

FINALMENTE il via libera alla SUPERSTRADA



Alberto Righini

Ok del Cipe all'opera. La soddisfazione di politica e categorie produttive «Giornata storica, è la vittoria di tutti» E adesso pressing sul doppio binario

>> **Mario Pacali**
mario.pacali@ieve.com

La strada è spianata. E per Vigevano e la Lomellina è davvero una giornata storica. Il Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), ha approvato nella mattina di ieri (mercoledì) il progetto definitivo della strada di collegamento

«È fatta!», ha esclamato da Roma il sindaco Andrea Sala. «Questa approvazione è arrivata al termine di una lunga battaglia sul territorio con alcuni Enti da sempre ostili all'opera e dopo innumerevoli viaggi. Oggi ha vinto il territorio, il gioco di squadra tra politica e mondo imprenditoriale, con l'Intercategoriale che ha svolto un ruolo fondamentale per ri-

portare Vigevano e la Lomellina al centro del sistema lombardo. È stata la battaglia più grande ed importante da quando sono in politica. Questa è la vittoria del patto di ferro tra politica e categorie produttive». Ma in questa partita un ruolo importante è stato giocato anche da Regione Lombardia, presente ieri a Roma con l'assessore uscente Massimo Gara-

Vigevano-Malpensa. Il Comitato ha inoltre dato mandato ad Anas di redigere il progetto esecutivo dell'opera, recependo le prescrizioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dettate nel corso della conferenza di servizi svolta con riferimento al progetto definitivo. La copertura finanziaria dell'intervento è di 220 milioni di euro.

vaglia. «Finalmente, questo territorio necessitava di un collegamento infrastrutturale per rimanere al traino dello sviluppo. Per me la partita superstrada era chiusa con l'ok del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, quello di oggi è il bollino finale sull'opera con la possibilità di andare ad apportare migliorie progettuali, come avverrà nella zona di Boffalora». Poi

la stoccata al parlamentare uscente dell'Est Ticino, Francesco Prina (Pd) da sempre contrario alla superstrada. «Il suo governo ha dato l'ok alla nostra strada». Ma in casa Pd c'è anche chi festeggia. È il caso di Alan Ferrari, parlamentare pavese. «Il sì alla superstrada è un segnale di sensibilità e intelligenza della politica, che non ha atteso il dopo voto per

approvare l'intervento. Personalmente mi sono impegnato a sostegno dell'opera che può rappresentare una svolta per il territorio. Ed alla luce del futuro sviluppo di Malpensa, con ulteriori investimenti importanti da parte di Ryanair e Air Italy, tornerà ad essere uno dei principali scali a livello europeo, la strada verso l'hub sarà fondamentale per l'economia

e il turismo della zona». «Abbiamo passato anni a lottare per ottenere questa infrastruttura, combattendo anche quando alcuni non ci credevano più. Oggi - interviene Alberto Righini, presidente dell'Intercategoriale - sono felice. È la vittoria di Vigevano, del territorio, di una comunità intera che merita rispetto e attenzione. E che ora intravede la possibilità di aprire una nuova stagione di rilancio e sviluppo».

Chiusa questa partita - ma si dovrà monitorare appalto e soprattutto avvio dei cantieri, facendo pressione affinché uno di questi partiti dal nuovo ponte ormai in fase di ultimazione - occorre da subito aprire un secondo fronte altrettanto importante: quello che porta alla realizzazione del doppio binario della linea ferroviaria Milano-Mortara.

PD/1

Autostrada Broni-Mortara da rivedere. E bisogna puntare sulla cultura

Ivan Scalfarotto
e Emanuela
Marchiafava
con i rappresentanti
delle categorie

VIGEVANO - Un pomeriggio dedicato ai candidati del Pd: venerdì pomeriggio il Comitato Intercategoriale ha incontrato la candidata alla camera (collegio uninominale Vigevano-Voghera) Emanuela Marchiafava e Pietro Carlomagno, in corsa invece per le regionali. Ma prima dei candidati, le associazioni hanno ricevuto la visita di un altro esponente democratico: si tratta di Ivan Scalfarotto, vice ministro allo Sviluppo economico (con delega alle esportazioni). Il sottosegretario ha passato in rassegna l'impegno del governo Gentiloni a favore della promozione internazionale delle aziende italiane (che hanno fatto registrare numeri da record in fatto di export nell'ultimo anno) e in particolare del lavoro compiuto a favore del Made in Italy e del



settore della moda, che rappresenta la seconda industria italiana in termini di fatturato. Con Emanuela Marchiafava sono state affrontate le questioni territoriali: «Le infrastrutture - ha detto l'ex assessore al Turismo - vanno collocate all'interno di un piano strategico di sviluppo. Noi non siamo favorevoli all'autostrada Broni-Mortara, un progetto che pare avere terminato la sua vita e che andrebbe completamente ridisegnato». Secondo la candidata bisogna invece «puntare sull'impresa

culturale e creativa, un settore nel quale crediamo tantissimo». Il tema del raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara e del miglioramento del servizio è stato al centro della conversazione con Pietro Carlomagno, storicamente impegnato nelle lotte dei pendolari. «Ma doppio binario e strade sono le due gambe senza le quali non ci sarà mai sviluppo - ha detto - Vigevano deve rompere il suo isolamento o altrimenti non riuscirà mai ottenere nulla in nessun campo».

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chtudi

01 Mar 2018

Cipe, via libera ai progetti per Ss 106 Jonica, Telesina, viabilità a Malpensa e porto di Ravenna

Alessandro Lerbini

Strade, ferrovie, porti. È lungo l'elenco di progetti proposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvati dal Cipe. Hanno avuto il parere favorevole del Comitato interministeriale alcune opere rilevanti come la 2° tratta del progetto definitivo della statale 106 Jonica in Calabria da un miliardo di euro, il progetto definitivo della Telesina con 460 milioni di euro, investimenti nel porto di Ravenna per 235 milioni, progetti di accessibilità stradale a Malpensa per 220 milioni.

Hub portuale di Ravenna

È stato approvato il progetto definitivo per l'hub portuale di Ravenna, prima fase (I e II stralcio) in attuazione al Piano regolatore portuale vigente. Il progetto riguarda l'approfondimento dei canali Candiano e Balona del porto, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto.

La spesa totale prevista è di 235 milioni di euro, di cui 60 milioni già assegnati con delibera Cipe nel 2012, 120 milioni derivanti da un mutuo da contrarre con la Bei, 55 milioni derivanti da risorse di bilancio dell'Autorità di sistema.

È previsto l'approfondimento fino a un massimo di 13,5 metri di varie parti del porto, con il dragaggio di circa 4,7 milioni di metri cubi, che verranno in parte immersi in mare e in parte immessi in vasca di colmata, per essere riutilizzati per il riempimento delle aree logistiche a terra e, in parte minore, per il conferimento in cava.

Il progetto definitivo è stato ampliato rispetto al preliminare da 137 milioni con espropri di terreni per depositare i materiali dragati, creare future piastre logistiche e un maggiore consolidamento delle banchine esistenti necessario dopo interlocuzione con il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Asse Civitavecchia-Orte, completamento

Il Cipe ha approvato il progetto preliminare della tratta Statale Aurelia-Monte Romano Est della Statale 675 "Umbro-laziale" a completamento dell'asse Civitavecchia-Orte.

Il tratto da Monte Romano a Civitavecchia rappresenta la porzione terminale dell'asse Civitavecchia-Orte completando funzionalmente il corridoio stradale Civitavecchia-Viterbo-Orte, dando a esso la funzione di infrastruttura primaria per il collegamento del porto di Civitavecchia, facente parte dell'Autorità di Sistema Portuale Tirrenica Centrale, con i porti rientranti nell'Autorità di Sistema Portuale Nord Adriatica (Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste) e dell'Est Europa.

Per l'asse Monte Romano Est-Ss 1 Aurelia, il provvedimento di compatibilità ambientale è stato adottato dal Consiglio dei Ministri in data 1° dicembre 2017. Tra le ipotesi valutate è stato

selezionato il tracciato denominato green, di circa 18 km, di cui due in galleria, che si sviluppa su quattro corsie spesso in affiancamento a infrastrutture esistenti, come strade e metanodotto.

Il tracciato del progetto preliminare prescelto si sviluppa partendo ad Est di Monte Romano e termina sulla autostrada A12 tra il fiume Mignone e lo svincolo di Monte Romano. Il costo è di di 466.776.092,79 euro.

Strada statale 106 Jonica

Approvato il progetto definitivo rivisto dalla statale 534 a Roseto Capo Spulico

È stato approvato il progetto definitivo relativo alla seconda tratta del terzo megalotto della Ss 106 Jonica in Calabria, dall'innesto con la Statale 534 a Roseto Capo Spulico.

Il progetto definitivo della seconda tratta, di circa 19 chilometri, è stato revisionato apportando ottimizzazioni sulla base dei pareri del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, del ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, intervenendo sui tratti in galleria artificiale, con una riduzione di circa il 17,5% per mitigare l'impatto ambientale e paesaggistico dell'infrastruttura. In totale nella seconda tratta saranno realizzati circa 10,4 chilometri di gallerie naturali e artificiali, oltre a viadotti e opere di compensazione ambientale.

Il costo per questa tratta è di 1.049,6 milioni di euro. La lunghezza totale dell'intervento delle due tratte è di 37,6 chilometri e il costo complessivo è di 1.335,1 milioni di euro.

I comuni interessati dagli interventi, tutti ricadenti all'interno del territorio della provincia di Cosenza, sono, da Nord a Sud: Cassano allo Jonio, Francavilla Marittima, Cerchiara di Calabria, Villapiana, Trebisacce, Albidona, Amendolara, Roseto Capo Spulico.

Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno (Bologna)

Via libera al progetto definitivo dell'intervento Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno - progetto stradale - stralcio nord, di 2,1 km, che include una galleria di 1,2 km e un ponte, con costo e finanziamento di circa di 155,6 milioni di euro a carico del concessionario Società Autostrade per l'Italia (Aspi).

L'intervento complessivo (stralcio nord e sud) è considerato parte delle opere necessarie per la risoluzione del nodo di Bologna. Presenta uno sviluppo del tracciato di circa 4 chilometri ed è finalizzato a collegare il raccordo autostradale di Casalecchio, a nord dell'abitato, configurandosi come completamento del progetto della variante alla Ss 64 Porrettana nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 nella tratta Firenze-Bologna.

Accessibilità Malpensa

Il progetto definitivo approvato riguarda il collegamento tra la Ss 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo ponte sul fiume Ticino di Vigevano. L'opera, di 17,6 chilometri, è inquadrata nel complesso di interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità di connessione all'aeroporto di Malpensa, volti a migliorare l'accessibilità veloce all'aerostazione dal bacino sud-ovest milanese e prevista da diversi strumenti, tra i quali il Piano Territoriale d'Area Malpensa.

Il progetto definitivo del 1° stralcio da Magenta a Vigevano è suddiviso in due tratte funzionali. La Tratta A è compresa tra la S.S. 11, in Comune di Magenta e l'interconnessione verso Abbiategrasso, in Comune di Albairate, per una lunghezza complessiva di circa 8,052 km, comprensiva della variante di Pontenuovo di Magenta. I comuni territorialmente interessati sono: Boffalora Sopra Ticino, Magenta, Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano e Albairate. La Tratta C è compresa tra l'interconnessione di Albairate ed il termine del tratto di adeguamento in sede in Comune di Abbiategrasso, per una lunghezza complessiva di circa 9,550 km. I comuni territorialmente interessati sono: Albairate, Abbiategrasso e Ozzero.

Il progetto definitivo approvato dal Cipe del 1° stralcio, così riconfigurato, prevede una spesa complessiva pari a 220 milioni di euro, la cui copertura finanziaria è stata assicurata attraverso il Mutuo Malpensa per 100 milioni, per 120 milioni di euro dai Contratti di programma Anas 2014 e 2015.

Caianello (A1) - Benevento

Adeguamento a 4 corsie della S.S. 372 Telesina, progetto definitivo, primo lotto

E' stato approvato il primo lotto del progetto definitivo di costruzione dell'itinerario Caianello (A1) - Benevento, adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina. Si tratta di circa 23,9 km dal costo di 460 milioni di euro. Il progetto definitivo si sviluppa da San Salvatore Telesino a Benevento per circa 25,1 km con una sezione stradale di categoria B e attraversa i territori dei Comuni di San Salvatore Telesino, Castelvenere, Teleso Terme, Paupisi, Solopaca, Vitulano, Ponte, Torrecuso, Benevento. Con tale adeguamento viene potenziato il collegamento della direttrice Lazio - Campania - Puglia lungo l'itinerario A1 (Roma - Caianello) - Ss 372 (Caianello - Benevento) - raccordo autostradale (BN/A16) - A16 (Castel del Lago-Bari), fornendo una valida alternativa al percorso autostradale attuale a servizio di un'area particolarmente interessata da intenso traffico pesante. È stato dato mandato ad Anas di redigere il progetto esecutivo dell'opera, recependo le prescrizioni e le raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale, dettate nel corso della conferenza di servizi.

Linea ferroviaria Torino - Lione

Parere sul Contratto di Programma 2015-2029 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e la società Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt): per il finanziamento la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune.

È stato espresso parere favorevole sul Contratto di Programma 2015-2029 relativo alla nuova linea ferroviaria Torino - Lione. Il Contratto di programma ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato italiano, Ferrovie dello Stato italiane spa (Fsi) e Telt, con riguardo alle modalità di finanziamento della progettazione e della realizzazione dell'opera da parte della medesima Telt. Il Contratto prevede altresì gli obblighi in capo a Fsi e Telt, nonché i poteri e compiti in capo al Mit e la valutazione delle performance realizzative per l'opera.

A valle degli accordi internazionali siglati nel 2001, 2012 e 2016, delle delibere Cipe, nonché del Contratto di Programma 2012-2016 stipulato tra Rete Ferroviaria Italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il costo complessivo dei cinque lotti costruttivi e delle opere compensative, quota Italia, è pari a 5.631,47 milioni di euro e di 739,71 milioni di euro per studi ed opere geognostiche, già previsti da precedenti delibere, per un totale di 6.371,17 milioni di euro.

Le risorse attualmente disponibili sono pari a 3.632,33 milioni di euro ripartite su studi e opere geognostiche e sul 1° e 2° lotto costruttivo. I fabbisogni residui, pari a 2.738,84 milioni di euro, sono relativi al 3°, 4°, 5° lotto costruttivo e opere compensative aggiuntive. Il cronoprogramma prevede ultimazione dei lavori nel 2029.

Delrio

«Un impegno rilevante nel completamento delle opere e nella messa in sicurezza del territorio e del patrimonio infrastrutturale esistente, con attenzione ai progetti pronti e importanti per la vita delle città e dei territori». Così il ministro delle Infrastrutture e

dei trasporti Graziano Delrio ha commentato i nuovi investimenti approvati oggi dal Cipe.

«A opere molto rilevanti come la 2a tratta del progetto definitivo della statale 106 Jonica in Calabria, approvato con un progetto di minore impatto, o come gli investimenti nel porto di

Ravenna o i progetti di accessibilità stradale a Malpensa per 220 milioni, - ha detto - si affiancano altre risorse Fsc per quasi un miliardo, distribuite in tutte le regioni, per sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali reti. Quindi grandi e piccole opere, tutte utili: dai progetti stradali di collegamento, alle ciclovie, al rinnovo del materiale rotabile, alle connessioni ferroviarie con gli aeroporti, alla messa in sicurezza delle grandi dighe».

Ance

«Positive le assegnazioni stabilite dal Cipe di oggi, che però vengono frenate da un lungo processo decisionale, che ne ritarda gli effetti. Ora bisogna intervenire per sbloccare la macchina burocratica ed evitare che ci vogliano altri anni prima che queste risorse si trasformino in cantieri». Questo il commento del presidente dell'Ance Gabriele Buia in relazione all'approvazione di oggi da parte del Cipe del secondo addendum al piano operativo del Mit per la programmazione 2014-2020 del Fondo di sviluppo e coesione. Il tema dello snellimento burocratico è stato al centro del dibattito con la leader di Civica Popolare, Beatrice Lorenzin ospite dell'incontro organizzato in Ance con i vertici delle sigle datoriali e delle professioni della lunga filiera delle costruzioni firmatarie del Manifesto per le elezioni 2018.

«In questi giorni di mal tempo, il Paese è bloccato. Servono interventi urgenti di messa in sicurezza e manutenzione di strade, ferrovie, porti, dighe», ha commentato Buia che ha ricordato che negli anni della crisi il nostro Paese ha accumulato un gap infrastrutturale per oltre 60 miliardi di euro di investimenti mancati.

Preoccupazioni condivise dalla Lorenzin alla quale la filiera ha chiesto impegni concreti per rimuovere gli ostacoli che impediscono al settore di tornare a crescere e a fare occupazione.

P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

CIPE: ANCE, bene stanziamenti ma snellire processo decisionale per aprire subito i cantieri

28/02/2018

Italia • Con il via libera del Cipe di oggi si mettono a disposizione nuove risorse per le infrastrutture che però rischiano di non trasformarsi in opere necessarie e urgenti a causa degli intoppi burocratici e di un processo decisionale lungo e farraginoso. "Positive le assegnazioni stabilite dal Cipe di oggi, che però vengono frenate da un lungo processo decisionale, che ne ritarda gli effetti. Ora bisogna intervenire per sbloccare la macchina burocratica ed evitare che ci vogliano altri anni prima che queste risorse si trasformino in cantieri". Questo il commento del Presidente dell'Ance Gabriele Buia in relazione all'approvazione di oggi da parte del Cipe del secondo addendum al piano operativo del Mit per la programmazione 2014-2020 del Fondo di sviluppo e coesione. Il tema dello snellimento burocratico è stato al centro del dibattito con la leader di Civica Popolare, Beatrice Lorenzin ospite dell'incontro organizzato in Ance con i vertici delle sigle datoriali e delle professioni della lunga filiera delle costruzioni firmatarie del Manifesto per le elezioni 2018. "In questi giorni di mal tempo, il Paese è bloccato. Servono interventi urgenti di messa in sicurezza e manutenzione di strade, ferrovie, porti, dighe", ha commentato Buia che ha ricordato che negli anni della crisi il nostro Paese ha accumulato un gap infrastrutturale per oltre 60 miliardi di euro di investimenti mancati. Preoccupazioni condivise dalla Lorenzin alla quale la filiera ha chiesto impegni concreti per rimuovere gli ostacoli che impediscono al settore di tornare a crescere e a fare occupazione.

