

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 29 aprile 2014



PREVIDENZA PROFESSIONISTI

Italia Oggi 29/04/14 P. 30 Altra batosta per le Casse Ignazio Marino 1

INARCASSA

Italia Oggi 29/04/14 P. 30 Conguaglio Inarcassa 2

SICUREZZA SUL LAVORO

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 13 Infortuni in forte calo nel 2013 Cristina Casadei 3

UNIVERSITÀ

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 4 Addio test d'ingresso a medicina Marzio Bartoloni 4
Eugenio Bruno

SICUREZZA SUL LAVORO

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 38 Sicurezza, responsabilità estesa al subappalto Patrizia Maciocchi 5

PROFESSIONI

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 38 Una convenzione medici-avvocati 6

PIANO CASA

Italia Oggi 29/04/14 P. 27 Balla il piano casa Beatrice Migliorini 7

SICUREZZA SULLE STRADE

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 38 Conta più l'imprudenza dell'assenza di guard-rail Maurizio Caprino 8

ENERGIA

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 9 Quattro vie per il gasdotto Tap Domenico Palmiotti 9

TAV

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 11 La Francia rassicura sui fondi Tav Maria Chiara Voci 11

PORTI

Sole 24 Ore 29/04/14 P. 14 Una task force per Napoli Vera Viola 13

L'Adepp sul dl 66/14: a rimetterci saranno le pensioni degli iscritti

Altra batosta per le Casse

L'aliquota al 26% sulle rendite costerà 100 mln

DI IGNAZIO MARINO

Nuova batosta in arrivo per le Casse di previdenza dei professionisti. Con l'aumento della tassazione delle rendite finanziarie dal 20 al 26%, previsto dal decreto legge 66/2014, l'Adepp (l'associazione degli enti) calcola che le gestioni previdenziali (oltre 50 miliardi di patrimonio) mettano mano al portafoglio per versare allo Stato almeno 100 milioni in più rispetto ai circa 400 già preventivati. A confronto sembrano poca cosa i circa 7 milioni di euro versati nel 2013 a titolo di spending review (legge 135/2012). Esborsi destinati a pesare non solo nella gestione degli enti ma soprattutto sulle prestazioni attese e sulle politiche attive. Sono anni ormai che Andrea Camporese, presidente dell'Adepp, chiede un abbassamento della tassazione per andare a creare un welfare delle professioni. Ma nel tempo l'aliquota è solo salita: prima dal 12,5 al

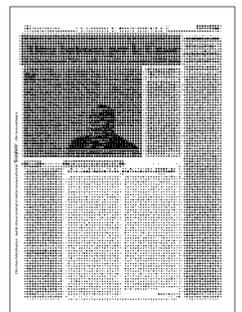
20% nel 2011. Ora al 26%.

«Le Casse previdenziali», protesta Camporese, «vengono trattate alla stregua di fondi speculativi, quando invece il nostro compito è quello di creare e far rendere la pensione di due milioni di professionisti. L'attuale tassazione delle rendite del 20% costa alla previdenza privata circa 400 milioni di euro che si traduce in una riduzione delle future pensioni, già molto basse, di circa l'8%. Con l'aliquota al 26% si sale a circa il 12% delle prestazioni attese, poiché un quarto del rendimento del patrimonio della cassa è in

qualche modo sottratto ingiustamente a un comparto composto da 2 milioni di soggetti che dallo Stato non riceve nessuna agevolazione o risorsa. Con la tassazione al 26% anche per le Casse», continua il presidente dell'Adepp, «si mette in atto una gravissima lesione del diritto, per gli iscritti, a essere considerati uguali agli altri cittadini italiani ed europei, dato che chi versa all'Inps non è soggetto ad alcuna tassazione, mentre in Europa chi è iscritto alle Casse private ha una tassazione compresa tra lo zero e il 3%».

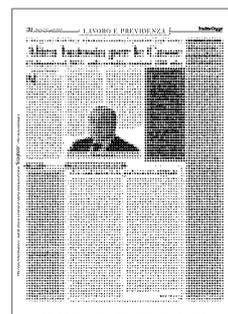


Andrea Camporese



Conguaglio Inarcassa

Inarcassa ha deliberato, lo scorso 19 novembre, la possibilità che il saldo del conguaglio dei contributi previdenziali relativi all'anno 2012, previsto per il 31/12/2013, possa essere versato entro il 30/04/2014 con l'applicazione di un interesse dilatorio pari al tasso Bce + il 4,5% applicato ai giorni trascorsi dalla scadenza (31/12/13) alla data effettiva del versamento. Chi vorrà usufruire di questa facilitazione, ricorda l'ente di ingegneri e architetti, potrà semplicemente generare il bollettino Mav relativo al conguaglio 2012 su Inarcassa On line e versare l'importo corrispondente non oltre il 30 aprile 2014.



