

Il produttore automobilistico russo Avtovaz (Lada), controllato dal gruppo Renault-Nissan, auspica un ritorno all'utile al più tardi nel 2018. Lo ha riferito all'Afp il direttore generale Nicolas Maure

Telecom abbandona il progetto della sede a Roma nelle Torri dell'Eur. La revoca da parte del Comune del permesso di costruire (a seguito di un'inchiesta) fa scattare lo scioglimento della joint venture con Cdp

Il dossier
a Bruxelles

La mia idea fa già parte di un dossier consegnato al Parlamento europeo nei mesi passati

«Una tassa sulle multinazionali Così la Ue avrà soldi per le crisi»

Maduro, ex ministro portoghese: non ci sono ricette per i singoli Stati



di PINO
DI BLASIO

■ FIRENZE

«SONO un pochino più ottimista di prima, ma resto sostanzialmente pessimista sul futuro dell'Unione europea, dopo Ventotene e alla vigilia di Bratislava. L'unico punto su cui tutti gli Stati membri sono d'accordo è che l'Europa oggi non è in grado di rispondere alle grandi sfide che ha di fronte». Miguel Poiars Maduro, fino a pochi mesi fa ministro per lo Sviluppo regionale nel governo portoghese,

DOPO VENTOTENE

«Sono un po' più ottimista ma ogni governo pensa solo a corteggiare i populismi»

professore a Yale e all'Istituto Universitario europeo di Firenze, lancia un'idea dirompente per restituire alla Ue un ruolo e ricucire il rapporto tra Bruxelles e i cittadini europei: una tassa sulle multinazionali e sul commercio digitale, che vada a contribuire direttamente sui bilanci comunitari.

Professor Maduro, perché è ancora pessimista?

«Perché non c'è nessuna chiarezza sulle risposte che la Ue dovrebbe dare alle insoddisfazioni dei cittadini e degli Stati membri. Sia i Paesi del Nord sia quelli del Sud sono scontenti, capiscono che l'Ue non può dare risposte sul problema dei



Focus

Manager pubblici: la riforma prevede incarichi a tempo

Il dirigente pubblico che resta senza incarico riceve la paga base, il trattamento economico fondamentale, per il primo anno, segue un progressivo decalage. Così una delle ultime bozze del decreto sulla dirigenza della Pubblica amministrazione atteso per oggi in Consiglio dei ministri. Per ciascuno dei tre anni successivi le parti fisse o i valori minimi di retribuzione sarebbero progressivamente ridotti.

migranti o sulla crescita economia troppo debole. Ma quando si entra nelle strategie possibili, le differenze sono troppo evidenti».

Anche al summit a tre a Ventotene è emersa questa dicotomia?

«Senza dubbio. Gli Stati del Sud, Italia compresa, pensano che si esca dal problema rafforzando l'integrazione europea in molti campi, dalla difesa alle misure per la crescita. Al Nord la risposta è l'esatto contrario: è colpa di un eccesso di integrazione, Bruxelles è andata troppo avanti sulla solidarietà. Sarà impossibile trovare un compromesso a Bratislava».



DOCENTE
Miguel Poiars Maduro

Anche in passato la Ue ha superato momenti critici. Perché stavolta la via d'uscita è più impervia?

«La novità sta nella complessità della macchina europea. Nei suoi processi decisionali e nelle tante disfunzioni. Col Regno Unito, anni fa, il compromesso è stato raggiunto rafforzando sia l'integrazione economica che i poteri della Commissione. Oggi ci sono più poteri, ma l'accordo tra le 28 democrazie nazionali è più complicato da raggiungere».

Colpa degli egoismi nazionali, o delle troppe emergenze, dalla Grexit alla Brexit?

«I governanti degli Stati membri non hanno ancora compreso le conseguenze dell'interdipendenza europea. Si nutrono dell'illusione di dare soluzioni nazionali, comode e capaci di calmare i populismi crescenti, a problemi globali, europei nel senso più essenziale del termine. Quando l'ex ministro greco Varoufakis e il ministro tedesco Schaeuble si sono incontrati, il primo ha sentenziato che 'doveva rispettare la volontà del popolo greco', il secondo che 'doveva rispondere al popolo tedesco'. Dalla Grecia alla Brexit, passando per migranti e bilanci, tutti hanno dato ricette nazionali, funzionali solo ad aumentare il consenso interno, ma incapaci di risolvere i problemi».

IL NODO DEI BILANCI

«Il Nord non vuole finanziare più il Sud, l'Unione trovi risorse in altri modi»

Come si può uscire da questa impasse?

«L'Ue deve avere più risorse proprie, per poter decidere a livello unitario sui vari problemi. Ma se il bilancio dipende, come è fino ad oggi, in larghissima misura dai trasferimenti degli Stati membri, soprattutto del Nord, è molto difficile che il primo ministro italiano Renzi, il Portogallo o altri, ottengano risposte a lungo termine, come la flessibilità per cinque anni. Bisogna cambiare la politica di bilancio».

Con quali misure? Pensa a una tassa europea?

«Sì, ma non che pesi sul reddito dei cittadini, che già pagano troppo per l'integrazione. Ma sulle imprese, sulle multinazionali, sui colossi dell'economia digitale, che hanno goduto in questi anni di un taglio del 50% delle imposte. Le aziende che hanno capacità di delocalizzazione, sfuggono ai controlli e al potere di tassazione degli Stati nazionali. Solo la Ue può costringerle a pagare più tasse. E questo gettito dovrebbe andare direttamente nel bilancio dell'Unione. In modo da limitare la libertà di evasione delle grandi imprese e poter ricucire così il contratto sociale con i cittadini europei. Che guarderanno a Bruxelles con maggior fiducia, quando potrà spendere soldi propri sui grandi temi».