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

01 Mar 2018

Cipe/2. Con il secondo addendum al piano Mit risorse a strade, ferrovie, dighe e porti per 934 milioni

Al. Le.

È stato approvato dal Cipe il secondo addendum al piano operativo infrastrutture del ministero Infrastrutture e Trasporti, relativo alla programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, che prevede stanziamenti per 934,4 milioni per strade, ferrovie, rinnovo materiale rotabile, porti, dighe, ciclovie.

Le risorse del secondo addendum si aggiungono a quelle del Piano operativo Infrastrutture del dicembre 2016, 11,5 miliardi di euro, e al precedente addendum del 2017, con 5,4 miliardi di euro.

L'obiettivo principale è dare continuità e rafforzare la strategia nazionale in materia di infrastrutture delineata nel Piano operativo del Mit, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, in primo luogo «promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete».

La struttura complessiva del secondo addendum ripropone l'articolazione in sei assi tematici: interventi stradali, ferroviari, trasporto urbano e metropolitano, messa in sicurezza del patrimonio esistente, rinnovo del materiale rotabile. Al Mezzogiorno risorse per 711,8 milioni, al Centro Nord per 225,5.

Particolare attenzione è stata dedicata agli interventi di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente di cui fanno parte gli interventi per il miglioramento della sicurezza delle dighe pari ad oltre 173 milioni di euro.

In ambito stradale sono stati previsti interventi per il rafforzamento della viabilità di interesse regionale che costituisce adduzione alla viabilità nazionale.

In ambito ferroviario si è proseguito nel potenziamento delle linee ferroviarie di interesse regionale e di collegamento con gli aeroporti alle quali sono stati assegnati circa 120 milioni di euro.

Infine sono stati assegnati oltre 60 milioni al rinnovo del materiale rotabile su gomma e su ferro, per il miglioramento del trasporto pubblico locale.

Il Cipe ha inoltre ha approvato l'addendum al Piano operativo Cultura e turismo con assegnazione di ulteriori risorse pari a 740 milioni (Fsc 2014-2020), al Piano operativo Ambiente con fondi per 782 milioni e quello Sport e periferie (250 milioni).

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiedi

01 Mar 2018

Cipe/3. Finanziato con 1,7 miliardi il progetto «low cost» per la Torino-Lione

Filomena Greco

La versione "low cost" per la tratta italiana della Torino-Lione, da Bussoleno allo snodo metropolitano di Torino, fa un passo avanti ed entra nella programmazione finanziaria di Rfi per i prossimi anni. Questo significa che il Cipe ha approvato la lista di interventi proposti, stanziando risorse per 1,7 miliardi. Si tratta di interventi - necessari ad adeguare la rete ferroviaria esistente fino a Torino- inseriti nel Contratto di programma 2017-2020 di ministero dei Trasporti e Rfi, che potranno passare alla progettazione definitiva e alla realizzazione per garantire una rete "capiente" entro il 2030, anno previsto per l'entrata in esercizio del tunnel di base.

Dal punto di vista tecnico si chiama project review, in gergo fasizzazione: un lavoro di esame e revisione della precedente progettazione preliminare - che prevedeva interventi per oltre 4 miliardi - utile per definire in quali situazioni sarà possibile adeguare la rete esistente - ad esempio la tratta tra Bussoleno-Avigliana - e quali gli interventi strutturali invece saranno necessari - è il caso della tratta di adduzione metropolitana, tra Avigliana e Torino, dove si progetterà il tunnel della Collina Morenica - per adeguare gli accessi alla futura alta velocità. Un lavoro che ha determinato un taglio dei costi - da 4 a 1,7 miliardi - e che ha ridefinito il modello di esercizio, alla luce dei nuovi scenari di traffico. Proprio questo passaggio ha rimesso al centro il tema delle stime "gonfiate", argomento tra i più sostenuti dagli oppositori all'opera.

«Con questo lavoro - dice Paolo Foietta commissario di Governo per l'Alta velocità - abbiamo stabilito con stime accurate che il valico alpino che separa Italia e Francia è attraversato da 41-42 milioni di tonnellate di merci all'anno e che la quota su ferro è diminuita, fino ad arrivare al 7%».

La linea storica «è morta» aggiunge Foietta: «Con l'apertura dei nuovi tunnel di base nell'arco alpino si sta assistendo al crollo nel transito merci. Il problema resta strutturale e irrisolvibile». Se anche sul versante francese si vogliono centrare gli obiettivi Ue sull'intermodalità - 30% di merci su ferro entro il 2030, 50% entro il 2050 - il tunnel di base, è la sintesi, rappresenta l'unica soluzione. E i 162 treni merci al giorno, con i 22 treni passeggeri a lunga percorrenza, questa la conclusione del lavoro, una previsione adeguata. «Il decennio di crisi - sintetizza Roberto Zucchetti dell'Università Bocconi - ha inciso sulla domanda di trasporto ma anche sull'offerta, trasformando completamente il modello. Oggi il trasporto merci su ferro è prevalentemente combinato, le merci viaggiano su tratte lunghe, oltre i mille chilometri e per essere competitivi con la strada servono treni lunghi e ad alta capacità». Valutazioni che portano a sostenere la scelta di investimento fatta. «Per giustificare l'opera - è uno dei passaggi della relazione consegnata al Governo - sarebbe sufficiente che nel 2038, la ferrovia riesca a trasportare il 50% del traffico attuale», tenendosi bassi circa 20 milioni di tonnellate. «La scelta del fasaggio - sottolinea Mario Virano, direttore di Telt - sta dando i suoi frutti. Per quanto riguarda i lavori sulla tratta internazionale, in primavera partirà l'iter dei bandi sui lavori principali ed entro 18 mesi avremo contratti per 5,5 miliardi».

DIRITTO DELL'ECONOMIA

Corte di giustizia. Promosso l'istituto del soccorso istruttorio nato per correggere gli errori di gara

Appalti, la Pa può «sanare» le offerte

Per le imprese possibilità di rettificare parzialmente atti e documenti

Giuglielmo Saporito

1. Promosso a pieni voti il soccorso istruttorio nelle gare di appalto: lo afferma la Corte di giustizia dell'Unione europea nella sentenza 28 febbraio 2018 (cause C-523/16 e C-536/16).

La pronuncia applica il regime (articolo 38 comma 2-bis Dlgs 163/2006) del precedente codice dei contratti pubblici, ma contiene principi validi anche nell'attuale versione dell'articolo 83 comma 9 del codice appalti (Dlgs 50/2016), come modificato dall'articolo 52 Dlgs 56/2017 (attuale Codice).

Identica è infatti la finalità di garantire buon andamento e rapidità delle procedure, evitando la caccia all'errore, cioè la ricerca degli sbagli e delle inesattezze che potrebbero, per meri motivi formali, con-

durre all'esclusione dei concorrenti avversari. La Corte di giustizia si esprime in senso favorevole anche nei confronti del soccorso istruttorio «a pagamento», meccanismo oggi (dal Dlgs 56 / 2017) non più applicabile, che prevedeva un ticket da pagare (fino a 5mila euro) per ottenere la possibilità di rettificare parzialmente atti e documenti di gara.

Il ragionamento svolto dai giudici europei distingue tra rettifica, correzione e completamento dei documenti di gara, ammettendo chiarimenti e correzioni di errori materiali manifesti. Il confine da non superare è rappresentato dai requisiti richiesti espressamente dal bando di gara: questi, se non rispettati, non possono essere forniti successivamente. Occorre quindi evitare che, attra-

verso chiarimenti e correzioni, si costruisca una nuova offerta, alterando la par condicio tra concorrenti.

Quasi contemporaneamente a questa pronuncia, con la stessa logica i giudici amministrativi nazionali si stanno occupando del soccorso istruttorio applicato agli oneri di sicurezza (Consiglio di Stato 28 febbraio 2018 n. 1228). In particolare, i principi del soccorso istruttorio che la Corte di giustizia ritiene diretta proiezione di esigenze di trasparenza, proporzionalità e parità di trattamento, stanno modificando anche lo stile delle sentenze nazionali, poiché quando il giudice si rende conto di essere in presenza di un errore sanabile sollecita l'amministrazione ad esercitare il soccorso istruttorio.

In tal modo, il potere di soc-

corso si converte in dovere di soccorso perché, prima di arrivare ad una sentenza (che si limiterebbe ad annullare la gara perché non è stato esercitato il soccorso istruttorio), è possibile che il giudice ordinario all'amministrazione di riesaminare gli atti ed applicare il soccorso al concorrente che abbia fornito dati solo incompleti (Tar Napoli, ordinanza 253 / 2018; Trga Trento 5/2018).

Principi analoghi, inoltre, si fanno strada anche in altri settori, come ad esempio nell'edilizia, dove il responsabile del procedimento può suggerire lievi rettifiche alle istanze di permesso di costruire, applicando l'articolo 6 comma 1 lettera B della legge 241/1990 e l'articolo 20 del Testo unico dell'edilizia 380/2001. Il buon andamento è infatti matrice comune di tutti i provvedimenti amministrativi.