Inail. Giornata mondiale della sicurezza: le morti bianche diminuiscono del 10%, gli incidenti tra il 7 e l'8%

Infortuni in forte calo nel 2013

In controtendenza le malattie professionali: salgono a 51mila le denunce

Cristina Casadei

La lotta alle morti bianche avanza e i dati del 2013 che l'Inail ha parzialmente anticipato ieri in occasione della Giornata mondiale "Salute e sicurezza sul lavoro", organizzata in collaborazione con l'Ilo, ne danno una concreta rappresentazione. Giuseppe Lucibello, direttore generale Inail, al convegno "Traguardi raggiunti e prospettive nelle politiche di prevenzione sul lavoro", ha spiegato che «i dati sugli infortuni sono decisamente positivi». Ci sono state «il 7-8% in meno di denunce di infortunio, passate dalle 657mila del 2012 a circa 607mila del 2013, con un calo degli infortuni mortali non inferiore al 10%. Le vittime sono passate da 844 del 2012 a 740 del 2013. Sono invece aumentate le malattie professionali. Le denunce sono passate da oltre 46mila del 2012 a oltre 51mila del 2013».

«Lavoriamo, lavoriamo, lavoriamo sulla prevenzione, che però presuppone una condizione chiara: la collaborazione strutturale tra tutti i soggetti in campo», ha detto il ministro del Lavoro Giuliano Poletti. E i soggetti coin-

volti sono tanti: politici, sindacalisti, imprenditori. L'Inail, come ha ricordato il suo presidente Massimo de Felice, svolge molteplici compiti e ha avviato una serie di nuove attività per la prevenzione. In particolare de Felice ha ricordato «la definizione e il coordinamento dei programmi di ri-

IL MONDO PRODUTTIVO

De Felice: «Collaborazione diretta con le aziende sui sistemi premianti»

Gattegno: «Si tenga conto delle richieste delle imprese»

cerca sugli strumenti di prevenzione per individuare i rischi nascosti, la definizione di una governance della ricerca, la collaborazione diretta con le imprese per definire la prassi dei sistemi premianti e il grande progetto sui dati che, per essere una base affidabile, devono essere validati con protocolli finalizzati».

Dal canto loro le imprese chiedono scelte politiche coerenti

con le esigenze del mondo produttivo. Samy Gattegno, presidente del Comitato tecnico sicurezza di Confindustria, ha evidenziato come sia «assolutamente urgente agire su alcune criticità di fondo ancor oggi esistenti attraverso misure che Confindustria ha sintetizzato in un apposito position paper». L'elenco delle imprese è lungo: «Restituire la materia della salute e sicurezza alla competenza esclusiva statale, dare uniformità all'azione di vigilanza, garantire la certezza del diritto, semplificare gli aspetti sostanziali e burocratici della normativa, assegnare alla formazione una valenza sostanziale eliminando eccessi e adempimenti burocratici e valorizzare l'importanza dei comportamenti sicuri in tutti i percorsi di studio, a partire dalle scuole dell'infanzia», elenca Gattegno, secondo il quale «ridurre infortuni e malattie professionali si può e si deve, occorrono però scelte coerenti con le esigenze del mondo produttivo».

A sostenere la formazione sulla sicurezza a partire dalla scuola è anche Maurizio Sacconi, presi-

dente della commissione Lavoro del Senato: «È necessario inserire la cultura del lavoro in tutto il percorso educativo sin dal suo inizio e conciliare l'esigenza della sicurezza con un minore adempimento per le imprese valorizzando quanto più possibile la collaborazione tra le parti in sostituzione delle regolazioni formali - spiega Sacconi -. Questa scelta non è stata ancora compiuta nei nostri programmi educativi e invece credo che possa corrispondere alla futura occupabilità». Sul tema della prevenzione che tutti gli interlocutori considerano un tassello fondamentale, Cesare Damiano, presidente della commissione Lavoro alla Camera, ha detto che bisogna muoversi «in tre direzioni: completare l'attuazione del Testo unico, intervenire sul decreto 106/2009 e prevedere una linea di interventi che innovi ulteriormente rispetto a quanto già fatto. È importante la decisione del Governo di restituire un miliardo di euro alle imprese virtuose che verificano che nell'anno precedente non hanno avuto infortuni».

IL CALO

607 mila

Le denunce di infortunio

Nel 2013 le denunce di infortunio sono diminuite tra il 7 e l'8% secondo i dati anticipati ieri dall'Inail e sono passate da 657mila del 2012 a 607mila del 2013. Per l'istituto i dati sono decisamente positivi

740

Le morti bianche

Le vittime sono passate da 844 nel 2012 a 740 nel 2013 con un calo superiore al 10%, come ha rilevato l'Inail

51 mila

Le malattie

In controtendenza sono invece risultate le denunce per le malattie professionali: sono passate da oltre 46mila nel 2012 a oltre 51mila nel 2013



Addio test d'ingresso a medicina

Giannini lavora alla riforma: accesso libero al primo anno e selezione dal secondo

Marzio Bartoloni
Eugenio Bruno
ROMA

I 5mila aspiranti "camici bianchi" che sosterranno oggi la prova d'accesso ai 232 posti di Medicina in lingua inglese potrebbero essere i penultimi studenti italiani a fronteggiarsi con i tanto criticati test d'ingresso. Il 3 settembre toccherà ai loro colleghi delle Professioni sanitarie e poi si cambierà. Dal 2015/2016 il quiz a risposta multipla potrebbe essere sostituito da una selezione sul modello francese: primo anno aperto a tutti e scrematura a partire dal secondo sulla base del curriculum. A confermarlo è stata ieri da Foggia la ministra Stefania Giannini.