Pensa che la sua proposta sarà accettata?

«Fa già parte di un dossier consegnato al Parlamento europeo dal governo portoghese. La mia preoccupazione è che, se non facciamo così, non si troveranno mai le risorse per dare più flessibilità all'Italia, alla Spagna o a chiunque la chiederà per tornare a crescere. Il Nord non vuole più pagare per la crisi del Sud».

16 settembre

È l'appuntamento clou: il primo vertice informale dei Paesi europei a 27, cioè senza il Regno Unito uscito con il referendum

I MARCHI FAMOSI SI CONVERTONO A MODELLI HI-TECH gli orologi svizzeri

dotto nel 2011 per aumentare il volume delle esportazioni, il valore della divisa elvetica è cresciuta molto sull'euro, facendo aumentare i costi di produzione. Infine l'incertezza geopolitica: Vincent Perriard, amministratore delegato di Hyt, ha raccontato al Salone Internazionale dell'alta orologeria che, dopo gli attentati di Parigi del 13 novembre 2015, uno dei punti vendita del marchio nella capitale francese non ha venduto neanche un orologio per settimana. Gli orologi più preziosi, poi, devono fare i conti con la concorrenza dei rivenditori non autorizzati, il cosiddetto 'mercato grigio', dove i nuovi modelli possono essere acquistati con sconti del 60%, sia online sia nei negozi fisici, senza garanzia. La crescita del 'mercato grigio' è dovuta all'eccesso di

produzione tra 2009 e 2014: il surplus ha riempito le vetrine dei rivenditori non autorizzati (Amazon ed eBay compresi), che applicano fortissimi ribassi sul prezzo di listino.

ULTIMO punto dolente, la crescente diffusione degli smartwatch più tecnologici. Secondo uno studio Deloitte, nel 2014 solo l'11% dei dirigenti di aziende di orologeria erano preoccupati per la concorrenza hi-tech, oggi la percentuale è salita al 25%. Non a caso, Tag Heuer ha iniziato a commercializzare il Connected watch, uno smartwatch da circa 1.300 euro, mentre H. Moser ha creato una replica meccanica dell'Apple watch, lo Swiss alp watch, simbolo della resilienza dell'orologeria meccanica tradizionale.

autostrade//per l'italia

Società per azioni
Società con unico socio soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A. Sede Legale: ROMA - Via Alberto Bergamini, 50
STAZIONE APPALTANTE: DIREZIONE 3° TRONCO - BOLOGNA

ESITO DI GARA

Pubblicazione, ai sensi degli artt. N. 65 e 66 del D.Lgs. n. 163/2006 sm.i., dei risultati della seguente procedura aperta.
Bando di gara pubblicato sulla G.U.R.I. N. 107 del 11.09.2015.
CODICE APPALTO N. 570/BOLOGNA/A1-A13-A14. AUTOSTRADE: A/1 MILANO-NAPOLI Tratti Campegine-Sasso Marconi e Raccordo R43, A/13 BOLOGNA-PADOVA. Tratti: Bologna-Padova, Allacciamento SS n. 16 a Ferrara Sud e Allacciamento SS n. 16 a Padova Sud. A/14 BOLOGNA-BARITARANTO. Tratti: Bologna-Cattolica, Complanare di Bologna, Ramo Verde e Diramazione per Ravenna. Lavori: Accordo quadro per lavori di Manutenzione della rete autostradale. Servizi: Prestazione di servizi per la sicurezza stradale di pronto intervento, ripristino opere/impianti danneggiati da incidenti e/o altri eventi di natura ambientale. Codice CIG 638553020E.
Importi in appalto: € 4.994.000,00= di cui LAVORI A MISURA: € 4.320.000,00=, SERVIZI: € 184.000,00=, ONERI DI SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO: € 490.000,00= (per lavori € 474.000,00= ed per servizi € 16.000,00=).
Appalto aggiudicato in data 28/07/2016 ai sensi dell'art. 82, comma 2, lettera a) del D.Lgs. n. 163/2006 s.m.i.. Numero di offerte pervenute: 12.
Aggiudicatari: ADRIATICA SRL, Via Monte Sei Busi, 9 Bari Torre a Mare (BA) - con il ribasso offerto del 18,247%; DE ZOTTIS SPA, Via Argine 26, Saletto di Breda di Piave (TV) - con il ribasso offerto del 18,11%; ATI: AVR SPA (Mandataria) - AUTOSTRADE SERVICE SERVIZI AL TERRITORIO SPA (Mandante), Via F. Tensi 116, Roma - con il ribasso offerto del 17,89%; CONSORZIO STABILE 3 EMME DIFESA AMBIENTE E TERRITORIO S.C.A.R.L., Via Paolo Emilio 32, Roma - con il ribasso offerto del 17,76%. Subappalti: nei limiti consentiti dalla normativa vigente in materia. Competente per eventuali ricorsi è il TAR dell'Emilia Romagna, Strada Maggiore 53, 40125 BOLOGNA, nei termini e modi di legge. L'esito della procedura di gara è stato pubblicato sulla G.U.R.I. in data 24/08/2016; inoltre, è disponibile sui seguenti Siti Internet: www5.autostrade.it/gare - www.serviziocontrattipubblici.it.

AUTOSTRADE//PER L'ITALIA S.p.A.
Direzione 3° Tronco - Bologna
Ing. Michele Renzi

Internet: www5.autostrade.it/gare • www.serviziocontrattipubblici.it