In sintesi

01 | COS'È

Il soccorso istruttorio nasce con la finalità di evitare che le imprese vengano escluse da una procedura di gara per semplici errori formali

02 | COME FUNZIONA

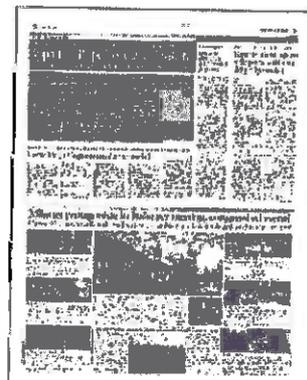
Per i giudici il confine è rappresentato dai requisiti essenziali richiesti espressamente dal bando: se non forniti all'inizio, non potranno essere sanati successivamente

03 | A PAGAMENTO

La sentenza si esprime anche a favore del soccorso istruttorio a pagamento. Si tratta di un meccanismo, oggi non più applicabile, che prevedeva un «ticket» fino a 5mila euro per sanare l'errore

I CONFINI

Sono recuperabili gli errori materiali e manifesti
 Per la sentenza va evitata la composizione di una nuova offerta



Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

01 Mar 2018

Scuole, le gare per interventi antisismici vanno aggiudicate entro il 13 maggio

Massimo Frontera

Scadenze per attivare la registrazione sulla piattaforma pubblica, scadenza per l'affidamento dell'appalto all'impresa, procedura da seguire in caso di modifica del progetto, modalità di erogazione del contributo. Sono i principali punti che riguardano la modalità di spesa dei 321 milioni di euro di finanziamento assegnato agli enti locali per interventi di manutenzione del patrimonio scolastico, sicurezza antisismica e misure di prevenzione. Con il decreto n.607/2017 le risorse sono state ripartite tra 18 regioni: dai 4 milioni del Molise fino ai 48 milioni della Campania. Ora - con una nota della direzione dell'edilizia scolastica del ministero dell'Istruzione, arrivano le istruzioni operative per l'attuazione.

Le prime scadenze importanti sono quelle del prossimo 20 marzo e del prossimo 13 maggio. Entro il 20 di questo mese le amministrazioni beneficiarie del finanziamento devono registrarsi sull'apposita piattaforma on line (a questo link) che serve al monitoraggio. La possibilità di registrarsi è stata aperta il 20 febbraio scorso e si chiude appunto il 20 marzo. Contestualmente alla registrazione e all'inserimento del progetto, il Rup può chiedere l'anticipazione del 20% dell'importo.

L'altra scadenza importante è quella del 13 maggio, entro cui vanno aggiudicate le gare dei lavori finanziati dal Miur. La scadenza - che viene ricordata dalle linee guida del Miur - discende dalla data della pubblicazione in Gazzetta del citato decreto 607/2017.

Consentita anche la modifica in corsa del progetto ammesso a finanziamento. Anche se la procedura non è né semplice né veloce. Serve infatti il nulla osta della Regione, essendo il progetto inserito nella programmazione triennale 2015-2017 istruita dalla Regione e infine approvata dal Miur. Il nulla osta va inviato al ministero dell'Istruzione (Direzione generale per interventi in materia di edilizia scolastica, per la gestione dei fondi strutturali per l'istruzione e per l'innovazione digitale). Se invece si tratta di interventi che si sono resi necessari a seguito di indagini diagnostiche, le eventuali modifiche «vanno comunicate direttamente al Ministero, ma non possono comunque riguardare l'edificio oggetto di intervento. È possibile, invece, realizzare un unico progetto riferibile a più edifici scolastici oggetto di finanziamento».

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

01 Mar 2018

Edilizia libera/1. Firmato da Delrio il decreto sui 58 interventi senza permesso

Massimo Frontera

Sempre più vicina l'operatività del decreto che approva la prima lista dei 58 interventi di edilizia libera, che cioè non richiede permesso di costruire, Scia o altra comunicazione. Da Porta Pia confermano che il testo è stato firmato dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Dopo la firma della ministra per la Semplificazione e Funzione pubblica, Marianna Madia e i controlli di rito, il provvedimento è pronto per la pubblicazione in «Gazzetta». Il testo sarà inoltre pubblicato sui siti istituzionali dei due ministeri coinvolti e della conferenza unificata.

Come è noto, la lista che lo scorso 22 febbraio ha ricevuto l'intesa in conferenza unificata, rappresenta un elenco aperto. Il lavoro fatto in questi sei mesi prevede che in futuro altri interventi fai-da-te possano aggiungersi alla lista. Ma soprattutto, è prevista la prosecuzione del lavoro con il glossario anche degli interventi che richiedono comunicazioni, certificazioni e permessi.

SCARICA IL TESTO DEL GLOSSARIO

P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

MICROLIVING

La casa diventa sempre più piccola

I nuovi sviluppi immobiliari si adeguano alla domanda di spazi abitativi ridotti per single, millennials o trasferte di lavoro

di Paola Dezza

● Pochi metri quadrati dotati di ogni comfort e curati nei minimi dettagli. Il nuovo filone immobiliare del microliving declina spazi piccoli da destinare a tutte quelle categorie che hanno necessità di un punto d'appoggio in città per lavoro, studio o per esigenze di turismo breve, coniugando design e buon gusto a costi che non siano proibitivi.

Di esempi in Europa ce ne sono molti, migliorativi rispetto alle case anguste ideate a Hong Kong e che assomigliano più alla cabina dello Shuttle che agli "studio" parigini.

Molti investitori puntano sul settore che basa la richiesta sulle esigenze delle nuove generazioni, che sempre più spesso vogliono vivere in affitto.

I micro appartamenti, con una metratura massima compresa fra i 30 e i 40 metri quadri di slp (superficie lorda di pavimento) stanno cominciando a prendere piede anche in Italia. «Le iniziative si concentrano soprattutto sul mercato milanese, ma sono già in progettazione nuovi sviluppi in altre importanti città italiane, soprattutto se sedi di importanti facoltà universitarie che attirano studenti da altre città e dall'estero» spiega Alessandro Ghisolfi, ufficio studi di Abitareco.

Secondo alcune indiscrezioni Investire Sgr avrebbe allo studio la realizzazione di un complesso con mini-appartamenti.

Ben più ampio è il segmento all'estero. «In Germania sono stati realizzati oltre 25 mila micro appartamenti - continua Ghisolfi -, e altre diverse migliaia sono in via di realizzazione per il 2018. Il governo federale tedesco ha approvato un piano di supporto per la realizzazione di questi edifici investendo oltre 120 milioni di euro negli ultimi due anni. Berlino, Francoforte, Amburgo sono le città nelle quali il mercato si sta sviluppando».

Molto spesso all'estero, in città come Londra, Amsterdam o Berlino, coloro che affittano queste abitazioni sono disposti a fare una sorta di scambio fra la metratura (molto più ridotta rispetto agli standard) con una loca-

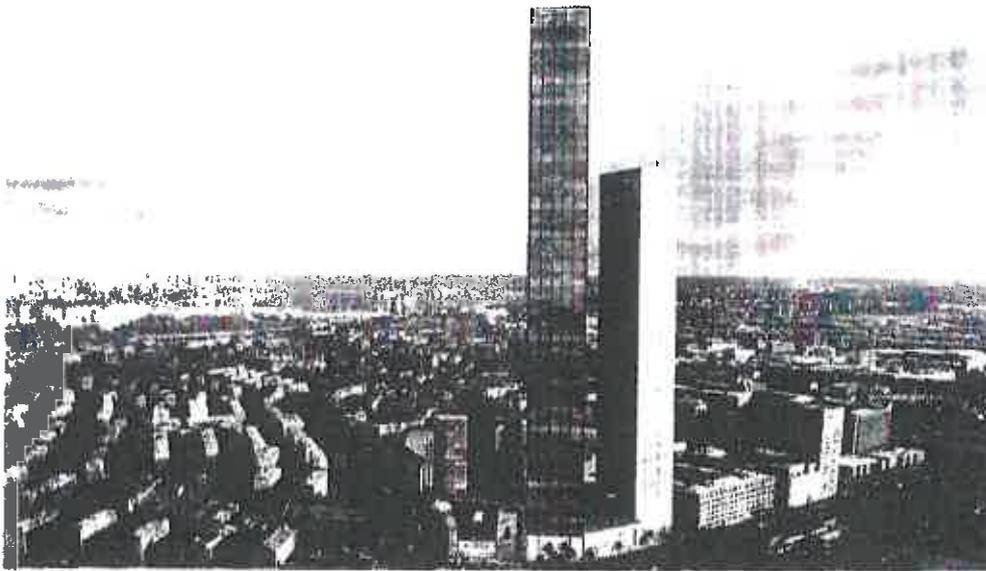
lizzazione in un quartiere che offra servizi e infrastrutture. «È per questo che iniziative di questo genere progettate in aree troppo anonime ai margini delle città rischiano di diventare dei flop per gli investitori» conclude Ghisolfi. I costi vanno di pari passo con la zona, ma sono resi contenuti dalla metratura ridotta. «All'interno degli stessi edifici sono spesso progettati degli spazi di condivisione per coloro che vi abitano, dalle sale comuni dove lavorare, alla lavanderia, sino alla zona pranzo con cucina comune - sottolinea Ghisolfi -. Gli affitti sono regolamentati a volte attraverso accordi con le autorità comunali locali e, comunque, si attestano sempre a valori inferiori rispetto al costo di un affitto per una stanza singola in un range compreso fra il 25 e il 50%. In città come Berlino o Amsterdam gli affitti medi sono di 400 euro al mese e generano dei rendimenti lordi annui compresi fra il 4,5 e il 5,5%».