Intervenendo in un'iniziativa dell'ateneo locale la responsabile dell'Istruzione ha commentato così le polemiche (e i ricorsi) che hanno accompagnato gli ultimi quiz a Medicina: «Non sono del tutto convinta che le 60 domande di un test a risposta multipla

debbano e possano essere il migliore strumento per misurare questa selezione». Rivelandolo di aver già incaricato il capo dipartimento Università di «condurre una relazione attenta sulla cosiddetta modalità francese».

In particolare, il sistema transalpino prevede che il primo anno sia comune agli studi di Medicina, Farmacia, Odontoiatria ed Ostetricia. E soprattutto non contempla una prova di pre-iscrizione, come da noi, ma un concorso con numero chiuso - superato in media dal 15-20% degli studenti - da svolgersi nel corso del primo anno suddiviso in due parti: la prima alla fine del primo semestre (verso dicembre/gennaio); la se-

IL MODELLO FRANCESE

La scrematura sulla base del curriculum, pensata per i medici, verrebbe poi estesa a Veterinaria, Professioni sanitarie e Architettura

conda alla fine del secondo semestre (verso maggio). Ovviamente su materie che hanno costituito fin lì l'oggetto del corso di studi.

Nel trasferire quel modello in Italia il ministero - che sta approfondendo il dossier proprio in questi giorni - potrebbe però imboccare un'altra strada. Fondata cioè su una selezione in base al curriculum del primo anno e quindi in base all'esito e alla regolarità con cui sono stati svolti gli esami. I criteri saranno approfonditi nelle prossime settimane; al momento di sicura c'è solo l'intenzione di voler cambiare pagina sul numero a chiuso. Partendo da Medicina e magari estendendo l'esperimento agli altri corsi di laurea e laurea magistrale a ciclo unico ad accesso programmato a livello nazionale come Architettura, Veterinaria e Professioni sanitarie.

Sul fronte università non è questo l'unico fronte aperto dal Miur: sempre per medicina - dove un recente decreto ha rivisto

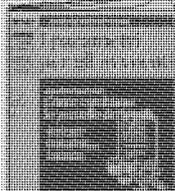
le modalità di accesso alle specializzazioni con il passaggio dalle prove locali al concorso nazionale - presto dovrebbe arrivare un altro provvedimento che punterà a riorganizzare classi, tipologie e durata dei corsi, riducendone in alcuni casi la durata per allinearsi al resto dell'Europa. Senza dimenticare il dossier più importante e delicato: quello dell'ennesima revisione dell'accesso alle cattedre universitarie con una riforma dell'abilitazione nazionale prevista dalla legge Gelmini. Per ora il ministero sta monitorando quanto accaduto con la prima tornata di abilitazioni su cui sono piovuti già centinaia di ricorsi con prime sentenze del Tar e ordinanze del Consiglio di Stato. L'idea è di far concludere prima la seconda tornata appena iniziata e poi intervenire prendendo spunto questa volta dal modello spagnolo, come anticipato dallo stesso ministro in un'intervista al Sole 24 Ore dell'11 aprile scorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come si definisce il valore di una causa?



I COMPENSI PER GLI AVVOCATI
DOMANI LA GUIDA PRATICA DEL SOLE 24 ORE
Come si applicano i nuovi parametri (in collaborazione con il Consiglio nazionale forense)



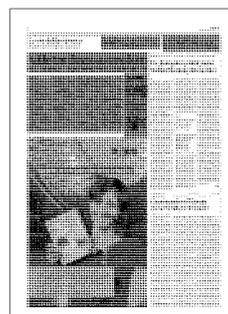
In vendita a 0,50 euro oltre al prezzo del quotidiano

Specializzazioni mediche

Per allinearci al resto dell'Europa la durata dei corsi potrebbe essere ridotta di un anno

Nessun impatto sulle prove in corso

Il superamento del numero chiuso su base nazionale partirebbe dal 2015/2016



Cassazione penale/2. Omicidio colposo per il coordinatore che non controlla l'idoneità del piano della ditta «delegata»

Sicurezza, responsabilità estesa al subappalto

Patrizia Maciocchi

■ **Omicidio colposo** per il **coordinatore** per l'esecuzione dei lavori che non controlla l'idoneità del piano di sicurezza della ditta subappaltatrice. Stesso reato di cui risponde anche il proprietario della ditta subentrata. La Corte di Cassazione, con la sentenza 17800 depositata ieri, fa giustizia del gioco al rimpallo delle responsabilità tra società edi-

le "titolare" e quella a cui l'appalto era stato affidato in seconda battuta. La vicenda riguardava la morte di un operaio, al suo primo giorno di lavoro come manovale di primo livello, rimasto schiacciato da una trave che stava smantellando prima che il tetto fosse fissato. Operazione che doveva essere compiuta, da un operaio specializzato, solo dopo la stabilizzazione del tetto. La

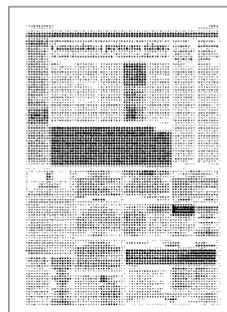
Cassazione conferma la colpevolezza del datore di lavoro, in virtù della sua posizione di garanzia.

