitensi è salito al 4,8% dal 4,1% di inizio anno. Il Bund tedesco a 10 anni è passato dall'1,89% al 2,45%. Italia meglio dell'Europa: il rendimento è salito dal 3,46% al 3,8%

### Vito Lops

Il 2024 sarebbe dovuto essere l'anno magico delle obbligazioni. Ma questa previsione - corroborata dal posizionamento a gennaio in bond da parte di molti gestori - al momento risulta disattesa. I tassi stanno risalendo e di conseguenza i prezzi dei titoli obbligazionari, tanto governativi quanto corporate, si stanno ridimensionando. Qualche numero per rendere l'idea: a inizio anno il rendimento a 2 anni negli Usa era al 4,1%. Ieri invece ha sfiorato il 4,8%. Stessa dinamica anche sulla parte lunga della curva con il tasso a 10 anni salito dal 3,7% al 4,45%. Anche nell'Eurozona si è assistito a un movimento simile. Il Bund tedesco a 10 anni è passato dall'1,89% al 2,45%. Presente, ma un po' meno marcato, il trend anche sui titoli italiani con il rendimento del BTP in aumento dal 3,46% al 3,8%.

Se prendiamo le obbligazioni a durata costante e ci spingiamo sulle lunghe scadenze abbiamo ancora più evidenza della sofferenza delle obbligazioni. L'Etf Tlt (Treasury long term) che espone l'investitore a titoli governativi Usa dai 20 anni in su è in ribasso dell'8% da inizio anno. Le scadenze intermedie (da 7 a 10 anni) sono in calo del 3,5% e quelle da 1 a 5 anni perdono l'1%. Le durate più lunghe, essendoci più esposte sul futuro, stanno ovviamente accusando

il colpo di più di quelle brevi. Ma la sostanza non cambia: il 2024 sta deludendo le attese per un investitore obbligazionario. Come mai? Innanzitutto perché il mercato aveva probabilmente caricato troppo la molla andando a scontare lo scorso dicembre, 6-7 tagli da parte di Federal Reserve e Bce nei successivi 12 mesi. Il noto gestore hedge Bill Ackman aveva addirittura suonato l'allarme: «Se la Fed non taglierà i tassi entro marzo l'economia Usa entrerà in una forte recessione (hard landing, ndr)». Siamo ad aprile. La Fed non ha tagliato i tassi ma ha addirittura alzato le stime di crescita per il 2024, dall'1,4% al 2,1%. Allo stesso tempo la banca centrale ha rivisto al rialzo lo scenario di inflazione stimando la pce core inflation al 2,6% entro fine anno anziché al 2,4% come precedentemente ipotizzato. Più forte, accompagnato da un'infla-

zione più alta e ancora fuori dal target in area 2%, fanno rima con lo scenario macroeconomico conosciuto come "reflazione". Uno scenario che non piace alle obbligazioni che si muovono molto meglio in un ambiente di disinflazione alimentata da un rallentamento dell'economia. O ancora meglio in un ambiente di recessione, quell'ambiente che spalanca la possibilità per una banca centrale di tagliare in modo corposo i tassi di interesse portando a un consistente apprezzamento dei "vecchi"

bond collocati a tassi più elevati.

L'altra domanda da porsi è: come mai l'economia statunitense è così forte e resiliente nonostante la Federal Reserve non abbia ancora tagliato i tassi facendo orecchie da mercante rispetto al grido d'allarme di Bill Ackman? La risposta arriva dall'altra stanza del Palazzo. Mentre la Fed sta facendo il suo dovere di ridurre la liquidità (il cosiddetto quantitative tightening) e difatti ha drenato gli asset in bilancio da 9 mila a 7.600 miliardi di dollari, non si può dire altrettanto del Tesoro. Nel 2023 il deficit governativo si è attestato al 5,8% e nel 2024 sta marciando a un ritmo annualizzato superiore al 6%. Si tratta di livelli di stimoli fiscali paragonabili a una fase post-bellica. Prima d'ora il Tesoro Usa non aveva mai speso così tanto in presenza di un tasso di disoccupazione inferiore al 4% (a marzo 3,8% per la precisione). E qui arriviamo alla terza domanda: come mai il Tesoro sta facendo



Peso: 1-3%, 5-47%

un deficit così elevato (circa il doppio rispetto al 3,6% dell'Eurozona) rischiano in questo modo di fari ripartire l'inflazione e di vanificare il lavoro di Jerome Powell alla Fed? Qualcuno potrebbe pensare alle elezioni presidenziali di novembre, qualcun altro alla volontà politica di non perdere il passo nella crescente competizione internazionale in settori strategici (come quelli dell'auto elettrica e dei chip dove la competizione asiatica è feroce). Fatto sta che il mercato, al quale non interessa il perché ma va dritto alle conseguenze, ne sta prendendo atto. Lo dimostra il fatto che da metà febbraio le materie prime sono tornate sugli scudi (con forti acquisti su rame, argento, petrolio e oro) mentre i bond sono stati venduti con conseguente posizionamento dei rendimenti su livelli più alti. Gli stessi dello scorso novembre.

Il ceo di Jp Morgan, Jamie Dimon, non ha escluso scenari peggiori ieri in

una lettera di 61 pagine inviata agli azionisti: «I tassi di interesse potrebbero salire anche fino all'8% nei prossimi anni, riflettendo il record della spesa a deficit del governo e un crescente stress geopolitico. Enormi spese fiscali, i trilioni necessari ogni anno per finanziare l'economia verde, la rimilitarizzazione del mondo e la ristrutturazione del commercio globale. Tutto ciò è inflazionistico». Ad onor del vero va ricordato che Dimon recentemente ha conquistato la fama di «Cassandra». Nel 2022, ad esempio, aveva previsto, smentito dai fatti, l'arrivo di un «uragano» economico. Tuttavia il mercato è diventato realmente diffidente e ora inizia a mettere in dubbio anche un primo taglio a giugno da parte della Fed. Nell'ultimo mese le probabilità ricavate dai contratti future sono calate dal 60% al 51%. Molto, se non tutto, dipenderà dai nuovi dati su lavoro (l'economia Usa continua a creare nuovi posti di lavoro

al ritmo di oltre 200 mila al mese) e sull'inflazione. Su questo fronte domani arriverà l'aggiornamento del consumer price index di marzo. Il mercato si aspetta un lieve calo dell'indice core, dal 3,8% al 3,7%. Ma siamo ancora troppo lontani per spingere la Fed a tagliare i tassi con serenità. Soprattutto se nella stanza accanto il Tesoro continua a mostrare, per un motivo o per l'altro, la manica larga. A questo punto non è da escludere che la Bce, considerato che l'economia europea è più debole, possa addirittura anticipare la banca statunitense e tagliare per prima. Non sarebbe un colpo di scena.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il mercato a dicembre scontava 6-7 tagli da parte di Federal Reserve e Bce mentre ora teme la «reflazione»**

**ASSIOM FOREX**

**Operatori ottimisti sui listini**

Nessuna frenata in vista per i mercati finanziari. È quanto ritiene la maggioranza degli operatori di mercato che hanno preso parte al sondaggio di marzo condotto da Assiom Forex fra i suoi associati in collaborazione con Il Sole 24 Ore Radiocor. Sale infatti all'89% dall'87% di un mese fa la percentuale complessiva di quanti vedono indici stabili o in crescita nei prossimi sei mesi con un conseguente calo di chi invece si attende ribassi. Nello specifico il 50% degli operatori (dal 52% di un mese fa) punta su nuovi guadagni delle Borse, guadagni che per il 5% degli operatori saranno in doppia cifra. Sale nel mese la componente di quanti scommettono su mercati stabili: sono il 39% contro il 35% della precedente rilevazione. Scende infine all'11% dal 13% di un mese fa la componente di quanti vedono ribassi all'orizzonte

**La fotografia dei Titoli di Stato**

**LO SPREAD**

Differenziale di rendimento fra BTP e Bund a 10 anni



**BOND, RENDIMENTI IN RIALZO**

Dati in %

	10 ANNI					5 ANNI					2 ANNI					
	0	1	2	3	4	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4
<b>Italia</b>	3,787					3,305					3,433					
	3,467					2,917					2,883					
<b>Germania</b>	2,433					2,431					2,909					
	1,897					1,856					2,360					
<b>Francia</b>	2,926					2,749					3,003					
	2,406					2,101					2,398					
<b>Spagna</b>	3,250					2,915					3,047					
	2,812					2,466					2,872					
<b>Usa</b>	4,416					4,427					4,780					
	3,787					3,787					4,144*					

(\*) 12/01/2024



Peso: 1-3%, 5-47%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

471-001-001

L'INTERVISTA/1

## Brugnoli: «Per l'occupabilità dei giovani serve il dialogo scuola-impres»

**Claudio Tucci**

— a pag. 6



**Gianni Brugnoli.**

Vice presidente Confindustria per il Capitale umano

**L'intervista. Gianni Brugnoli.** Il vice presidente di Confindustria per il Capitale umano: «Il Paese non può permettersi di perdere 44 miliardi di valore aggiunto perché le imprese non trovano i talenti necessari»

# «Per l'occupabilità dei giovani è indispensabile il dialogo scuola-impres»

**Claudio Tucci**

«Il soffitto di cristallo si sta rompendo, e famiglie e studenti, ma anche all'estero, stanno riconoscendo la nostra istruzione tecnica, legata a innovazione e imprese, come una opportunità strategica per l'occupazione, coerente con il percorso formativo e con un salario qualificante. Si è finalmente capito - osserva Gianni Brugnoli, vice presidente di Confindustria per il Capitale umano - che l'occupabilità dei giovani passa per il dialogo, costante e pragmatico, tra scuola

e aziende. C'è da sradicare un pregiudizio culturale: dopo un decennio le iscrizioni agli istituti tecnici e professionali sono tornate a salire, e il modello italiano degli Its Academy è divenuto punto di riferimento per il piano Mattei per l'istruzione, partito con Etiopia ed Egitto, e ora Ghana».

**Vice presidente, la strada è tracciata, e al panel Orientagiovani a San Patrignano la rilanciate?**

Con ancora più forza. Abbiamo scelto di dedicare una sessione all'interno del Sustainable Economy Forum dell'11 aprile,

promosso dalla comunità di recupero riminese e da Confindustria, proprio ai temi della formazione per sottolineare come questa, oggi, rappresenti una straordinaria opportunità di



Peso: 1-3%, 6-45%

crescita personale e professionale. Ascolteremo le testimonianze di 15 studenti, selezionati da tutt'Italia, tra cui Abdalla Walid Saeed Ebrahim del liceo "Don Bosco" del Cairo (Egitto), che a settembre farà partire il nuovo percorso tecnico, 4+2. Se fino a 10 anni fa una mansione "resisteva" per 15-20 anni, adesso dopo 3-4 anni si evolve per via delle nuove tecnologie, e c'è bisogno di aggiornare le competenze, e i titoli scolastici.

#### **Quindi, più formazione in linea con il lavoro?**

Non possiamo più tornare indietro. Il Paese non può permettersi di perdere 44 miliardi di valore aggiunto perché le imprese non trovano i talenti di cui hanno bisogno. Parliamo di circa 2,5 punti di Pil, uno spreco enorme. E dobbiamo far capire a chi è fuori dal mercato del lavoro o a chi abbandona precocemente gli studi che ci si può formare, con percorsi tecnici e professionali d'avanguardia e di durata più breve, e conquistare un lavoro di qualità. Con l'inverno demografico in atto, che fa sparire dai banchi 100-110 mila studenti l'anno, bisogna smetterla di ragionare solo sulle politiche dei sussidi. Occorre investire sui giovani, puntare sulle competenze, e sul loro aggiornamento costante, e su vere politiche per la famiglia, dai nidi alle forme di conciliazione vita-lavoro. Il Paese ha una spina dorsale manifatturiera e deve

tenerla in salute.