«In un mondo dove l'inquilino/proprietario è sempre più utente della casa, a partire dalla rivoluzione degli affitti brevi fino ai millennials che si spostano per motivi di lavoro o studio la casa ha finito per ridurre allo stretto necessario le sue dimensioni - dice Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari -. Oggi, secondo i dati Istat, una famiglia su tre è composta da una sola persona, che nel 2016 costituiscono il 31,6% per cento delle famiglie. Un dato che stravolge i consueti orientamenti del mercato residenziale italiano. La domanda nelle grandi città ricerca sempre di più spazi ristretti, compresi tra mono e bi-locali, specie nelle zone centrali».

Da New York a Seattle, fino a San Francisco, molti gli immobili che vanno dai 25 ai 37 metri quadri. E i mobili si adattano alla funzionalità richiesta. «Planair e Coima Image a Milano hanno realizzato svariati esempi di immobili di 30 mq, funzionali e con materiali innovativi ed elettrodomestici di classe A» dice Breglia.

Lo stock residenziale italiano resta lontano da queste dimensioni, ma la domanda si converte. A Milano le abitazioni fino a 50 mq scambiate nel 2017 hanno superato il 14% del totale. Seguono Torino e Napoli con il 13 e 17,1%. A Roma l'11% degli acquirenti ha scelto il monolocale.

• NEW YORK: RIZZI/REXUSA/TA



Stoccolma. Il progetto Tellus towers

Le vendite del «piccolo»

Transazioni della tipologia nel terzo trim.2017

	FINO A 50 MQ	% SUL TOTALE
Roma	638	9,2
Milano	986	18,3
Torino	363	13,2
Napoli	200	13,4
Genova	84	5,8
Palermo	108	9,4
Bologna	141	12,3
Firenze	139	12,1
Totale	2.659	12,4

Fonte: agenzia delle entrate

**Molti gli esempi in Europa
 da Berlino ad Amsterdam
 In Italia le iniziative si
 concentrano per ora a Milano**



Storica intesa sulla riforma tra Confindustria, Cgil, Cisl e Uil - Gentiloni: importante collaborazione tra le parti sociali

Nuovi contratti, spazio alla produttività

Passo avanti verso la legge sulla rappresentanza contro gli accordi «pirata»

*** Un modello contrattuale "aperto" che spinge alla crescita della produttività aziendale e dei salari. È la fotografia dei futuri contratti che emerge dal documento sui nuovi contenuti e indirizzi delle relazioni industriali e della contrattazione condiviso da Confindustria, Cgil, Cisl e Uil, che sarà firmato il 9 marzo. Tra le novità, l'apertura di Confindustria alla misurazione della rappresentanza delle associazioni datoriali contro il dumping contrattuale. Il testo parte dalla conferma dei due livelli di contrattazione, indica i criteri di calcolo degli aumenti salariali e introduce il Trattamento economico complessivo e il Trattamento economico minimo. Pogliotti, Turci, Picchio > pagine 2-3

I punti cardine della riforma



PRODUTTIVITÀ. Un modello di relazioni sindacali che sostenga la competitività e favorisca il collegamento fra produttività e salari



RAPPRESENTANZA. Misurazione e certificazione della rappresentanza come uno dei pilastri del modello di relazioni sindacali



CONTRATTAZIONE. Il contratto nazionale deve incentivare un secondo livello in cui i trattamenti economici siano legati a obiettivi di crescita della produttività

Riforma contratti, spazio alla produttività

Documento conclusivo Confindustria-sindacati, mix salari-welfare per i due livelli negoziali

Giorgio Pogliotti
ROMA

Un modello contrattuale "aperto" che spinge alla crescita della produttività aziendale e, con essa, dei salari dei lavoratori. Il documento conclusivo di Confindustria e Cgil, Cisl e Uil, confermando gli attuali due livelli contrattuali (nazionale e aziendale o, in alternativa, territoriale) valorizza il ruolo del contratto nazionale e della contrattazione decentrata: il primo come fonte di regolazione dei rapporti di lavoro e garante dei trattamenti economici e normativi comuni ai lavoratori del settore, sull'intero territorio nazionale; la seconda, come luogo in cui si realizza l'incontro virtuoso tra salario e produttività. Nel testo di 16 pagine - elaborato dai tecnici delle parti e oggetto martedì sera dell'incontro "politico" tra il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia e i leader di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente Susanna Camusso, Annamaria Furlan e Carmelo Barbagallo - il Ccnl dovrà incentivare lo «sviluppo virtuoso» della contrattazione aziendale, orientando le intese tra le parti affinché riconoscano aumenti strettamente legati a obiettivi concordati di crescita della

produttività, qualità, efficienza, redditività e innovazione aziendale. Con un'attenzione specifica alla valorizzazione dei processi di digitalizzazione e alle forme di partecipazione dei lavoratori.

Le parti riconoscono un ruolo importante alla contrattazione collettiva che può creare le condizioni per «migliorare il valore reale» delle retribuzioni e, nel contempo, «favorire la crescita del valore aggiunto e dei risultati aziendali», valorizzando le «competenze tecniche e organizzative dei lavoratori» contro il rischio di un appiattimento nelle politiche salariali. Viene individuato un trattamento economico complessivo (Tcc), costituito dal trattamento economico minimo (Tem, i minimi tabellari) e da tutte quelle voci (dagli scatti di anzianità, all'Edr, all'elemento perequativo, al welfare sanitario o previdenziale) che il Ccnl considera comuni a tutti i lavoratori del settore. In sostanza le differenti esperienze negoziali delle categorie vengono sistematizzate dal documento conclusivo delle parti sociali. Alla luce di queste esperienze, il menù a disposizione delle parti nella negoziazione si è arricchito. Il contratto nazionale non si limita più a indicare i minimi tabellari ma

ricomprende ormai altre voci: tra queste, il welfare entra a pieno titolo nel trattamento economico complessivo. Il contratto nazionale individuerà, dunque, i minimi tabellari per la vigenza contrattuale e la variazione avverrà, secondo le regole dei singoli Ccnl, in base agli scostamenti registrati dall'Ipca, l'indice dei prezzi al consumo armonizzato per i Paesi Ue (depurato dei prezzi dei beni energetici importati), calcolato dall'Istat.

Si tratta, appunto, di un modello "aperto" che lascia alle categorie la decisione se distribuire gli aumenti esposti (come fanno i meccanici) o ex ante (come i chimici). Sempre intesa di autonomia e responsabilità delle parti, attraverso la contrattazione si potrà valorizzare nei diversi settori la partecipazione organizzativa, per contribuire alla competitività delle imprese e valorizzare il lavoro.

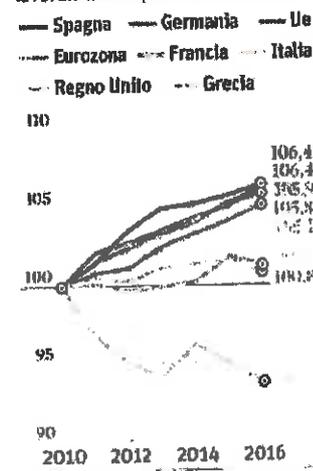
Il testo sarà sottoposto alla valutazione degli organismi dei sindacati e l'accordo sarà firmato, al termine di questa verifica, nel pomeriggio del 9 marzo (la mattina si terrà il direttivo della Cgil). Non sfuggirà il senso "politico" di questa iniziativa, perché in una stagione in cui sta tornando alla ribalta il salario minimo legale, le parti so-

ciali con il documento condiviso sottolineano come il nuovo modello contrattuale, insieme alle nuove relazioni industriali, possano contribuire alla crescita della competitività e delle retribuzioni.

