



Rassegna Stampa

18 settembre 2026

Rassegna Stampa

18-09-2026

CONFINDUSTRIA NAZIONALE

SOLE 24 ORE	18/09/2026	24	Export Dai mercati Ue segnali di risveglio = Primi segnali di stabilizzazione grazie all'export verso l'Europa <i>Giulia Crivelli</i>	3
-------------	------------	----	--	---

CONFINDUSTRIA SICILIA

GIORNALE DI SICILIA	18/09/2026	3	Cottarelli: «La vera sfida è la sburocratizzazione» <i>Redazione</i>	5
---------------------	------------	---	---	---

ECONOMIA

REPUBBLICA	18/09/2026	34	Le aziende tlc avvertono la Ue "Eccessivi i vincoli sulle reti" <i>Sara Bennewitz</i>	6
STAMPA	18/09/2026	12	Stop al bollo auto Regioni divise e minaccia di ricorsi "E incostituzionale" = Bollo, Regioni divise Incognita sul benefici Pronte le modifiche <i>Luca Monticelli</i>	8

PROVINCE SICILIANE

GIORNALE DI SICILIA	18/09/2026	10	«Autostrade, gravi carenze» Ultimatum di Roma alla Sicilia = Autostrade da restaurare Roma minaccia la chiusura <i>Giacinto Pipitone</i>	10
GIORNALE DI SICILIA	18/09/2026	10	In gioco pure il futuro del Cas, opposizione all'attacco <i>Gia Pi</i>	12
GIORNALE DI SICILIA	18/09/2026	12	Galvagno, il processo resterà a Palermo = Galvagno e il suo ex autista Il processo resta a Palermo <i>Virgilio Fagone</i>	13
ITALIA OGGI	18/09/2026	26	Senza bollo 24,6 min di italiani <i>Francesco Cerisano</i>	15
ITALIA OGGI	18/09/2026	35	Arriva l'Irpef per le province <i>Matteo Barbero</i>	17
SICILIA CATANIA	18/09/2026	6	«Autostrade siciliane, traffico da interdire» = «Autostrade Casa rischio chiusura» Ultimatum Mit, la Regione rassicura <i>Fortunato Marino</i>	18
SICILIA CATANIA	18/09/2026	6	Con il cantiere per la galleria Belvedere Sciacca nel caos traffico per tre anni <i>Giuseppe Recca</i>	20
SICILIA CATANIA	18/09/2026	30	Via Anapo: entro metà novembre la selezione per l'affido del bene <i>Maria Elena Quaiotti</i>	21
SICILIA CATANIA	18/09/2026	32	Anastasi «Commissione speciale Sac Si va avanti» <i>Redazione</i>	22

SICILIA CRONACA

SICILIA CATANIA	18/09/2026	12	Il " Tyrrhenian Link " tarderà di sei mesi, in funzione nel 2028 <i>M. C.</i>	23
-----------------	------------	----	--	----

SICILIA ECONOMIA

ITALIA OGGI	18/09/2026	9	Il Sud non parte certo da zero <i>Antonino D'anna</i>	24
-------------	------------	---	--	----

Rassegna Stampa

18-09-2026

SICILIA CATANIA	18/09/2026	12	Harry, dall'Ue appena 74 milioni su 1,5 miliardi Regione delusa = In Sicilia danni per 1,5 miliardi dall'Ue 74 milioni per tre regioni <i>Michele Guccione</i>	26
SOLE 24 ORE	18/09/2026	2	Orsini: «Sull'energia ci vuole responsabilità, è una vera emergenza» = Orsini: responsabilità sull'energia, è una vera emergenza <i>Nicoletta Picchio</i>	28
SOLE 24 ORE	18/09/2026	3	Bollo auto, tagliato il 30% degli incassi = Bollo auto, il decreto cancella il 30,4% degli incassi totali <i>Marco Mobili - Gianni Trovati</i>	30
SOLE 24 ORE	18/09/2026	23	Agevolazioni sul lavoro, un tesoretto di 46 miliardi da recuperare Ccas.	33

SICILIA POLITICA

GIORNALE DI SICILIA	18/09/2026	11	Ars, tempi incerti per la manovra Pressing di Schifani = La manovra slitta ancora Ma Schifani pressa l'Ars <i>Giacinto Pipitone</i>	34
REPUBBLICA PALERMO	18/09/2026	53	Ventun anni di scandali la via disastrosa che porterebbe al Ponte = Venturi anni di scandali Salvini vuole chiudere la via disastrosa al Ponte <i>Fabrizio Lentini</i>	36
SICILIA CATANIA	18/09/2026	8	Chi deve fare cosa Niscemi, rischio di cortocircuito fra commissari = Fra commissari di Roma e Palermo i progetti si pestano i piedi a vicenda <i>Laura Mendola</i>	38

CAMERE DI COMMERCIO

SICILIA CATANIA	18/09/2026	12	Forum col ministro pichetto fratin <i>Redazione</i>	40
SOLE 24 ORE	18/09/2026	23	Traffico merci in mare, la quota dei porti del Mezzogiorno vicina al 50% <i>Raoul De Forcade</i>	41

Moda 24

Export

Dai mercati Ue
segnali di risveglio

Giulia Crivelli — a pag. 24

Primi segnali di stabilizzazione grazie all'export verso l'Europa

Confindustria Moda Accessori. La presidente Giovanna Ceolini: «Ora guardiamo con attenzione alle opportunità legate all'apertura di nuovi mercati e ad accordi come quello tra Bruxelles e Mercosur»

Giulia Crivelli

«I primi mesi del 2026 restituiscono un quadro ancora complesso, ma anche alcuni punti di positività, che ci invitano a guardare al futuro con fiducia e concretezza. In uno scenario internazionale segnato dalle tensioni geopolitiche e dall'evoluzione dei comportamenti di acquisto nel Far East, le nostre imprese stanno dimostrando capacità di adattamento»: Giovanna Ceolini, presidente di Confindustria Moda Accessori,

riassume così i dati di consuntivo del 2025 e quelli della prima parte del 2026. La federazione è una buona cartina di tornasole dell'intero sistema Tma (tessile-moda-accessorio) italiano, perché riunisce le associazioni cui fanno riferimento i comparti chiave della filiera pelle italiana: calzaturiero (Assocalzaturifici), pelletteria (Assopellettieri), abbigliamento in pelle e pellicceria (Aip), concia (Unic).

Nel 2025, il comparto Accessori Moda ha generato un fatturato com-

plessivo di 29,1 miliardi e le esportazioni, 24,2 miliardi, hanno registrato una contrazione del 2,9% rispetto all'anno precedente, mentre le importazioni hanno segnato un incremento del 2%, raggiungendo quota 11,5 miliardi. I dati confermano il ruolo centrale dell'interscambio internazionale per la filiera e la sua forte vocazione all'export, in un contesto globale ancora sfidante ma nel quale

iniziano a delinearsi alcuni elementi di stabilità. Tornando all'export, nei primi cinque mesi del 2026, l'Italia ha esportato beni del comparto per 9,9 miliardi e in questo scenario, l'Unione europea ha mostrato una dinamica positiva, con i flussi in crescita dell'1,3%; particolarmente significativi i risultati di Francia (+4,3%), che si conferma il principale mercato di destinazione, Spagna (+7,4%) e Paesi Bassi (+10,6%).

Guardando ai mercati extra Ue, gli Stati Uniti, che rappresentano il 12% dell'export del comparto, evidenziano una sostanziale tenuta, con una lieve flessione dell'1,1%. Più articolato il quadro sui mercati asiatici, con una contrazione delle esportazioni verso Giappone (-9,9%), Corea del Sud (-4,6%) e Cina (-2,5%), a fronte della crescita di Hong Kong (+8,1%). Particolarmente rilevante, non sorprende, la contrazione dei flussi verso il Medio Oriente (-41,3%), con gli Emirati Arabi Uniti a -41,5%, un andamento che risente dell'acuirsi delle tensioni geopolitiche nell'area.

Le dinamiche produttive si riflettono sul fronte occupazionale: a fine giugno il numero degli addetti si è attestato a 130.714 unità, mentre le imprese attive hanno raggiunto 8.917. Nel primo semestre del 2026 la filiera pelle ha fatto ricorso a 12,9 milioni di ore di cassa integrazione, in calo del 24,1% rispetto alla prima metà del 2025 (17 milioni). L'andamento è stato però disomogeneo: alla forte contrazione del primo trimestre (-41%) è seguito un lieve incremento nel secondo (+3%), con aumenti si-

gnificativi a maggio e giugno. «Costruire il futuro del nostro settore significa investire nelle persone e nelle competenze – sottolinea Giovanna Ceolini –. Continuiamo quindi a lavorare sulla formazione delle nuove generazioni, per favorire il passaggio di quel patrimonio di know-how artigianale che rappresenta uno dei valori distintivi del made in Italy e che dobbiamo saper preservare e, al tempo stesso, rinnovare».

Le previsioni per il 2026 di Confindustria Moda Accessori delineano per il comparto un anno di transizione, nel quale le imprese sono chiamate a confrontarsi con uno scenario internazionale ancora complesso, ma anche a cogliere nuove opportunità di evoluzione. Sebbene il 48% degli imprenditori intervistati dalla federazione preveda un fatturato in lieve contrazione rispetto al 2025, il 28% punta a confermare i risultati dello scorso anno e il 24% guarda a una crescita: complessivamente, emerge dunque un tessuto imprenditoriale che, pur nella prudenza, mantiene fiducia nella propria capacità di reagire e adattarsi. Crediamo valga per l'intero sistema moda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I comparti chiave della filiera pelle italiana sono custodi di know how artigianale: al primo posto c'è la formazione



Peso: 1-1%, 24-37%

MADE IN ITALY SUMMIT

Dal 6 all'8 ottobre a Milano

«Sustaining growth in an age of instability»: sostenere la crescita nell'era dell'instabilità. È il titolo dell'appuntamento annuale organizzato da Sole 24 Ore, Financial Times e Sky Tg24. Nel secondo giorno, 7 ottobre, è previsto un panel su settori chiave del made in Italy, al quale sono stati invitati, oltre a Giovanna Ceolini di Confindustria Moda Accessori, Maria Porro, presidente del Salone del Mobile e di Assarredo, Luca Sburlati, ceo di Pattern e presidente di Confindustria Moda, e Giovanna Vitelli, presidente di Azimut Benetti e di Fondazione Altagamma

A tenere sono anche gli Stati Uniti, che valgono il 12% delle esportazioni, male la Cina

Made in Italy.

La sfilata di New York del marchio Thom Browne (parte del gruppo Zegna), che in giugno aveva portato a Milano la collezione uomo e che produce tutto in Italia



Peso:1-1%,24-37%

Cottarelli: «La vera sfida è la sburocratizzazione»

Il direttore dell'Osservatorio conti pubblici: «Possibile farla anche senza soldi»

PISTOIA

«Il prossimo governo metta al primo posto la sburocratizzazione del Paese». Lo ha detto ieri Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio sui conti pubblici italiani dell'Università Cattolica di Milano, nel corso dell'assemblea di Confindustria Toscana Nord a Pistoia.

Il tema è stato ricorrente nel corso dell'evento ed è stato evocato più volte anche dal presidente di Confindustria Emanuele Orsini. «La sburocratizzazione del Paese - ha detto ancora Cottarelli - si può fare anche senza soldi. Il Governo ha detto di volerla fare, in un lapsus ha anche affermato di averlo già fatto. Ma perché non estendere la Zona economica

speciale a tutto il Paese? Il futuro governo dovrebbe mettere al primo posto la sburocratizzazione e l'Italia potrebbe così crescere maggiormente».

Poi Cottarelli si è soffermato sull'abolizione del bollo auto, prevista per il 2027: «Non sono contrario - ha detto - anche perché oggi la pressione fiscale è al massimo. Ma servono fondi strutturali, non si può ricorrere a economie del Pnrr».

E poi: «Non credo che il governo possa fare di più per fermare il rincaro dei carburanti, non abbiamo i soldi, il taglio delle accise a beneficio di tutti non ha senso, il rincaro segnala che devi risparmiare nei consumi della benzina e del gasolio, evitare che il prezzo vada su vuol dire "continuare a consumare" in una situazione in cui il prodotto è più scarso. Ci vogliono interventi mira-

ti». E Cottarelli conclude: «I prezzi del carburante vanno su perché ci sono meno benzina e meno gasolio - commenta Cottarelli -. Quindi bisogna cercare di risparmiare nei consumi. A chi non se lo può permettere o ha un reddito molto basso e utilizza molto la macchina, cerchiamo di dare un sostegno mettendo i soldi lì».



Peso: 11%

Le aziende tlc avvertono la Ue “Eccessivi i vincoli sulle reti”

Lettera di 17 ad che spiegano: rinunciare ai fornitori cinesi costa 40 miliardi in più
Critiche alla regolazione: i consumatori dovrebbero guidare la transizione alla fibra

di **SARA BENNEWITZ**
MILANO

Le compagnie telefoniche del Vecchio continente, da Telecom Italia a Telefonica, da Deutsche Telekom a Liberty Global, che di solito sono abituate a farsi la guerra, fanno squadra contro il Digital Networks Act e il Cybersecurity Act che di fatto chiedono agli operatori di sostituire e limitare le forniture di reti e apparati di provenienza cinese. Con un conseguente aumento dei costi, ma senza migliorare la qualità dei servizi.