#### **Per questo il Piano Mattei per l'Istruzione?**

Il continente africano è una miniera di opportunità. Con il ministro Giuseppe Valditara sono stato personalmente in Etiopia e poche settimane fa in Egitto. L'Egitto è un Paese di 107 milioni di abitanti e con una crescita demografica di due milioni di bambini l'anno. Abbiamo stretto accordi per sviluppare la filiera tecnica, con il coinvolgimento progressivo anche delle tante imprese italiane che operano nel paese delle piramidi. Così, nel giro di qualche anno, si formeranno talenti specializzati in tutti i principali settori produttivi, imparando l'italiano, come primo passo verso una vera integrazione, e se vorranno venire in Italia lo faranno formati e nella legalità.

#### **Il legame con le imprese è quindi indispensabile?**

Sì. L'Italia sta diventando un modello di riferimento con scuole, Its Academy e, appunto, le sue aziende. Certo, non mancano i tabù da abbattere. Penso alle ancora basse percentuali di ragazze nei percorsi Stem o negli Its Academy (qui sono il 20%, dobbiamo almeno raddoppiare). E anche nell'alternanza scuola-lavoro, la presenza femminile deve crescere. In questi otto anni di mandato in Confindustria è stata una mia ossessione, confrontandomi con 11 ministri

di Istruzione e Università, e cinque governi. Ma oggi posso dire, con soddisfazione, che è stato riconosciuto il ruolo formativo delle imprese, dalle Pmi alle grandi, e di partner affidabile e riconoscibile del sistema educativo e dei sistemi di formazione continua.

#### **E ora c'è da far decollare la nuova filiera tecnica e il Pnrr...**

Esattamente. La nuova filiera tecnologico-professionale partirà a settembre con oltre 2 mila studenti, e riscontro, nei territori, un interesse via via crescente. Gli Its Academy sono un modello d'eccellenza che però ora deve fare il balzo definitivo. Come università e formazione continua, in asse con le imprese. Per questo i fondi Pnrr vanno utilizzati bene, ed è quanto mai urgente una semplificazione e sburocratizzazione delle procedure. Il Recovery assegna all'Education 30 miliardi per innovarla, dagli edifici alle aule Steam. Ecco, io dico: non possiamo permetterci di sprecare queste risorse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-3%, 6-45%

## I 15 talenti

Da Milano a Messina, fino all'Egitto. Dagli Its Academy all'università. Al panel Orientagiovani a San Patrignano parteciperanno anche 15 talenti del Made ed Educated in Italy. Sarà una occasione per ascoltarli in qualità di ambasciatori delle imprese italiane

- **Francesco Antetomaso**  
Its Logistica Sostenibile
- **Denisa Basha**  
IISS "Gadda" Fornovo (PR)
- **Giulia Borelli**  
Its Pharma Academy
- **Giulio Callegarin**  
Its Alto Adriatico
- **Vasco D'Acunto**  
Its Digital Marketing
- **Abdalla Walid Saeed Ebrahim**  
Liceo "Don Bosco" del Cairo (Egitto)
- **Sara Gusberti**  
Its E.A.T. Toscana
- **Federico Magnante**  
Liceo Scientifico "Sulpicio" Veroli (FR)
- **Ilaria Matteucci**  
Liceo Scientifico "Casiraghi" Cinisello Balsamo (MI)
- **Salvatore Morabito**  
Università di Messina
- **Maria Grazia Razzano**  
Università di Napoli "Federico II", Alfiere del Lavoro
- **Luca Salvino**  
Its Meccatronico Lazio
- **Alysha Sto Tomas**  
Istituto Grafico Pavoniano Artigianelli Milano
- **Francesco Zaccara**  
tecnico "Steel Training" - Gruppo Pittini
- **Rachele Zuppi**  
Università Roma La Sapienza, "Women in Stem"



**GIANNI BRUGNOLI**  
Vice presidente di Confindustria per il Capitale umano



**Giovani e lavoro.** Per garantire l'occupazione dei ragazzi è sempre più importante la formazione legata al mondo dell'azienda



Peso:1-3%,6-45%

SCENARI GLOBALI

ITALIA BATTE  
GERMANIA  
IN EXPORT E  
PRODUTTIVITÀ

di **Marco Fortis** — a pagina 17

# Se l'Italia batte la Germania sul fronte dell'export e della produttività

Scenari globali  
Marco Fortis

**I**n un decennio l'economia italiana ha ribaltato due miti: quello di essere meno competitiva rispetto alla Germania e quello di avere una crescita della produttività manifatturiera inferiore a quella tedesca. È stato merito di alcune riforme azzeccate (principalmente il Piano Industria 4.0) e di un modello produttivo, quello italiano, che, grazie ad una maggiore differenziazione di prodotti e di mercati e a una maggiore flessibilità delle imprese e delle filiere, alla lunga sta oggi prevalendo sul modello tedesco e di altri Paesi in termini di resilienza e dinamismo. La Germania, in particolare, è invece entrata in crisi con il triplo ko contemporaneo dell'auto come settore cardine in panne, dell'energia non più a basso prezzo dalla Russia e del rallentamento del mercato cinese come traino che i tedeschi ritenevano (erroneamente) inesauribile. Secondo gli ultimi dati dell'Organizzazione mondiale del commercio (Wto), dal 2014 al 2023 l'export dell'Italia misurato in dollari correnti è quello cresciuto di più tra i Paesi del G7: +48%. Le nostre esportazioni sono aumentate quasi del doppio rispetto a quelle di Francia (+28%) e Germania (+27%) e di oltre il triplo rispetto a quelle di Giappone (+15%) e Regno Unito (+12%). Inoltre, hanno prevalso anche su quelle di due Paesi avvantaggiati dalla grande disponibilità di materie prime e dal loro recente rincaro come Canada (+38%) e Stati Uniti (+34%). Nel 2023 l'export italiano ha raggiunto i 677 miliardi di dollari, superando quello della Corea del Sud (632 miliardi) e ponendosi a soli 40 miliardi di dollari di distanza da quello di un gigante come il Giappone (717 miliardi). Il nostro export di merci è ormai il quinto al mondo (considerando che l'export dei Paesi Bassi, che apparentemente è superiore al nostro, in realtà è per circa la metà costituito da beni in mero transito). Se si escludono i mezzi di trasporto, settore in cui pure

la nostra economia è molto forte (con yacht, navi da crociera, vetture sportive ed elicotteri), ma che è dominato dalla produzione di autovetture in cui siamo poco presenti mentre essa è appannaggio di un ristretto numero di Paesi, l'Italia è ormai addirittura il quarto esportatore mondiale di merci, davanti al Giappone, dietro soltanto a Cina, Stati Uniti e Germania. Infatti, anche se l'industria dei mezzi di trasporto è un colosso, il suo export rappresenta solo l'8% dell'export mondiale. Nel restante 92% dei prodotti scambiati internazionalmente, l'Italia si è collocata quarta nel 2022 con esportazioni per 596 miliardi di dollari, davanti al Giappone (582 miliardi). Un posizionamento stupefacente, quello italiano, fondato sulla varietà dei prodotti esportati e non su singole o poche industrie dominanti. Un successo costruito tenacemente sul campo, considerando che solo vent'anni fa il nostro Paese era soltanto settimo nell'export mondiale esclusi i mezzi di trasporto. Ma nel 2007 l'Italia ha superato il Regno Unito, nel 2013 la Francia e nel 2022 il Giappone. Un'altra falsa credenza è quella che la produttività manifatturiera italiana sia strutturalmente bassa per livello e per crescita o che continui a rimanere tale dopo le obiettive difficoltà temporanee dei primi tre lustri del nuovo secolo;



Peso: 1-1%, 17-41%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

565-001-001

difficoltà generate, in successione, prima dalla concorrenza asimmetrica dei Paesi emergenti, poi dalla crisi mondiale dei mutui subprime e infine dalla recessione causata dall'austerità nel 2011-2013. I numeri più recenti però parlano chiaro. Per quanto riguarda i livelli di produttività, il diffuso senso di «delusione» di molti analisti e commentatori per il nostro apparentemente più basso valore aggiunto manifatturiero per occupato rispetto a Germania e Francia non tiene semplicemente conto di un fatto fondamentale. La produttività media manifatturiera italiana è distorta dal grande numero di imprese con meno di 20 addetti che ci caratterizza. Ma non sono queste imprese che competono sui mercati mondiali. E non dovremmo «vergognarci» di loro se hanno una bassa produttività del lavoro perché tali imprese sono per lo più dei semplici nuclei famigliari che hanno scelto di essere imprenditori anziché lavoratori dipendenti, preferendo generare profitti anziché percepire salari: realtà la cui produttività è scarsamente significativa ai fini della competitività e dell'export, mentre la loro funzione è fondamentale per garantire la flessibilità delle filiere distrettuali e le forniture specialistiche alle imprese di maggiori dimensioni. Sicché, è sulla produttività al netto delle microimprese che andrebbe focalizzata l'attenzione. Si scoprirebbe così, comparando le statistiche strutturali di business dell'Eurostat, che l'Italia ha una produttività manifatturiera superiore alla Germania sia nelle piccole imprese con 20-49 addetti (65.000 euro per addetto nel 2021 contro i 57.000 della Germania), sia nelle medie imprese con 50-249 addetti (84.000 euro per addetto contro 68.000). Non solo. Anche nelle imprese medio-grandi e grandi con 250 e più addetti l'Italia non delude affatto (con 105.000 euro per addetto), dietro la Germania (114.000 euro) ma nettamente davanti a Francia (97.000 euro) e Spagna (87.000 euro). In questa stessa categoria di imprese il nostro divario con la Germania è contenuto e quasi si azzerava escludendo l'industria degli autoveicoli. Ciò perché siamo davanti ai tedeschi anche nella classe delle imprese con 250 e più addetti in numerosi settori manifatturieri, dall'alimentare all'abbigliamento, dalla gomma-plastica alla metallurgia, dalle ceramiche ai mobili. Se poi si guardasse alla crescita della produttività manifatturiera del lavoro a prezzi costanti negli ultimi anni, si farebbe un'altra scoperta. E cioè che il valore

aggiunto per occupato dell'Italia, in base a nostre stime su dati Eurostat (usando la stessa metodologia dell'Ocse), è cresciuto del 10,8% dal 2015 al 2023, rispetto al 2014, cioè più di quello tedesco (+8,3%), spagnolo (+3%) e francese (-0,2%). Con una differenza fondamentale soprattutto rispetto ai tedeschi. Che la nostra produttività è aumentata con una contemporanea crescita sia del valore aggiunto manifatturiero (+14,7%) sia dell'occupazione (+3,5%), laddove in Germania è cresciuto solo il primo (+8,8%) mentre la seconda è rimasta pressoché invariata. Inoltre, limitandoci al periodo più recente, osserviamo che, rispetto ai livelli pre-pandemici del 2019, nel 2023 la produttività manifatturiera della Germania è cresciuta un po' di più della nostra (rispettivamente +3,8% contro +2,4%). Ma il valore aggiunto manifatturiero tedesco è rimasto stagnante in termini reali (+0,2%) e l'occupazione ha perso 268.000 posti di lavoro, mentre l'Italia ha visto crescere il suo valore aggiunto (+3,6%) e ha già completamente recuperato ai livelli occupazionali del 2019, incrementandoli anzi di 49.000 unità. Si tratta di una constatazione non irrilevante, perché un conto è far crescere meritoriamente la produttività nel quadro di un ciclo espansivo (Italia), un altro è incrementarla espellendo lavoratori da fabbriche in crisi (Germania). In conclusione. In Italia la dinamica della produttività aggregata è piuttosto stentata, come è noto. Ciò a causa del settore dei servizi. Mentre è esattamente il contrario nel caso della nostra industria manifatturiera, oggi modello sempre più vincente nella competizione globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'INDUSTRIA  
MANIFATTURIERA  
ITALIANA  
È UN MODELLO  
DI COMPETITIVITÀ  
OGGI SEMPRE  
PIÙ VINCENTE**

**+48%**

**EXPORT**

Secondo gli ultimi dati dell'Organizzazione mondiale del commercio, dal 2014 al 2023 l'export dell'Italia misurato in dollari correnti è quello cresciuto

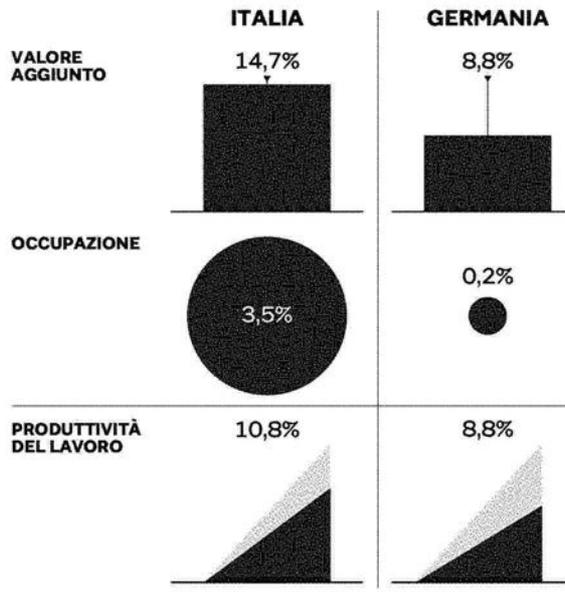
di più tra i Paesi del G7: +48%. Le nostre esportazioni sono aumentate quasi del doppio rispetto a quelle di Francia e Germania e di oltre il triplo rispetto a Giappone e Regno Unito.



Peso: 1-1%, 17-41%

## Il confronto

Manifattura Italia-Germania: dinamica 2015-2023.  
Variazioni % in termini reali rispetto ai livelli del 2014



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat



Peso:1-1%,17-41%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

**CONFINDUSTRIA SICILIA**

## Fabbrica Europa: competitività delle imprese resta tema chiave

«Viviamo in un tempo in cui i singoli Stati non hanno la possibilità di giocare un ruolo in un contesto geopolitico cambiato profondamente. Possiamo farlo solo con un'Europa forte, perché lo sia abbiamo bisogno di un rinascimento della competitività europea e dell'industria». Sta in questa frase di Stefan Pan, delegato di Confindustria per l'Europa, a Palermo per partecipare al confronto tra imprenditori siciliani ed eurodeputati, il senso di un programma e di un obiettivo. Un faccia a faccia dal titolo Fabbrica Europa, a due mesi dalle elezioni europee,

organizzato da Confindustria Sicilia, con Confindustria e la delegazione di Confindustria a Bruxelles. «Il tema Europa è centrale – dice il presidente di Confindustria Sicilia Gaetano Vecchio –. Il documento che presentiamo, 'Fabbrica Europa', viene fuori proprio dalla collaborazione tra le Confindustrie europee: tutti abbiamo la consapevolezza che solo a livello europeo si può incidere meglio sulla politica industriale». Dice Vito Grassi, vicepresidente di Confindustria e presidente del Comitato per le rappresentanze regionali: «Si trascura l'Europa,

ma il 70% della legislazione viene da lì e dovremmo essere più invogliati a votare alle europee invece succede esattamente il contrario».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 5%

## Cedu

Fotovoltaico, lo stop  
agli sconti non lede  
le aspettative  
dei contribuenti

**Marina  
Castellaneta**

— a pag. 34



# Fotovoltaico, lo stop agli incentivi non lede la legittima aspettativa

## Agevolazioni

I giudici di Strasburgo  
affermano una lettura  
restrittiva della nozione  
Per i ricorrenti gli impegni  
finanziari erano anche  
finalizzati a ricevere gli aiuti

### Marina Castellaneta

Lo stop a incentivi per gli impianti fotovoltaici e l'accesso a tariffe agevolate per l'energia elettrica, dovuto all'introduzione di nuovi provvedimenti nazionali e al raggiungimento della capienza massima del fondo, non è contrario alla Convenzione europea dei diritti dell'uomo. È quanto ha stabilito Strasburgo con la decisione depositata il 7 marzo, che riguarda l'Italia (ricorso 6656/15), con la quale è stata affermata un'interpretazione restrittiva della nozione di «legittima aspettativa» per rivendicare il diritto di proprietà.

### La vicenda

Alcune aziende, impegnate nell'installazione di pannelli fotovoltaici, avevano presentato domanda per ottenere gli incentivi previsti da norme interne. Successivamente era cambiato il quadro regolamentare in rapporto alle tariffe energetiche ed era stato anche esaurito l'importo destinato alle richieste di incentivi. Il regime di incentivazione, a seguito

della determinazione del costo complessivo degli incentivi per le tariffe energetiche, era stato modificato con un decreto ministeriale.

Di conseguenza, le aziende ricorrenti, per diversi motivi e in tempi diversi, non avevano potuto usufruire dei benefici previsti. Le aziende si erano così rivolte ai tribunali nazionali che avevano respinto le istanze non ravvisando alcuna incompatibilità con il diritto Ue e con altri atti. In un caso analogo, inoltre, era intervenuta, su rinvio pregiudiziale, anche la Corte di giustizia dell'Unione europea la quale ha stabilito che le direttive Ue sulla promozione dell'energia rinnovabile non impediscono agli Stati membri di adottare norme interne che prevedano la riduzione o finanche l'eliminazione degli incentivi per l'energia prodotta dagli impianti solari fotovoltaici.

### Il ricorso a Strasburgo

Le aziende hanno così deciso di rivolgersi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sostenendo di aver subito una violazione del diritto di proprietà ri-

conosciuto dall'articolo 1 del Protocollo n. 1 alla Convenzione europea.

A loro avviso, gli impegni finanziari da loro assunti erano anche finalizzati a ricevere gli incentivi previsti nelle tariffe energetiche e, quindi, in forza del quadro normativo esistente, avrebbero subito una lesione del diritto di proprietà proprio in ragione della legittima aspettativa fondata sul quadro interno. Una tesi non condivisa da Strasburgo.

### La decisione

Prima di tutto, la Corte riconosce che, in via generale, nella nozione di proprietà rientrano i beni già in possesso di un individuo, ma ha



Peso: 1-2%, 34-22%

anche precisato che, in certe circostanze, «una legittima aspettativa a ottenere un bene» (inteso in senso patrimoniale), di natura più concreta rispetto a una mera speranza, gode della protezione dell'articolo 1 del Protocollo 1. Nel caso in esame, tuttavia, non sussisteva una legittima aspettativa proprio perché il regime fissato già stabiliva delle condizioni. Le norme italiane, infatti, prevedevano l'applicazione di incentivi, ma disponevano anche una revisione degli stessi nel momento in cui fosse stato raggiunto l'importo di sei miliardi di euro.

Per quanto riguarda la riduzione del fondo di bilancio previsto, che ha

impedito di godere degli incentivi stabiliti sul piano interno, la Corte ritiene che nessuna delle società ricorrenti potesse ragionevolmente aspettarsi che sarebbero stati garantiti incentivi nell'ambito di una specifica tariffa energetica, né in base al diritto nazionale, né in base al diritto Ue. Di conseguenza, poiché per il riconoscimento di un diritto di proprietà consistente in una legittima aspettativa il richiedente deve avere un diritto rivendicabile che «non può essere inferiore a un interesse proprietario sostanziale sufficientemente consolidato ai sensi del diritto nazionale», la Corte ha escluso che, in un simile caso, in cui già vi

sono probabilità di interventi volti a limitare gli incentivi, si possa configurare una legittima aspettativa di ottenere il godimento effettivo di un diritto di proprietà.

La Corte ha così respinto il ricorso dichiarandolo inammissibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Per i giudici,  
in linea con la Corte  
del Lussemburgo,  
non è stato violato  
il diritto di proprietà**



Peso:1-2%,34-22%

L'archivio online

Su Repubblica i dati  
delle infiltrazioni  
mafiose e criminali

di **Maurizio Molinari**

Falcone possono essere declinate  
nel presente come fossero state  
appena pronunciate.

● a pagina 21

«**L**a mafia si caratterizza per la sua rapidità nell'adeguare valori arcaici alle esigenze del presente, per la sua abilità nel confondersi con la società civile, per l'uso dell'intimidazione e della violenza». Sono trascorsi più di trent'anni, ma le parole di Giovanni

L'INIZIATIVA

# Lo scudo della trasparenza Online su Repubblica il database completo delle infiltrazioni mafiose

di **Maurizio Molinari**

«La mafia si caratterizza per la sua rapidità nell'adeguare valori arcaici alle esigenze del presente, per la sua abilità nel confondersi con la società civile, per l'uso dell'intimidazione e della violenza, per il numero e la statura criminale dei suoi adepti, per la sua capacità ad essere sempre diversa e sempre uguale a se stessa». Sono trascorsi più di trent'anni, ma le parole di Giovanni Falcone possono essere declinate nel presente come fossero state appena pronunciate. Il magistrato martire conosceva nel profondo quella capacità di adeguamento e mimetizzazione della criminalità organizzata, che ha consentito a Cosa nostra, camorra e 'ndrangheta, di mantenere intatto il proprio DNA nonostante le trasformazioni indotte dalle vittorie dello Stato e dalle evoluzioni (o involuzioni) sociali ed economiche del Paese.

«Abilità nel confondersi con la società civile», diceva Falcone: e nulla incarna questa caratteristica come l'incrocio tra mafie, politica e amministrazione della cosa pubblica, uno snodo attraverso il quale transitano enormi flussi di risorse economiche.

Le grandi organizzazioni criminali, è la vulgata, viaggiano ormai nell'empireo della finanza internazionale e della globalizzazione. Il salto di qualità è indiscutibile, ma sarebbe un errore pensare che nel frattempo i tentacoli della piovra abbiano mollato i territori di origine, dove politica e amministrazione continuano ad essere esposte alle infiltrazioni delle mafie, nel tradizionale "gioco" di scambio di ruoli, influenze, poteri. Non è altro che la "zona grigia", che qualcuno definisce anche "borghesia mafiosa", un humus che alimenta e si alimenta con le cri-

minalità.

«Per borghesia mafiosa - ha scritto Isaia Sales sulle pagine di *Repubblica* - dobbiamo intendere l'approdo sociale dei mafiosi e insieme le relazioni con coloro che avrebbero dovuto reprimerli e allontanarli e non lo hanno fatto. Non le origini. Con le mafie la violenza non è più per i ceti popolari uno strumento di rivolta contro la ricchezza altrui, ma di integrazione. La modernità delle mafie consiste nel fatto che esse si svincolano dalle condizioni storiche che le hanno prodotte e diventano un metodo: l'uso della violenza come arricchimento e potere attraverso le relazioni politiche e so-



Peso: 1-4%, 21-74%

ciali. Attribuire il successo delle mafie all'origine sociale borghese è antistorico, ma evidenziare le responsabilità dei ceti borghesi (in tutte le implicazioni che questo termine implica) è doveroso».

Concetti espressi a suo tempo anche da Rocco Chinnici, altro magistrato martire: «L'aspetto più rilevante, più emblematico che dà alla mafia un connotato del tutto particolare è costituito dal rapporto con settori del potere, un rapporto che, seppure è esistito anche in passato mai è stato così intenso come dall'agosto 1943 ad oggi». E il prefetto Mori aveva su questo argomento usato parole di pietra: «La mafia non accarezzata dalle autorità, anzi bersagliata da esse, è simile ad una pianta priva di luce: intristisce e muore».