I DUE PARAMETRI
Individuati nel contratto nazionale un trattamento economico complessivo (Tcc) costituito dai minimi economici (Tem) e dalle altre voci

Il ritardo italiano

Produttività del lavoro per ora lavorata in Europa. Indice 2010=100



Fonte: elaborazioni CSC su dati Eurostat

Il rilancio delle relazioni industriali

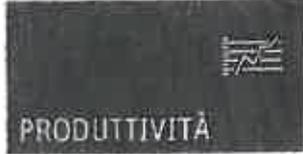
Accelerazione verso l'intesa anche in risposta alle ipotesi di una legge sul minimo salariale

La firma il 9 marzo
 Il testo sarà sottoposto alla valutazione degli organismi delle tre organizzazioni sindacali

I contenuti dell'intesa



Misurazione e certificazione della rappresentanza sono uno dei pilastri del modello di relazioni sindacali. Serve perciò una precisa ricognizione dei perimetri della contrattazione collettiva nazionale di categoria e dei soggetti firmatari del Ccnl per accertarne l'effettiva rappresentatività



Serve un significativo aumento della competitività e della produttività accompagnata da una crescita del salario. Con il modello di relazioni sindacali che sostenga la competitività e favorisca il collegamento virtuoso fra innovazioni, produttività del lavoro e retribuzioni



La contrattazione collettiva continuerà ad articolarsi su due livelli nazionale e aziendale (o territoriale). Il Ccnl dovrà incentivare lo sviluppo virtuoso della contrattazione di secondo livello verso il riconoscimento di trattamenti economici strettamente legati a obiettivi di crescita della produttività



Tra le priorità lo sviluppo del welfare contrattuale attraverso un modello di governance in grado di ottimizzare i contenuti della contrattazione in materia. Occorre rafforzare il secondo pilastro della previdenza complementare: crescita dimensionale dei fondi e diversificazione del portafoglio



La competitività delle imprese si fonda sempre più sul patrimonio di competenze dei lavoratori. Per questo bisogna migliorare l'orientamento dell'offerta scolastica, della formazione terziaria. Con percorsi formativi che evolvano in rapporti di lavoro qualificati come quelli dell'apprendistato duale



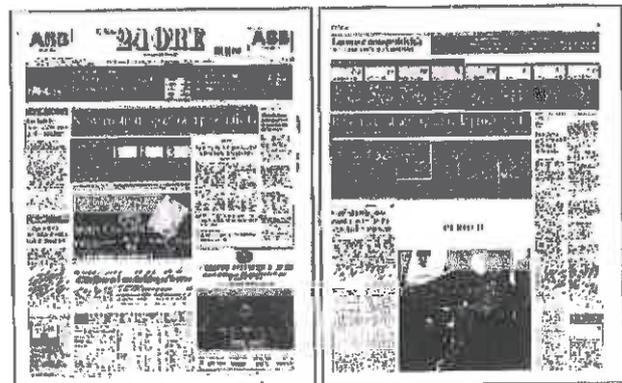
Obiettivo primario è garantire la salute e la sicurezza sul posto di lavoro. Un obiettivo che va raggiunto valorizzando ogni possibile sinergia con le iniziative istituzionali dell'Inail con particolare riferimento alle attività di prevenzione ricerca e formazione



Contrattazione collettiva, investimenti e formazione sono le tre priorità per la riduzione della disoccupazione e l'inclusione dei giovani. Utilizzo flessibile degli ammortizzatori sociali per la salvaguardia dei livelli di crisi nelle fasi di transizione del mercato del lavoro



I cambiamenti economici, produttivi e tecnologici del nostro sistema industriale che determinano un diverso rapporto tra impresa e lavoratori. Processo che va sostenuto con un sistema di relazioni industriali più flessibili per accrescere gli strumenti della partecipazione organizzativa



Rappresentanza, alt agli accordi pirata

Le associazioni datoriali dovranno misurare il proprio peso - Ora la legge sulla legittimità a negoziare

Giorgio Poglietti
 Claudio Tucci
 ROMA

Per contrastare il fenomeno del dumping contrattuale, Confindustria apre alla misurazione della rappresentanza anche delle associazioni datoriali.

La certificazione del peso di ciascuna delle parti chiamata a negoziare servirà a porre un limite alla proliferazione dei contratti collettivi stipulati da sigle prive di rappresentanza, con condizioni normative ed economiche al ribasso che alterano la concorrenza, penalizzando i lavoratori e le imprese regolari, fenomeno peraltro evidenziato dal Cnel che ha censito ben 868 contratti, per due terzi giudicati contratti "pirata".

È questa una delle principali novità contenute nel documento sui nuovi contenuti e indirizzi delle relazioni industriali della contrattazione condiviso da Confindustria, Cgil, Cisl, Uil, che dopo la firma attesa per il 9 marzo, intendono aprire un confronto con le altre associazioni datoriali del commercio, dell'artigianato, delle piccole imprese e della cooperazione, con l'obiettivo di arrivare ad un modello condiviso di certificazione della rappresentanza datoriale.

Il Cnel viene individuato come il soggetto che potrà favorire questo percorso, attraverso una ricognizione dei perimetri della contrattazione collettiva nazionale, potrà fornire alle parti sociali un quadro generale, considerato come una precondizione per «garantire una più stretta correlazione tra Ccnl applicato e reale attività di impresa». Sempre il Cnel, secondo il documento condiviso di 16 pagine, potrà anche occuparsi di «effettuare un'attenta ricognizione dei soggetti firmatari dei Ccnl di categoria» applicati ai lavoratori dei settori oggetto dell'indagine. Del resto, è stato proprio il presidente del Cnel, Tiziano Treu, a lanciare sul Sole24Ore la proposta di istituire un "bollino blu" per segnalare i contratti "pirata". Il sistema da tempo è sfilac-

ciato, non si contano più i casi di contratti che chiaramente giocano al ribasso, ma anche situazioni in cui nell'ambito dello stesso contratto vengono previsti trattamenti differenti tra imprese che aderiscono a diverse associazioni datoriali. Ultimo è il caso del Ccnl del trasporto e della logistica che prevede trattamenti di miglior favore a imprese che aderiscono ad un'associazione piuttosto che ad un'altra.

Prima della proposta di misurare la rappresentanza delle associazioni datoriali, Confindustria e Cgil, Cisl, Uil nel Testo unico del 10 gennaio del 2014 hanno fissato i principi per misurare il peso dei sindacati. Prendendo come fonte di ispirazione le regole in vigore nel pubblico impiego, le parti sociali hanno individuato la soglia del 5%, intesa come mix tra numero degli iscritti e voti ottenuti alle elezioni delle Rsu. Nel privato, dunque, per essere chiamato a negoziare un contratto nazionale di categoria un sindacato deve superare questa soglia di rappresentanza. A questo proposito, tuttavia, va ricordato che questa intesa non è ancora pienamente operativa perché - sottolineano all'unisono le parti sociali - il ministero del Lavoro non ha ancora dato il via libera ad un'operazione che coinvolgendo l'Inps prevede l'elaborazione del sistema di raccolta dei dati relativi ai voti delle Rsu, attraverso uno specifico software. Il risultato di questo ritardo è che i dati con gli esiti delle elezioni delle Rsu giacciono ancora nei cassetti delle ex Dtl, le direzioni territoriali del ministero del Lavoro.

Il punto è che le parti sociali ritengono che l'efficacia generalizzata dei contratti collettivi costituisca «un elemento qualificante» del sistema di relazioni industriali. In quest'ottica, vanno viste le intese in materia di rappresentanza, che, pertanto, possono costituire, attraverso il loro recepimento, il presupposto per un intervento normativo "light" in materia. Al prossimo Parlamento il compito di tradur-

re le decisioni delle parti sociali in una legge di sostegno.

di RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PASSAGGIO SUCCESSIVO

Dopo la firma sarà aperto il confronto anche con le altre associazioni di rappresentanza per individuare criteri condivisi

LE TAPPE

- Testo unico del 10 gennaio 2014
- Confindustria, Cgil, Cisl e Uil si sono accordate sui criteri di misurazione della rappresentanza dei sindacati. Il modello è quello del pubblico impiego, con la soglia del 5%, intesa come media tra i voti ottenuti alle elezioni delle Rsu e numero degli iscritti al sindacato. Superata questa soglia si ha diritto a partecipare ai negoziati per il rinnovo del contratto nazionale di categoria
- Accordo quadro di palazzo Chigi
- Il 22 gennaio del 2009 fu siglato l'accordo quadro a Palazzo Chigi tra Confindustria, Cisl e Uil, ma non dalla Cgil, sul modello contrattuale. Si superò il tasso di inflazione programmata come indicatore per gli aumenti del Ccnl, sostituito dall'Ipca, l'indice prezzi al consumo armonizzato in ambito europeo, rilevato dall'Istat

Il monitoraggio Cnel

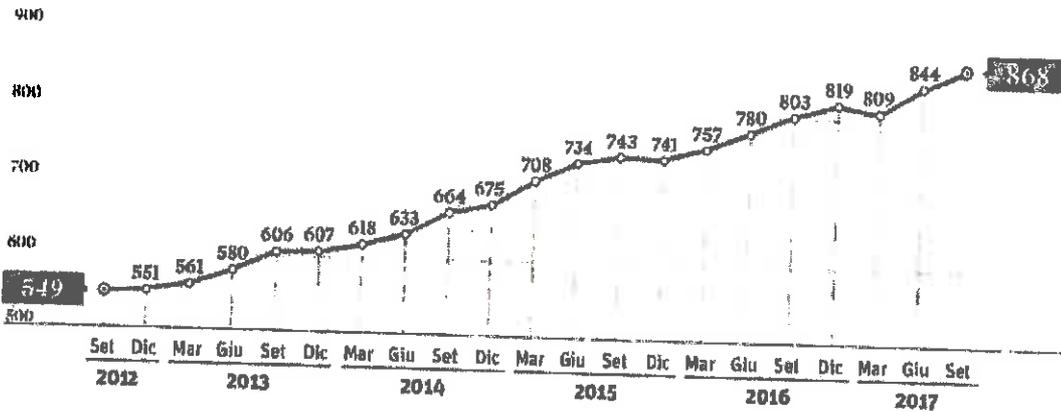
Su 868 contratti due terzi firmati da sigle non rappresentative e con condizioni al ribasso

Il precedente dei sindacati

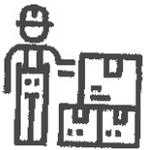
Nel gennaio 2014 l'intesa sulla misurazione della rappresentanza sindacale

I contratti nazionali

L'ANDAMENTO DEI CONTRATTI
 Numero di contratti collettivi nazionali vigenti depositati al Cnel

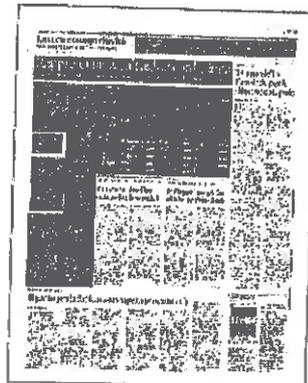


I SETTORI COPERTI
 Numero Ccnl vigenti per comparto e variazione % annua



Settore	Settembre 2017	Var. % 2016-2017	Settore	Settembre 2017	Var. % 2016-2017	Settore	Settembre 2017	Var. % 2016-2017
Commercio	213	+9,2 ▲	Agricoltura	49	+11,4 ▲	Chimici	34	0 =
Enti e Istituzioni Private	106	+12,8 ▲	Poligrafici e Spettacolo	44	0 =	Credito e Assicurazioni	31	0 =
Altri vari	78	+20,0 ▲	Aziende di servizi	42	+5,0 ▲	Meccanici	31	-6,9 ▲
Edilizia	68	+11,5 ▲	Alimentaristi-agroindustriale	39	-11,4 ▲	Tessili	31	-6,1 ▼
Trasporti	65	+8,3 ▲	Amministrazione Pubblica	37	-2,6 ▼	TOTALE	868	+8,1 ▲

Fonte: Cnel



Grasso (LeU): per la crescita eliminare il Fiscal compact

«Noi siamo per superare il Fiscal compact introducendo la golden rule e scomputare dai parametri su debito e deficit gli investimenti infrastrutturali e in conoscenza». È la ricetta di Pietro Grasso, leader di Liberi e Uguali. ▶ pagine 10

INTERVISTA | Pietro Grasso | Leader Leu

No al Fiscal compact: golden rule per rilanciare investimenti e Pil

di Emilia Patta

«Noi siamo per superare il Fiscal compact introducendo la golden rule in modo da scomputare dai parametri su debito e deficit gli investimenti infrastrutturali e quelli in conoscenza»: è questa la "ricetta" su Europa e debito del leader di Liberi e Uguali Pietro Grasso. Quanto agli scenari post voto, il presidente del Senato precisa che il suo partito si siederà al tavolo delle trattative con le altre forze politiche solo in un caso: governo di scopo per riformare la legge elettorale e tornare rapidamente alle urne. «Non siamo disponibili a un governo di larghe intese».

Presidente Grasso, anche se se ne parla poco queste elezioni saranno decisive per la collocazione dell'Italia in Europa. LeU propone il superamento del Fiscal compact. Ma finché le regole non saranno cambiate siete per rispettarle?

Partiamo da una considerazione, la critica non è solo politica, ma muove da una constatazione: negli anni del Fiscal compact il debito pubblico italiano è cresciuto. La modifica della Costituzione e l'adozione di regole tanto stringenti hanno rallentato la crescita e condizionato le scelte di politica economica, senza raggiungere i risultati previsti. In questi anni, poi, il governo italiano - come altri - ha dovuto contrattare la flessibilità di volta in volta. Noi crediamo che una norma pensata in fretta, in una fase di piena emergenza, va-

da profondamente ripensata a partire dall'introduzione di una golden rule che tolga dal computo dei parametri su debito e deficit gli investimenti infrastrutturali e quelli in conoscenza. L'ipotesi di golden rule - con limiti e controlli chiari e definiti - è un modo per istituzionalizzare la flessibilità concessa dal Fiscal compact e renderla più efficace, nonché per liberare i governi dalla necessità di contrattare ogni volta i propri margini di manovra. Quanto agli accordi, questi vanno rispettati, ma davvero servono segnali di discontinuità: l'inserimento del Fiscal compact nei Trattati va rifiutato.

Grande assente di questa campagna elettorale è il debito pubblico. Nel vostro programma c'è un forte rilancio della spesa ma non sono indicate le coperture. La riduzione del debito resta una priorità?

In sintesi. Primo, noi siamo pronti a lavorare per sostituire bonus inefficaci e sgravi con politiche di investimento a più alto moltiplicatore, usando tutta la flessibilità necessaria. Secondo, dobbiamo lavorare sulla fedeltà e la progressività fiscale, poiché siamo certi di poter avere un recupero sul piano dell'evasione con i meccanismi esposti nel nostro programma. Terzo, solo un buon ritmo di crescita può davvero consentirci di uscire gradualmente dalla spada di Damocle del debito. Non promettiamo tagli alle tasse in stile flat tax che farebbero esplodere il debito pubblico e determinarebbero il taglio dei servizi. Ci sono spese che crediamo si possa-

no fare cambiando le politiche di questi anni. Quanto sono costati gli sgravi per il Jobs Act? E i bonus? Ecco una quantità ingente di risorse che impiegheremo in altro modo. Abbiamo presentato un programma di forte contrasto dell'evasione fiscale con il quale pensiamo di poter recuperare 30 miliardi (una percentuale poco sopra al 10% dell'evasione stimata).

Voi siete per l'abolizione del Jobs act e per la reintroduzione dell'art. 18. Ma, da sola, questa è una proposta che rischia di irrigidire il mercato del lavoro senza creare nuova occupazione...

I dati Istat e Inps segnalano che con la fine degli sgravi l'occupazione a tempo indeterminato ha smesso di crescere. Ne deduco che il problema non sia l'articolo 18, la flessibilità ulteriore introdotta dal Jobs act. Per creare lavoro non serviva rendere più flessibile un mercato che lo era già. Si deve investire in formazione, fare in modo che i benefici di strumenti messi a disposizione dallo Stato, come gli incentivi per l'industria 4.0, possano essere utili anche alle imprese che non sono già competitive, che sono molte più di quelle capaci oggi di innovare. E poi assumere giovani laureati nell'amministrazione pubblica per renderla più dinamica ed efficiente e favorire la crescita economica.

No a un governo di larga coalizione, dunque. E un'intesa con il M5S?

Non faremo mai parte di un governo di larga coalizione con il Pd e Fi. Quanto ai 5 Stelle, sarei contento di sapere che posizioni hanno su Europa, Euro, diritti civili. La nostra unica disponibilità, lori-

«Mai larghe intese, ok a governo di scopo per riscrivere il Rosatellum e tornare al voto»

GIORNALISMO RISERVA



Pietro Grasso

INTERVISTA | Andrea Roventini | Candidato M5S all'Economia

Piano Cottarelli, tax expenditure, più crescita: così ridurrò il debito

Manuela Perrone
 ROMA



Andrea Roventini

«La legge Fornero è da superare, non da cancellare. No a privatizzazioni»

No alle privatizzazioni, ma largo a crescita e investimenti come leva per abbattere il debito. E subito un Def rigoroso in questa direzione, senza «idee bizzarre». Andrea Roventini, professore associato alla Scuola superiore Sant'Anna di Pisa, è la scelta di Luigi Di Maio per il ministero chiave del suo potenziale governo: l'Economia. La decisione è caduta su un talentuoso 40enne anziché su un economista di lungo corso. Lui non si scompone: «Il presidente francese Macron ha la mia età: è più facile guidare la Francia o il Mef?». Su twitter si definisce «un keynesiano eretico» e al Sole 24 Ore spiega perché: «L'ecrisi finanziaria e la grande recessione del 2008 sono anche il frutto di teorie sbagliate, improntate all'liberismo e alla deregolamentazione sfrenata dei mercati finanziari. Lo dicono Nobel come Stiglitz e Krugman. Per questo ho cercato di pensare fuori dal coro sviluppando modelli keynesiani e schumpeteriani basati sulla teoria dei sistemi complessi». Di Maio, oggi, lo presenterà così, insieme al resto della squadra: «Andrea vanta un record di pubblicazioni che lo colloca fra il top 10% mondiale degli economisti e il top 5% nazionale». Allievo di Giovanni Dosi, che dirige l'Istituto dove opera Roventini e che è tra gli esperti più ammirati e ascoltati del Movimento, ha firmato paper proprio con Stiglitz. **Le slide non sono facili. Il primo test sarà con Bruxelles. Come sarebbe il vostro Def?**

Sono anni che dialogo con Bruxelles e sto partecipando a tre progetti di ricerca finanziati dalla Commissione, tra cui ISIGrowth, che si occupa di sviluppare politiche economiche per una crescita europea sostenibile, inclusiva e guidata dall'innovazione. L'importante è presentarsi al tavolo europeo con proposte credibili. Nel nostro Def non ci sarà spazio per idee bizzarre o utopistiche,

scommettere su una ripresa che non si vede da decenni, a ritmi cinesi, oltre che su una spending da 30 miliardi. È realistico?

Il rapporto debito/Pil non è mai calato agendo solo sul numeratore. In Europa, abbiamo avuto esempi disastrosi, come Grecia e Finlandia. Studi teorici ed empirici dimostrano che le politiche di austerità sono auto-distruttive. Il debito va tenuto sotto controllo, ma è ora di rilanciare la crescita. In ogni caso si possono fare tagli mirati alla spesa realizzando il piano Cottarelli e tagliando agevolazioni fiscali improduttive.