Il ricorrente, nella più totale approssimazione, aveva affidato la vittima ad un altro dipendente, con l'incarico di fargli fare «quello che c'è da fare». Un affidamento sommario, dell'operaio deceduto, al lavoratore che aveva fisicamente dato l'ordine di disarmare la

trave, messo in atto senza alcuna valutazione del rischio. La Cassazione chiarisce che l'ordine dato, intempestivamente, non poteva considerarsi imprevedibile alla luce della carenza della ditta subappaltatrice e della genericità delle indicazioni date dal proprietario.

Omicidio colposo anche per il coordinatore che, oltre a verificare il piano di sicurezza della società che eseguiva i lavori, aveva predisposto in prima persona un piano di sicurezza e coordinamento inadeguato, limitandosi ad indicare la successione cronologica delle operazioni da fare. Ma per la Cassazione la sola scansione temporale delle azioni non può valere come misura di sicurezza, perché non identifica e non scongiura i rischi. Il coordinatore non aveva il compito di verificare giornalmente le attività di cantiere ma aveva il dovere di mettere a disposizione degli operai piani adeguati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



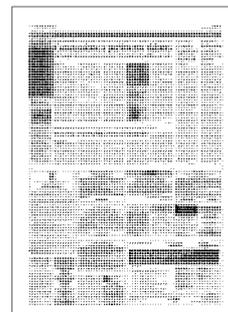
PROFESSIONI

**Una convenzione
medici-avvocati**

Una convenzione tra medici e avvocati per mettere fine alla "guerra" tra categorie.

L'Associazione nazionale avvocati italiani sigla una convenzione con il sindacato dei medici legali, con l'obiettivo di costituire "una rete di qualità" per la fornitura di servizi professionali nelle materie in cui c'è una convergenza di attività e prestazioni.

«L'accordo sta a significare - ha sottolineato il presidente Maurizio de Tilla che bisogna bandire ogni sterile ed inopportuno contrasto tra medici e avvocati»

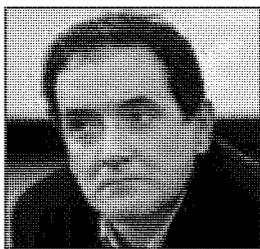


I nodi del dl 47/2014 all'inizio dei lavori in senato

Balla il piano casa Coperture incerte su tutti i fronti

DI BEATRICE MIGLIORINI

Piano casa pronto a partire, ma resta il nodo coperture. In salvo, invece, i piani per Expo 2015. Questa la posizione dei relatori al dl 47/2014, **Franco Mirabelli** (Pd) e **Stefano Esposito** (Pd), all'indomani della scadenza del termine per la presentazione degli emendamenti nelle Commissioni lavori pubblici e territorio del senato. Le misure per l'introduzione della cedolare secca al 10% fino al 2017, l'abbattimento della base imponibile dei redditi da locazione di alloggi sociali, oltre alla deroga al piano regolatore per ristrutturare alloggi sociali rischiano, quindi, di essere riviste, corrette o addirittura eliminate nel corso dei lavori al testo che, calendario alla mano, dovrebbe approdare in Aula martedì 6 maggio. E mentre le Commissioni restano

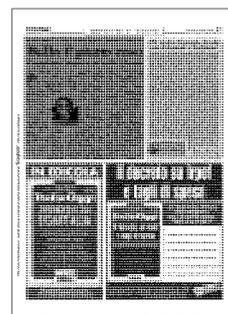


Franco Mirabelli

in attesa di conoscere nel dettaglio le proposte di modifica presentate dalle varie forze politiche, i relatori al testo hanno mostrato le loro perplessità sull'impianto normativo e le relative coperture. «Molte norme andranno rivisitate e corrette anche alla luce dei contenuti del parere espresso dalla Com-

missione finanze la scorsa settimana. In alcuni casi, inoltre, dovremo valutare la soppressione di alcune disposizioni», ha spiegato a *ItaliaOggi* il relatore Mirabelli, «una su tutte l'art. 7 che prevede la possibilità per i conduttori di alloggi sociali di portare in detrazione, nel caso in cui l'alloggio sia l'abitazione principale, 900 euro se il reddito complessivo non supera i 15.493,71 euro e 450 euro se il reddito complessivo non supera i 30.987,41 euro» (si veda *ItaliaOggi* del 18 aprile 2014). Sulla stessa lunghezza d'onda anche Esposito

secondo cui «in attesa di conoscere le proposte di modifica da parte delle forze politiche sarà necessario che il governo faccia chiarezza sulle modalità con cui intende reperire le coperture». Più tranquillo il fronte Expo 2015. «Al di là delle polemiche e delle preoccupazioni, il quadro complessivo non solo garantisce l'apertura della manifestazione nei tempi stabiliti, ma anche una grande e positiva attenzione alla sicurezza e a una gestione del bilancio di Expo, che già oggi garantisce la copertura dei costi per la realizzazione del sito, grazie ai contributi dei paesi partecipanti e ai partner commerciali. È chiaro», ha spiegato Mirabelli al termine delle audizioni delle Commissioni lavori pubblici e ambiente, che si sono svolte a Milano per verificare lo stato dei lavori della manifestazione, «che al parlamento spetta accompagnare questo percorso, per velocizzare la realizzazione delle opere e l'impiego e l'assunzione dei lavoratori che garantiranno il funzionamento dell'intera manifestazione».



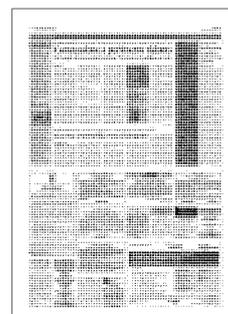
Sinistro stradale

Conta più l'imprudenza dell'assenza di guard-rail

Maurizio Caprino

■ Potrebbe cadere uno dei motivi per i quali dopo un incidente non si rimedia alle **carenze della strada** che possono aver contribuito a causare il sinistro: la Sesta sezione civile della Cassazione (sentenza n. 2692/14), ha confermato che la Provincia di Ferrara non è responsabile per la morte di un giovane uscito di strada in una curva senza **guard-rail**. Il punto sta nel fatto che, dopo l'incidente, la Provincia aveva protetto quella curva con un guard-rail. Di solito, azioni di questo tipo sono lette come un'ammissione di colpevolezza e, quindi, peggiorano la posizione processuale: cosicché, paradossalmente, chi è responsabile di una strada non la mette in sicurezza dopo un sinistro.

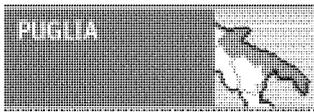
In questo caso, la Corte di appello di Bologna aveva rigettato la richiesta di risarcimento danni dei genitori della vittima, non dando peso al fatto che la Ctu citava proprio l'installazione a posteriori di un guard-rail che, se presente al momento dell'incidente, avrebbe potuto mitigarne le conseguenze. La Corte aveva invece privilegiato il fatto, pure rilevato in Ctu, che la vittima andava a velocità non prudente pur non avendo superato il limite, visto che l'asfalto era bagnato e che la curva era segnalata come pericolosa. La Cassazione, pur ricordando che la responsabilità ex articolo 2051 Cc sul danno da cose in custodia va letta come una sollecitazione al gestore della strada ad adottare precauzioni, fa pesare di più il «**dovere di cautela**» dell'utente ritenuto disatteso



Sviluppo bloccato. Finiti i carotaggi in mare, il consorzio propone al governo una serie di soluzioni alternative di percorso

Quattro vie per il gasdotto Tap

Dodici i punti di approdo in Puglia anche se il consorzio ritiene San Foca il migliore



Domenico Palmiotti
LECCE

Quattro corridoi con 12 possibili ipotesi progettuali ma l'approdo localizzato tra Torre Specchia Ruggieri e San Foca si conferma come «l'alternativa migliore a livello tecnico, ambientale e paesaggistico». È la sostanza della nuova proposta tecnica che per il gasdotto Azerbaijan-Puglia la società Tap (Trans Adriatic Pipeline) ha avanzato al ministero dell'Ambiente dopo che questi, nelle scorse settimane, esaminando la documentazione inviata per il rilascio della Valutazione di impatto ambientale, ha chiesto di «approfondire l'analisi delle alternative, sia di quelle sviluppate a nord di quella prescelta e già ipotizzate, sia di ulteriori, diverse alternative non contemplate» evidenziando, altresì, «i vincoli e i fattori critici».

Una richiesta, questa della commissione Via nazionale, che parte da una serie di carenze riscontrate nei documenti inoltrati dalla società ma anche dal no all'arrivo del gasdotto a San Foca (località della marina di Melendugno nel Salento) espresso a metà gennaio dalla commissione Via della Regione Puglia. La quale, al pari dell'organo nazionale, ha chiesto di verificare le soluzioni alternative. E così Tap ha ripreso e riesaminato gli altri possibili approdi del gasdotto con una descrizione più di merito e non con un vero e proprio studio di ingegneria. Anche perché nessuna scelta definitiva è stata ancora compiuta sul tracciato dell'opera, che richiederà investimenti per 40 miliardi di euro e trasporterà dall'Azerbaijan all'Italia, passando dall'Albania, 10 miliardi di metri cubi di gas l'anno. Tuttavia, pur indicando sbocchi diversi anche se compresi in una stessa area territoriale (la costa adriatica tra le

province di Brindisi e Lecce), l'approdo già individuato resta il migliore secondo Tap.

Venendo alle alternative, i quattro corridoi ipotizzati sono: Brindisi Nord (corridoio B) con cinque possibili soluzioni, i tratti Brindisi-Sud-Torchiarolo (corridoio C) con quattro, Vernole-Melendugno (corridoio D) con una (quella prescelta ini-

L'ITER

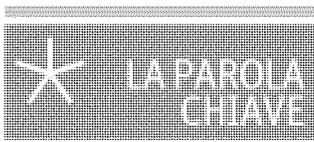
Un'ipotesi prevede lo stesso tracciato di Igi Poseidon ma senza sovrapposizioni. Il parere tra giugno e luglio

zialmente e ora ribadita), e Otranto (corridoio E) con due possibili approdi. Per ogni punto di arrivo, Tap ha esaminato i vincoli nazionali, dividendoli tra parte offshore e parte onshore, e gli strumenti della pianificazione regionale. Fanno parte dell'ipotesi di Brindisi Nord, gli approdi tra le località "Posticeddu" e "Torre Rossa", tra "Torre Rossa" e "Case Bianche" (due punti di arrivo), tra "Case Bianche" e la pista numero 13 dell'aeroporto di Brindisi (anche qui

due i punti selezionati). Per l'area tra Brindisi Sud e Torchiarolo, gli approdi individuati sono: tra la località di "Torre Mattarelle" e la centrale elettrica dell'Enel "Federico II", a nord di Campo di Mare (due approdi possibili), tra le località "Presepe" e "Lendinuso". Viene quindi l'approdo tra le località di Torre Specchia Ruggieri-San Foca e infine le ultime due opzioni relative a Otranto: la prima a 2,6 chilometri a nord del centro di Otranto, la seconda a sud di Otranto, «seguendo lo stesso tracciato proposto per il progetto Igi Poseidon», l'altro gasdotto che arriva dalla Grecia e che, a differenza di Tap, è già in possesso delle autorizzazioni. In quest'ipotesi, però, se il tracciato coincide, diversa è invece l'ipotesi di localizzazione del terminale di direzione del gasdotto.

Tap ha inoltre stimato le distanze tra punto di approdo del gasdotto in Puglia e punto di connessione a Snam Rete Gas della condotta adibita al trasporto. Due i possibili allacci nell'area: Mesagne e Villa Castelli, entrambi in provincia di Brindisi. Snam Rete Gas, si legge nel documento di Tap, «ha indicato l'impianto di Mesagne come quello più idoneo». Le distanze tra approdo e connessione - su cui si è soffermata anche la commissione Via regionale - risultano più contenute nel caso si scelga il corridoio che ha Brindisi Nord come riferimento: qui il tratto on shore della condotta sarebbe compreso tra i 12 e i 15 chilometri. Si sale invece ad una lunghezza compresa tra i 78 e gli 81 chilometri con la soluzione Otranto, mentre da San Foca la distanza da Mesagne è di 58,2 chilometri.

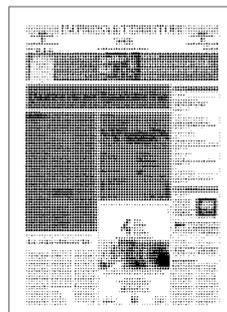
Il nuovo dossier di Tap è ora allo studio della commissione nazionale Via. Il responso è atteso tra giugno e luglio. La società, intanto, ha concluso i sondaggi tecnici nel tratto di mare antistante San Foca compiuti nei giorni scorsi con la piattaforma Skate III.



Tap

● Il Trans Adriatic Pipeline (Tap) è un progetto per la costruzione di un gasdotto transadriatico. Il gasdotto collegherà la Grecia alle coste meridionali dell'Italia passando attraverso l'Albania e il mar Adriatico permettendo così al gas proveniente dalla regione del mar Caspio di raggiungere direttamente i mercati europei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera in cifre



TIMELINE

Le principali tappe del progetto



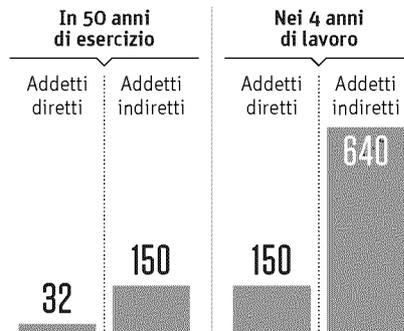
RICADUTE LOCALI

Nel comune di Melendugno (LE)

400mila euro

Le ricadute all'anno per il comune di Melendugno

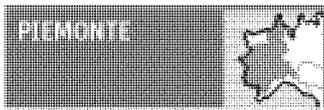
ADDETTI



Infrastrutture. Il presidente della Cig transalpina, Louis Besson, risponde all'allarme lanciato dal connazionale François Lépine

La Francia rassicura sui fondi Tav

Torino-Lione: il governo Hollande individuerà la formula per i 2,2 miliardi pattuiti



Maria Chiara Voci
TORINO

«Nel momento in cui sarà reale la necessità, perché bisognerà avviare i cantieri, allora la Francia impegnerà le risorse per la Torino-Lione. Così come è accaduto fino a oggi. Le soluzioni per dare copertura all'opera sono più di una e, fra queste, la più accreditata è l'eurovignette, il sistema di tassazione progressiva degli automezzi, caldeggiato anche da Bruxelles. In ogni caso, il governo francese si è assunto e ha ribadito di recente con la firma del trattato un impegno internazionale, che per ciò che ci riguarda vale come prioritario rispetto a qualsiasi altra urgenza di carattere nazionale». Parola di Louis Besson, rappresentante dello Stato francese sulla Torino-Lione, un ruolo pari a quello ricoperto nel nostro Paese da Mario Virano. Il presidente della struttura di missione francese della Cig, la Conferenza intergovernativa, chiarisce la situazione dal suo punto di osservazione privilegiato. All'indomani delle preoccupazioni sul futuro del collegamento, sollevate attraverso un articolo del Sole 24 Ore da François Lépine, vicepresidente di Transalpine, comitato che raggruppa le lobby intorno alla realizzazione dell'alta velocità.

Il nodo messo in luce da Lépine resta e sarà nuovamente posto sul tavolo il prossimo 15 maggio a Parigi, nel corso di un convegno organizzato dall'Ambasciata italiana. La Francia, che pur è un passo avanti l'Italia sotto l'aspetto della progettazione e degli scavi esplorativi, non ha ancora individuato le coperture finanziarie per la quota, a suo carico, della tratta internazionale della linea. Un impegno che, al netto del contributo europeo del 40%, vale circa 2,2 miliardi

rispetto agli 8,5 miliardi totali. Al contrario, l'Italia, già al tempo del governo Monti, con la finanziaria del 2012, ha inserito i suoi 2,9 miliardi nel budget statale.

Tuttavia, secondo Louis Besson, il problema è solo apparente. «Roma - spiega il manager transalpino - ha dovuto iscrivere nel bilancio le quote della Torino-Lione per via dei vincoli richiesti dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, struttura tutta italiana a cui spetta l'approvazione dei progetti. Al contrario, in Francia non esiste un simile organismo».

LA QUESTIONE

Il nodo dei finanziamenti durante l'incontro bilaterale del 15 maggio a Parigi: non piace l'ipotesi Bei suggerita da Mario Virano

IL PROBLEMA



L'allarme

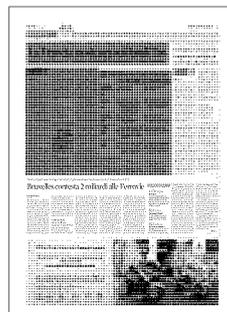
■ Sul Sole 24 Ore del 19 aprile scorso François Lépine di Transalpine denuncia: «Il governo Hollande non accantona i 2,2 miliardi pattuiti»
■ Il presidente della Cig Mario Virano raccomanda prudenza e rassicura: «Presto troveremo una soluzione con la Bei»

Guardando all'orizzonte del 2017, quando il cantiere aprirà, il mezzo per trovare le risorse si chiama *eurovignette*. «Un sistema che ha ancora dei limiti - precisa Besson -. Che però saranno superati dall'Ue grazie alla prossima emissione di una quarta direttiva sul tema». Anche l'*ecotaxe*, la tassa nazionale sui mezzi pesanti, attualmente sospesa, non è una ipotesi del tutto esclusa. Meno favorevole, infine, è la propensione della Francia ad aprire un finanziamento agevolato con la Bei, strada indicata da Mario Virano: «Si tratta pur sempre di un prestito - incalza il commissario francese -. Anche se l'esperienza della banca potrebbe essere fondamentale per la gestione dell'intero meccanismo finanziario dell'opera».

Se dal 2017 si passa, invece, all'attualità di questi mesi, Besson non crede che l'assenza di copertura finanziaria da parte della Francia comporterà un qualche impedimento nel rispondere con successo per la Torino-Lione all'*appel à projet*, il bando che a settembre l'Unione europea indirizzerà ai 28 Paesi membri per stabilire quali opere di trasporto abbiano i requisiti per ottenere un co-finanziamento al 40% dei costi complessivi. «Se comunque dovesse essere necessario - chiosa Besson - sono certo che la Francia risolverà la questione. Dimostrando lo stesso impegno messo fino a oggi per dare copertura alle opere già avviate».

Sull'impegno francese per il Tav non ci sono dubbi: «Se in Francia la Torino-Lione non è un dibattito nazionale - conclude Besson - è solo perché a livello politico si tratta di un argomento già risolto. Gli impegni internazionali contano per l'Eliseo più che qualsiasi accordo nazionale. E a chi teme che Italia e Francia non danzino allo stesso passo, rispondo che io e il commissario Virano in effetti non siamo ballerini. Ma siamo camminatori. E marciamo all'unisono e guardando avanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOI E GLI ALTRI
Francia-Italia: la nuova linea Torino-Lione

	FRANCIA	ITALIA
IL TRATTATO INTERNAZIONALE DEL 30/01/2012 	<ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> In Francia è stato approvato lo scorso 19 novembre 2014	<ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> In Italia il via libera definitivo è arrivato mercoledì 9 aprile 2014
GLI SCAVI ESPORATIVI 	<ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Sono state già realizzate tre discenderie, tutte concluse. A Saint-Martin-la-Porte (completato nel giugno 2010); a La Praz (completato nel gennaio 2009); a Villarodin-Bourget Modane (completato a novembre 2007)	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="radio"/> Lo scavo per il cunicolo esplorativo della Maddalena è attualmente in corso, a Chiomonte. A metà aprile risultano scavati 550 metri, su una lunghezza complessiva di 7,5 chilometri
LE STAZIONI INTERNAZIONALI 	<ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Il progetto della stazione internazionale di Saint-Jean-de-Maurienne è pronto e sono già iniziate anche le procedure di esproprio	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="radio"/> Il progetto della stazione internazionale di Susa è attualmente all'esame del Ministero dell'Ambiente. L'approvazione definitiva è prevista per l'autunno
IL TUNNEL DI BASE 	<ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> La gara per la ulteriore discenderia fra Saint-Martin-la-Porte e La Praz rappresenta un'anticipazione della futura sezione del tunnel di base. Quindi si può affermare che gli scavi siano in partenza. Il tunnel di base è di 44,5 km	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="radio"/> In Italia le prime gare (da cronoprogramma) sono previste entro la fine del 2015, per partire con i lavori nel 2016. Il tunnel di base è di 12,5 km
I COSTI 	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="radio"/> La Francia deve coprire, una somma pari al 42,1% del totale (cioè circa 2,2 mld). Questi soldi attualmente non sono disponibili. Avrebbero dovuto essere coperti attraverso la cosiddetta ecotaxe, sostituita senza ancora una ricetta alternativa	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="radio"/> In Italia la copertura da garantire è il 57,9% del totale (cioè circa 2,9 miliardi). Questa somma è stata confermata dal Governo Monti a fine 2012 con l'approvazione della legge di stabilità, spalmata su diversi anni

GLI INVESTIMENTI PREVISTI

2,2 miliardi

La copertura francese dei costi
Gli euro avrebbero dovuto arrivare dalla eco-taxe sui mezzi pesanti

2,9 miliardi

Il finanziamento italiano
Roma garantirà il 57,9% dei costi: già il governo Monti ha confermato

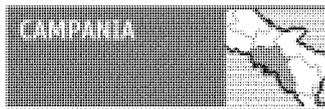
8,5 miliardi

La tratta internazionale
Il costo complessivo in euro: in parte contribuirà anche la Ue

Porti. Dopo le dimissioni del commissario Angrisano, Enti locali al palo sulla nomina del nuovo presidente

Una task force per Napoli

La squadra del governo dovrà sbloccare 240 milioni d'investimenti



Vera Viola
NAPOLI

Come la tela di Penelope anche le decisioni per il Porto di Napoli si tessono al mattino e si sfilano di notte, lasciando lo scalo nel guado. Le istituzioni locali ancora non si decidono a scegliere i nuovi candidati alla presidenza dell'Autorità, mentre i lavori per ammodernarne le infrastrutture previsti dal "Grande progetto" da 240 milioni di finanziamenti europei sono ormai fuori tempo massimo.

Dopo che il commissario in carica, il comandante generale delle Capitanerie di porto, Felicio Angrisano, ha presentato le proprie dimissioni nei giorni scorsi, era trapelata la notizia della possibile nomina di un nuovo commissario: l'ex provveditore alle opere pubbliche della Campania e della Basilicata, Giovanni Guglielmi.

Ma la formalizzazione della nomina, dapprima data per imminente, slitta di giorno in giorno.

«Il commissario in carica - fanno sapere dal ministero delle Infrastrutture - resta per ora al suo posto. Attendiamo che le istituzioni locali indichino una nuova terna di candidati a presiedere l'Autorità portuale. Se ciò non avverrà sarà nominato un nuovo commissario». Si fa anche un altro nome, quello di Giovanni Grimaldi, presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e politicamente vicino al ministro Maurizio Lupi.

La realtà è che si attende ancora, forse almeno domani quando il Tar si esprimerà sul ricorso presentato da Riccardo Villari contro la bocciatura della sua nomina a presidente dell'Autorità napoletana da parte dello stesso ministro.

Si è insediata intanto la task force del ministero delle Infrastrutture guidata dal capo di gabinetto del ministro Lupi, Giacomo Aiello, che ha la missione di

accelerare le gare per avviare i lavori al più presto. Sul progetto manifesta grande preoccupazione l'Unione industriali di Napoli: in una lettera di qualche giorno fa al governatore Stefano Caldoro il presidente degli industriali Paolo Graziano ha sollecitato la scelta di una guida unica per Napoli e per Salerno e di riconosciuta e apprezzata professionalità. Anche la Cisl incalza le istituzioni affinché si superi la paradossale paralisi dello scalo, prima industria di una regione in ginocchio per la perdurante crisi economica. Uno studio dell'organizzazione sindacale e di Fondazione Colasanto calcola che sono disponibili solo 20 mesi ancora per realizzare gli investimenti previsti: in altre parole il Grande progetto per il porto di Napoli sarebbe ormai fuori tempo massimo. «La Cisl - dice il segretario Lina Luccista per consegnare un dossier alla Corte dei Conti perché si individui la responsabilità e si quantifichi il danno economico arrecato alla comunità». Lina

Lucci chiede anche l'azzeramento delle nomine dei responsabili del procedimento con un contestuale intervento per sbloccare le gare entro tre mesi.

Il commissario in carica, l'ammiraglio Angrisano, resta al suo posto tanto che ha anche inviato i decreti ingiuntivi ai concessionari morosi: importante operazione di pulizia che si stima possa portare nelle casse dell'Autorità 7,7 milioni per il 2013. Ma le istituzioni locali tardano a proporre i nuovi candidati. Una scelta che ora si intreccia anche con l'annunciata riforma dei porti che prevederebbe l'accorpamento delle Autorità portuali da ridurre da 23 a 14. Ipotesi che ha suscitato forti opposizioni da parte degli operatori salernitani. Ma piace a Caldoro: «Penso alla creazione di un unico ambito che abbracci i porti di Napoli, Salerno e Civitavecchia - dice - già accomunati dalla stessa tipologia di mercato e di traffici a cui sarebbe opportuno dare un unico piano industriale».

IN CIFRE

240 milioni

L'importo. Finanziamento previsto dal Por Fesr per ammodernare le infrastrutture del porto di Napoli nell'ambito della programmazione 2007-2013

20,3 milioni

Traffico merci. Le tonnellate di merci movimentate nel 2013 nel porto di Napoli. A cui corrisponde anche un intenso traffico passeggeri che ha portato 1,23 milioni nello scalo nello stesso periodo

133

Le concessioni. Quelle attive nello scalo partenopeo: l'Autorità vanta crediti per oltre 7 milioni solo per il 2013. Notificati i decreti ingiuntivi ai concessionari morosi