La rappresentazione plastica (e statistica) delle infiltrazioni mafiose nella cosa pubblica, è quella dei Comuni italiani commissariati e/o liquidati: 387 enti locali commissariati dal 1991 ad oggi, tra cui 7 aziende sanitarie (in 138 casi la procedura di accertamento si è conclusa con un'archiviazione). In pratica un commissariamento per mafia al mese. Media mantenuta anche negli ultimi 6 anni (96 commissariamenti), segno dell'attualità e rilevanza del fenomeno: 24 i decreti annullati dai

giudici amministrativi (il 6% del totale) ma solo uno negli ultimi anni. Attualmente sono 24 i Comuni commissariati, mentre è tuttora in corso la verifica di possibili infiltrazioni in altri 9 enti locali (tra cui una Asl).

La Calabria è la regione più interessata da fenomeni di infiltrazione (oltre il 30% dei Comuni è stato coinvolto nelle procedure di verifica delle infiltrazioni mafiose), seguita da Campania, Sicilia e Puglia; 4 i commissariamenti nel Lazio; diversi casi anche nel Nord Italia. Le province più colpite sono Reggio Calabria, Napoli, Caserta, Palermo, Vibo Valentia.

Molti gli enti che hanno subito più di un commissariamento, a conferma della crisi endemica di alcune comunità politiche e civili: Marano di Napoli è stato sciolto per 4 volte e altri 20 enti per 2 volte.

*Repubblica*, nel solco dell'impegno civile che caratterizza da sempre il nostro giornale, da oggi mette a disposizione un esaustivo archivio digitale che, attraverso relazioni governative, sentenze, atti della Commissione antimafia, interrogazioni parlamentari e altri documenti, ricostruisce e rappresenta per la prima volta in Italia il quadro d'insieme del fenomeno delle infiltrazioni.

Il database e i relativi grafici verranno aggiornati in tempo reale e saranno fruibili, gratuitamente, per forze politiche, amministrazioni, atenei, giornalisti e istituzioni grazie a un motore di ricerca di agevole utilizzo.

Conoscere questi dati aiuta comprendere estensione e importanza della penetrazione delle organizzazioni criminali nell'amministrazione pubblica, offrendo al lettore una fotografia sempre aggiornata su una delle principali minacce a sicurezza e libertà collettive. Se chi aggredisce la legge punta sull'invisibilità per poter moltiplicare il crimine, l'impegno per la trasparenza da parte del nostro giornale nasce dalla volontà di adoperare gli strumenti della conoscenza per usarli come uno scudo al fine di proteggere i diritti dei cittadini e contrastare chi li mette in pericolo.

## Un archivio digitale navigabile con relazioni governative, sentenze, atti della Commissione antimafia, interrogazioni parlamentari



### La scheda

**1** La "finestra"  
Il database "Le mani sulle città" sarà accessibile gratuitamente da oggi nella home page di Repubblica online

**2** I documenti  
La documentazione completa relativa a enti locali e Aziende sanitarie infiltrate è suddivisa per singola Regione e singolo Comune

**3** Le mappe  
"Le mani sulle città" è consultabile sia attraverso un motore di ricerca classico che attraverso mappe geografiche navigabili



Peso:1-4%,21-74%

# La resistenza del Ponte

## Messina

Prima giornata dello sportello dedicato ai proprietari di edifici e terreni destinati all'esproprio  
C'è anche chi paga ancora il mutuo  
"Ci incateneremo a casa nostra"

## Villa San Giovanni

Lo sconforto di Aldo Sottilaro erede dei fondatori del ristorante 'Boccaccio': "Mezzo secolo di storia finisce nella polvere dei cantieri"  
E spunta l'allarme 'ndrangheta

▶ alle pagine 2 e 3



Un rendering del progetto del Ponte sullo Stretto



Peso: 1-35%, 2-78%, 3-15%

# Ponte, sfilano i No Esproprio

## “Ci incateneremo a casa nostra”

A Messina primo giorno di attività per lo sportello di informazioni su edifici e terreni destinati a lasciare spazio ai piloni. C'è chi deve ancora pagare le rate del mutuo per sette anni, chi ha scoperto solo pochi giorni fa di poter perdere l'abitazione

**MESSINA** – Oltre duecentotrenta prenotazioni, in meno di una settimana, da parte di chi rischia di perdere la casa, di chi ha paura di dover abbandonare la sua terra e di chi non vuole dire addio ai propri ricordi e distruggere i sacrifici di una vita. Al PalaCultura di viale Bocchetta, alle 15 di ieri, si è aperto lo sportello informativo della società Stretto di Messina, dedicato a tutti i cittadini che vorranno documentarsi sulle procedure espropriative.

A «vigilare» e a sostenere gli espropriandi, i comitati contrari alla costruzione del Ponte e la Cgil di Messina: «Questo sportello – dicono Daniele Ialacqua e Mariella Valbruzzi, del comitato “No Ponte-Capo Peloro” – è tardivo e inutile. Non era questo che serviva alla città. Ai messinesi serviva un confronto, ma prima di avviare le procedure, non adesso. Avevamo chiesto un dibattito pubblico, che però non c'è mai stato. Hanno imposto da Roma questo Ponte. E ora aprono uno sportello solo per dire alle persone che sono sotto esproprio. A che serve? Qualsiasi grande opera impattante, in Italia, ha lo strumento del dibattito pubblico. Ma non in questo caso. Perché? Ci siamo confrontati – raccontano Ialacqua e Valbruzzi – con Lorenzo Falciai, responsabile della comunicazione della società Stretto di Messina. Lui ha detto che il dibattito pubblico c'è stato, ma nel 2001. Un'altra epoca e un periodo precedente alla progettazione. Nell'ultima fase, di fatto, il confronto non c'è mai stato. Lo hanno avuto solo con il Consiglio comunale, che però, con tutto il rispetto, non è la città. E anche Falciai lo ha ammesso».

È stata la docente universitaria Marianna Giuffrida la prima a pre-

sentarsi allo sportello informativo. «Vivo al complesso “Cariddi”, a Torre Faro. E ho chiesto in cosa consistesse – dice – l'asservimento per pubblici servizi, che mi riguarda direttamente. Sembra che si tratti solo di un passaggio di cavi».

Su tutte le furie Antonino Casella, che ha scoperto di rientrare fra gli espropriandi solo pochi giorni fa. Un fulmine a ciel sereno: «Mi incatenerò in casa – tuona – Vedremo chi mi butterà fuori. Vivo a Contesse, da tutt'altra parte rispetto al posto in cui sorgerà la torre del Ponte. Abito qui da 13 anni e devo ancora finire di pagare il mutuo. Mi restano sette anni. È un incubo. Mi hanno parlato di indennizzi. Ma anche se mi pagano, cosa ci faccio con i soldi, a quasi settant'anni? Mi hanno detto che ci pagheranno e che potremo comprarci una nuova casa. Ma dove? Saremo più di tremila a dover cercare una casa. E non sappiamo come si evolverà il mercato immobiliare».

Al PalaCultura c'era anche Pietro Patti, segretario generale della Cgil di Messina. «Il Ponte – dice – è dannoso per l'ambiente e non produrrà alcun beneficio per la popolazione. Migliaia di persone, adesso, rischiano di perdere la propria casa. E l'amministrazione comunale non sta considerando il fatto che la città diventerà un cantiere perenne, per chissà quanti anni. La mobilità, diritto sancito dalla Costituzione, non verrà garantita. I posti di lavoro? Se ne prevedono al massimo quattromila a pieno regime – sostiene Patti – in una regione in cui manca l'acqua e dove servirebbero oltre tre miliardi di euro per mettere a norma gallerie e viadotti».

E l'avvocato Carmelo Briguglio, amministrativista e legale di riferi-

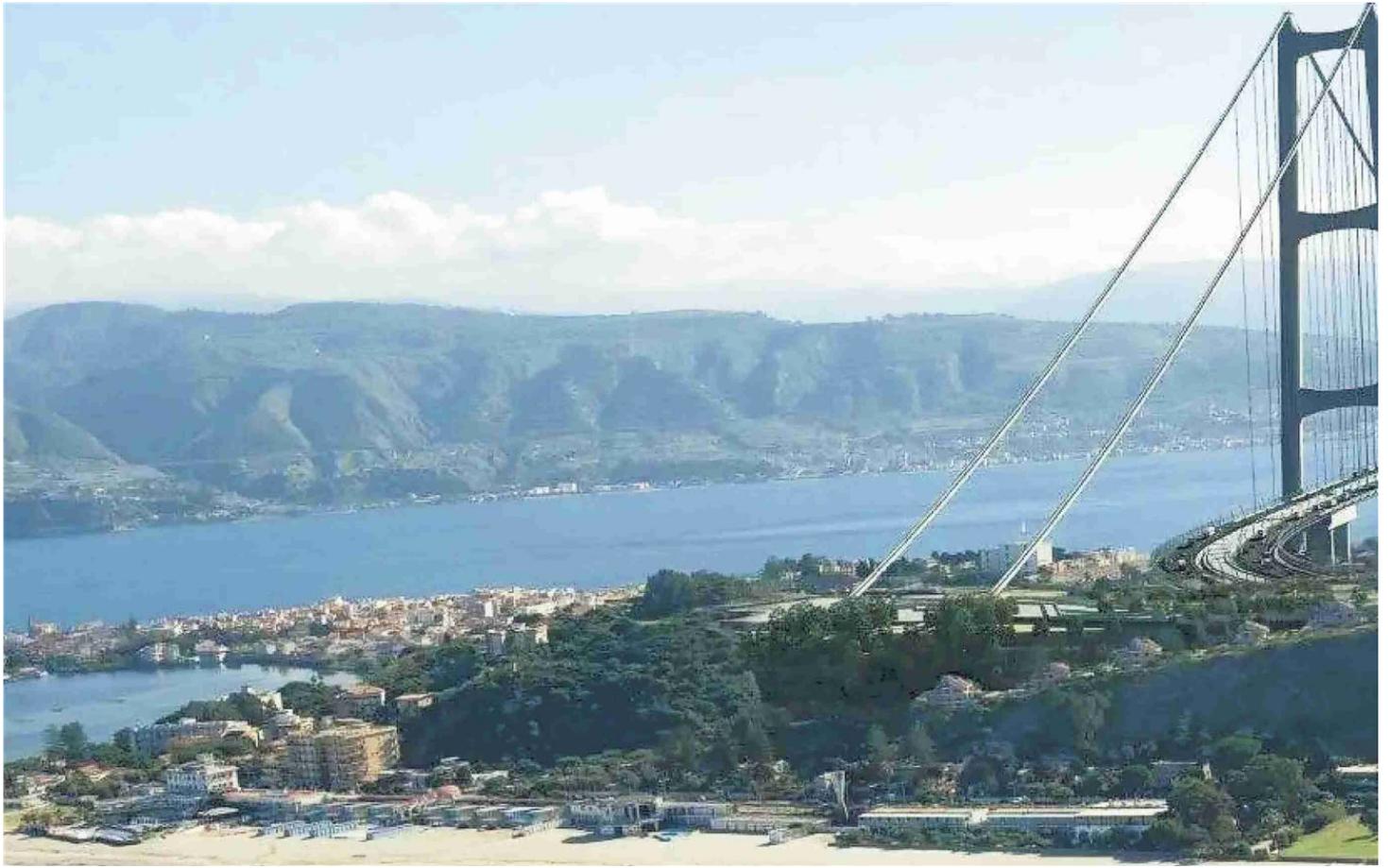
mento degli espropriandi, accende i riflettori su un altro tema caldo: il cimitero di Granatari. «Tra pochi giorni compirò 79 anni. Era il 2002 quando ero al lavoro, seduto alla mia scrivania, e per la prima volta mi sono imbattuto nel ponte sullo Stretto – racconta l'avvocato Briguglio, memoria storica – Il tema del cimitero è da approfondire. Per la società Stretto di Messina non verrà toccato. Ma sopra il cimitero, che si trova a un'altezza di oltre duecento metri, passeranno quattro cavi, di un metro e mezzo di diametro, che raggiungeranno un blocco di ancoraggio destinato a sorgere nel cuore di un campo di calcio. Un campo che si trova proprio accanto al cimitero e dove ci saranno 350mila metri cubi di calcestruzzo. Il rischio che il cimitero possa diventare “inagibile”, non si sa per quanto tempo, dunque è reale. Non lasciano in pace i vivi, ma neanche i morti».

Al PalaCultura è arrivata anche Laura Giuffrida, del comitato “Invece del Ponte”: «Ho letto che l'Unione europea finanzia il progetto. Nulla di reale, è la solita pratica di chi ha fatto di una sistematica opera di disinformazione mediatica il proprio cavallo di battaglia. Inoltre – accusa Giuffrida – c'è chi ha voluto scatenare il panico tra i cittadini, parlando di espropri. Ci fanno credere che sia cosa fatta. Ma non è così. E lo ribadiamo, a gran voce».

*L'avvocato in trincea  
“Grossi cavi sopra  
il cimitero, che rischia  
di diventare inagibile”*



Peso: 1-35%, 2-78%, 3-15%



▲ **La sorpresa e la protesta**

Un banchetto con espropriandi e attivisti dei movimenti No Ponte davanti al PalaCultura di viale Boccetta, a Messina, dove si è aperto uno sportello informativo sulle operazioni di acquisizione di case e terreni nell'area di Torre Faro interessata dai lavori di costruzione del pilone sul versante messinese dello Stretto. Qui sotto, un rendering del Ponte che nelle intenzioni del governo collegherà la Sicilia alla Calabria



Peso:1-35%,2-78%,3-15%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

## Progetti di 30 anni fa per le nuove ferrovie

● a pagina 5



# I progetti di trent'anni fa per rinnovare le ferrovie Il punto sui cantieri Rfi

Il raddoppio della Palermo-Catania-Messina procede a tappe  
Per il passante bisognerà aspettare il 2025, per l'anello il 2028

«Non ricordo interventi così massicci e forti sulle ferrovie siciliane, stiamo vivendo un momento di primavera che ci consentirà di fruire di un'estate di trasporti migliori». Non si riferisce a questa estate, però, la trionfale dichiarazione del presidente della Regione, Renato Schifani, che ha fatto il punto sui cantieri di Rete Ferroviaria Italiana con il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco e con l'amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini che di 17,6 miliardi di investimenti in corso nei cantieri ne gestisce circa 11.

### Trent'anni indietro

Lo Bosco elenca ben 22,1 miliardi di opere in costruzione, cantieri che si chiuderanno fra il 2025 e il 2030. Peccato che la maggior parte di queste opere sono le stesse inserite nell'accordo di programma

quadro firmato in pompa magna nel 2001 dall'allora presidente della Regione, Totò Cuffaro e dal ministro delle Infrastrutture del governo Berlusconi, Pietro Lunardi, poi nello Sblocca Italia del presidente del consiglio, Matteo Renzi e nel Pnrr disegnato da Giuseppe Conte. Cambiano soltanto le date della fine dei lavori, slittate fino ad ora di appena 30 anni.

Investimenti senza precedenti, che non avranno, però, come risultato quello di allineare la qualità del servizio ferroviario siciliano al resto del Paese. E che intanto tengono in ostaggio, soprattutto in estate, quei pochi chilometri di binari esistenti. La tratta Dittaino-Catania resterà chiusa fino al marzo del 2025 per il raddoppio ferroviario, da aprile a settembre chiusa la Palermo-Trapani per installare la tecnologia Ertms che consentirà

poi più sicurezza e maggiore capacità. Per lo stesso motivo treni fermi fino a dicembre sulla Siracusa-Canicatti e sulla Aragona-Caltanissetta Xirbi.

### Raddoppio a tappe

La parte più consistente sono i quasi 12 miliardi del raddoppio della Palermo-Catania-Messina. La prima tratta a essere aperta, a metà



Peso: 1-4%, 5-64%

dell'anno prossimo, sarà la Catena-nuova-Bicocca. Durante il 2026 toccherà a buona parte del percorso, i 4 lotti fra Lercara, Caltanissetta Xirbi, fino a Enna, Dittaino e Catena-nuova. Poi bisognerà attendere altri 3 anni per vedere nuovi tagli del nastro: nel 2029 aprirà la Fiumetorto-Lercara e l'intera Palermo-Catania diventerà a doppio binario, solo nel 2030 sarà pronta la Giampilleri-Fiumefreddo nel versante jonico mentre per il nodo di Catania che prevede l'interramento della Aquicella-Bicocca (entro il 2027) e della stazione di Catania centrale per raddoppiare il binario fino a lì i tempi rimangono incerti. Nel frattempo, Rfi sta già progettando una nuova fase di potenziamento ancora alla fase di piano di fattibilità tecnica e economica. La dimostrazione che questa grande opera che il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini più volte ha insistito a chiamare alta velocità non sarà sufficiente a rendere competitivo l'intero itinerario.

### L'anello mancante

Al di là del raddoppio vanno avanti altri decennali cantieri ad iniziare dall'anello e dal passante ferroviario di Palermo. Per il passante, tappo di vicolo Bernava compreso, secondo Rfi tutto sarà pronto a fine 2025 ma la previsione appare ottimistica. Sul fronte dell'anello le fermate Porto e Politeama saranno attive a metà del 2025, la chiusura dell'itinerario fino a Notarbartolo è prevista per il 2028. Nel 2025 dopo decenni riaprirà la Palermo-Trapani via Milo che l'anno successivo sarà anche elettrificata mentre solo nel 2027 sarà completato il raddoppio fra Ogliastrillo e Castelbuono sulla Palermo-Messina, a 10 anni dall'apertura del precedente lotto Fiumetorto-Ogliastrillo. Dopo questi lavori la dorsale tirrenica resterà a binario unico fra Castelbuono e Patti e al momento non esistono né progetti, né finanziamenti. Nel 2009, ministro dei Trasporti Altero Mattioli, il costo era stimato in 3,9 miliardi di euro, adesso ne occorreranno almeno 6. «Abbiamo realizzato un piano di fattibilità tecnica ed economica -

ha spiega Lo Bosco - che consente già di accedere ai finanziamenti».

### A lunga scadenza

Nel resto della Sicilia bisognerà accontentarsi della riapertura e riammodernamento di itinerari chiusi da anni. Nel 2026 riaprirà la Caltagirone-Gela e sarà pronto il bypass di Augusta mentre nel 2027 sarà pronta la ferrovia metropolitana di Ragusa. Poco per il meridione dell'Isola che rimane con linee ferroviarie a binario unico e non elettrificate e con tracciati solo in parte riqualificati. «Il ponte sulle Strette accelererà gli investimenti», rassicurano Schifani, Lo Bosco e soprattutto Salvini. Se come promette il ministro delle Infrastrutture il primo treno passerà sul ponte nel 2032, c'è da rimanere dubbiosi sui tempi dei successivi investimenti.

### I punti

- 1 Il piano di Rfi**  
Il piano di Rfi prevede 22,1 miliardi di opere in costruzione, cantieri che si chiuderanno fra il 2025 e il 2030. Dodici miliardi solo per il raddoppio della Palermo-Catania-Messina che sarà attivato in gran parte entro il 2029
- 2 I lavori**  
Alcune tratte saranno chiuse per lavori. La Dittaino-Catania fino al marzo del 2025 per il raddoppio, da aprile a settembre la Palermo-Trapani per installare la tecnologia Ertms
- 3 Il raddoppio**  
La prima tratta a essere aperta, a metà dell'anno prossimo, sarà la Catenanuova-Bicocca. Durante il 2026 toccherà a buona parte del percorso, i 4 lotti fra Lercara, Caltanissetta Xirbi, fino a Catenanuova
- 4 Le inaugurazioni**  
Tre anni in più per vedere nuovi tagli del nastro: nel 2029 aprirà la Fiumetorto-Lercara e l'intera Palermo-Catania diventerà a doppio binario, solo nel 2030 sarà pronta la Giampilleri-Fiumefreddo sulla Catania-Messina
- 5 Passante e anello**  
Per il passante secondo Rfi tutto sarà pronto a fine 2025 ma è una previsione ottimistica. Sul fronte dell'anello le fermate Porto e Politeama saranno attive a metà del 2025, la chiusura è prevista per il 2028

**Investimenti senza precedenti, ma che non allineeranno la qualità del servizio**



Il cantiere dell'anello ferroviario a piazza Castelnuovo



Peso: 1-4%, 5-64%

## WEBUILD, SALINI: «OBIETTIVO SETTEMILA ASSUNZIONI NELL'ISOLA»

# Stabilimento per le "Tbm": in pole c'è Dittaino, poi anche Termini e Catania

**PALERMO.** Lo aveva già annunciato a giugno 2023 il commissario dell'Alta velocità, Filippo Palazzo. Ieri lo ha confermato Pietro Salini, A.d. di Webuild: in Sicilia sarà realizzato uno stabilimento per il montaggio, manutenzione, smontaggio e ricondizionamento delle 19 "talpe" Tbm usate in Sicilia per scavare le gallerie dell'Alta velocità, e delle altre 40 in Italia. Ognuna delle quali è composta da ben 22mila pezzi. «Non è ancora stato deciso dove farlo, stiamo selezionando varie aree», ha detto Salini, spiegando, però, che l'impianto dovrà servire anche per la manutenzione dei mezzi impegnati nei cantieri del Ponte. Anche questo, dunque, influirà sulla scelta. In un primo momento, a quanto si apprende, la società aveva avviato un'interlocuzione con la Zes Sicilia orientale per valutare l'area industriale di Dittaino. Dopo il passaggio alla Zes unica, adesso

potrebbe essere stata formalizzata la richiesta alla cabina di regia a Roma, anche con l'obiettivo di beneficiare degli incentivi per gli investimenti nella Zes Sud. Però ieri si è appreso che ultimamente ci sarebbero trattative con la Regione anche per valutare l'insediamento o nell'area industriale di Termini Imerese o in quella di Catania.

Si tratta di interventi che richiedono tanto personale, più quello per i cantieri. Webuild ha già assunto 1.700 unità nel 2023, ha avviato la formazione di tecnici nel centro di Belpasso assorbendo i primi 65. L'obiettivo finale è di 7mila assunzioni in Sicilia nel triennio.

A Belpasso ci sono il simulatore delle Tbm, più due stabilimenti per costruire gli anelli in calcestruzzo per le gallerie e un terzo vicino Enna: sfornano 120mila anelli per 120 km di gallerie.

Complessivamente, i cantieri per

l'Italia vedranno il gruppo dare lavoro a 22mila unità di personale, di cui 8mila al Sud.

Salini ha colto l'occasione per fornire rassicurazioni sul Ponte sullo Stretto: «Adottando questa tecnologia nel mondo hanno già costruito cinque ponti così, e qui ancora si polemizza se il Ponte sullo Stretto resisterà al vento o al terremoto? A queste cose pensano gli ingegneri».

**M. G.**



Peso: 14%

# Forum in redazione sul tema dei collegamenti nell'area che dall'Etna arriva sino al capoluogo Mobilità, fare sistema è un'esigenza

Si è svolto ieri il primo dei tre incontri sul tema della mobilità promossi dal nostro quotidiano nell'ambito dell'iniziativa "Etna-mondo", che mette a fuoco il tema dei collegamenti nell'area del vulcano. Strategia, sistema, pianificazione, integrazione, responsabilità, lavoro le parole-chiave, mentre la terza corsia della Tangenziale, i treni, la metropolitana, i bus integrati

e l'emergenza traffico in città sono stati alcuni dei temi trattati.