Il M5S propone reddito di cittadinanza e congelamento della legge Fornero con la quota 4L. È sostenibile?

Non miriamo a un'abolizione tout court della riforma Fornero ma a un suo superamento. A mio giudizio è sostenibile. In ogni caso, penso che dopo 40 anni un lavoratore abbia diritto ad andare in pensione. Il mio amico e collega Pasquale Tridico ha proposto un piano per finanziare il reddito di cittadinanza o meglio il reddito minimo condizionato.

Userebbe le privatizzazioni per ridurre il debito?

No, non mi sembra lo strumento adatto. In questi anni si è privatizzato troppo, svendendo imprese strategiche senza incidere sul rapporto debito/Pil. Ricordiamoci di Telecom Italia, un'eccellenza distrutta dalle privatizzazioni e dai vari "capitani coraggiosi".

Il M5S promette riforma dell'Irpef e riduzione dell'Irap, con una revisione delle tax expenditures. Altra ricetta complicata...

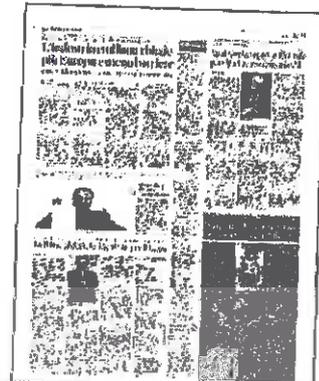
Proveremo ad attuarla noi. E taglieremo i trasferimenti improduttivi alle imprese individuali nel rapporto Giavazzi. Non capisco perché anche questo piano è finito nel cassetto. In ogni caso, una mia priorità assoluta sarà una riforma fiscale basata sull'equità. C'è troppa disuguaglianza, dannosa per crescita e stabilità.

ma porremo maggiore attenzione al tema della crescita e degli investimenti pubblici, mantenendo l'equilibrio dei conti.

I commissari sono impensieriti dal deficit e più ancora dal debito pubblico, oltre il 130% del Pil. Il M5S promette di tagliarlo di 40 punti in dieci anni. Come?

Il rapporto debito/Pil deve certamente calare, principalmente attraverso la crescita e non surplus crescenti di bilancio. Oggi i moltiplicatori fiscali sono maggiori di uno: va colta questa opportunità attraverso investimenti a sostegno dell'innovazione. Inoltre tassi d'inflazione superiori a quelli attuali e vicini al 2%, l'obiettivo della Bce, contribuiranno a ridurre il rapporto. Il parametro del 3% deficit/Pil è un feticcio. Va rispettato, ma in maniera flessibile. Dialogheremo con gli altri Paesi per cambiare il Fiscal compact.

Ridurre il debito agendo sul denominatore significa però



067385
 Codice abbonamento:

Concretezza sul debito per rafforzarsi nella Ue

Carlo Bastasin e Gianni Toniolo > pagina 9

Sul debito la partita con la Ue

Sarà più facile negoziare in Europa con l'impegno a tenere in ordine i conti

di Carlo Bastasin e Gianni Toniolo

La campagna elettorale in corso in Italia è priva di precedenti per almeno due motivi. Il primo è l'incertezza del risultato, causata intenzionalmente da una legge elettorale malintenzionata. Il secondo è il fatto che il 97% dei partiti abbia preso posizione contro le regole di bilancio europee. I due fattori sono collegati. Sapendo che difficilmente ci sarebbe stato un chiaro vincitore, tutti i partiti si sono sentiti liberi di presentare programmi elettorali temerari e dai costi irrealistici. Questo comportamento infantile rischia di spingere all'astensione molti elettori, rendendo il voto del 4 marzo ancora più slegato dall'espressione di valutazioni razionali.

Dal giorno dopo, tuttavia, il rapporto con l'Europa si riproporrà concretamente, non solo perché le regole da rispettare restano in vigore, ma perché è in corso un dibattito che può sfociare in profonde modifiche della governance europea. La fase che si è aperta è promettente, grazie all'insolito triplice allineamento di governi favorevoli all'Europa nei maggiori Paesi, di una congiuntura economica positiva come non si vedeva da anni e di una ampia discussione sui rinnovi delle istituzioni europee. Essa offre inusuali opportunità negoziali anche all'Italia se saprà sedersi al tavolo consapevole che la battaglia delle idee che è in corso in Europa - e che si dispiegherà da qui a giugno - non ha nulla a che fare con i toni emozionali e nazionalistici che i partiti brandiscono di fronte all'opinione pubblica.

Il confronto che si sta svolgendo, in particolare sulla riforma dell'euro, è tra due diverse filosofie. La prima, sostenuta dal Consiglio Ue, intende limitare il negoziato agli obiettivi più consensuali. Si tratta essenzialmente di completare l'unione bancaria attraverso risorse comuni che finanzino il fondo di risoluzione bancaria attraverso uno sviluppo del fondo salva-Stati (Esm). In questo quadro sarebbe possibile anche l'approntamento graduale di un sistema di assicurazione comune dei depositi bancari.

Una filosofia più ambiziosa ritiene che

gli obiettivi sull'unione bancaria vadano tradotti in decisioni politiche o legislative entro giugno, ma che non ci si debba fer-

PRIORITÀ DEL NUOVO GOVERNO

Il sostegno, istituzionale e finanziario, di Bruxelles serve a rafforzare l'economia italiana e a rimetterla in grado di correre quanto quella degli altri Paesi

mare lì e vadano affrontati anche i temi più divisivi. Tra questi, la disponibilità di risorse fiscali centralizzate. Sono tre le opzioni considerate, due delle quali prevedono prestiti condizionati a tassi vicini a zero per favorire le riforme e gli investimenti nei Paesi più deboli, mentre un terzo punta a un fondo *ad hoc* in caso di shock severi che colpiscano i Paesi più deboli. Le cifre sono modeste, ma se fossero state disponibili nel 2011, probabilmente l'Italia ne avrebbe molto giovato. Altre proposte riguardano la creazione di un "titolo sicuro" che consentirebbe di ridurre il rischio di spirali negative e incontrollabili tra banche e debiti pubblici nazionali.

La prima filosofia si basa sul sospetto che i Paesi deboli siano tentati di sfruttare ogni forma di sostegno condiviso per far pagare ad altri le proprie debolezze. Il secondo approccio ritiene che l'unione monetaria sia incrementemente instabile in assenza di forme mutuali di condivisione dei rischi. Il prossimo governo italiano sbaglierebbe sia considerando la disputa come astratta e quindi irrilevante, sia ritirandosi nel proprio angolo chiedendo concessioni senza dare nulla in cambio. L'equilibrio tra riduzione e condivisione dei rischi richiede invece di negoziare attivamente.

Una prima opportunità verrà il 13 marzo quando la Commissione europea, nel rapporto sui crediti deteriorati, riconoscerà che i rischi italiani si sono ridotti non solo perché l'economia è un po' migliorata, ma anche per innovazioni legislative adottate dal Parlamento e per la soluzione di alcuni casi bancari spinosi. Roma sarebbe in grado a quel punto di chiedere che sul piatto della bilancia della condivisione

dei rischi sia messo qualcosa di equivalente all'avvenuta riduzione dei rischi italiani. La posta da negoziare si presenterà pochi giorni dopo quando l'Euro-Summit discuterà alcune proposte di capacità fiscale comune, già discusse dai capi di Stato e di governo dell'euro area nel dicembre scorso. Un ampio dibattito si è aperto, infatti, sul tema dei beni pubblici comuni e, come accennato, delle politiche di stabilizzazione fiscale centralizzata attraverso la disponibilità anche di risorse ad hoc all'interno del bilancio comunitario e quindi del quadro finanziario pluriennale attualmente in preparazione a Bruxelles.

La partita che si giocherà è di straordinaria importanza per l'Italia, la sua forza negoziale parte indebolita da una campagna elettorale che ha reso più incerte le prospettive di stabilità fiscale nel nostro Paese. Al contrario, un patto pre elettorale tra le principali forze politiche, come quello che avevamo suggerito mesi fa su queste colonne, avrebbe oggi messo l'Italia in una forte posizione negoziale. Sappiamo, infatti, tutti che è il debito pubblico italiano la principale fonte di rischio che trattiene i partner dall'adottare iniziative di condivisione dei rischi ad ampio spettro sia in materia fiscale sia finanziaria.

Guardando al dopo voto, qualunque sia il governo che entrerà in carica, esso dovrà essere pronto a discutere con i partner di come mettere il debito pubblico italiano su una traiettoria credibilmente discendente, e al tempo stesso socialmente sostenibile. Sempre su queste colonne, abbiamo presentato di recente una proposta che renderebbe più agevole per l'Italia una rapida riduzione del rapporto debito-Pil senza gravare sui contribuenti degli altri Paesi. Altre proposte sono probabilmente possibili. Quello che deve essere chiaro fin d'ora a chi chiederà la maggioranza al Parlamento nella prossima legislatura è che un preciso e credibile impegno per la riduzione del debito italiano renderà più facile negoziare con le istituzioni europee un sostegno, sia istituzionale sia finanziario, necessario a rafforzare la struttura dell'economia italiana e a rimetterla in grado di avanzare con lo stesso passo dei Paesi più saldi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA