

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 20 novembre 2016



TRASPORTI

Sole 24 Ore 20/11/16 P. 2 Metropolitane e Tav priorità 2017 1

ALTA VELOCITÀ

Sole 24 Ore 20/11/16 P. 2 Alta velocità, al via 4 nuove tratte per 9 miliardi Alessandro Arona 3

INDUSTRIA 4.0

Sole 24 Ore 20/11/16 P. 15 Gap di competenze per Industria 4.0 Marzio Bartoloni 4

Metropolitane e Tav priorità 2017

Delrio lancia il piano con 22 interventi sulle linee urbane, finanziamenti da 1,3 miliardi

ROMA

«L'evoluzione e lo sviluppo di un Paese non può prescindere da quello delle principali città che lo compongono». Sono le parole con cui inizia il documento del governo «Piano per lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa delle città metropolitane» che approva 22 interventi sulle linee metropolitane e ferroviarie urbane e concesse, suddivisi per la Penisola e finanziati per 1,318 miliardi con il Fondo sviluppo e coesione (Fsc). L'incipit del documento spiega bene l'indirizzo generale della politica infrastrutturale e trasportistica che punta a un riequilibrio degli investimenti in favore delle città e di una nuova agenda urbana. D'altra parte, anche 4 miliardi voluti nella legge di bilancio dal mi-

L'OBIETTIVO

Si punta a spostare passeggeri e merci sul ferro in ambito nazionale e urbano. Le risorse dal Fondo sviluppo e coesione

nistro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, per il rinnovo del parco autobus e i 4,5 miliardi della gara Trenitalia per il rinnovo dei treni regionali vanno in questa direzione. In secondo luogo, con il «piano metropolitane» si conferma l'obiettivo, fondamentale per Delrio, di spostare passeggeri e merci sul ferro, in ambito nazionale ma anche in ambito urbano. E infatti l'altra grande priorità infrastrutturale del 2017 sarà accelerare la spesa per le 4 nuove tratte dell'Alta velocità da 8,9 miliardi dopo che l'11 dicembre sarà aperta al traffico la Treviglio-Brescia (si veda l'articolo sotto). Tornano le grandi opere, insomma, nella programmazione ministeriale che molto aveva puntato invece sul riavvio della manutenzione bloccata da anni per fer-

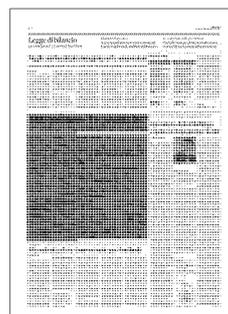
rovie e strade, ma saranno grandi opere fortemente selezionate. Sono pronte, d'altra parte, le linee-guida con cui Ennio Cascetta, capo della struttura di missione del Mit, ridefinirà la programmazione statale in materia di infrastrutture, riportando in primo piano l'analisi costi-benefici nella programmazione degli investimenti statali.

Il piano metrò, messo a punto da Delrio con il contributo fondamentale di Cascetta, è stato condiviso con il presidente del Consiglio Matteo Renzi, con Regioni e città metropolitane, con la cabina di regia sul Fsc che l'ha portato all'approvazione del Cipe il 10 agosto nell'ambito della più ampia ripartizione del Fondo.

Le 22 opere, descritte puntualmente nel grafico qui a fianco, toccano dieci regioni con un'ampia gamma di interventi: trentebimodali per la Val d'Aosta; le tratte Lingotto-Bengasi e Collegno-Cascine sulla linea di Torino; la M1 e la M4 a Milano ma anche il 1° lotto della metrotranvia Milano-Limiate e il reintegro di fondi per la metrò di Brescia; il completamento del servizio ferroviario in Emilia-Romagna e l'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore; il potenziamento della Ferrovia centrale Umbra; la Roma-Lido e la Roma-Viterbo nel Lazio; il servizio metropolitano nell'agro-nocerino-sarnese, il completamento della tratta Dante-Garibaldi sulla linea 1 e della tratta Mergellina-Municipio sulla linea 6 a Napoli, gli interventi di compatibilità urbana della ferrovia nel territorio di Pompei e un pezzo della ferrovia Circumflegrea; il prolungamento della tratta metropolitana Bari-San Paolo fino alla stazione «delle Regioni» e materiale rotabile per le ferrovie concesse pugliesi; la tratta Nesima-Misterbianco in Sicilia; gli interventi su vari lotti delle metro di Cagliari e Sassari.

G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il «piano Delrio» per le metropolitane

Dati in milioni di euro

Campania



Lazio



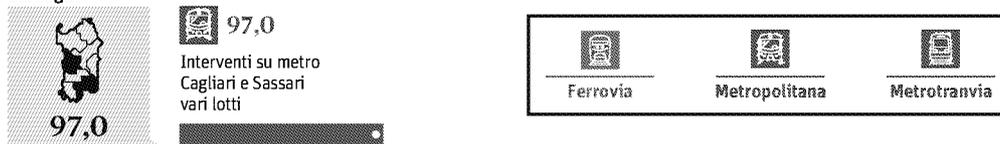
Piemonte



Lombardia



Sardegna



Puglia



Umbria



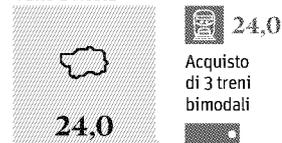
Emilia Romagna



Sicilia



Valle d'Aosta



Grandi opere. Fondi disponibili per 5,9 miliardi, impegno dello Stato a finanziare la parte mancante con gli addendum contrattuali ai general contracto

Alta velocità, al via 4 nuove tratte per 9 miliardi

Alessandro Arona
ROMA

Nella seconda metà del 2017 partiranno i lavori di quattro nuove "grandi opere" ferroviarie, per un valore complessivo di 8,9 miliardi di euro: le nuove tratte ad alta capacità Brescia-Verona (costo totale 3.837 milioni, di cui 2.268 disponibili) e Verona-Padova (1° lotto da 2.790 milioni, di cui 1.364 finanziati); poi i due lotti Napoli-Cancello (813 milioni, tutti finanziati) e Cancello-Frasso Telesino (730) sulla Napoli-Bari, e un lotto della Catania-Palermo da 415 milioni (finanziato).

In tutto, dunque, le opere valgono 8,9 miliardi di euro, con finanziamenti disponibili per 5,9, ma con gli addendum contrattuali ai general contractor lo Stato si impegna comunque a finanziare la parte mancante. La spinta del governo sul fronte infrastrutture si fa dunque sentire, mettendo in campo nuove grandi opere l'anno successivo alla chiusura dei cantieri della Treviglio-Brescia ad alta capacità (2,1 miliardi), che aprirà all'esercizio l'11 dicembre prossimo, e dell'ultimo tratto della Salerno-Reggio Calabria (macrolotto 3,2 da 680 milioni, apertura il 22 dicembre).

Fare Pil con le infrastrutture resta comunque un mestiere complicato. Nei giorni scorsi è scoppiato a Palermo, nei lavori per il passante ferroviario da 1,1 miliardi, un forte contenzioso tra l'impresa, il Consorzio Sis, e l'ente appaltante Rfi, con la prima a chiedere extra-costi per 100 milioni di euro e il rischio, tuttora non risolto, di chiusura dei cantieri, licenziamenti, rescissione del contratto.

Problema non da poco, per il go-

verno, anche il rischio di non riuscire a centrare la clausola investimenti 2016 concordata con la Commissione europea, che in cambio di flessibilità di bilancio per lo 0,3% del Pil impegnava l'Italia spendere 4,2 miliardi di euro nel 2016 per investimenti co-finanziati da Bruxelles, e ad aumentare la spesa totale per investimenti rispetto al 2015, arrivando ad almeno 38 miliardi. Sul primo punto tirano bene le opere del Cef (grandi corridoi Ten-T), ma sono un po' in ritardo quelle Fesr (fondi Ue per il Sud) e sono a zero quelle previste per il Piano Juncker (Pedemontana Lombarda e Veneta), mentre per la banda ultralarga il governo spera di strappare a Bruxelles come "spesa per investimento" il trasferimento di fondi a Infratel per le aree bianche.

Ma torniamo alle nuove opere. Le due tratte ad alta capacità Milano-Verona e Verona-Padova fanno ancora parte del pacchetto di

contratti Tav del 1991 a general contractor, tuttora validi. La prima è di Cepav Due (Saipem 52%, Condotte, Maltauro e Pizzarotti al 12% ciascuno). La Verona-Padova di Iricav 2 (Astaldi al 37,49%, Salini Impregilo al 34,09%, Ansaldo Sts al 17,05%, Condotte all'11,35%, Fintecna e Lamaro Appalti 0,01%). Gli arresti al Cociv (Terzo Valico) sono di poche settimane fa, «ma per queste due tratte, in base al nuovo Codice appalti - spiega l'Ad di Rfi (Gruppo Fs), Maurizio Gentile - la direzione lavori sarà nostra, e non del general contractor, così come abbiamo fatto adesso anche per Cociv».

Il progetto definitivo della Brescia-Verona (3.837 milioni) andrà al Cipe entro dicembre. Dopo la registrazione della delibera da parte della Corte dei Conti, Rfi il general contractor potranno firmare l'addendum contrattuale. Seguirà progettazione esecutiva, per fasi, e avvio dei lavori nella seconda metà del 2017.

Poco più indietro il 1° lotto Verona-Bivio Vicenza, sulla Verona-Padova, che vale 2.790 milioni. Il parere dell'Ambiente è atteso per fine novembre, la delibera Cipe potrebbe essere a gennaio, e l'avvio dei lavori sempre entro il 2017. L'intera tratta Verona-Padova, con il nuovo progetto "leggero" per l'attraversamento di Vicenza, dovrebbe costare un po' meno del previsto, 4,9 miliardi anziché 5,4.

Per le prime due tratte della Napoli-Bari, la Napoli-Cancello (813 milioni) e Cancello-Frasso Telesino (730 mln), le gare d'appalto sono partite a luglio e si conta di aggiudicarle entro la primavera. Poi ci sarà da fare il progetto esecutivo, e l'avvio lavori è previsto nel corso del 2017. In avvio l'anno prossimo, infine, anche un tratto della Catania-Palermo raddoppiata e potenziata, la Bicocca-Catenanuova da 415 milioni. Rfi prevede la gara a inizio 2017, e l'avvio lavori entro l'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHIUSURE E APERTURE

L'11 dicembre apre al traffico la Treviglio-Brescia. Al via i cantieri di Brescia-Verona, Verona-Padova, Napoli-Bari e Catania-Palermo



Competitività. Allarme Ocse all'incontro dell'Aspen Institute: in Italia un lavoratore su due ha scarsissime o nulle conoscenze in ambito Ict

Gap di competenze per Industria 4.0

Marzio Bartoloni

■ Industria 4.0 può essere il «motore» giusto per far ripartire investimenti e produttività in Italia. Ma il rischio è che il motore giri a vuoto se non ci sarà un altrettanto grande sforzo per adeguare le competenze di chi non vuole essere escluso dalla quarta rivoluzione industriale. La strada da fare è molta visto che un lavoratore su due oggi ha competenze scarsissime o nulle in Ict.

«La situazione è allarmante, nei Paesi Ocse dal 45 al 60% della forza lavoro, in Italia quasi il 50%, ha zero o scarse capacità informatiche. Per questo senza un piano sul lavoro 4.0 anche le grandi opportunità di industria 4.0 possono essere messe seriamente a rischio», avverte Stefano Scarpetta, direttore occupazione, lavoro e affari sociali dell'Ocse. Che ieri insieme ad altri 60 esperti da tutto il mondo invitati dall'Aspen Institute a Firenze hanno parlato della «cre-

SCENARI FUTURI

Scarpetta: «Il vero rischio non sarà sul saldo occupazionale ma sulla crescita delle disuguaglianze tra chi ha competenze adeguate e chi no»
ative disruption» provocata dalle tecnologie che dalla medicina all'industria stanno cambiando rapidamente tutti i paradigmi.

Per Scarpetta la digitalizzazione della manifattura porta con sé grandi potenzialità: «È un motore che se legato a un periodo di stabilità politico-economica può generare una ripresa degli investimenti e quindi una maggiore produttività». Ma per farlo viaggiare al massimo questo motore è necessario – secondo l'economista dell'Ocse – indicare «un percorso chiaro in cui le aziende dovranno fare la loro parte». È noto che la Germania almeno in Euro-

pa da anni ha fatto da apripista nel cambio di pelle della manifattura verso la rivoluzione digitale. E non è un caso che il Governo di Berlino dopo aver prodotto un «white paper e un green paper su industria 4.0 ha realizzato anche un documento sul lavoro 4.0», ricorda Scarpetta. Che per un piano italiano «necessario e urgente» indica alcuni pilastri: «Innanzitutto bisogna ripensare il sistema formativo della scuola e dell'università legandolo maggiormente al mondo dell'impresa». L'obiettivo – avverte l'economista – non deve essere solo quello di formare persone con gli skill tecnici, «ma anche altre che abbiano quantomeno skill minimi di base e i soft skill sempre più necessari e su cui Italia è indietro». Fin qui il primo pilastro. Il secondo «altrettanto cruciale» riguarda la formazione continua di chi è già sul mercato del lavoro e che deve riguardare chi ha oggi competenze intermedie o basse: «Purtroppo finora gli sforzi si sono concentrati su chi aveva già high skill. Invece l'obiettivo è quello di raggiungere una grande quota di lavoratori e non solo quelli che appartengono a settori a rischio, ricorrendo anche alle nuove tecnologie che offrono opportunità efficaci e a basso costo per ridurre questo gap formativo».

Nel seminario organizzato da Aspen nei diversi interventi – divisi tra ottimisti e pessimisti – la

domanda sottesa alla fine girava su un punto: quale sarà il saldo occupazionale della quarta rivoluzione industriale? «Non vedo un rischio di disoccupazione maggiore provocato dalle tecnologie, il saldo non sarà negativo», spiega ancora l'economista Ocse che però vede una minaccia nell'aumento delle disuguaglianze – «sia come stipendi che come prospettive di carriera» – tra chi ha competenze adeguate e chi no: «I lavori intermedi già negli ultimi venti anni sono stati colpiti, manegli ultimi anni questo processo si è velocizzato». Il nostro sistema di protezione sociale è pronto? «Il jobs act è stato un primo passo ora bisogna cambiare la marcia sul fronte delle politiche attive e del sostegno al reddito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