**FRANCESCA AGLIERI RINELLA** pagg. II-III

Idee, spunti,  
proposte e stato  
dell'arte delle  
opere con  
esperti, tecnici  
e amministratori



Il forum in redazione sulla mobilità sostenibile in provincia



Peso: 11-1%, 12-50%

# Strategia, pianificazione integrazione e lavoro parole chiave della mobilità

Forum in redazione. Un tavolo con esperti, amministratori e tecnici per dibattere sulla sostenibilità dei collegamenti Etna-capoluogo

FRANCESCA AGLIERI RINELLA

Un protocollo di intesa tra Comune e Rfi per l'interramento del passante ferroviario, la sospensione (a giugno) del servizio ferroviario Borgo-Paternò con il potenziamento delle linee su gomma per l'avvio del progetto che porterà la metropolitana fino ad Adrano e la pubblicazione (ad agosto) di uno studio di fattibilità per creare un collegamento alternativo alle auto private. Sono alcune delle novità emerse durante il primo dei tre incontri sul tema della mobilità promossi dal nostro quotidiano nell'ambito dell'iniziativa "Etna-mondo", che mette a fuoco il tema dei collegamenti nell'area del vulcano definito da Fulco Pratesi "il più grande laboratorio naturalistico che esista al mondo" e che l'Unesco ha proclamato, nel 2013, patrimonio dell'umanità.

Strategia, sistema, pianificazione, integrazione, responsabilità, lavoro sono state le parole-chiave, mentre la terza corsia della Tangenziale di Catania, i treni, la metropolitana, i bus integrati e l'emergenza traffico in città sono stati alcuni degli argomenti trattati e sviluppati dagli illustri relatori.

Hanno lanciato idee, progetti e proposte: Ivan Albo, consulente del Pnrr della Città Metropolitana, Giacomo Bellavia, presidente Amts, Maurizio Caserta, economista di UniCt, Salvo Fiore, direttore generale Fce, Matteo Ignaccolo, direttore del Dipartimento di Ingegneria civile e Architettura di UniCt e docente di Pianificazione e Progettazione dei sistemi di trasporto, Maurizio Caserta, economista Unict, Paolo La Greca, vicesindaco e assessore all'Urbanistica e alla Mobilità, Brigida Morsellino, dirigente scolastico dell'istituto "Duca degli Abruzzi", il Politecnico del Mare.

Un importante contributo arriva proprio da Morsellino, che è anche vicepresidente dell'Its Academy mobilità e trasporti e presidente sia della Rete nazionale delle scuole di logistica e sia del Propeller port club di Catania. «Lo scopo dell'Its Academy - dice Morsellino - è quello di formare dei profili professionali in uscita che appartengono a quelle figure che mancano nel settore dei trasporti, della logistica e in particolare del comparto marittimo. Mancano più di 700mila profili che le aziende cercano in modo disperato e che non si trovano perché nessuno li forma. Abbiamo avviato 19 corsi di formazione e già diplomato 700 ragazzi, tutti già occupati».

Ma qual è lo stato di fatto in un territorio dalle grandi potenzialità, ma anche di criticità? «Quando si parla di mobilità nella Città Metropolitana - spiega Ignaccolo - occorre fare riferimento al Pums, il piano integrato urbano di mobilità, che è strategico. In cui troviamo, però, criticità infrastrutturali e altre che attengono all'organizzazione. Ci sono carenze importanti nell'ambito infrastrutturale della rete stradale ferroviaria, della mancanza di sistemi tecnologici legati alla mobilità, ma anche di limitati percorsi ciclo-pedonali. E un ruolo non efficiente dei parcheggi nell'ottica dell'interscambio modale. Per i servizi di trasporto pubblico, manca una progettazione che li renda un sistema, non un insieme slegato di mezzi. I numeri parlano di 100mila auto al giorno di utenti pendolari che vanno verso Catania con una sovra-



Peso:11-1%,12-50%

saturazione, ad esempio, della Tangenziale su cui si registrano tremila veicoli per ora per senso di marcia. Le ipotesi sono quelle della terza corsia o del tracciato a monte che sembra più facilmente percorribile. Per questo serve cominciare a pensare ai trasporti come un servizio, con un'agenzia unica per la mobilità (che già il Comune di Catania ha portato avanti). Per gli utenti tutto questo significa cominciare a pensare ai trasporti come un servizio, non compare un biglietto che ti porti da A a B, ma che ti permetta di muoverti in un comprensorio con tutti i mezzi possibili. Da qui una visione di mobilità come libertà».

Quale road map per il vulcano? «L'Etna è una risorsa immobile - **sottolinea Caserta** - diversa dai capitali e dalle persone, ma bisogna stare attenti con la sicurezza. Non è solo una risorsa turistica, ma è l'agricoltura, sono i materiali utilizzati che possono essere remunerativi. Il vulcano è una superstar, un filone di ricerca che ne studia il ruolo e le opportunità. Alla domanda banale di chi è il vulcano, la risposta è di tutti noi. Ma abbiamo contezza di quali sono i diritti da "proprietari", i vantaggi, gli obblighi? È dal rapporto tra proprietà e cura che si può trarre qualche vantaggio. Ecco il vulcano è un po' come un fallimento del mercato, non sono state sfruttate tutte le sue potenzialità e questo vuol dire che da qualche parte si è fallito».

Un'importante novità viene dalla Fce. «In vista della tratta Catania-Paternò - **annuncia Fiore** - per realizzare le opere di questo cantiere si rende necessario sospendere l'esercizio ferroviario tra Catania Borgo e Paternò e ovviamente metteremo in piedi un servizio sostitutivo su gomma con un'offerta anche migliore. L'orizzonte temporale di riferimento, legato al Pnnr, è il 2026 ed è un orizzonte sostenibile. Per la tratta Monte Po-Misterbianco centro, con cui c'è un confronto con la ditta appaltatrice per via di alcune criticità,

invece, riteniamo ipotizzabile entro giugno di quest'anno l'apertura del cantiere».

Assente, per motivi di salute, il sindaco di Adrano, Fabio Mancuso. A lui si sarebbe chiesto cosa significherebbe per un comune che ha quasi 40 mila abitanti, poter raggiungere con la metro in qualche decina di minuti nel centro di Catania. A questo ha risposto La Greca per capire se il Comune ha stimato di quanto diminuirà il numero di automobili che si riverseranno in città una volta che il progetto della metro che conduce a Misterbianco, Paternò e Adrano sarà completato.

«È una cifra estremamente importante, con una stima di 20/30 mila automobili in meno - ammette il **vice-sindaco La Greca** - si parlava di libertà: libertà di accessibilità, di movimento, libertà da una schiavitù dall'auto. L'Amministrazione sta cercando di incentivare un trasporto pubblico di massa e di scoraggiare l'uso del mezzo privato per favorire appunto questa libertà. È impegnata a fare capire agli utenti che muoversi con altri mezzi di trasporto è ancor di più a piedi. Questa è la vera novità. Sulla Tangenziale - lo abbiamo visto - basta una minima perturbazione del sistema e il traffico va in tilt. Il sindaco Enrico Trantino firmerà il 18 aprile un protocollo di intesa con Rfi, sistemi urbani e Comune che avrà come tema l'interramento del passante ferroviario».

C'è una grande richiesta di ferrovie. E l'afflusso di auto in città è già sceso grazie a quella che collega Catania con Acireale e Giarre. Ma il maggior afflusso proviene però dal versante Sud dell'Etna e da Comuni come Nicolosi, Mascalucia, San Giovanni La Punta, Sant'Agata Li Battiati. Il consulente dell'Ente per il Pnnr, Albo sottolinea cosa la Città Metropolitana pensa di fare per ridurlo.

«Sicuramente - **aggiunge Albo** - serve disincentivare la disaffezione dei cittadini rispetto al mancato scambio di informazioni a cui siamo stati costretti ad assistere. Un ente

pubblico che non informa un altro ente pubblico della chiusura di uno svincolo (lo svincolo di Canalicchio, ndr). Entro agosto depositeremo uno studio di fattibilità su come creare un collegamento alternativo di rete primaria (come indica lo stesso Pums) perché questi flussi di auto private possano trasformarsi in una mobilità pubblica. Uno studio che monetizza i benefici valutando tre ipotesi: una su gomma appannaggio del Brt, una sul ferro e la terza la monorotaia sospesa: una su Mascalucia, l'altra su San Gregorio. Oggi non sappiamo quale di queste alternative sarà quella valorizzata».

Chi arriverà a Catania senza auto avrà bisogno di bus, car e bike sharing. Come si sta preparando l'Amts?

«Al di là delle esigenze a medio e lungo periodo - **precisa Bellavia** - noi abbiamo un'esigenza a breve termine perché l'area metropolitana ha un deficit di mobilità. Sull'infrastrutturazione leggera si può ad esempio incominciare dai Brt con opere a basso impatto economico e di facile realizzazione. E poi proseguire con le piste ciclabili, potenziare il sistema di bike sharing che ci ha visti crescere in poco tempo. Adesso abbiamo 50 ciclostazioni, a farne altre 50 o 100 non ci vuole molto. Si può e si deve fare tanto in tempi brevi per dare benefici immediati alle richieste di mobilità. E poi c'è il tema del servizio. Trenitalia ha un importante peso con sette stazioni dentro la città. Ma spesso non è percepito perché non si dà valore a questa dimensione di treno metropolitano. E sulla mobilità pedemontana dell'Etna, spesso i Comuni non hanno le risorse disponibili».

### L'INIZIATIVA ETNA-MONDO

Tre puntate - la prima appunto sull'area metropolitana che è servita da prologo, la seconda sul turismo e i collegamenti con il porto e l'aeroporto Fontanarossa, la terza sulla gestione della mobilità attorno al vulcano. L'area dell'Etna è vastissima: chiusa tra i fiumi Simeto e Alcantara ha una superficie di 1.570 chilometri quadrati. Il Parco dell'Etna comprende venti Comuni con, complessivamente, 250.000 abitanti, cui vanno aggiunti i trecentomila di Catania.

**IGNACCOLO** Serve cominciare a pensare il sistema trasporti come un servizio, con un'agenzia unica

**MORSELLINO** Lo scopo dell'Its Academy è di formare quei profili professionali difficili da trovare nel comparto marittimo

**CASERTA** L'Etna è una superstar. Ma è un po' come un fallimento di mercato se consideriamo le potenzialità non sfruttate

**FIORE** Da giugno la Circumetnea abbandona la stazione Borgo e si avvia il progetto metro che porterà fino ad Adrano



Peso: 11-1%, 12-50%



Peso:11-1%,12-50%

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

498-001-001

# «Tangenziale: la terza corsia bloccherebbe tutta la Sicilia orientale»

**Idee e proposte. «Andrebbe in tilt il traffico su gomma. Più fattibile il progetto di un terzo "arco" da realizzare a monte dell'arteria attuale»**

A proposito di bici. Esiste un progetto di Circumetnea per trasformare, una volta abbandonata la stazione Borgo, il tracciato della linea ferrata in una pista ciclabile? E questo progetto riguarda anche altre strade, come fu per il corso delle Province?

«Con la trasformazione della ferrovia a metropolitana - **risponde Fiore** - liberare le aree dei centri urbani è un'opportunità. Ma non è Fce a realizzare un'opera di questo genere. Il binario verrà restituito al demanio e sarà lui a gestirlo. Già accade che i nostri treni sono attrezzati per accogliere a bordo le biciclette, ma è un fenomeno che si basa sulle iniziative del singolo che andrebbero più strutturate».

«Tra amministrazione comunale e Ams, come testimonia il presidente Bellavia - **ribadisce La Greca** - c'è una notevole sinergia. Tre punti vorrei sottolineare. Il primo: la Tangenziale. L'ipotesi della realizzazione della terza corsia avanzata da Anas ha avuto uno stop da parte di Comune e Città Metropolitana. Oggi realizzarla significherebbe tenere questa strada chiusa nelle ipotesi migliori per più di un anno. Significherebbe bloccare il sistema su gomma di tutta la Sicilia orientale. È impensabile. Si potrebbe, in-

vece, immaginare il terzo arco più a Nord. Secondo punto: il Brt. Le linee protette sono quelle che funzionano meglio perché rispondono a possibilità di riduzione dei mezzi e con tempi ragionevoli. Si potrebbe realizzare un'altra linea coinvolgendo anche le Municipalità: il Brt2 che chiude l'arco della metropolitana Nesima-Stesicoro. Terzo punto: il treno metropolitano. La Regione Piemonte ha 4,2 mln di abitanti e investe in Tpl quasi 480 milioni. La Sicilia che ne ha quasi 5 milioni, ne investe poco meno di 250mila. Sono dati significativi. È una battaglia continua per aumentare i treni viaggianti e Trantino ha già avuto un'interlocuzione con Rfi».

Il nuovo sistema di mobilità che sta per avviarsi muta profondamente anche la visione del turismo.

«La Città Metropolitana - **aggiunge Albo** - deve recuperare quel gap in termini di risorse da parte delle amministrazioni locali. Per recuperare quella sinergia e trovare soluzioni a breve e a lungo termine per la collettività, per il turismo».

In sintesi. Per Ignacolo «c'è un'architettura della mobilità, c'è una pianificazione dei trasporti, ci

sono il Pums e il Pgtu. Serve solo un approccio più integrato». Per Caserta «troppo a lungo c'è stato un rapporto tra affari e politica senza investimenti che ha portato a un mancato salto di qualità». Per La Greca «Catania deve tornare ad avere il coraggio di pensare perché purtroppo facciamo ancora fatica a guardare a un normale futuro di mobilità sostenibile». Per Morsellino «ognuno per la propria parte deve realizzare qualcosa di concreto e dare continuità alle scelte della politica. Formazione e cultura sono punti di forza».

Conclusioni affidate a **Domenico Ciancio**, condirettore de *La Sicilia*: «Quella di questo tavolo potrebbe essere una foto-notizia. E questo incontro diventa per noi un elemento di grande piacere e un elemento del territorio che non fa solo informazione, ma che partecipa alla vita del territorio. Così il giornale non è uno specchio di quello che accade, ma anche un attore di quello che accadrà. Il nostro dovere è quello della trasparenza e di riuscire ad aiutare le diverse realtà - compresa la politica - e i protagonisti a fare qualcosa con più semplicità. Ecco: proviamo a essere un notaio del territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA GRECA.** L'Amministrazione sta cercando di scoraggiare l'uso del mezzo privato per favorire la libertà di movimento

**BELLAVIA.** Esigenza è puntare su infrastrutturazione leggera cominciando dal Brt: economico e facile da realizzare

**ALBO.** Disincentivare disaffezione dei cittadini rispetto al mancato scambio di informazioni a cui siamo stati costretti ad assistere



A sinistra il forum di ieri mattina in redazione promosso dal nostro giornale nell'ambito dell'iniziativa Etna-Mondo. Sotto a sinistra una veduta aerea della città e del suo hinterland, sotto a destra l'assedio giornaliero delle auto in via Vincenzo Giuffrida, uno dei nodi nevralgici di ingresso e uscita dal capoluogo



Peso: 43%

# Schifani abbraccia Webuild “È l’inizio, poi strade e binari” Intanto una fabbrica in Sicilia

Conferenza stampa con  
Salini, ad del gruppo  
Si costruiranno “talpe”  
per scavare gallerie

Il ponte sullo Stretto «indispensabile per promuovere nuovi investimenti su strade e ferrovie siciliane». Parola del presidente della Regione, Renato Schifani, che convoca i giornalisti per fare il punto sui cantieri ferroviari ma che non può tacere sul Ponte visto che a fianco ha Pietro Salini, amministratore delegato di Webuild, colosso delle costruzioni capofila del consorzio Eurolink che ha conquistato l'appalto dell'opera. «Abbiamo condiviso la scelta del governo – sottolinea Schifani – di aver evitato un costoso contenzioso e avere ripristinato il contratto con Eurolink. Da parte della Regione e in accordo con i ministri Salvini e Fitto, c'è il massimo impegno su questo fronte, abbiamo destinato 1,8 miliardi dei Fondi di sviluppo e coesione al Ponte che per noi è un'infrastruttura fondamentale».

Ormai dimenticate le nervose richieste di rivedere il contributo economico delle Regioni Calabria e Sicilia avanzate dal governatore alcuni mesi fa. Schifani risponde anche alle polemiche sullo stato dei trasporti nell'Isola: «a chi dice che, invece di fare il Ponte, bisogna fare strade e ferrovie io rispondo che le stiamo facendo con quasi 12 miliardi di investimenti». Il governatore insiste anche con il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco: «Dica anche lei che il Ponte

adesso permetterà di pensare anche al raddoppio della parte mancante della Palermo-Messina».

Un rapporto di fiducia, quello fra Schifani e Salini, che porta il presidente ad accennare a nuove possibili collaborazioni: «Abbiamo parlato a lungo di tematiche climatiche, ne è nato un colloquio molto interessante ma non è il tema di oggi». Dunque, Webuild potrebbe dare una mano anche sul fronte siccità e su altre decennali incompiute siciliane, le dighe. L'Ad di Webuild snocciola le cifre dell'impegno del gruppo nell'Isola. Un centro di formazione a Belpasso, da dove provengono 65 giovani già reclutati, 1.700 assunzioni nel 2023, che in tre anni diventeranno settemila. A servizio dei cantieri anche tre fabbriche di concili in calcestruzzo per i 120 chilometri di gallerie scavate dalle talpe, le Tmb, una già realizzata e un'altra da costruire sempre a Belpasso, una terza nell'Ennese. Ma anche il progetto di insediare in Sicilia lo stabilimento di manutenzione e costruzione proprio delle talpe: 19 di esse sono già in Sicilia, 40 in fase di acquisto. In tutto il mondo, Webuild ne ha 90.

Alla domanda se la ex Fiat di Ter-

mini Imerese, appena rilevata da Ross Pelligra per riqualificarla, possa essere un sito idoneo, Salini è cauto: «I siti industriali dismessi in Sicilia purtroppo non mancano, ne stiamo esaminando alcuni. Cerchiamo un unico posto dove concentrare tutte le lavorazioni».

Le talpe non c'entrano con il Ponte, ma molto dipenderà anche da quel progetto sul quale Salini cerca di spazzare via altri dubbi. «Chi ha timori per il vento o i terremoti – dice sorridendo – lasci fare agli ingegneri che sanno quali soluzioni trovare. Mentre noi stiamo qui a discutere se si può fare o no, nel mondo ne hanno costruiti almeno cinque dello stesso tipo». Liquidata anche le possibili infiltrazioni mafiose: «Questo pericolo è ovunque ma noi stiamo firmando stringenti protocolli di legalità, non abbiamo timori».



▲ A Palazzo d'Orleans Da sinistra De Gennaro, Salini, Schifani e Lo Bosco



Peso: 2-16%, 3-18%

# Sicilia, così Rfi cambia il passo

Trasporti. Cantieri per 17,6 miliardi, progetti per altri 30. Ma "talpe" ferme se manca l'acqua

MICHELE GUCCIONE pagine 2-3

## Sicilia, ecco il cambio di passo di Rfi il trasporto sarà integrato e digitale

Investimenti. Progetti in corso per 17,6 miliardi fra Alta velocità, nuove tratte e tanta tecnologia

MICHELE GUCCIONE

**PALERMO.** Nel 2021 Mario Draghi e la Lega imposero in Unione europea la reintroduzione, nel regolamento delle reti Ten-T, del Ponte sullo Stretto di Messina e delle opere di collegamento, che l'ex ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, aveva cancellato inventandosi in alternativa un collegamento marittimo Brindisi-Malta che saltava del tutto la Sicilia. Così il novello presidente di Rfi, il palermitano Dario Lo Bosco, ha potuto cogliere la palla al balzo e, da coordinatore del Polo infrastrutture del gruppo, ha messo all'opera tutti gli uffici per progettare tutto ciò che c'è da realizzare in Sicilia. Così, ieri in conferenza stampa il governatore Renato Schifani a buon titolo ha parlato di un «disegno strategico senza precedenti voluto dal governo nazionale e dal governo regionale. Stiamo vivendo una "primavera" che ci consentirà di accedere a un'"estate" di migliore fruibilità dei trasporti». Dicendo questo non si riferiva, quindi, solo al Ponte, che da anello strategico ha richiamato l'Alta velocità Palermo-Catania-Messina e la metro fra Messina e la Calabria, ma anche al completamento del raddoppio della Palermo-Messina di cui è stata completata la prima analisi di fattibilità e a tutte le altre ferrovie che Rfi sta costruendo o progettando. Nonchè alle strade che serviranno per arrivare al Ponte, da tutte le parti

della Sicilia.

Lo scenario vede finanziamenti per 17,6 miliardi, tutti interventi in corso: la Palermo-Catania-Messina vale 12 miliardi, la Palermo-Trapani via Milo (221 milioni), la Fiumetorto-Castelbuono (998 milioni), il collegamento con Birgi (48 milioni), l'elettrificazione della Cinisi-Alcamo diramazione-Trapani via Milo (102 milioni), il nodo di Palermo (1,28 miliardi), il secondo lotto dell'anello di Palermo (142 milioni), il ripristino della Caltagirone-Gela (349 milioni), il collegamento con Fontanarossa (19 milioni), il bypass di Augusta (176 milioni), il collegamento col porto di Augusta (105 milioni), la fermata Acireale Bellavista (7 milioni), la metroferrovia di Ragusa (38 milioni).

Ci sono poi gli investimenti tecnologici: sulla Palermo-Catania-Messina, sulla Messina-Palermo e sulla Messina-Siracusa (totale 53 milioni), il programma Ertms (650 milioni), un upgrading tra Lercara e Catenanuova (84 milioni).

Di finanziato ci sono anche interventi di manutenzione straordinaria su trazione elettrica, impianti di sicurezza e telecomunicazioni più l'armamento e opere civili per 452 milioni. I fondi coprono anche interventi di ammodernamento in 173 stazioni dell'Isola. E si stanno costruendo le nuove stazioni di S. Michele, Fontanelle, Aci Castello e al Ri.Med di Carini.

Con gli interventi, nel medio periodo ci vorranno 16 minuti da Trapani a Trapani Birgi, 120 minuti da Trapani a Palermo, 160 minu-

ti da Palermo a Catania. Nel lungo periodo, 55 minuti da Catania a Messina e 120 minuti da Palermo a Catania.

Perchè queste differenze fra medio e lungo periodo? Perchè ci sono alcune tratte finanziate dal "P-nrr" che dovranno entrare in funzione entro il 2026 e altre finanziate dal Fondo complementare che saranno terminate successivamente, entro il 2030. La linea Catania-Aeroporto, che è in fase di progetto esecutivo, sarà completata entro il 2027. Entro il 2025 si avranno, poi, la fermata Acireale Bellavista, e la Palermo-Trapani via Milo; entro il 2026 la Caltagirone-Gela, il bypass di Augusta, la linea col porto di Augusta, il nodo di Palermo, la linea con Birgi, la Cinisi-Trapani via Milo; entro il 2027 la metroferrovia di Ragusa e il raddoppio Fiumetorto-Castelbuono; entro il 2028 l'anello di Palermo.

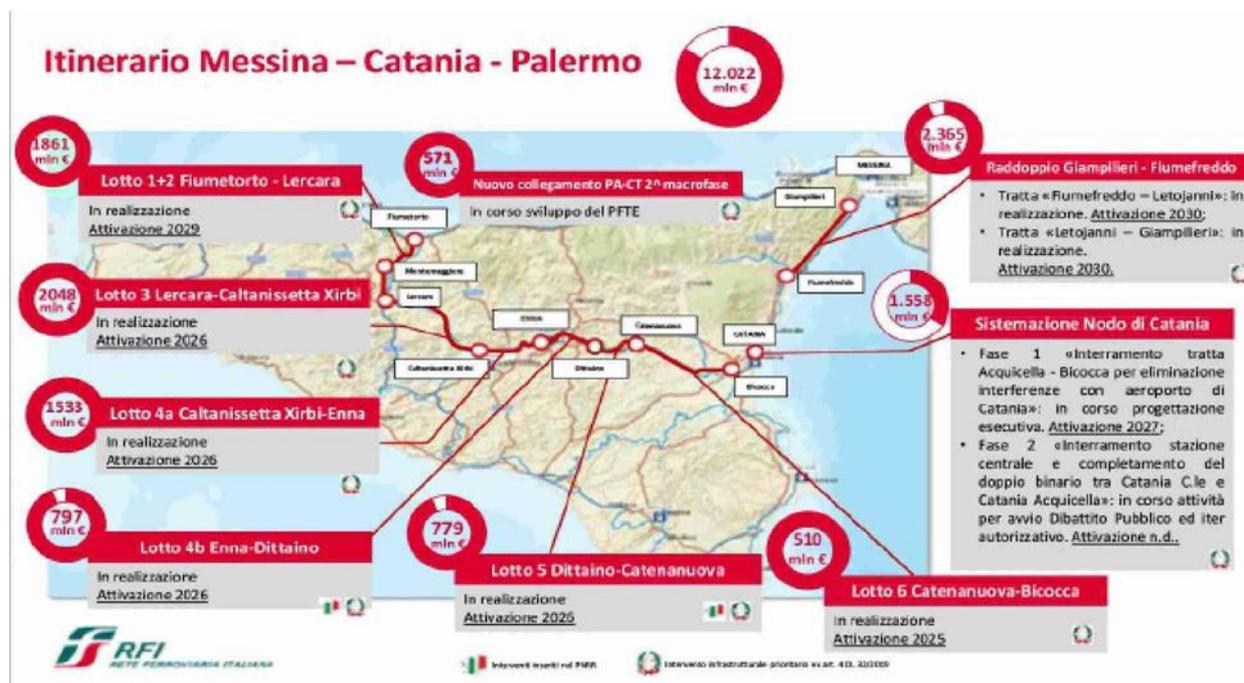
Dario Lo Bosco ha chiarito che il piano creerà un «sistema di trasporto integrato per le merci che si avvarrà di una piattaforma digitalizzata che favorirà gli scambi strada-ferrovia e ferrovia-mare. Finalmente potranno circolare anche sulle rotaie siciliane i grandi carri e questo aprirà nuove fron-



Peso: 1-5%, 2-42%, 3-8%

tiere internazionali per il settore della logistica. Siamo fra i primi ad adottare la tecnologia Bim per il controllo digitale dei costi e dei tempi e sta per entrare anche in Sicilia il "Diamante 2.0", il treno predittivo che analizzerà tutti i binari dell'Isola per individuare per tempo gli interventi di manutenzione. Gli aeroporti di Palermo e Trapani - ha aggiunto Lo Bosco - diventeranno un hub grazie all'in-

terconnessione fra loro. Tutto ciò - ha concluso Lo Bosco - è uno straordinario cambio di passo di Rete ferroviaria italiana in Sicilia. Nessuno, infatti, fino a ieri si sarebbe aspettato che si sarebbe ricominciato a parlare del completamento del raddoppio della Palermo-Messina. Ora, invece, c'è il progetto».



# Servono trenta miliardi per le altre infrastrutture

Si tratta con Ue e Stato. Rfi ha studi di fattibilità pronti o in corso

MICHELE GUCCIONE

**PALERMO.** Trentatré anni fa qualcuno vide lontano e cominciò a predicare che nel ventennio precedente «l'Italia ha balbettato sulle infrastrutture», che «senza infrastrutture non si può restare in Europa a lungo», che «la Cina si sta avvicinando e bisogna attrezzarsi perché le sue merci facciano scalo qui e non arrivino dal Caucaso o dai Balcani», che «sono in arrivo la transizione ecologica e digitale e la globalizzazione», che «l'Italia deve puntare sul passaggio dalla benzina al metano e poi all'idrogeno», che deve «sviluppare l'industria dell'auto con più costruttori perché la Fiat da sola non può reggere», che «l'Italia deve sostenere la produzione artigianale assieme alla grande industria chimica».

E fu così che proprio nel 1991, a Pietrarsa, quel «qualcuno», l'allora A.d. delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, presentò al governo nazionale e alla stampa un «Piano industriale per la crescita dell'Italia», un decalogo contenente una vera e propria «cura del ferro» che costava centomila miliardi di lire, di cui 30 mila miliardi sarebbero bastati per fare la Tav, cioè l'Alta velocità da Genova fino a Trieste e da Milano fino a Bari, l'Alta velocità da Catania fino a Napoli e la Palermo-Messina in funzione del Ponte sullo Stretto. Il resto serviva a costruire l'Alta velocità attraverso i valichi transalpini, a modernizzare il trasporto merci in chiave intermodale «per togliere l'inquinamento dalle città, ridurre i costi di trasporto e velocizzarne i tempi», spiegò allora Nec-

ci, più l'ammodernamento di tutte le stazioni, la digitalizzazione della rete, i collegamenti con i porti e gli aeroporti, il rinnovo del parco rotabile e così via.

Morto Necci, di quel piano, con costi centuplicati, venne realizzata solo la parte relativa al Nord. Al Sud nulla. Trentatré anni dopo, qualche pezzetto di ferrovia al Sud si sta costruendo grazie al «Pnrr». Però pensiamo che con quei centomila miliardi di lire, pari a 56 miliardi di euro, si sarebbe rifatta tutta l'Italia, mentre oggi con quattro volte la somma, 209 miliardi, non si riesce ad andare oltre qualche tessera di quel mosaico.

Magli osservatori più attenti si pongono un problema: tutto il resto di quelle infrastrutture in Sicilia, ancora oggi necessarie, come saranno realizzate e, soprattutto, dove si prenderanno i fondi, una volta esaurito il «Pnrr»? Il governatore Renato Schifani ha lasciato intendere che l'Accordo di coesione (ex Fsc) che sarà firmato tra qualche settimana con il ministro Raffaele Fitto, si concentrerà di più sulle principali emergenze della rete viaria interna. Ma ha aggiunto che «grazie al reinserimento del Ponte nella rete europea Ten-T, sarà interesse dell'Ue e dello Stato finanziare le opere che dal Ponte vengono «attratte»».

Il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco, ha spiegato che Rfi in Sicilia ha progetti esecutivi per 22,1 miliardi, di cui 17,6 miliardi finanziati. C'è, quindi, un fabbisogno immediato di 5 miliardi che sarà oggetto di trattativa probabilmente dopo le Europee.

Analizzando le carte, poi, con la

nuova Commissione, ci sarà sicuramente da discutere delle risorse per completare il raddoppio della Palermo-Messina da Castelbuono a Patti, che ad oggi, secondo un primo studio di fattibilità con percorso tutto in galleria, richiede almeno 8 miliardi. L'accordo di programma quadro con la Regione prevede ulteriori investimenti con studi di fattibilità in corso o conclusi, che portano il totale del fabbisogno ad almeno trenta miliardi: l'applicazione della tecnologia di sicurezza Ertm all'intera rete esclusa dal «Pnrr», il collegamento con gli altri porti, il completamento dell'interramento della ferrovia di Catania, le opere civili sulla Palermo-Catania, la Ragusa-Vizzini, il quadruplicamento della Brancaccio-Fiumetorto, la Porto Empedocle-Castelvetrano, il collegamento fra gli aeroporti di Trapani e Palermo, la Enna-Caltagirone, la Gela-Licata-Agrigento, il raddoppio Lercara-Agrigento, la Aragona Caldarre-Canicatti, la velocizzazione della Carini-Punta Raisi, il potenziamento e velocizzazione della Siracusa-Ragusa-Canicatti, il collegamento dell'aeroporto di Comiso, il completamento dell'elettrificazione delle linee regionali.



Peso: 27%

# La siccità fra i rischi imprevisti se manca l'acqua "talpe" ferme si cerca una soluzione rapida

**PALERMO.** In questo periodo è un susseguirsi di riunioni fra Regione, Rfi, Webuild e Siciliacque per risolvere un problema inquietante. Nel suo intervento, il presidente della Regione, Renato Schifani, ha assicurato che le opere ferroviarie finanziate dal "Pnrr" saranno completate nei tempi previsti e, quindi, collaudate entro il 2026 così come prevede il timing della norma. E ha aggiunto che la Regione vigilerà in tal senso affinché le scadenze vengano rispettate. Anche se ha aggiunto «a meno di imprevisti di natura eccezionale». E fra questi pare che ci si sia messa la siccità.

Cosa c'entra la mancanza d'acqua con i cantieri dell'Alta velocità? C'entra, eccome. Perché le talpe TBM, quando scavano le gallerie, hanno bisogno di enormi quantità d'acqua per raffreddare le frese rotanti che fanno attrito con la roccia.

Il progetto aveva stabilito una certa tempistica di scavo delle gallerie lungo tutto l'itinerario da Lercara a Enna, perché era stata prevista la disponibilità di un certo quantitativo di acqua che il gestore Siciliacque si era impegnato a garantire in continuità, anche costruendo alcuni tratti di condotte per avvicinare i punti di fornitura ai cantieri. Ma negli ultimi due mesi l'e-

mergenza idrica ha fatto saltare queste previsioni. Infatti, Siciliacque, a causa della scarsità di risorsa idrica, deve destreggiarsi, come tutti gli altri gestori, a organizzare turnazioni fra città e campagne.

Questa situazione, se non prontamente risolta, rischia di fermare l'attività delle talpe e di ritardare i cantieri, col pericolo di perdere le risorse Ue in caso di mancato rispetto delle scadenze. Nei prossimi giorni, però, potrebbe essere individuata una soluzione, stando all'ottimismo che si respirava ieri. Si tratterebbe di pompare acqua da qualche invaso meno utilizzato, ma occorrerebbero le risorse per finanziare la costruzione degli impianti di sollevamento e di trasporto della risorsa idrica. Ne dovremmo sapere di più la prossima settimana.

M. G.



Peso: 23%

## CONFINDUSTRIA SICILIA

# Vecchio: «L'impresa ha le capacità di far sviluppare il territorio, la PA no»

**ROMA.** «Parlare di cosa non è stato fatto in passato contro la crisi idrica in Sicilia è troppo facile, noi siamo il risultato di quello che è avvenuto nel passato». Così Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia, a margine dell'incontro che si è svolto alla Camera di commercio di Palermo ed Enna, dove Confindustria e la delegazione di Confindustria a Bruxelles, hanno incontrato i parlamentari europei uscenti per portare all'attenzione dell'Europarlamento i temi dell'industria per un'Europa competitiva.

«La siccità attuale ha due fattori - ha precisato Vecchio - l'oggettiva eccezionalità del nostro inverno, non abbiamo di fatto avuto una stagione piovosa, che è molto bello per i turisti, molto meno per l'agricoltura, dall'altra non si è investito dove si doveva farlo. Noi abbiamo il sistema idrico integrato commissariato da tanti anni, abbiamo le ri-

sorse, abbiamo una difficoltà di spesa. Quando vengono bypassate dalla pubblica amministrazione, o non arrivano o arrivano con lentezza. Chiediamo all'Europa e ai nostri candidati di far tornare centrale l'impresa. Noi abbiamo la capacità di sviluppare il territorio, molto spesso la Pubblica amministrazione ne ha meno».

Per quanto riguarda invece il Ponte sullo Stretto, Vecchio ha parlato di «una scelta politica». «Ci aspettiamo dal governo un'immediata compensazione in termini di infrastruttura territoriali. Abbiamo già chiesto che venga parallelamente avviato un investimento sulla circoscrizione di Palermo, una strada cittadina utilizzata come grande arteria in cui si fanno ore di fila, sulla tangenziale di Catania, che ogni giorno è un disastro economico che in nessun altro territorio verrebbe accettato, e, soprattutto, sulle rete stradale provinciale».



Peso: 14%