Ben 17 amministratori delegati di altrettanti operatori, martedì scorso hanno inviato una dura missiva a Bruxelles che in 48 ore non solo ha sollevato diversi dubbi, ma potrebbe anche provocare un terremoto a catena su altri settori che sono stati recentemente attenzionati da politiche volte a preservare l'industria Ue dalla minaccia geopolitica cinese. «Le reti di connettività rappresentano la base dell'infrastruttura tecnologica europea e, ancora oggi, l'Europa mantiene il controllo di questo livello critico - si legge nella lettera firmata dai 17 ceo -. Tuttavia, questa posizione è a rischio a causa di riforme normative incoerenti e ci troviamo di fronte a una scelta chiara: rafforzare la connettività e liberare il potenziale della leadership tecnologica europea, oppure rischiare di perdere il controllo dell'intero ecosi-

stema tecnologico». In breve chiedono che «la transizione verso la fibra sia guidata dalle scelte dei consumatori, dall'evoluzione dei mercati e non dagli ordini del regolatore».

Il settore delle tlc rappresenta peraltro il 5% del Pil europeo e investe 64 miliardi di euro l'anno nelle reti di nuova generazione. Una cifra monstre - ma ancora insufficiente per stare al passo con l'aumento del consumo dei dati legato all'IA, e al bisogno di infrastrutture come Cloud e Data Center, per renderlo possibile. Gli operatori stimano che per avere reti efficienti e al passo con la nuova rivoluzione tecnologica e con la diffusione del 5G - in attesa dell'arrivo del 6G - ci vogliano ancora 475 miliardi di investimenti. E questo senza contare che negli ultimi 12 anni le compagnie telefoniche europee hanno già investito 112 miliardi di euro sullo spettro e sulle licenze.

Solo il Cybersecurity Act - che impone di sostituire gli apparati cinesi

- comporterebbe 40 miliardi di costi aggiuntivi per rimpiazzare pezzi di rete perfettamente funzionanti, risorse che in questo momento non solo sono preziose, ma vanno destinate alla crescita e all'implementazione delle infrastrutture. «Siamo pronti a generare benefici concreti per i cittadini europei, favorendo l'innovazione, rafforzando la nostra base industriale e aumentando la capacità tecnologica sovrana del continente in un periodo di instabilità geopolitica - scrivono i ceo alla Commissione Ue - ricordando però di

aver bisogno di un approccio «proporzionato e basato sul rischio, che tenga conto delle misure alternative di mitigazione, invece di introdurre restrizioni generalizzate che

impongano la sostituzione delle infrastrutture senza considerare i cicli di investimento o prevedere forme di compensazione».

Gli operatori telefonici chiedono poi alla Commissione di sbloccare l'M&A, sia all'interno dei singoli Paesi membri, sia su scala europea. «Sul fronte della sovranità tecnologica, la Commissione Ue ha compiuto passi positivi con il Cloud and AI Development Act e con la recente normativa sullo spettro per le comunicazioni mobili satellitari, creando spazio per alternative europee sia nel cloud sia nella connettività satellitare, come strumenti per rafforzare la competitività - si legge ancora nella lettera - Riteniamo che lo stesso spirito debba riflettersi nella modernizzazione delle norme sul controllo delle concentrazioni, consentendo sia il consolidamento all'interno dei singoli mercati sia quello transfrontaliero, così da permetterci di investire e innovare su scala». Riforme strutturali, sulle reti, sugli investimenti basati sulla domanda, sulla regolamentazione, che strizzano l'occhio al Rapporto Draghi, per fare sistema invece che alzare barriere protezionistiche tra Usa e Asia.

Gli operatori chiedono
alla Commissione
di sbloccare le fusioni
sia all'interno
dei singoli Paesi
sia su scala europea



Peso: 46%



Peso:46%

IL CASO

Stop al bollo auto Regioni divise e minaccia di ricorsi “È incostituzionale”

LUCAMONTICELLI

La battaglia su una delle tasse più impopolari del Paese è appena cominciata. Non si placano le polemiche dopo il via libera del Consiglio dei ministri allo stop del bollo auto e moto per i veicoli fino a 80 ki-

lowatt. Una misura da oltre 2 miliardi di euro l'anno che continua ad alimentare lo scontro. **ANGELONE**

— CON IL TACCUINO DI **SORGI** — PAGINE 12 E 13



Bollo, Regioni divise Incognita sui benefici Pronte le modifiche

Codacons: 14 milioni di veicoli non sono il 70% delle auto ma il 36%
Giani all'esecutivo: decreto incostituzionale, non si può usare il Pnrr

LUCAMONTICELLI
ROMA

La battaglia su una delle tasse più impopolari del Paese è appena cominciata. Non si placano le polemiche dopo il via libera del Consiglio dei ministri allo stop del bollo auto e moto per i veicoli fino a 80 kilowatt. Una misura dal costo stimato in oltre 2 miliardi di euro l'anno che il governo rivendica come un intervento a favore delle famiglie, ma che continua ad alimentare lo scontro con le opposizioni e con parte delle Regioni. Sul tavolo restano i

dubbi sulla copertura finanziaria, quelli sulla reale platea dei beneficiari e perfino sulla natura della riforma.

Ad alzare i toni è il presidente della Toscana Eugenio Giani, che attacca duramente il decreto parlando di una «incostituzionalità palese». Secondo il governatore, infatti, la compensazione delle minori entrate regionali attraverso risorse collegate al Pnrr comporterebbe l'utilizzo di fondi destinati agli investimenti per coprire spesa corrente, in particolare quella sanitaria. «Si sta di-

cedendo che dall'Europa prendo qualcosa che doveva servire per gli investimenti, per dare copertura a una cosa totalmente diversa, la parte corrente con cui si finanzia



Peso: 1-5%, 12-26%, 13-3%

la sanità», sostiene Giani. Il presidente toscano contesta inoltre il carattere temporaneo della misura, definendola «marketing elettorale».

Di segno opposto la reazione dei governatori di centrodestra che hanno espresso apprezzamento per la decisione dell'esecutivo, sostenendo che lo Stato garantirà un ristoro integrale del gettito perso. Sulla stessa linea il vicepremier Antonio Tajani, secondo cui il testo prevede esplicitamente che «lo Stato risarcirà tutto alle Regioni», che in più risparmieranno i costi legati alla caccia agli evasori.

La disputa non riguarda però soltanto le risorse. A sollevare interrogativi è anche il Codacons, che ha provato a stimare gli effetti del provvedimento partendo dai dati del parco dei veicoli. Secondo l'associazione dei consumatori, i conti forniti dall'esecutivo non tornano. Se il governo parla di circa 14,5

milioni di veicoli interessati dall'esenzione, il riferimento al 70% delle auto circolanti sembrerebbe incompatibile con i numeri complessivi. Il Mit risponde evidenziando che le persone beneficiarie sono oltre 24,6 milioni e i veicoli con potenza inferiore alla soglia prevista superano i 34 milioni.

La posta in gioco è elevata anche per le finanze territoriali. Nel 2025 il bollo auto ha garantito alle Regioni oltre 7 miliardi di euro. La quota più consistente è stata incassata dalla Lombardia con più di un miliardo di euro, seguita dal Lazio con 656 milioni e dal Veneto con 593 milioni. Emilia-Romagna e Piemonte si collocano poco sopra i 530 milioni. Numeri che spiegano perché il tema delle compensazioni sia diventato uno dei punti più delicati.

Un altro aspetto del dibattito riguarda la durata. Nel-

la bozza del decreto l'esenzione risulta limitata al solo 2027, proprio l'anno in cui si tornerà alle urne. Tajani sostiene che la norma verrà resa stabile con la prossima legge di bilancio. Ancora più netto il ministro delle Imprese Adolfo Urso, secondo il quale lo stop al bollo «non vale solo per il 2027 ma vale per sempre». Se fosse così, il prossimo esecutivo che nascerà dopo le elezioni del 2027 si ritroverebbe una legge già strutturale e non più da rifinanziare anno dopo anno.

La partita sul bollo è diventata terreno di scontro anche sui social tra Giorgia Meloni e Matteo Renzi. Il leader di Italia viva ricorda di aver proposto in passato l'abolizione del bollo e la premier lo definì «venditore di pentole».

In vista dell'esame parlamentare, la maggioranza prepara le prime correzioni. Il presidente della commissione Finanze della Camera Marco Osnato (Fdi) annuncia un emendamento per estendere il beneficio alle famiglie numerose, prevedendo una soglia di potenza più elevata per i nuclei con più di tre figli. Parallelamente Matteo Salvini rilancia il dossier sul superbollo: il vicepremier punta ad alleggerire gradualmente il prelievo sulle auto più potenti. Segno che lo stop al bollo, approvato mercoledì dal Cdm, è destinato a cambiare. —

Osnato vuole estendere lo stop alle famiglie numerose Salvini al superbollo

80

Kilowatt

La soglia entro cui non si pagherà il bollo su auto e moto



In Aula
Il vice premier e ministro degli Esteri Antonio Tajani con il titolare del Mef Giancarlo Giorgetti. La legge di Bilancio è uno dei temi più discussi



Peso: 1-5%, 12-26%, 13-3%

«Autostrade, gravi carenze» Ultimatum di Roma alla Sicilia

Dossier del ministero sui tratti gestiti dal Cas: servono subito 32 milioni per sistemare una quarantina di gallerie, viadotti e i guard rail più vecchi. La Regione: trovati i finanziamenti

PALERMO

Nuova bufera sul Consorzio autostrade siciliane (Cas) e grave allarme per le condizioni dei tratti gestiti sulla Palermo-Messina, Messina-Catania e Siracusa-Gela. Senza lavori urgenti «non sussistono adeguate condizioni di sicurezza per l'uso». L'estrema conseguenza che il ministero delle Infrastrutture

ha appena notificato alla Regione sarebbe «una totale interdizione al traffico». Servono subito 32 milioni e mezzo per sistemare una quarantina di gallerie, viadotti e i guard rail più vecchi. Entro il 3 ottobre Roma aspetta risposte. Il Cas: sui viadotti restringimento delle carreggiate. Aricò: trovati i fondi.

Pipitone P.10

**Attese risposte
entro il 3
ottobre
altrimenti si
minaccia la
chiusura delle
parti a rischio**

Autostrade da restaurare Roma minaccia la chiusura

Le ispezioni del ministero segnalano problemi su gallerie, viadotti e guard rail sugli assi Messina-Catania-Palermo. Sedici giorni per misure di emergenza, poi le sanzioni

Giacinto Pipitone PALERMO

Senza lavori urgenti, da realizzare entro il 3 ottobre, «non sussistono adeguate condizioni di sicurezza per l'uso delle autostrade». E l'estrema conseguenza che il ministero delle Infrastrutture ha appena notificato alla Regione sarebbe «una totale interdizione al traffico» sulla Palermo-Messina, sulla Messina-Catania e sulla Siracusa-Gela. Servono subito 32 milioni e mezzo per sistemare una quarantina di gallerie, qualche centinaio di viadotti e i guard rail

più vecchi (ce ne sono alcuni risalenti a prima del 1970).

Il ministero delle Infrastrutture ha messo la Regione e il Consorzio Autostrade Siciliane di fronte a un bivio, che impone da un lato la caccia a una valanga di soldi e in alternativa la chiusura di interi tratti di tre delle arterie principali. La cifra da trovare è di quelle che fanno tremare un bilancio: in generale per realizzare tutti i lavori necessari sulle tre autostrade servono 5 miliardi e mezzo. E lo

stesso ministero ammette nella nota inviata al Cas che per trovarli e investirli serve un piano decennale di interventi strutturali da concordare fra Roma e



Peso: 1-10%, 10-38%

Palermo. Ma nell'attesa non sono rinviabili misure tampone, che costano 32 milioni e mezzo e da iniziare entro il 3 ottobre. Pena la chiusura di tratti di autostrada e la revoca della concessione al Cas.

E a questo punto bisogna fare un passo indietro per valutare la situazione. Tutto nasce da una serie di ispezioni che il ministero ha fatto sulle tre autostrade il 3 e il 31 agosto e l'1 e il 2 settembre. La relazione che l'ingegnere Placido Migliorino ha fatto a Roma segnala che una lunga serie di interventi di mitigazione del rischio chiesti nei mesi e negli anni scorsi non sono stati eseguiti. Sono questi che valgono 5 miliardi e mezzo e che sono al centro di un confronto fra Cas e ministero su tempi e pianificazione.

Il problema è che nell'attesa Roma chiede altri interventi rapidissimi. Quelli che valgono 32 milioni e mezzo. Secondo il Cas bisogna intervenire sui sistemi di aerazione e antincendio di 42 gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri. Poi bisognerà sostituire i guard rail più vecchi e ridurre le carreggiate su alcuni viadotti in modo da costringere

soprattutto i mezzi pesanti a non sorpassare e rallentare. Sulla stabilità dei viadotti, va aggiunto, è in corso uno specifico monitoraggio di Cas e ministero per individuare quali restaurare (la tragedia del Morandi è l'incubo da scongiurare). Per questo motivo - ha spiegato ieri il direttore del Cas, Franco Fazio - è prevedibile che la soluzione tampone sui viadotti sia il restringimento delle carreggiate a 3 metri e mezzo e l'individuazione di limiti di velocità (fra i 90 e i 60 km/h). Misure che fanno prevedere un significativo rallentamento del traffico sulle autostrade.

Va detto anche che il Cas ha precisato che «le prime verifiche sulla tenuta dei viadotti hanno dato indicazioni confortanti». Ma ciò non cambia la situazione in generale: entro il 3 ottobre bisogna trovare 32 milioni e mezzo e dare a Roma una segnale appaltando almeno i primi lavori. Anche perché la nota del ministero si chiude con un avviso naviganti: «Bisogna provvedere con la massima urgenza, atteso che in capo al Cas permane in via esclusiva ogni responsabilità civile, penale e

amministrativa connessa alla gestione delle infrastrutture affidate e alla tutela della sicurezza degli utenti». Sono frasi che rimandano a recenti casi di cronaca che hanno visto perfino finire agli arresti i dirigenti di alcuni concessionari ritenuti responsabili di gravi incidenti.

Dal momento di ricezione della lettera, una settimana fa, è scattata la corsa contro il tempo per trovare almeno i 32 milioni e mezzo. Ieri in commissione Ambiente all'Arsl l'assessore alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, ha presentato un emendamento alla manovra correttiva che individua le risorse. Ma poi lo ha ritirato annunciando di aver trovato i finanziamenti da altri piani di spesa già disponibili: i fondi Poc. Aricò attende su questo il via libera del dipartimento Programmazione. E si dice ottimista. Tuttavia non cambia la situazione: restano 16 giorni per comunicare ufficialmente al ministero della Infrastrutture di aver trovato le risorse e di essere pronti ad avviare i lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Serve trovare
32 milioni
L'assessore
Aricò:
«Li abbiamo»
Ma si va verso
il traffico
rallentato**



Peso: 1-10%, 10-38%

In gioco pure il futuro del Cas, opposizione all'attacco

PALERMO

Nella lettera con cui il ministero delle Infrastrutture ha segnalato ritardi sulle misure di mitigazione del rischio nelle autostrade c'è anche un obbligo imposto al Cas di rivedere la propria organizzazione. «Al fine di programmare e realizzare sia gli interventi tampone che quelli definitivi - si legge nel testo - è necessario che il Cas provveda a una riorganizzazione della propria struttura assicurando adeguate risorse umane tecniche e finanziarie».

L'assessore Alessandro Aricò assicura che «tutte le richieste del ministero verranno realizzate. Non ci sarà alcuna chiusura delle autostrade».

E tuttavia le rassicurazioni non convincono l'opposizione. Il deputato di Sud chiama Nord, Pippo Lombardo, non crede che la soluzione sia dietro l'angolo: «Oltre un mese fa avevamo lanciato l'allarme sul rischio di revoca della concessione al Consorzio Autostrade Siciliane. Oggi il quadro che emerge è ancora più grave: non è più in discussione soltanto il futuro della concessione ma la stessa possibilità di mantenere in esercizio le autostrade. Esiste un concreto rischio di interdizione al traffico e il Parlamento siciliano non può continuare ad apprendere queste informazioni soltanto quando la situazione è ormai arrivata al limite». Lombardo ha diffuso una nota inviata dal direttore del Cas, Franco Fazio, per chiedere all'Ars risorse urgenti: «Parliamo di una comunicazio-

ne ufficiale del direttore generale del Cas che mette nero su bianco il rischio di una totale interdizione al traffico. Se non si interviene nei tempi prescritti per mitigare le condizioni di rischio, le conseguenze possono riguardare direttamente la percorribilità delle autostrade e, prima ancora, la sicurezza delle migliaia di persone che ogni giorno le utilizzano. Qui non si tratta di alimentare allarmismi - ha concluso Lombardo - ma esattamente il contrario: occorre intervenire prima che l'allarme contenuto negli atti si trasformi in conseguenze concrete sulla viabilità. È in gioco la sicurezza di chi percorre le nostre autostrade. Servono trasparenza, tempestività e assunzione di responsabilità».

Gia. Pi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sud chiama Nord
Il deputato all'Ars
Pippo Lombardo



Peso: 14%

Galvagno, il processo resterà a Palermo

Respinta l'istanza della difesa che chiedeva lo spostamento a Catania

PALERMO

Niente spostamento. Il processo per peculato, corruzione, falso e truffa al presidente dell'Ars, Gaetano Galvagno, e al suo ex autista, Roberto Marino, resta a Palermo. La decisione è stata presa ieri dalla terza sezione del tribunale, presieduta da Fabrizio La Cascia, che ha respinto l'istanza presentata dai legali del numero

uno dell'Ars. L'esponente di FdI aveva chiesto di spostare il processo a Catania, perché lì sarebbe stato commesso il primo e più grave reato fra quelli contestati, il peculato per l'uso improprio dell'auto blu di servizio. Alla prossima udienza, la terza sezione potrebbe «riunire» a questo procedimento quello che vede imputati l'ex portavoce di Galvagno Sabrina de Capitani e altri.

Fagone P.12

Galvagno e il suo ex autista Il processo resta a Palermo

Rigettata l'eccezione di incompetenza territoriale presentata dalla difesa. Il primo e più grave reato fra quelli contestati, il peculato, è avvenuto nel capoluogo e non a Catania

Virgilio Fagone PALERMO

Il processo per peculato, corruzione, falso e truffa al presidente dell'Ars, Gaetano Galvagno, e al suo ex autista, Roberto Marino, resta a Palermo. La decisione è stata presa ieri dalla terza sezione del tribunale, presieduta da Fabrizio La Cascia, che ha respinto l'istanza presentata dai legali del numero uno del Parlamento siciliano, ieri presente in aula. L'esponente di FdI aveva chiesto di spostare il processo a Catania, perché lì sarebbe stato commesso il primo e più grave reato fra quelli contestati, il peculato per l'uso improprio dell'auto blu di servizio.

Il primo episodio di peculato contestato nell'imputazione e

avverto il lieve penale è accaduto a Palermo: parte da qui il provvedimento dei giudici. L'eccezione di incompetenza territoriale era stata presentata dagli avvocati Ninni Reina, Vittorio Manes e Antonia Lo Presti sul presupposto che invece ci fosse stato un precedente episodio di utilizzo improprio dell'auto blu del numero uno di Sala d'Ercole, avvenuto a Paternò (in provincia di Catania) dove Galvagno risiede: pure quell'episodio era stato oggetto di indagine.

I pm Andrea Fusco e Felice De Benedittis avevano replicato sostenendo che quel primo fatto non ebbe rilievo penale, sebbene fosse stata presentata una richiesta di intercettazione, e non era stato poi contestato nell'imputazione mossa a Galvagno e al suo allora autista, Roberto Marino, pure lui imputato

(è difeso dall'avvocato Salvatore Sansone). Il collegio si è adesso attenuto all'imputazione, dalla quale si evince con chiarezza che per il reato più grave - il peculato, punito più severamente di corruzione, truffa e falso, pure attribuiti ai due imputati - il primo fatto che emerge è quello che ricade nel territorio di competenza del tribunale di Palermo.

I due imputati sono giudicati - per adesso - da soli, perché avevano chiesto il rito immediato,



Peso: 1-6%, 12-33%

saltando l'udienza preliminare: ma dopo il rigetto dell'eccezione di incompetenza territoriale, alla prossima udienza, fissata per il 5 novembre, la terza sezione del tribunale potrebbe «riunire» a questo procedimento quello che vede imputati l'ex portavoce di Galvagno, Sabrina de Capitani di Vimercate, Caterina Cannariato, detta Marcella, una dipendente della Fondazione orchestra sinfonica siciliana, Marianna Amato, e il manager della comunicazione Ales-

sandro Alessi. Per loro, così come per Galvagno, l'accusa è di corruzione. La separazione era stata soltanto tecnica, visto che i quattro avevano optato per il giudizio ordinario, affrontando l'udienza preliminare e venendo rinviati a giudizio. L'udienza per loro è fissata per il 2 novembre, sempre davanti al collegio presieduto da Fabrizio La Cascia, che con ogni probabilità rinverrà a tre giorni dopo per rimettere insieme i due fascicoli, nati in modo unitario e difficil-

mente scindibili. Per quel che riguarda la corruzione, secondo l'ipotesi dei pm, Galvagno avrebbe acconsentito all'erogazione di finanziamenti per manifestazioni organizzate da fondazioni in cui Cannariato, ex moglie dell'imprenditore Tommaso Dragotto, aveva un ruolo; in cambio l'esponente meloniano avrebbe ottenuto incarichi assegnati a persone a lui vicine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I due avevano chiesto il rito immediato ma alla prossima udienza del 5 novembre la terza sezione del tribunale potrebbe «riunire» a questo procedimento quello degli altri 4 imputati

Presidente dell'Ars
Gaetano Galvagno



Peso: 1-6%, 12-33%

Il Mit, sulla base dei dati della Motorizzazione, ha fatto i conti sulla platea della misura

Senza bollo 24,6 mln di italiani

Su 34,8 mln di veicoli. In Lombardia esenzione per 3,9 mln

FRANCESCO CERISANO

L'abolizione del bollo auto per i veicoli fino ad 80 kw di potenza e per ciclomotori e moto interesserà una platea di 24,6 milioni di conducenti, ciascuno dei quali potrà beneficiare dell'esenzione per un solo mezzo di proprietà: l'unica auto di piccola e media cilindrata o, qualora se ne abbiano più d'una, quella di potenza inferiore o ancora, per chi non possiede vetture agevolabili, il motociclo o il ciclomotore, indipendentemente dalla potenza. Su un totale di 59 milioni di veicoli circolanti in Italia (tra auto e moto), sono oltre 34 milioni quelli con potenza entro gli 80 kw di cui però solo 24.608.867 risultano concretamente agevolabili, visto il limite dell'unica esenzione per conducente (si veda tabella in pagina).

Dopo l'approvazione in consiglio dei ministri del decreto legge che ha cancellato la tassa automobilistica dal 1° gennaio 2027 con l'impegno politico a eliminarla in modo strutturale (impegno per cui servirà la prossima Manovra, non potendo un decreto legge vincolare il bilancio dello Stato per gli anni futuri), il ministero delle infrastrutture e trasporti ha rifatto i calcoli sulla potenziale platea della misura, elaborando i dati delle Motorizzazioni e del Dipartimento Trasporti, sulla base del parco veicolare nazionale e del numero di persone fisiche che possiedono almeno un veicolo. Si tratta quin-

di della prima stima potenziale sulla portata del provvedimento che poi, come auspicato mercoledì nella conferenza stampa post cdm, potrebbe essere anche ampliato nella legge di bilancio trovando le opportune coperture.

A spingersi oltre il paletto degli 80 kw è stato il ministro delle infrastrutture e vicepremier **Matteo Salvini** che ha fortemente voluto il provvedimento. E non ha fatto mistero di lavorare per ampliare ulteriormente in futuro la platea interessata, estendendo l'esenzione oltre gli 80 kw fino a ricomprendere anche il superbollo che oggi si applica alle auto di grossa cilindrata. Non solo. La soglia degli 80 kw potrebbe essere innalzata per le famiglie numerose e per chi usa l'auto per andare al lavoro superando l'attuale limite di esenzione. Secondo i calcoli delle associazioni dei consumatori i risparmi stimati medi oscillerebbero tra i 113 e i 163 euro. Una cifra di gran lunga inferiore ai rincari che peseranno sulle tasche degli automobilisti quando il prezzo dei carburanti già alle stelle (l'Osservatorio sui prezzi del Mimit giovedì 17 settembre 2026 ha rilevato un prezzo medio dei carburanti in modalità self service lungo la rete stradale nazionale di 2,143 €/l per la benzina e 2,266 €/l per il gasolio, mentre sulla rete autostradale il prezzo me-

dio self è stato di 2,236 €/l per la benzina e 2,346 €/l per il gasolio) crescerà ulteriormente per via del decalage degli sconti sulle accise sul gasolio che da oggi e fino al 25 settembre scenderanno da 17 a 12,2 centesimi al litro per poi ridursi a 6,1 centesimi al litro dal 26 settembre al 5 ottobre. Ecco perché da più parti si intensifica il pressing sul governo e sul ministro dell'economia **Giancarlo Giorgetti** per estendere progressivamente il beneficio e innalzare la soglia degli 80 kw.

I dati regionali

Come emerge dalla tabella in pagina, la regione con il maggior numero di conducenti agevolabili è la Lombardia con una platea di 3,9 milioni su un totale di oltre 5 milioni di veicoli di potenza fino a 80 kw. Nel Lazio la platea si riduce a 2,4 milioni di conducenti, su un parco regionale di 3,4 milioni di veicoli. Al terzo posto la Campania con una platea di 2,2 milioni di mezzi su un parco veicoli di 3,5 milioni.

Le regioni incontrano Giorgetti

L'abolizione del bollo auto comporterà oneri per 2 miliardi e 362 milioni di cui 2 miliardi e 293 milioni dovranno essere riversati dallo Stato alle regioni per compensare i mancati introiti. Un tema che inevitabilmente agita i governatori che hanno subito voluto inserirlo all'ordine del giorno dell'incontro sulla Manovra tenutosi ieri con il ministro Giorgetti.

Regione	Conducenti (mln)	Veicoli (mln)	Platea (mln)
Lombardia	3,9	5,1	3,9
Lazio	2,4	3,4	2,4
Campania	2,2	3,5	2,2
Emilia-Romagna	2,1	3,2	2,1
Apulia	2,0	3,1	2,0
Marche	1,9	3,0	1,9
Umbria	1,8	2,9	1,8
Valle d'Aosta	1,7	2,8	1,7
Piemonte	1,6	2,7	1,6
Abruzzo	1,5	2,6	1,5
Basilicata	1,4	2,5	1,4
Molise	1,3	2,4	1,3
Calabria	1,2	2,3	1,2
Sardegna	1,1	2,2	1,1
Sicilia	1,0	2,1	1,0
Totale	24,6	34,8	24,6

Peso: 62%

La ripartizione regionale dei veicoli agevolabili

Regione	Popolazione interessata (un veicolo agevolabile a persona)	Parco veicoli
Abruzzo	574.270	815.810
Basilicata	223.972	321.602
Calabria	806.014	1.233.724
Campania	2.238.802	3.510.463
Emilia-Romagna	1.843.796	2.498.747
Friuli-Venezia Giulia	513.326	678.601
Lazio	2.461.555	3.468.182
Liguria	677.164	1.049.295
Lombardia	3.924.027	5.177.330
Marche	663.571	939.238
Molise	126.750	187.153
Piemonte	1.796.841	2.456.791
Puglia	1.524.534	2.186.975
Sardegna	716.592	1.002.231
Sicilia	2.172.791	3.454.169
Toscana	1.611.713	2.278.598
Trentino-Alto Adige	363.061	474.477
Umbria	388.100	548.172
Valle d'Aosta	57.091	79.999
Veneto	1.924.897	2.507.023
Totale	24.608.867	34.868.580

Fonte: Mit su dati Motorizzazione Civile



Peso:62%

Il decreto sul federalismo fiscale modifica in parte il complesso puzzle della finanza locale

Arriva l'Irpef per le province

In sostituzione del gettito RC Auto che andrà allo Stato

DI MATTEO BARBERO

Enti di area vasta, dal 2027 arriva l'IRPEF. È una delle novità previste dal decreto sul "federalismo fiscale" (D. lgs. 174/2026), che in tal modo modifica una parte importante del complesso puzzle della finanza locale. Ma per i bilanci di previsione l'importo da iscrivere resta un'incognita.

L'articolo 36 ha istituito, in attuazione dell'art. 14, comma 2, della legge 111/2023, a decorrere dall'anno 2027 una compartecipazione all'imposta sul reddito delle persone fisiche per le città metropolitane e le province delle regioni a statuto ordinario, della Regione siciliana e della Regione Sardegna.

La norma, al comma 1, prevede una diversa misura della compartecipazione rapportata al primo anno di applicazione della stessa. Ed invero, per l'anno 2027 la compartecipazione è fissata nello 0,92% per l'anno 2027 e dello 0,97% a decorrere dall'anno 2028, da applicare all'imposta netta IRPEF.

All'interno del bilancio dello Stato, verrà quindi istituito un apposito fondo con una dotazione iniziale di 1.802,1 milioni di euro per l'anno 2027, 1.973,4 milioni di euro per l'anno 2028, 2.040,5 milioni di euro per l'anno 2029 e 2.110,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2030. Il fon-

do in esame sarà ulteriormente aumentato di 15 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2030.

La compartecipazione in esame sostituisce per gli enti beneficiari il gettito dell'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori (RCA), che, nei territori in cui viene istituita la compartecipazione, verrà attribuito all'erario.

In particolare, il gettito di competenza erariale sarà calcolato applicando l'aliquota del 12,5% (in coerenza con l'attuale aliquota ordinaria dell'imposta RCA), mentre alle province e alle città metropolitane è attribuita la facoltà di applicare una maggiorazione nella misura massima del 3,5% punti percentuali, così che l'aliquota complessiva del 16% è allineata all'attuale limite massimo).

Il riparto della compartecipazione tra i beneficiari avverrà con successivo decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'interno, da emanarsi entro il 31 dicembre 2026 d'intesa con la Conferenza Stato città e autonomie locali, sulla base di una metodologia approvata dalla Commissione Tecnica per i fabbisogni standard entro il 30 novembre 2026. Lo stesso decreto dovrà definire i meccanismi perequativi, volti a neutralizzare effetti distributivi tra gli enti, le mo-

dalità di recupero forzoso dei mancati versamenti dei concorsi alla finanza pubblica e le regolazioni finanziarie con lo Stato correlate alla eventuale maggiore dinamicità del gettito IRPEF.

Si prevede, altresì, che con provvedimento - che può essere anche una mera risoluzione - del Direttore dell'Agenzia dell'entrate venga determinata la disciplina delle modalità attuative del versamento dell'imposta. Tale tempistica al momento pare decisamente difficile da conciliare con i tempi di predisposizione e approvazione dei bilanci locali, che (salvo proroghe) dovranno essere presentati entro il 15 novembre e approvati prima di Capodanno.

I preventivi devono essere costruiti a legislazione vigente, per cui in assenza dei decreti attuativi le amministrazioni non potranno che fare riferimento ai cespiti attuali, ferme restando le necessarie variazioni non appena saranno note le nuove assegnazioni.



Peso: 34%

«Autostrade siciliane, traffico da interdire»

L'ULTIMATUM. Il Mit al Cas

«Interventi entro il 3 ottobre»

La Regione: «Le risorse ci sono»

Ultimatum del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Consorzio autostrade siciliane: «Avviare gli interventi di mitigazione del rischio e di adeguamento strutturale». L'assessore Aricò: «Le risorse ci sono».

FORTUNATO MARINO PAGINA 6



«Autostrade Cas a rischio chiusura» Ultimatum Mit, la Regione rassicura

INFRASTRUTTURE. «Subito interventi su asset». L'assessore Aricò: «A18 e A20, i soldi ci sono»

FORTUNATO MARINO

MESSINA. Il rischio è quello di arrivare all'interdizione di tratti delle autostrade qualora non vengano rispettate le prescrizioni sugli interventi di messa in sicurezza, già richiesti da tempo dal ministero delle Infrastrutture e contenuti nel report redatto nel 2021 dall'ingegnere Placido Migliorino. È questo lo scenario prospettato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane nella documentazione relativa alle condizioni della rete e alla necessità di finanziare con urgenza una serie di lavori sulla A18 Messina-Catania e sulla A20 Messina-Palermo. La questione è tornata alla ribalta all'Ars durante l'esame delle variazioni di bilancio in IV Commissione e prende spunto da una nota del 14 settembre, firmata dal direttore generale del Cas, Calogero Fazio, che richiama una precedente comunicazione del 3 settembre nella quale viene quantifi-

cato in complessivi 32 milioni e 500 mila euro il fabbisogno per gli interventi di mitigazione del rischio sulle due autostrade. L'ente chiede l'immediata assegnazione di 12 milioni di euro, risorse considerate necessarie per finanziare una prima parte degli interventi programmati e consentire l'avvio dei lavori entro i termini indicati dal Mit.

«Nelle more della realizzazione degli interventi di adeguamento strutturale e funzionale degli asset autostradali, stimati in circa 5,5 miliardi di euro e da finanziare in un arco temporale di 10 anni», dovranno essere «avviati gli interventi di mitigazione del rischio indicati nella nota in riferimento entro un termine non superiore» al prossimo 3 ottobre scrive il Mit al Cas e alla Regione, intimando l'avvio dei lavori in tempi brevi. E «qualora gli interventi non siano attuati nei termini previsti» la conseguente necessità di valutare «una totale interdizione al traffico delle in-

frastrutture».

A preoccupare c'è anche la situazione finanziaria. Il piano di risanamento, approvato dal Consorzio lo scorso giugno, sarà al centro di un confronto con Regione e Ars. «Il quadro che emerge è ancora più grave - sostiene Giuseppe Lombardo, deputato di Sud chiama Nord - non è più in discussione soltanto il futuro della concessione, ma la possibilità di mantenere in esercizio le infrastrutture autostradali».

In serata, le assicurazioni della Regione: «Nessun tratto autostradale sarà sottoposto a chiusura - dice l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla mobilità, Alessandro Aricò - e sono già state reperite le risorse per finanziare i lavori necessari sollecitati dal ministero delle Infrastrutture».



Peso: 1-9%, 6-26%



Sulla sicurezza sulle autostrade siciliane A18 e A20 la proroga del Mit e le garanzie della Regione che ha reperito le risorse per finanziare i lavori necessari sollecitati dal ministero delle Infrastrutture



Peso:1-9%,6-26%

Con il cantiere per la galleria Belvedere Sciacca nel caos traffico per tre anni

GIUSEPPE RECCA

SCIACCA. L'ennesima criticità infrastrutturale per la viabilità della Sicilia sud-occidentale. Un territorio senza autostrada, senza rete ferroviaria e che da due giorni, per i prossimi tre anni, sarà anche senza una galleria. Sulla statale 115 è iniziato l'intervento Anas da 23 milioni per demolire e ricostruire in sicurezza la galleria Belvedere. Un'opera attesa e necessaria, ma che taglierà in due per tre lunghi anni il collegamento vitale tra le province di Agrigento e Trapani. E l'alternativa non regge.

Il circuito di viabilità alternativa elaborato da Anas nelle strade urbane di Sciacca ha scatenato proteste accese di residenti e automobilisti. Nelle ore di punta servono da mezz'ora a un'ora in più per percorrere poche centinaia di metri. Un percorso urbano, tra le vie Ferraro, Lioni, Pompei e

De Gasperi, che ogni giorno viene attraversato da centinaia di auto, bus e mezzi pesanti che si mischiano al traffico dei residenti. Lunghe code, clacson, nervi tesi. Ritardi per raggiungere le scuole, i luoghi di lavoro e, cosa più grave, il vicino ospedale, che serve un vasto bacino di hinterland tra agrigentino e trapanese. Nelle scorse ore, a conferma dell'emergenza, anche un'ambulanza del 118 è rimasta imbottigliata nel traffico, impossibilitata a procedere spedita. In un territorio già gravemente penalizzato dalla carenza di vie di comunicazione. Paradosso di una costa dove sorgono strutture alberghiere di lusso, che ogni anno accolgono clienti da tutto il mondo, ma che resta irraggiungibile per infrastrutture degne di questo nome.

Il sindaco di Sciacca ha assicurato che Anas apporterà dei correttivi al piano viario, ma il caos ha ormai assunto proporzioni tali da provocare

l'intervento del Prefetto di Agrigento Salvatore Caccamo, che per oggi ha convocato una riunione tecnica urgente con Anas, Comune e forze dell'ordine. Sul tavolo le modifiche immediate per evitare la paralisi totale. Tre anni sono però lunghi. E qualcuno suggerisce di programmare più turni e lavoro anche nelle ore notturne, per accorciare i tempi.



Il circuito di viabilità alternativa elaborato da Anas nelle strade urbane di Sciacca ha scatenato proteste accese



Peso: 18%

Via Anapo: entro metà novembre la selezione per l'affido del bene

MARIA ELENA QUAIOTTI

A 40 anni dalla confisca (avvenuta nel 1986) l'ex "supermercato della mafia" di via Anapo è pronto a diventare uno dei più concreti segni di riscatto sociale (e morale) della città: ieri il Comune ha infatti pubblicato sul sito istituzionale l'avviso rivolto al Terzo settore per la gestione per sei anni dell'ampio bene a Picanello e trasformarlo così in supermercato sociale, per consentire alle famiglie in condizioni di disagio sociale ed economico di accedere gratuitamente a prodotti di prima necessità, affiancato da un "banco del farmaco" e da un centro educativo di prossimità, inclusi doposcuola e tirocini.

C'è tempo fino a metà novembre per partecipare all'avviso, con opportunità di sopralluoghi il primo, 6 e 13 ottobre da concordare con il Comune, fermo restando i lavori di sistemazione in fase di ultimazione, finanziati inizialmente da fondi del Pnrr e poi da fondi statali.

«In questo modo la città si riprende ciò che era stato destinato al malaffare», il sindaco Enrico Trantino

ha chiuso così il video social pubblicato sempre ieri, che ha "condiviso" con Viviana Lombardo e Michele Cristaldi, rispettivamente assessore e consulente del sindaco per i Beni confiscati. Non a caso, considerato che l'idea del supermercato sociale risale a luglio 2022, quando alla guida dell'assessorato ai Beni confiscati (creato con Salvo Pogliese) c'era proprio Cristaldi.

Via Anapo in particolare era la sfida più affascinante, proprio per ciò che aveva sempre rappresentato per il quartiere: all'epoca della confisca il bene era intestato alla famiglia Santapaola-Ercolano. Solo nel 1999 era stato affidato al Comune, diventato però per 20 anni deposito di documenti e senza subire alcuna manutenzione. *La Sicilia* aveva seguito fin dall'inizio il percorso di rilancio legale del bene, entrando nel locale per prima dopo anni di chiusura e documentando tutto, ma anche raccontando tutti i passaggi dall'approvazione dei progetti finanziati con il Pnrr, non scontata e l'ostinazione dell'amministrazione, poi passata

sotto la guida Trantino, nel non abbandonare (mai) gli obiettivi.

«Via Anapo è l'ultimo dei sei progetti ex Pnrr su beni confiscati su cui avevamo scommesso - ha commentato l'assessore Lombardo - tutti avviati per restituire valore al territorio, non solo in modo simbolico ma concreto. Ci aspettiamo partecipazione all'avviso, sappiamo che l'immobile sia impegnativo dal punto di vista della manutenzione dunque dovranno essere soggetti strutturati. Della commissione che giudicherà le candidature farà parte un soggetto esterno al Comune o un ex magistrato o un prefetto in pensione».

«L'ho sempre pensato e detto: quella sui beni confiscati era una battaglia che non si poteva perdere - ha aggiunto Cristaldi - anche se all'inizio in molti ci avevano presi per visionari. Mi sono messo a disposizione del sindaco Trantino come consulente, ma il lavoro e impegno sono stati portati avanti da tutti, dal Comune, dal consiglio comunale e dagli enti del Terzo settore». Lavoro che è da continuare.

Da minimarket della mafia a supermercato della solidarietà la struttura sarà gestita da un ente del Terzo Settore



Da minimarket della mafia a supermercato della solidarietà Il bene di via Anapo confiscato alla criminalità organizzata cambia volto e funzione e torna a essere patrimonio della comunità



Peso: 31%

Anastasi «Commissione speciale Sac Si va avanti»

«Desidero anzitutto rassicurare quanti sollecitano l'attivazione della commissione: i componenti sono già stati individuati da tempo e il percorso sta andando avanti. Il passaggio ancora da completare riguarda la designazione del presidente». Lo dice il presidente del consiglio comunale Sebastiano Anastasi alla luce delle notizie riguardanti la Commissione Consiliare speciale temporanea dedicata a Sac.

«L'articolo 65 del regolamento -continua Anastasi - prevede, infatti, che il suo nome sia inserito direttamente nella deliberazione istitutiva sottoposta all'Aula, anziché essere scelto con una successiva elezione interna alla Commissione. C'è stato un momento di riflessione e di confronto su questa scelta, che deve assicurare autorevolezza, equilibrio e un'ampia condivisione istituzionale. Ricordo che l'iniziativa nasce da un ordine del

giorno presentato dall'opposizione e approvato dal Consiglio all'inizio del mandato. Anche per rispetto di quella proposta e di tutte le rappresentanze consiliari, si è ritenuto opportuno dedicare la necessaria attenzione all'individuazione della figura chiamata a presiedere i lavori. Le interlocuzioni si sono intensificate negli ultimi giorni, con l'obiettivo di completare questo passaggio e rendere operativa la Commissione».

«Si corre il rischio - prosegue Anastasi - di svilire il ruolo dell'assemblea. Il legittimo dissenso sulle scelte politiche merita rispetto, altrettanto rispetto è dovuto agli strumenti che il regolamento mette a disposizione del Consiglio. Il Consiglio comunale, è doveroso ribadirlo, ha infatti pieno titolo per discutere dell'aeroporto, nel rispetto delle competenze degli altri enti e degli organi societari. Questo vale a prescindere dalla privatizza-

zione e dalle opinioni che ciascuno esprime su di essa: parliamo di un'infrastruttura che incide sulla mobilità, sul lavoro e sullo sviluppo del territorio. Occuparsene è una responsabilità verso i cittadini. Si continuerà pertanto a lavorare perché il percorso istitutivo venga completato al più presto - conclude il presidente dell'assemblea di palazzo degli elefanti - garantendo equilibrio e rispetto delle regole. Le divergenze politiche appartengono alla vita democratica dell'Aula. Il diritto del Consiglio a conoscere e approfondire le scelte che riguardano Catania deve trovare pieno riconoscimento, anche e soprattutto quando le posizioni sono diverse».



Peso: 16%

Il "Tyrrhenian Link" tarderà di sei mesi, in funzione nel 2028

Terna alla commissione Insularità: questo prorogherà l'attività della centrale di San Filippo del Mela

PALERMO. Secondo Cristiano Quaciari, responsabile Dispacciamento e Conduzione di Terna, la centrale elettrica A2a di San Filippo del Mela (il cui futuro incerto preoccupa 500 lavoratori, istituzioni e sindacati) è ancora indispensabile a mantenere in equilibrio il sistema elettrico siciliano e lo sarà almeno per tutto il 2028. Infatti - ha spiegato Quaciari in audizione avanti la speciale commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi dell'insularità, presieduta da Tommaso Calderone -, a causa della scarsa flessibilità degli scambi interni alla rete fra Est e Ovest dell'Isola e in caso di flussi insufficienti dalla penisola attraverso il cavidotto sottomarino "Sorgente-Rizziconi", o di guasti e manutenzioni degli impianti, questa centrale ha il compito di coprire i gap. Questo servizio di "essenzialità" è attivo dal 2011 e sarà necessario proseguirlo - ha detto Quaciari - fino a quando entrerà in servizio la connessione sottomarina "Tyrrhenian Link" di Terna. Ora, ha annunciato il rappresentante di Terna, a causa di ritardi nelle forniture di cavi e materiali e della complessità delle opere da realizzare a terra (in quanto i cavi sottomarini sono già posati), Terna potrebbe dovere posticipare di sei mesi l'entrata in esercizio del ramo Est del "Tyrrhenian Link", quello tra Sicilia e Campania, che era prevista per fine 2027. Quindi Terna chiederà ad Arera di prorogare il regime di

"essenzialità" alla centrale di San Filippo del Mela per tutto il 2028. Per Terna, in seguito, non ci sono preclusioni alla riconversione della centrale, che potrà proseguire l'attività non più in regime di "essenzialità", il cui costo è pagato dalla collettività, ma partecipando alle aste del "Capacity Market" e del "Macse".

C'è tempo, dunque, fino a tutto il 2028 per trovare soluzioni. Di cui si è parlato nella successiva audizione con Lorenzo Spadoni, direttore della Business unit Generazione & Trading del gruppo A2a. Lo svantaggio dell'insularità si recupera anche garantendo la sicurezza del sistema energetico e occupazione, e questi sono i due obiettivi del presidente Calderone. Spadoni ha ricordato che l'1 luglio 2028 scatterà per l'impianto l'obbligo Aia di ridurre le emissioni e ha illustrato i tre progetti di riconversione, soffermandosi su autorizzazioni e criticità, ma ha anche accennato all'esito delle aste e alla necessità di riconvertire parte del personale tra gli elementi alla base della continuità produttiva. Calderone ha concluso che chiederà l'audizione del ministro della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin.

M. G.



Peso: 17%

È questa la tesi di Vittorio Genna, presidente della Confindustria napoletana

Il Sud non parte certo da zero

L'Italia deve utilizzare le potenzialità del Sud

DI ANTONINO D'ANNA

Gli industriali napoletani non chiedono politiche per il Sud ma per l'Italia che utilizzino le potenzialità del Mezzogiorno, anche in ambiti strategici come la difesa del Paese.

A proporre un'idea di futuro per Napoli e il Meridione è il presidente dell'Unione industriali partenopea **Vittorio Genna** che, nella sua relazione presentata durante l'Assemblea pubblica tenutasi ieri a Napoli ha sottolineato la necessità di un Sud che, domani, non sia soltanto snodo green pieno di pale eoliche, campi fotovoltaici e pochi posti di lavoro generati nell'indotto; né di una Napoli che «ospita lavoro» ma non ha più potere decisionale.

Il Sud immaginato da Genna è molto più ambizioso: «chiediamo al Governo di promuovere investimenti ad alto impatto occupazionale, capaci di trovare lavoro qualificato e manifatturiero, per colletti bianchi e colletti blu, anche in ambiti strategici come il rafforzamento della difesa nazionale».

E lamenta l'opportunità «colta soltanto parzialmente» del Pnrr, che avrebbe dovuto agevolare una svolta dell'economia

italiana, «ma già nello scorso anno siamo tornati a crescere a ritmi inferiori di quasi un punto rispetto alla media europea». Il vicepresidente del Consiglio **Antonio Tajani** è presente in sala (c'è anche il presidente di Confindustria **Emanuele Orsini**), il messaggio per l'Esecutivo è diretto.

Per il presidente dell'Unione industriali napoletana: «il Sud non parte da zero, la sua base industriale e la sua economia sono comunque tali da rappresentare l'equivalente di uno stato europeo di media grandezza», rimarcando «eccellenze e multinazionali manifatturiere in settori che vanno dall'aerospazio e dall'automotive alla farmaceutica, dalla moda al packaging, alla meccanica di precisione».

Insomma, le premesse per crescere ci sono tutte, adesso però servono politiche che mettano a frutto il potenziale meridionale. Genna cita in proposito le stime Svimez, secondo le quali è prevista una crescita 2027 di appena lo 0,5% nel Centro-Nord e 0,4 nel Mezzogiorno, prospettiva da evitare anche con una cabina di regia del Governo e la valorizzazione della Zes (Zona economica speciale) unica.

E le riforme? Non è il caso di passare all'autonomia differenziata: «sicu-

rezza, formazione, politica energetica e sanità sono materie che richiedono una regia nazionale e, quando necessario, europea. Non possono essere affidate a una sovrapposizione di competenze che rende incerti i tempi, disperde le risorse e indebolisce la responsabilità delle decisioni».

Uno sguardo su Napoli, che non dev'essere ridotta ad un agglomerato di ghetti: «per effetto di una proliferazione di attività turistiche di basso profilo, tra b&b e baretti». Serve una riqualificazione urbana, più sicurezza e ordine pubblico, servizi efficienti per i cittadini. Una Napoli più attrattiva potrà generare la «manifattura 5.0, non inquinante». Inoltre: «a Napoli devono tornare centri decisionali, che ormai sono tutti fuori. Sedi strategiche di holding, ma anche manager di altissimo profilo», perché Napoli non può limitarsi a «ospitare lavoro», dice Genna, ma avere anche capacità decisionali.

Come guardare al futuro, allora? Il leader dell'Unione industriali partenopea sottolinea come l'America's Cup possa essere una buona base di lancio per la città. E qui il messaggio è al sindaco di Napoli, il profes-



Peso: 58%

sor **Gaetano Manfredi**, anch'egli presente all'Assemblea: «siamo confidenti sull'intenzione dell'amministrazione pubblica di aprirsi al confronto istituzionale con noi industriali, pur nella consapevolezza di numerose e concrete occasioni di confronto mancate».

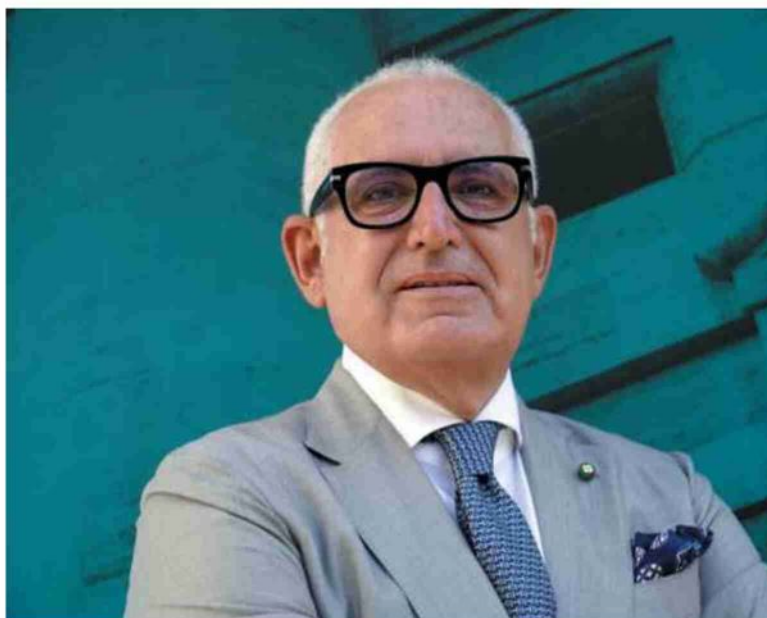
E infine l'appello a tutte le istituzioni per «una visione sostenuta da progettualità concrete per rendere Napoli attrattiva, argi-

nare la fuga di cervelli e, anzi, invertire la tendenza calamitando sul territorio profili professionali qualificati. Puntando anche al ritorno di 'cervelli eccellenti', dopo esperienze di lavoro maturate in altre zone d'Italia o all'estero». La sfida è stata lanciata.

— © Riproduzione riservata —

Genna ha rimarcato in particolare le «eccellenze delle multinazionali manifatturiere in settori che vanno dall'aerospazio e dall'automotive alla farmaceutica, dalla moda al packaging, alla meccanica di precisione»

Per il presidente dell'Unione industriali, non è il caso di passare all'autonomia differenziata: «sicurezza, formazione, politica energetica e sanità sono materie che richiedono una regia nazionale e, quando necessario, europea. Non possono essere affidate a una sovrapposizione di competenze che rende incerti i tempi, disperde le risorse e indebolisce la responsabilità delle decisioni»



Vittorio Genna



Peso:58%

IL POST CICLONE

Harry, dall'Ue appena 74 milioni su 1,5 miliardi Regione delusa

Dopo il ciclone "Harry" che a gennaio ha devastato la Sicilia, la Regione ha notificato un conto danni di 1,5 miliardi, ma la Commissione Ue propone di stanziare 74,8 milioni da dividere con Calabria e Sardegna. Schifani: «Ci aspettiamo di più». Falcone: «Battaglia in Aula per l'aumento».

MICHELE GUCCIONE PAGINA 12

L'INDICE	
UN GIORNALE, UN'ISOLA	
Palermo	23
Catania	29
Messina	39
Siracusa	43
Ragusa	47
Caltanissetta	51
Enna	55
Agrigento	57
Trapani	60

In Sicilia danni per 1,5 miliardi dall'Ue 74 milioni per tre regioni

CICLONE "HARRY". Schifani: «Ci aspettiamo di più». Falcone: «Battaglia in Aula per aumentare»

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. «Eppur si muove», diceva Galileo Galilei. Ma alla resa dei conti si può dire che «la montagna ha partorito il topolino». Finalmente anche la Commissione europea si muove dopo che la Sicilia a inizio anno è stata devastata dal ciclone "Harry". Il rendiconto dei danni trasmesso dal governo regionale a quello nazionale e, a sua volta, alla Commissione europea, superava il miliardo e mezzo, somma comprensiva delle spese già sostenute dalla Regione in somma urgenza. Ebbene, l'Esecutivo guidato da Ursula von der Leyen ha proposto di assegnare appena 74,8

milioni di euro all'Italia dal Fondo di solidarietà dell'Ue per sostenere la riparazione dei danni. Somma che, però, va suddivisa fra Sicilia, Calabria e Sardegna.

Nel complesso, Bruxelles propone di mobilitare un totale di 489 milioni di euro dal Fse a favore di quattro Stati membri: oltre all'Italia, anche Portogallo, Spagna e Malta, colpiti da violente tempeste e inondazioni. La proposta deve essere ora approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio dell'Unione.

Una mossa che viene apprezzata dalla Regione come «primo passo», ma è ritenuta «insufficiente». Come dire, la speranza è che si tratti di una

vecchia prassi della politica, quella di creare il "precedente" appostando una minima somma per creare il capitolo in bilancio con l'impegno di implementarlo in futuro. Il senso sembra confermarlo la dichiarazione



Peso: 1-7%, 12-35%

ne di Marco Falcone, vice capo delegazione di Fi al Parlamento europeo: «È un segnale positivo che viene incontro alle nostre istanze. Subito dopo il ciclone avevamo chiesto, attraverso vari atti urgenti, l'intervento della Commissione, incontrando poi i funzionari di Bruxelles per mettere sul tavolo le esigenze di ricostruzione e gli interessi di Sicilia e Sardegna. Lavoreremo adesso come gruppo Ppe in Parlamento per assicurare massimo sostegno all'iniziativa».

«I 74,8 milioni di euro proposti dalla Commissione europea sono un primo passo, ma, rispetto alla gravità dei danni provocati dal ciclone "Harry", ci aspettiamo uno sforzo maggiore - ha commentato il governatore Renato Schifani - . La Sicilia ha pagato un prezzo altissimo e ha documentato con precisione l'entità delle conseguenze subite. Confidia-

mo che, nel prosieguo dell'iter europeo, possano essere utilizzati tutti gli spazi disponibili per rafforzare le risorse destinate all'Italia e alla nostra Isola. Su questo continueremo a fare sentire con forza la voce della Sicilia, insieme al governo nazionale».

Gli ha fatto eco l'assessora regionale al Territorio e Ambiente, Giusi Savarino: «Da parte della Commissione europea arriva un segnale importante e di concreta attenzione verso i territori colpiti dal ciclone "Harry", anche a seguito della richiesta articolata e puntuale presentata dalla Regione siciliana. Come governo regionale abbiamo lavorato alacremente per sostenere chi ha subito danni e mettere cittadini e imprese nelle condizioni di ripartire. Sappiamo di avere il sostegno concreto del governo nazionale. Abbiamo, però, anche la consapevo-

lezza di alcune criticità burocratiche emerse e quanto sia necessario investire nella prevenzione, mettendo in campo azioni concrete per affrontare i cambiamenti climatici e ridurre l'impatto degli eventi meteorologici estremi, come le opere a tutela delle coste. Su questo bisogna - ha concluso Giusi Savarino - concentrare risorse, come sulla manutenzione del territorio, sulla sicurezza, sulla prevenzione del dissesto e su investimenti capaci di rendere le nostre comunità più sicure».



Peso: 1-7%, 12-35%

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Orsini: «Sull'energia ci vuole responsabilità, è una vera emergenza»

Nicoletta Picchio — a pag. 2

Orsini: responsabilità sull'energia, è una vera emergenza

Competitività

È in gioco la manifattura
Creare condizioni abilitanti
per essere competitivi

Nicoletta Picchio

«Mi fa piacere che ci siamo accorti della priorità dell'energia. Noi non lo diciamo da oggi. La verità è che si sta facendo ancora troppo poco, altri paesi stanno viaggiando ad una velocità che in confronto alla nostra è tripla. È una vera emergenza, occorre intervenire subito». Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, guarda ai numeri, agli oltre 200 euro mwh che hanno raggiunto le bollette; al costo di oltre 80 euro a tonnellata dell'Ets («nel 2018 era 6 euro, è salito a causa della speculazione finanziaria»). Cifre che mettono a repentaglio la competitività dell'industria italiana. Bisogna agire, in Italia e in Europa.

«Ci sono continenti come il Mercosur, gli Stati Uniti e la Cina, che stanno continuando con il fossile. Benissimo la decarbonizzazione, ma se non sappiamo essere competitivi, deindustrializzeremo l'Europa. Bisogna svegliarci a livello Ue, fare le cose velocemente. Lo dico da europeista convinto: la Ue non ha coraggio, così non serve, occorre cambiare rotta», ha detto il presidente di Confindustria, intervenuto ieri mattina all'assemblea degli industriali di Napoli e nel pomeriggio a quella di Confindustria Toscana Nord, a Pescia (Pistoia).

«Sull'energia serve un atto di responsabilità di tutti, ci stiamo struggendo». Un allarme e un richiamo alla politica: «non ci possono essere divisioni ideologiche. L'energia è salvaguardia nazionale e crescita, chi divide fa male al paese. Oggi ci sono imprese che devono fare debito per pagare le bollette», ha continuato Orsini.

Energia e investimenti sono le due direttrici su cui agire, con una «visione a lungo termine», anche in vista della prossima legge di bilancio. «Salviamo le cose che funzionano e portiamole avanti», ha detto il presidente di Confindustria riferendosi all'iperammortamento, alla Zes unica che nel Mezzogiorno ha funzionato: «con 9 miliardi di finanziamento ha attivato 55 miliardi di investimenti e 70 mila nuovi posti». Le semplificazioni della Zes andrebbero estese anche al Nord: «la burocrazia pesa per 80 miliardi».

Competitività è la parola chiave, con l'energia al primo posto. In Europa andrebbe realizzato un mercato unico dell'energia, un mercato dei capitali e un debito comune per investire sui nuovi settori, dall'intelligenza artificiale, allo spazio, agli umanoidi. Occorre mettere a terra le rinnovabili, visto che ci sono 1.200 concessioni in sospenso: «sono fautore delle rinnovabili, ma poi quelli

che ne parlano sono i primi che le bloccano», applicare il decreto bollette «sono sei mesi che aspettiamo, occorre vigilare sul prezzo». Bene la sperimentazione sul nucleare, ma per realizzarlo ci vorranno anni.

Sull'energia serve agire subito, con una politica energetica nel paese e un'azione in Europa. Nel mirino il meccanismo dell'Ets: «ne stiamo ancora parlando. Avevamo chiesto l'abolizione», ha detto Orsini, nel timore di una riforma inefficace. «È stata fatta una schifezza, spero se ne rendano conto», ha detto esasperato, sottolineando che dei 74 miliardi di euro che derivano dall'Ets, 14 finanziano la Commissione europea e che, nonostante le sue ripetute richieste, nessuno vigila sul Ttf.

Occorre creare le condizioni abilitanti affinché nel nostro paese le aziende possano essere competitive ed evitare la deindustrializzazione.



Peso: 1-2%, 2-28%

A preoccupare il presidente di Confindustria c'è la concorrenza della Cina. I numeri fotografano una situazione di grande squilibrio: l'Unione europea, ha detto Orsini nelle due assemblee, importa dalla Cina 571 miliardi e ne esporta 199, con un saldo negativo di 372 miliardi; l'Italia ne esporta 14 con un saldo negativo di 46. «Se non ci proteggiamo si perdono filiere produttive, come è stato con l'automotive». Per esempio nella ceramica «sono in pericolo 50 mila posti». Addirittura a temere la Cina sono paesi come l'Argentina e il Brasile, ha spiegato Orsini, che la scorsa settimana è sta-

to a Buenos Aires e a San Paolo, con la missione organizzata da Confindustria, la prima di un paese europeo dopo l'intesa Ue-Mercosur.

Serve un piano per il paese: con la fine del Pnrr, ha detto Orsini, «il rischio di avere un balzo negativo sarà altissimo». Tra le risorse dei fondi pensione, circa 240 miliardi, i circa 1.400 miliardi sui conti corrente, si potrebbero attivare 20-25 miliardi all'anno da destinare all'economia reale. Far partire le rinnovabili inoltre attiverebbe circa 20 miliardi. Il Piano casa è fondamentale per attrarre giovani, insieme ai salari: Orsini ha ricordato che il 94% dei contratti di Confindustria

sono rinnovati o non scaduti. E che a parità di mansione settori come l'artigianato hanno differenze in difetto anche del 34 per cento. «Possiamo fare meglio, ma tutti devono fare i compiti a casa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Occorre intervenire sul meccanismo dell'Ets, mettere a terra il decreto bollette e sbloccare le rinnovabili



Imprese. Emanuele Orsini, presidente di Confindustria



Peso:1-2%,2-28%

Bollo auto, tagliato il 30% degli incassi

Decreto in Gazzetta

Benefici medi da 168,4 euro
a 13,2 milioni di utilitarie,
59 euro a 2 milioni di moto

L'esenzione annunciata dal governo taglia del 30,4% il gettito del bollo auto (7,68 miliardi), con un beneficio medio da 168,4 euro per 13,2 milioni di autovetture e da 59 euro per 2 milioni di moto.

A dettagliare cifre e platea è la relazione tecnica del decreto pubblicato ieri in Gazzetta Ufficiale.

Mobili e Trovati — a pag. 3

Bollo auto, il decreto cancella il 30,4% degli incassi totali

Decreto in Gazzetta. Via 2,3 dei 7,68 miliardi di gettito totale della tassa. L'esenzione riguarda il 35,8% delle autovetture, con uno sconto medio da 168,4 euro, e il 25% delle moto (59 euro a testa)

**Marco Mobili
Gianni Trovati**

ROMA

Il decreto approvato giovedì taglia del 30,4% il gettito totale del bollo auto, e cancella la tassa automobilistica per circa 15 milioni di italiani.

Al momento lo fa solo per il 2027. Anche ieri, però, Governo e maggioranza, a partire dalla premier Giorgia Meloni, hanno ribadito l'intenzione di rendere il taglio strutturale con la legge di bilancio: l'unica del resto a potersi occupare di un futuro pluriennale, coperture permettendo, mentre i decreti legge devono concentrarsi la «necessità e urgenza» nell'immediato. O quasi, visto che l'articolo sul bollo (il 2) produrrà i primi effetti solo fra tre mesi e mezzo.

Pubblicato in Gazzetta ufficiale il Dl 162/2026 ieri sera, in tempo utile per evitare buchi nella parabola verso l'addio agli sconti sulle accise, si fanno più chiare dimensioni e ricadute del provvedimento; sempre ieri, in un incontro al ministero dell'Economia sulla manovra, è partito anche il confronto tecnico con le Regioni, titolari del

gettito, sui meccanismi di compensazione. Che saranno però dettagliati al centesimo solo nel decreto attuativo con gli importi entro il 31 marzo.

I confini del taglio

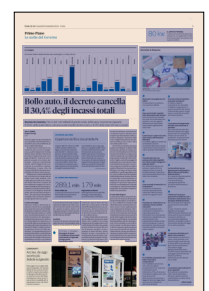
Il decreto, si diceva, interessa in sostanza un veicolo su tre, cancellando poco meno di un terzo dei 7,68 miliardi di gettito complessivo stimato dall'Acì nell'annuario statistico. I confini sono tracciati dai parametri su cui si fonda l'esenzione; che riguarda potenzialmente tutte le moto, e nelle auto si ferma agli 80 kw di potenza. Lo stop al bollo abbraccia chi paga meno, per ragioni di fondi a disposizione ma anche per l'obiettivo esplicito di aiutare soprattutto le fasce di reddito medio basso. La corrispondenza fra le dimensioni del reddito e quelle dell'auto è tutt'altro che scontata, perché non sono poche le famiglie con buona disponibilità economica e un'utilitaria come seconda macchina. È invece certa, perché misurata da molte analisi, la regressività degli sconti sulle accise, che favoriscono in modo netto chi ha più capacità di spesa: aspetto non marginale quando si valuta la ricaduta

redistributiva del passaggio dell'aiuto dal distributore al bollo.

La platea

Il numero di persone che potrà dire addio alla tassa è stato dettagliato dalla relazione tecnica al decreto, inviato al Parlamento dopo la firma del Capo dello Stato. Il documento conferma che il bollo abbandonerà circa 13,2 milioni di auto, mentre la stessa sorte toccherà a quasi 2 milioni di motocicli: per loro, lo sconto complessivo vale 115,5 milioni di euro.

In Italia, tabelle dell'annuario statistico Acì alla mano, le moto sono molto di più, cioè 7,9 milioni. Ma in larga maggioranza chi viaggia su due ruote



Peso: 1-3%, 3-77%

è anche titolare di un'auto che, quando ha sotto al cofano un motore fino a 80 Kw di potenza, assorbe lo sconto e mantiene la tassa sull'altro veicolo. Motorini, scooter e motociclette, in conseguenza di questa regola, continueranno dunque a pagare come prima nel 75% dei casi. In ogni caso, va ricordato che la tassa a loro carico è generalmente più bassa, e tali saranno di conseguenza anche i risparmi. Sono sempre i calcoli del ministero dell'Economia a spiegarlo: l'esenzione delle moto, si legge nella relazione tecnica, vale in media 59 euro, contro i 168,4 euro delle quattro ruote.

C'è chi teme che la platea si possa in qualche caso allargare con il gioco delle intestazioni, girando al coniuge uno dei due veicoli familiari che rientrino nei parametri del decreto. Il gioco può valere la candela solo se si confida nella promessa governativa di rendere definitivo il taglio, perché il passaggio di

proprietà ha un costo in genere superiore al bollo di un solo anno. Uno scenario del genere potrebbe accendere qualche riflessione fra le case automobilistiche, che hanno in listino molti modelli da 110 cavalli: equivalgono a 81 kw, e per un soffio non danno quindi il diritto di dimenticare la tassa. Che fino al 31 dicembre, è il caso di chiarire, va pagata da tutti, anche se nelle prossime settimane si verserà per larga parte il bollo del 2027 (il pagamento è annuale e anticipato). Lo stop investe infatti ai pagamenti «il cui termine ordinario» scade l'anno prossimo.

Il nodo delle Regioni

In attesa di istruzioni ci sono poi le Regioni. Il decreto assicura alle amministrazioni territoriali un «trasferimento» da 2,3 miliardi «in relazione agli effetti finanziari» prodotti dall'esenzione, senza evocare esplicitamente una compensazione integrale. Il pre-

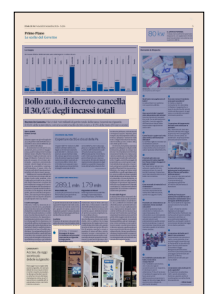
cedente dell'Imu dei Comuni porta a pensare che l'indennizzo sarà in base ai parametri standard, senza coprire il gettito delle maggiorazioni introdotte da almeno sette Regioni. In termini di finanza pubblica, cade un'entrata propria e viene sostituita con un trasferimento statale: una direzione diametralmente opposta a quella seguita un mese e mezzo fa dal decreto sul federalismo fiscale, che per cancellare trasferimenti sostituendoli con partecipazioni fiscali ha acceso uno scontro con le Regioni sulle sorti del fondo nazionale del trasporto locale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

80 kw

IL LIMITE DI POTENZA

In base al provvedimento approvato dal governo, non pagheranno il bollo auto le autovetture con potenza non superiore a 80 kw.



Peso:1-3%,3-77%

Domande & Risposte



Amarcord. La tassa sulle auto fu introdotta alla fine del 1800. Dal 1992 è di competenza delle regioni

1 Quali auto non pagheranno il bollo?
Le autovetture con potenza non superiore a 80 kw.

2 Sono previsti altri requisiti oltre alla potenza del veicolo?
Si sono previsti altri requisiti. Per poter fruire dell'esenzione dal bollo, il veicolo oggetto dell'esenzione stessa deve essere stato regolarmente assicurato.

3 Come faccio a capire se la mia auto rientra nell'esenzione del bollo?
La verifica migliore consiste nel controllare la carta di circolazione del proprio veicolo o documento unico e cercare il valore riportato nella lettera P2.

4 Possiedo più auto con potenza al di sotto degli 80 kw. Posso evitare di pagare il bollo per tutte?
No, l'esenzione vale per una sola auto, quella che ha la potenza minore. In caso di parità di potenza, l'esenzione sarà riservata alla vettura con il bollo meno costoso.

5 Cosa succede ai motocicli e ai ciclomotori?
I motocicli e i ciclomotori rientrano espressamente nell'ambito dell'esenzione, quindi non pagano il bollo.

6 Possiedo un ciclomotore e un ciclomotore. Sono esentati entrambi?
In caso di possesso di più ciclomotori o motocicli, o in caso di possesso di un ciclomotore e un ciclomotore, l'esenzione si applicherà a uno solo dei veicoli, e più precisamente a quello avente la minore potenza. In caso di pari potenza, l'esenzione sarà riservata a quello il cui bollo è meno costoso.



7 Ho l'addebito automatico del bollo. Come devo comportarmi?
Con l'addebito automatico, che in alcune regioni consente anche un risparmio, è necessario porre attenzione. Prima di revocare il mandato di pagamento, sarà bene assicurarsi dell'avvenuta conversione in legge del decreto legge (deve avvenire entro 60 giorni, altrimenti decade).

8 E se non revoco il mandato cosa può succedere?
In realtà, la regione competente non dovrebbe richiedere il pagamento, in quanto la potenza del veicolo risulta dai documenti. In ogni caso, un controllo non potrà che essere positivo.

9 L'esenzione del pagamento del bollo vale anche per le aziende?
No, l'esenzione è riservata dal testo del decreto legge, approvato nel Consiglio dei ministri di mercoledì 16 settembre, espressamente alle sole persone fisiche.



10 La mia vettura ha una potenza pari esattamente a 80 kw. Rientra nell'ambito dell'esenzione?
Sì, in quanto il decreto parla di potenza fino ad 80 kw, comprendendo di conseguenza gli 80 kw all'interno del perimetro di esenzione.

11 Il bollo per le auto con potenza fino ad 80 kw e per i motocicli e ciclomotori verrà abrogato definitivamente?
No. Il provvedimento riguarda esclusivamente l'annualità 2027. In caso di fosse la volontà legislativa di abrogare definitivamente il bollo per una certa quota di veicoli, sarebbe necessario adottare un provvedimento legislativo specifico, anche già in sede di conversione del decreto legge di cui stiamo parlando.

12 L'esenzione del bollo per il 2027 è una certezza?
Tecnicamente non ancora: si tratta, come già detto, di un decreto legge presentato ieri in Parlamento e che entro 60 giorni dovrà quindi essere convertito in legge. Bisognerà pertanto tener d'occhio lo (scontato) esito del passaggio parlamentare per avere la conferma dell'esenzione del bollo per l'anno 2027.

13 L'esenzione vale anche per le auto a gasolio?
Sì, l'esenzione si estende a tutti i veicoli alimentati a benzina o gasolio, anche in combinazione con altra fonte di propulsione.

—Silvio Scotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I RISPARMI DEL PNRR

Coperture da 5G e cloud della Pa

I risparmi del Pnrr mettono 1,698 miliardi sull'altare del decreto legge con le esenzioni dal bollo auto del 2027. L'obolo più consistente è versato dal Piano Italia 5G, nata per garantire la connettività ultraveloce lungo le principali tratte extraurbane nazionali, da cui arrivano 289,1 milioni. Altri 179 milioni sono pescati invece dalla migrazione al cloud del Polo strategico nazionale di dati e

servizi della Pa, che in tutto poggiava su un budget da 280 milioni. La linea A dell'investimento sulle infrastrutture per la raccolta differenziata porta 112,9 milioni, e altri 118,1 spuntano dal fondo per le infrastrutture in ricerca e innovazione. Si tratta dei risparmi registrati sulla realizzazione degli obiettivi, e assorbiti in base all'articolo 30 dell'ultimo decreto Pnrr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE COPERTURE PRINCIPALI

289,1 mln 179 mln

Piano Italia 5G

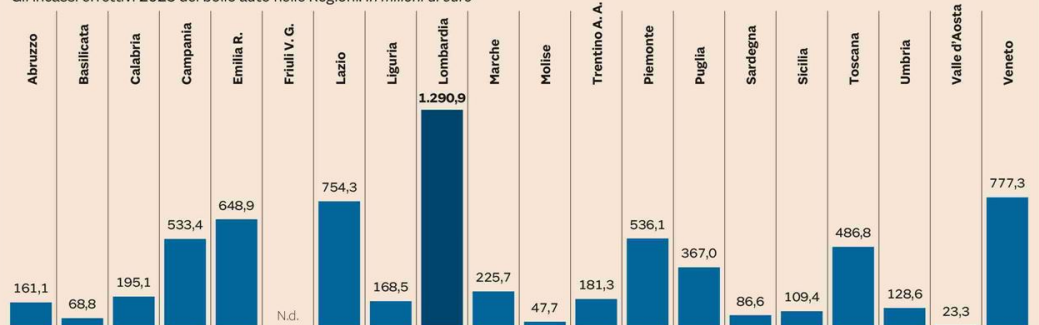
La quota più consistente arriva dal Piano Italia 5G per garantire la connettività ultraveloce

Migrazione al Cloud

Dalla migrazione al cloud del Polo strategico nazionale di dati e servizi Pa arrivano 179 milioni

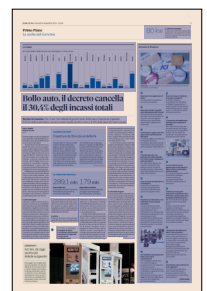
La mappa

Gli incassi effettivi 2025 del bollo auto nelle Regioni. In milioni di euro



Fonte: elaborazione Il Sole 24 Ore su dati Siope - Ragioneria generale dello Stato

STOP DAL 1° GENNAIO
Da pagare la tassa
in scadenza nei prossimi
mesi anche se riguarda
in larga parte
il prossimo anno



Peso:1-3%,3-77%

LO STUDIO PWC E JETHR

Agevolazioni sul lavoro, un tesoretto di 46 miliardi da recuperare

Nelle casse delle aziende italiane c'è un serbatoio di 46 miliardi di euro di agevolazioni sprecate ogni anno da recuperare a beneficio delle imprese e dei lavoratori stessi. È emerso da uno studio PwC, presentato ieri a Milano con Jet HR e intitolato "Costo degli stipendi in Italia: liberare competitività per la crescita" che è stato realizzato su un campione di 400mila imprese, dando come risultato 33 miliardi di euro di crediti recuperabili tra inefficienze, dimenticanze, mancato recupero di crediti fiscali legati ad agevolazioni che vanno

dagli sgravi per le assunzioni dei giovani, delle donne, al Sud, nelle Zes, fino alle note spese. Se proiettato sull'insieme dei dipendenti italiani si arriva a 46 miliardi, spiega Francesco de Mutiis, director People Transformation di PwC. Il recupero delle agevolazioni è l'obiettivo della piattaforma Jet Recupero AI di Jet HR, come spiega Marco Ogliengo, ceo e co-founder della tech company: «Il fenomeno riguarda più di metà delle aziende. Jet Recupero AI è un agente

intelligente che finora ha consentito un risparmio medio per dipendente di oltre 1.500 euro».

—C.Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 5%

Ars, tempi incerti per la manovra Pressing di Schifani

Non c'è ancora l'intesa, le norme potrebbero finire nella Finanziaria. No di Palazzo d'Orléans

PALERMO

Nubi sulla manovra all'Ars. I tempi di esame delle norme si allungano ancora. Lo ha ammesso il presidente dell'Ars Gaetano Galvagno, che ieri è sbilanciato dicendo che «servirà un mese in più del previsto». È una tabella di marcia che svela il diffuso timore all'Ars che alla fine convenga limitarsi ora

a una leggina che risponde ad alcune emergenze rinviando tutto il resto alla Finanziaria 2027, prevista a dicembre. Ma questo piano B non piace al governo. Ieri Schifani ha letto le dichiarazioni di Galvagno e ha fatto sapere che lui resta sulla propria tabella di marcia e cercherà di imporre una accelerazione.

P. 11

La manovra slitta ancora Ma Schifani pressa l'Ars

Il presidente del Parlamento Galvagno: «Servono due settimane in più del previsto»
Si diffonde il timore di un rinvio delle misure alla Finanziaria. Ma il governo non ci sta

Giacinto Pipitone PALERMO

I tempi di esame della manovra correttiva si allungano ancora. Lo ha ammesso il presidente dell'Ars Gaetano Galvagno, che, conversando con l'Adnkronos, in prima battuta si è sbilanciato dicendo che «servirà un mese in più del previsto».

Non è un dettaglio. Se davvero si andasse dal 10 ottobre (data indicata dal governo) a quasi metà novembre i circa 640 milioni stanziati andrebbero impiegate entro dicembre, visto che si tratta di fondi del bilancio 2026. Altrimenti non potrebbero più essere spesi.

Ma Galvagno sa che le proposte dei partiti del centrodestra tardano ad arrivare. E ciò impe-

disce di completare il testo base approvato dalla giunta ai primi di agosto. Questo vale 250 milioni ma ce ne sono almeno 300 ancora da assegnare e che vanno tradotti in articoli aggiuntivi. Malgrado varie riunioni fra martedì e ieri, Forza Italia e Fratelli d'Italia non hanno ancora formalizzato al governo le loro proposte. E per Galvagno «i tempi si allungheranno di parecchio, almeno di un mese. Basti pensare che servono due settimane circa per collazionare le proposte. E poi ci sono i percorsi nella commissione Bilancio e in aula». È una tabella di marcia che svela il diffuso timore all'Ars che alla fine convenga limitarsi ora a una leggina che risponde ad alcune emergenze rinviando tutto il resto alla Finanziaria 2027, prevista a dicembre.

Ma questo piano B non piace

al governo. Ieri Schifani ha letto le dichiarazioni di Galvagno e ha fatto sapere che lui resta sulla propria tabella di marcia e cercherà di imporre una accelerazione all'Ars. Suscitando così a pomeriggio inoltrato una correzione di rotta da parte di Galvagno: «I tempi si allungano ma il ritardo sarà di una o due settimane al massimo». Si arriverebbe comunque a fine ottobre. E nel frattempo all'Ars è scoppiato il caos per l'esclusione del neonato partito di Ismaele La Vardera,



Peso: 1-7%, 11-31%

Controcorrente, dalla commissione Bilancio. I quattro deputati-transitati da altri partiti e per questo non previsti nella commissione - hanno occupato le stanze dell'Ars. Suscitando la polemica anche della Lega che, dopo l'addio di Marianna Caronia, ha perso la propria rappresentanza nella commissione Bilancio.

In questo clima a tenere banco ieri è stato anche il dibattito sull'applicazione in Sicilia della norma con cui la Meloni sta

abrogando il bollo auto per i mezzi di piccola cilindrata. Lo Statuto fa sì che la norma nazionale non sia immediatamente applicabile. Ma Schifani ha garantito che nella manovra o nella Finanziaria ci sarà un recepimento esplicito. Si apre però una partita politica: Roma assicura compensazioni per i mancati incassi della Regione. Bisognerà quantificarli e strappare il massimo. In Sicilia circolano 2.672.526 auto e 781.643 moto entro gli 80 kW o 109 cavalli: è questa la platea che

beneficierà del taglio del bollo. Schifani chiederà che le tasse non incassate siano coperte da trasferimenti statali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il taglio del bollo auto non si applica subito nell'Isola, annunciata una norma di recepimento



La sede dell'Ars
Palazzo
dei Normanni



Peso:1-7%,11-31%

Ventun anni di scandali la via disastrata che porterebbe al Ponte

di **FABRIZIO LENTINI**

Non sempre le parole sono conseguenza delle cose. Tu dici "autostrada" in Lombardia o in Veneto e ti si para davanti l'immagine di un nastro d'asfalto a tre o quattro corsie, con fiumi di vetture che lo percorrono nei due sensi. Dici "autostrada"

in Sicilia e ti assale un incubo di ostacoli, deviazioni, interruzioni, viadotti dimezzati, gallerie buie, piloni ischeletrici, birilli che dividono, temerari, un'utilitaria da un tir.

➔ segue a pagina 3

Ventun anni di scandali Salvini vuole chiudere la via disastrata al Ponte

di **FABRIZIO LENTINI**

➔ segue dalla prima di cronaca

Palermo-Catania è sinonimo di Odissea. Palermo-Messina di pericoli, ruberie, malapolitica. L'hanno inaugurata sedici volte, un pezzo dopo l'altro, dal 1972 al 2005: c'era sempre un'elezione alle porte, un ministro da fotografare, un deputato da rieleggere.

Silvio Berlusconi arrivò in elicottero, nel dicembre 2004, per tagliare il nastro dell'ultimo tratto della A20 appena messo a punto a tappe forzate - stendendo l'asfalto sul fondo bagnato, così che cedette due mesi dopo - ma mancavano ancora tredici chilometri, e allora la si inaugurò di nuovo nel luglio 2005, finalmente completa. Anzi no, perché negli anni successivi i tecnici del ministero delle Infrastrutture e i periti di un paio di procure avrebbero segnalato gallerie pericolanti, calcestruzzo scadente, illuminazione inesistente (nel 2008 erano già 473 le "non conformità" secondo l'Anas), mentre le cronache registravano 610 incidenti in cinque anni nel solo tratto Acquadolci-Falcone, con 13 morti e 400 feriti.

Ora arriva l'ennesimo allarme-ultimatum, e chissà se il ministero di Salvini avrà il coraggio di sbarrare la rampa di lancio siciliana dell'onirico salviniano ponte sullo Stretto, che senza la A20 rimarrebbe come sospeso in aria. Del resto, quello spettacolare nastro di asfalto e cemento armato che lambisce Madonie, Nebrodi e Peloritani lungo 183 chilometri costellati da 282 viadotti, 124 gallerie naturali e 31 artificiali è da mezzo secolo un monumento all'inefficienza di governo, alla dilapidazione di risorse, allo scambio elettorale. La Palermo-Messina, avviata nel 1969 e costata quattro miliardi e mezzo, ha conosciuto più scandali che interventi di manutenzione. Sotto il segno della società regionale concessionaria, in sigla Cas, che significa Consorzio autostrade siciliane ma si potrebbe maliziosamente leggere come acronimo di Clientelismo Abusi Sprechi.

Qualche esempio. Nel 2008 Repubblica scopre che gli "agenti tecnici esattori", cioè i casellanti, della A20 sono la bellezza di 348, più 150 stagionali: ovvero due a chilometro, venti a casello. L'allora presidente dell'Anas, Pietro Ciucci,

oggi a capo dell'avventura Ponte, minaccia la revoca della concessione, lamentando che il rapporto tra costo del personale e introiti tocca il 45 per cento, mentre nessun'altra autostrada italiana supera il 35. Vola qualche straccio, niente cambia. Nel febbraio 2021 il gip di Barcellona Pozzo di Gotto sequestra 22 viadotti per rischio di crolli e indaga quattro dirigenti del Cas. Il governo Musumeci promette carotaggi e lavori, infine si riapre. Nello stesso anno il Garante Antitrust avvia un'istruttoria per "pratica commerciale scorretta" ai danni degli automobilisti paganti e però intrappolati in decine di deviazioni. Risultato: una multa da mezzo milione al Consorzio.

Nel marzo scorso la Regione tira fuori i conti delle sue società partecipate ed emerge che quelli più in rosso sono del Cas: il passivo



Peso: 51-1%, 53-47%

è di 46 milioni. Gli ultimi fuochi arroventano questa estate già caldissima. A giugno la procura di Termini Imerese scopre che cinque casellanti intascavano i soldi dei pedaggi facendo sparire i biglietti degli automobilisti. Un ammanco di un milione di euro. Infine, ad agosto, sei arresti per appalti milionari pilotati da un personaggio legato al clan di Barcellona: installava impianti di illuminazione "non conformi al capitolato" e impiegava sui viadotti impermeabilizzanti scadenti.

C'è da sorprendersi se, a giudizio di Federconsumatori, la Palermo-Messina è la peggiore

autostrada a pagamento d'Italia? C'è da sorprendersi se i tecnici del ministero vogliono chiuderla? Certo, sarebbe una sciagura per i collegamenti, per il turismo, per il commercio. Però, se si chiude, poi si riaprirà. E pensate come sarebbe bello, nel 2027 fitto di elezioni, un grandioso, spettacolare, fotogenico diciassettesimo taglio di nastro, tutti lassù, sul viadotto vista mare.

● Silvio Berlusconi inaugura l'autostrada Palermo Messina il 21 dicembre del 2004 assieme a Salvatore Cuffaro, Gianfranco Micciché e Renato Schifani. Sotto, il casello di Buonfornello



Dall'inaugurazione a metà di Berlusconi al sequestro di 22 viadotti. La sofferta storia dell'arteria alla quale dovrebbe collegarsi l'opera dei sogni



Peso:51-1%,53-47%

IL POST FRANA

Chi deve fare cosa Niscemi, rischio di cortocircuito fra commissari

A Niscemi lo scenario di un cortocircuito fra i commissari di Roma e Palermo, con l'ipotesi che le progettazioni interferiscano l'una con l'altra.

LAURA MENDOLA PAGINA 8

Fra commissari di Roma e Palermo i progetti si pestano i piedi a vicenda

IL POST FRANA. I lavori per la mitigazione fra entusiasmi teorici e problemi di competenze

LAURA MENDOLA

NISCEMI. Una progettazione che viene avviata dopo sette anni da una piccola frana che ha bloccato la strada provinciale 12 di collegamento a Niscemi, il presidente della Regione Schifani che si bea mentre il rischio dell'incidente diplomatico tra uffici commissari - quello del dissesto idrogeologico guidato da Sergio Tumminello e quello diretto da Fabio Ciciliano - è dietro l'angolo.

C'è lo scenario di un cortocircuito e l'ipotesi che le progettazioni potrebbero interferire l'una con l'altra. Ci potrebbe essere anche questo dietro ai lavori per la mitigazione della grande frana che dal 25 gennaio scorso ha messo in ginocchio la città. Per comprendere bene l'ingarbugliata vicenda tecnico-amministrativa bisogna riavvolgere il nastro, alla famosa programmazione Fsc 2021-27 in cui per Niscemi è prevista una cospicua somma, 4 milioni e mezzo di euro. Ma per avere - almeno sulla carta - questi fondi la procedura amministrativa è stata lunga tra delibere Cipes, sistemi di controllo e manuali di attuazione.

Gli anni sono trascorsi e ora ci si ritrova con l'ufficio del com-

missario di Governo per il contratto al dissesto idrogeologico che aggiudica la gara d'appalto per i servizi per la sistemazione idraulica affluente fiume Maroglio, interferente con la Sp 12. Sulla carta nulla di strano, è vero. Ma è anche vero che in questo momento su Niscemi c'è l'attenzione del Dipartimento della protezione civile nazionale che attraverso degli appositi decreti ha iniziato uno studio approfondito sui torrenti. O meglio ha affidato il servizio di supporto tecnico-scientifico agli interventi di prevenzione strutturale e di riduzione del rischio idrogeologico, con particolare riguardo al reticolo idrografico nel territorio di Niscemi. Ma Schifani si lancia avanti e ricorda che la progettazione appaltata «si tratta di un'opera essenziale per il comune di Niscemi - dice Schifani - e rientra tra quelle misure che stiamo ponendo in essere per limitare i danni provocati dalla frana del gennaio di quest'anno. Garantire un sistema di collegamento adeguato è importante per ripristinare la vivibilità di tutto il versante». Ma ancora siamo nella fase progettuale. Per vedere realizzare quest'opera si dovrà attendere ancora un po'. Se poi inter-

ferisce con lo studio che ha commissionato il Dipartimento di protezione civile il cocktail tecnico-burocratico è servito.

La città di Niscemi da secoli è interessata dalle frane e l'ultimo gravissimo episodio è del 12 ottobre del 1997 quando la chiesa Sante Croci con gran parte del quartiere sottostante è venuta giù. Nel 2019, siamo quindi a 7 anni fa, un altro smottamento del terreno ha fatto franare parte della strada provinciale 12 tanto che in emergenza - presidente della Regione era l'attuale capo della protezione civile Nello Musumeci - si è creata una strada di collegamento per evitare che il presidio ospedaliero rimasse isolato dal resto della provincia. Da quell'anno il sindaco Massimiliano Conti ha pressato l'ufficio per il contrasto al dissesto idrogeologico. E ancora oggi si è nella fase della progettazione e di tempo ne trascorrerà ancora.

Nel frattempo su Niscemi c'è anche la competenza della protezione civile nazionale che è chia-



Peso: 1-3%, 8-46%

mata a far realizzare un mega progetto tenendo conto anche delle prescrizioni che il geologo Nicola Casagli ha evidenziato nella sua lunga relazione post frana. Insomma due uffici commissariali del Governo che non discutono tra loro mentre il Dipartimento di Protezione civile nazionale guidata da Fabio Cicaliiano sta lavorando ad un ampio studio tecnico per poter realizzare quegli interventi utili per sistemare, almeno così si spera, il costone di Niscemi.

Due commissari di Governo con competenze diverse che si contendono i lavori della Sp12

che è stata chiusa lo scorso 15 gennaio. Una vera e propria incongruenza tra fonti di finanziamento già ottenuti che potrebbero essere spostati su altri lavori e altre somme destinate alla ricostruzione post-frana. E andando avanti così sbrogliare la matassa tecnico-amministrativa sarà più difficile. Nel frattempo i primi 300 mila euro sono volati e dell'opera ci sono al momento documenti amministrativi.



Peso:1-3%,8-46%

FORUM COL MINISTRO PICHETTO FRATIN

Oggi nell'Aula Magna del Rettorato dell'Università di Catania il convegno "Da Fermi al futuro: dialoghi sull'energia nucleare sostenibile", promosso da Unioncamere e Mase con il quotidiano "La Sicilia" e sostenuto da "NextGenerationEU". Apertura dei lavori alle 10,30 con i saluti del rettore Enrico Foti, del sindaco Enrico Trantino e del commissario della Camera di commercio, Antonino Belcuore. Alle 11 l'intervista del direttore de "La Sicilia", Antonello Piraneo, con il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, centrata su

tempi, investimenti e ricadute industriali. Dopo il keynote speech di Alessandro Cecchi Paone e l'introduzione del vicedirettore del giornale, Mario Barresi, si terranno due tavoli tematici. Il primo affronterà i temi di decarbonizzazione e sicurezza con Andrea Maria Felici (Mase), Giuseppe Calabrò (Difesa) e Anna Cacciuni (Ispra); il secondo si concentrerà su ricerca e governance con Santo Gammino (Infn), Pietro Alessandro Di Maio (UniPa), Alessia Tricomi (Infn) e Giacomo Gargano (Deloitte Legal).



Peso:6%

Traffico merci in mare, la quota dei porti del Mezzogiorno vicina al 50%

Libro blu

Meloni: «Il valore aggiunto del settore marittimo è cresciuto a quasi 79 miliardi»

Raoul de Forcade

In Italia, l'import-export marittimo di merci è calato del 2,3% nel 2025, ma il traffico è in aumento, grazie ai trasbordi di container, trainato principalmente dal Sud Italia, il quale registra +10,4%, rispetto al 2024. È quanto emerge dalla quarta edizione del Libro blu, presentato dal gruppo Teha (Ambrosetti), nel corso dell'edizione 2026 del forum internazionale "Risorsa Mare", ieri a La Spezia.

Se la percentuale del Mezzogiorno sale a due cifre, i porti del centro Italia segnano, quanto a movimentazione, +4,5% e quelli del Nord +1,9%. Quasi la metà dei traffici merci che passano per l'Italia (48,9%), registra Teha, «transita dai porti del Sud (con lo scalo di trasbordo container di Gioia Tauro che svolge un ruolo centrale, ndr); seguono il Nord col 37,8% e il Centro, col 13,3%».

Lo studio, inoltre, fa un excursus a tutto tondo sul settore marittimo rimarcando anche che, ha detto Valerio De Molli, managing partner & ceo di Teha group, «sulla competitività dei traffici pesa il macigno dei con-

flitti, con l'Italia influenzata dal quadro instabile dei checkpoint internazionali (in primis Suez e Hormuz). In conseguenza di questo scenario, il costo dei noli è ancora doppio rispetto al 2023, in media +30,5 milioni di euro per grande nave».

La competitività dei porti italiani nei traffici internazionali, peraltro, rileva Teha, «è influenzata non solo dal quadro geopolitico ma anche dall'adeguamento alle norme di decarbonizzazione: l'Ets marittimo (il sistema Ue di tassazione ambientale, ndr), attualmente in revisione, è già costato oltre 1,5 miliardi di euro», secondo le stime Teha, «ma non sta generando una trasformazione del settore».

In tema di dimensione sottomarina, nel Libro blu si stima anche che, «nel 2024, il fatturato direttamente riconducibile alla filiera subacquea sia di 3,9 miliardi di euro, per un valore aggiunto di oltre 932,3 milioni».

«Anche grazie ai tanti provvedimenti approvati in questi anni - ha ricordato la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, in un videomessaggio inviato al forum - il valore ag-

giunto dell'economia del mare è cresciuto di oltre il 22% tra il 2022 e il 2024, sfiorando i 79 miliardi di euro (78,9, dati Tagliacarne-Unioncamere-Ossermare, ndr). Non intendiamo, ovviamente, fermarci; vogliamo continuare a investire nelle filiere, nelle nuove tecnologie, nella dimensione subacquea, nella protezione delle infrastrutture strategiche».

Mentre il ministro per le Politiche del mare, Nello Musumeci (il cui dicastero ha promosso il meeting, insieme a Teha), ha sottolineato che «oggi, con la blu economy, lavora un milione (1,1, ndr) di cittadini italiani, soprattutto giovani e 250 mila imprese». Inoltre, «crescono tutte le filiere della economia blu».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La tassazione Ue Ets è già costata 1,5 miliardi ma non sta generando una trasformazione del comparto del mare



Peso: 14%