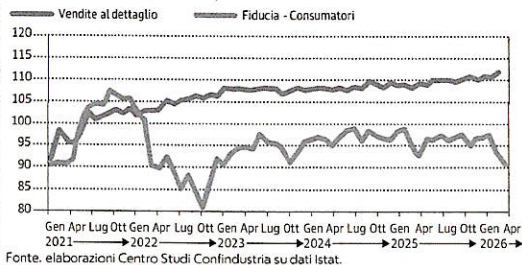


CRULLA LA FIDUCIA, FRENANO I CONSUMI

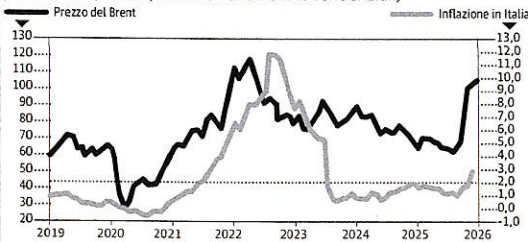
(Italia, dati mensili, indici, 2021=100)



Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Istat.

PETROLIO E INFLAZIONE IN CRESCITA

(Dati mensili, dollari/barile e variazioni % tendenziali)



IL REPORT
di ROSARIA AMATO ROMA

“Rischio stagnazione o anche peggio” allarme Confindustria

Per il centro studi degli industriali “lo scenario continua a deteriorarsi” Eurostat vede l’inflazione sopra il 3 per cento

Il petrolio in forte aumento che già si riflette sull’inflazione in Italia e in Europa, la fiducia in calo, sia per le imprese che per le famiglie. Dall’industria, al turismo, fino al credito bancario e ai consumi, l’economia è appesa alla guerra in Iran, rileva l’ultimo report di Confindustria sulla congiuntura. «Lo scenario continua a deteriorarsi», sottolineano gli analisti, spiegando che più il prezzo del petrolio rimane ai livelli insostenibili attuali, 105 dollari al barile a maggio, più si amplia l’effetto sull’economia. «Gli indicatori stanno talmente tanto procedendo verso il

negativo - rileva il direttore del Centro studi di Confindustria, Alessandro Fontana - che, se non si ferma al più presto questa guerra, se non si fermano i suoi impatti, rischiamo di precipitare molto rapi-

damente in uno scenario che è quello di stagnazione, per ora, se non qualcosa di peggio». Se questa situazione dovesse prolungarsi oltre l’estate, «ci avvicineremo molto allo scenario recessivo», avverte.

Sono già visibili i segni più evidenti dell’impatto della chiusura dello Stretto di Hormuz: «una prima frenata degli investimenti, trainati ormai solo dalle ultime battute del Pnrr, indebolimento della produzione industriale in tutta l’Eurozona, e per i servizi va anche peggio. Preoccupazione in particolare per il turismo: se il mese di marzo mostrava ancora indicatori positivi, «la crescita della spesa dei turisti stranieri è a rischio col proseguire del conflitto nel Golfo». L’inflazione mette a rischio i consumi, con le famiglie che ancora non si sono riprese dall’impenetata del 2022. Se la variazione annua per l’Italia è inferiore alla media Eurostat (2,8% contro il 3% dell’Eurozona e il 3,2% della Ue-27), quella mensile è decisamente superiore, 1,6% contro l’1% dell’area euro e lo 0,9% della Ue-27. Molto più dello 0,5% della Germania, dello 0,7% della Spagna e anche dell’1,2% della Francia. L’impatto peggiore, secondo l’Unione Nazionale Consumatori, è dovuto alla scarsa concorrenza, «soprattutto per quanto riguarda carburanti, luce e gas, ma anche nel settore distribu-



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497-sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015 - Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma Cod. Fisc. 01585570581 e P.iva 01008081000 - R.E.A. 758300

COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ RELATIVO ALLE OPERE OGGETTO DELLA VARIANTE AL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON ORDINANZA N. 21/2016 (CUP J61H9400000011) RELATIVA ALL’INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE (ex ART. 1 DELLA LEGGE N. 443/2001) “ITINERARIO NAPOLI - BARI: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI - CANCELLO”

RFI S.p.A., quale soggetto aggiudicatore, considerato che l’approvazione della variante al progetto definitivo assentito con Ordinanza n. 21/2016 determinerà la modifica del piano di esproprio in precedenza assentito, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli degli artt. 166, comma 2, e 169, comma 6, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., e per gli effetti dell’art. 225, commi 10, 11 e 12 del D.Lgs. 36/2023 e s.m.i.

AVVISA

- che l’itinerario Napoli - Bari, 1^a tratta: variante Napoli - Cancellò rientra nell’elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera del CIPE 121/2001 nonché nel Piano Nazionale per il Sud, come individuato dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011;
- che il progetto preliminare della tratta è stato approvato dal CIPE ai sensi e per gli effetti dell’art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e dell’art. 10 del DPR 327/2001 e s.m.i., con Delibera n. 2 del 18 febbraio 2013, registrata presso la Corte dei Conti - reg. g. 226 - in data 11 luglio 2013 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale - serie generale, n. 175 il 27 luglio 2013;
- che l’art. 1, comma 1, della legge dell’11 novembre 2014 n. 164 di conversione del decreto legge n. 133/2014 ha nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre, n. 443, l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane;
- che l’art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, ha prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui al comma 1, primo periodo del decreto legge n. 133/2014 convertito in legge n. 164/2014, nonché sostituito le parole “Ferrovie dello Stato S.p.A.” con le parole “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.” con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina dell’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- che con Ordinanza n. 21 del 16 maggio 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale - foglio delle inserzioni - n. 60 in data 19 maggio 2016, il Commissario ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell’art. 1 della L. 164/2014, degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., il progetto definitivo della 1^a tratta: Variante alla linea Napoli - Cancellò, nell’ambito dell’itinerario ferroviario Napoli - Cancellò;
- che l’art. 1, comma 138, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, ha prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di cui all’art. 1, comma 1, primo periodo del decreto legge 133/2014 convertito con modificazioni dalla legge 164/2014, relativo all’incarico di Commissario;
- che l’itinerario ferroviario Napoli - Bari trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la realizzazione dello stesso con DPCM del 16 aprile 2021, adottato ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019 (D.L. 32/2019), e stato nominato Commissario Straordinario l’Ing. Roberto Pagnone cui è subentrato, con i medesimi compiti, funzioni e poteri, ai sensi dell’art. 5, comma 1 del art. 32/2019 l’Amministratore delegato RFI S.p.A.;
- che in fase di sviluppo del progetto esecutivo si è reso necessario apportare le seguenti varianti:
 - o V101 - Campata aggiuntiva: realizzazione, in luogo del cunicolo in c.a. previsto, di una struttura ad arco, ovvero di una campata aggiuntiva idrauliche ad alta pressione;
 - o fabbricati FA01-FA02: spostamento della linea FA01 in corrispondenza del fabbricato FA02 (PGEP lato Napoli), al fine di risolvere l’interferenza con sottoservizi fognari non censiti;
 - o Opere e volumetrie residue;
 - o che le opere ricadono nell’ambito della Regione Campania ed interessano il territorio dei Comuni di Acerra, Afragola, Casoria e Casalmuro, tutti nella Città Metropolitana di Napoli;
 - o che, con riferimento a quanto previsto dall’art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. le varianti che il soggetto aggiudicatore intende approvare presentano i presupposti previsti in proposito nel comma 5 del citato articolo 169 (ancora applicabile in virtù della disposizione transitoria di cui all’art. 225, comma 10, del D.Lgs. 36/2023) ossia (i) si configura come variante non rilevante sotto il profilo localizzativo, (ii) non comporta altre sostanziali modificazioni al progetto definitivo approvato dal Commissario, (iii) e non richiede l’attribuzione di nuovi finanziamenti e nell’art. 1, comma 15 del D.L. 32/2019 presenta un valore che sommato a quello della variante in precedenza approvata da questa Società non è superiore al 50% del valore del progetto definitivo assentito;
- che la variante determina la modifica del piano di esproprio approvato con l’Ordinanza del Commissario n. 21/2016 e pertanto con il presente avviso si provvede a notificare ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 e s.m.i. e dell’art. 169, comma 6, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., i soggetti interessati dall’avvio del procedimento volto alla relativa approvazione;
- che, ai sensi del DM 138-T del 31 ottobre 2000 RFI S.p.A. e concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che, in conformità a quanto previsto dall’art. 6, comma 8, del DPR 327/2001, RFI S.p.A., in qualità di concessionario, è stata delegata ai sensi dell’art. 6, comma 3, del sopracitato DM - sostituito dall’art. 1 del DM 60-T del 28 novembre 2002 - ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal DPR 327/2001;
- che questa Società ha incaricato la Società FS Engineering S.p.A., Società con socio unico, soggetta alla direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - quale proprio soggetto tecnico, dell’espletamento, tra le altre, delle attività volte alla partecipazione dei soggetti interessati al procedimento di apposizione del vincolo preordinato all’esproprio sulle aree interessate dall’intervento e di dichiarazione di pubblica utilità delle opere previste dallo stesso;
- che, per 30 giorni consecutivi, a partire dalla data di pubblicazione del presente avviso, è depositato per consultazione il progetto esecutivo della variante con i seguenti elaborati:
 - Piano particellare;
 - Elenco delle ditte proprietarie come da intestazioni catastali;
- presso la sede di FS Engineering S.p.A. di Napoli - Viale Terracini snc, Complesso Enea - Centro Direzionale “Isola 19” - Ufficio Espropri - previo appuntamento al numero telefonico 3387261356 dal lunedì al giovedì, dalle 09.00 alle 17.00 e il venerdì dalle 9.00 alle 13.00;
- che, entro il termine preteritorio sopra indicato, i proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto, possono presentare le proprie osservazioni in forma scritta a mezzo raccomandata A.R. indirizzata alla sede legale della Società FS Engineering S.p.A. Via Vito Giuseppe Galati, 71 - 00155 Roma, al Responsabile della S.O. Permessualistica, Espropri e Subappalti competente per la relativa procedura, oppure tramite PEC all’indirizzo proc-aut-esprop@regmail.it;
- che, le osservazioni pervenute nel termine di cui sopra saranno valutate, per le conseguenti determinazioni;
- che, si procede ai sensi della Legge 241/1990 e s.m.i. e degli artt. 166, comma 2, e 169, comma 6, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., mediante l’avviso pubblicato sul giornale nazionale “la Repubblica” e quello pubblicato in pari data sul quotidiano a diffusione locale “Il Mattino” ed Napoli;
- che, il presente avviso, al fine di dare massima diffusione all’avvio del procedimento, verrà contestualmente pubblicato sul sito Internet della Società FS Engineering S.p.A. all’indirizzo di seguito riportato: www.gruppofseengineering.it/sezioni/espropri.

Napoli, 21 maggio 2026

RFI S.p.A.

Direzione Investimenti

Progetti Itinerario Napoli-Bari

Il Referente di Progetto

Ing. Giuseppe Cirillo

I dati personali degli interessati sono trattati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in qualità di Titolare del Trattamento e da soggetti da questa espressamente autorizzati, nell’ambito e per le finalità strettamente necessarie alle attività connesse alla gestione delle procedure espropriative, in conformità al Regolamento (UE) 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018 secondo quanto previsto dall’informatica ex artt. 13 e 14 del Regolamento (UE) 679/2016, pubblicata nella sezione Protezione Dati del sito istituzionale www.rfi.it

ARRIVA IL BTP ITALIA “SI”



Dal 15 al 19 giugno
Il Mef ha annunciato l’emissione di un nuovo titolo di Stato dedicato ai piccoli risparmiatori. Si chiama Btp Italia “Si” e va in collocamento da lunedì 15 a venerdì 19 giugno, salvo chiusura anticipata. Avrà durata di 5 anni, con cedole semestrali il cui importo è dato dalla somma del tasso fisso minimo garantito, che verrà comunicato il 12 giugno, e il tasso d’inflazione nazionale nel semestre di riferimento. Previsto un premio extra finale dello 0,6%.

livo e dei trasporti». A tenere su l’economia italiana allo stremo al momento c’è il Pnrr, che, nell’analisi di Confindustria, mostra uno stato di avanzamento elevato, con 191 miliardi di procedure attivate su 194,4, impegni finanziari al 90%. La spesa effettuata è ancora a 113,5 miliardi, il 58% del totale, ma il monitoraggio risale a febbraio e «sconta persistenti ritardi e disallineamenti nei carichi nella piattaforma Regis». Nel complesso l’Italia è tra i Paesi migliori per l’attuazione del Piano, ma il giudizio finale dipende non tanto da quanto si riuscirà a portare a termine, quanto da quella che Confindustria definisce una “valutazione sostanziale”, e cioè «gli impatti strutturali su Pil, produttività, qualità dei servizi pubblici, diversi territoriali e sociali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

auto cinesi che americane: è questo che, piuttosto, ci preoccupa».

A proposito, il Parlamento Ue ha anche dato il via a nuove misure di protezione sull’acciaio, con quote di import extra Ue più basse e dazi maggiori. Un argine dalla Cina?

«Meno import significa maggiori costi sul mercato interno. Ma per i produttori italiani è una grande opportunità. Sul laminati piani importiamo 5 milioni di tonnellate: ridurre la quota può dare una spinta al rilancio dell’ex Iva, se il governo le dà una prospettiva».

Con la Fiom avete denunciato la crisi metalmeccanica. L’ultima grana è Electrolux...

«Il problema è grosso e le soluzioni difficili. Il punto è capire se vogliamo un Paese come ospedale da campo o un piano per rimettere il manifatturiero al centro. Siamo pronti ai tavoli con il sindacato per proporre al governo di fermare la deindustrializzazione e, dopo chimica e acciaio, non disperdere anche l’acciaio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA