



Rassegna Stampa 20 aprile 2023

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

Confindustria-Ance, è stato ricostituito il consiglio direttivo del gruppo giovani

● Sotto la guida del Presidente di Ance Foggia, Ivano Cherici e del Direttore, Saverio Padalino si sono riuniti tutti gli iscritti che hanno eletto all'unanimità i Componenti del nuovo Consiglio Direttivo dei Giovani industriali di Ance Foggia (associazione nazionale costruttori edili) composto da: Biancofiore Alberto - Sedit srl, Calice Claudia - (Calice Immobiliare), Cetola Armando - Cetola Spa, Gesualdo Enrico - Gesualdo Costruzioni, Mancini Antonio - Galassia srl, Sebastiano Stefano - Coseba srl, Vitulano Riccardo - Vitulano Pasquale sas, Zammarano Ludovica Zammarano Costruzioni, Za-

nasi Giovanni - Immobiliare Germa srl. Fanno parte dei GI oltre ai Componenti sopra nominati: Anderlini Matteo (Calice Immobiliare), Azzarone Felice (Azzarone costruzioni), Biagio Raffaele (Clo.Raf srls), Cianci Pio (Sedit srl), Cifaldi Angelo e Cifaldi Egidio (Betoncifaldi), Nobile Dilascia (Conglobix), Fantini Francesco Paolo (Ala srl), Flocchi Giuseppe (Edil Cirsona), Insalata Luigi (Servimm srl), Zammarano Benedetta (Zammarano Costruzioni). Alla riunione era presente anche l'arch. Paolo Lops, Vice Presidente Vicario di Ance Foggia. Il Gruppo ha affermato che si proseguirà nel

solco dei progetti avviati a livello nazionale e regionale, rafforzando l'impegno sul territorio per lo sviluppo della cultura d'impresa, con particolare riferimento ai più giovani certi che, i Giovani Imprenditori edili, rappresentano una risorsa fondamentale e imprescindibile per la crescita economica e sociale della Capitanata. La prima iniziativa del Gruppo sarà quella di organizzare una giornata formativa sul nuovo codice degli appalti, appena approvato dal Governo. Al neo ricostituito Movimento sono giunti gli auguri e le congratulazioni del Presidente di Confindustria Foggia, Eliseo Zanasi.

UNIVERSITÀ

OGGI ALLE ORE 16

IL DIRETTORE CURTOTTI

Abbiamo l'obbligo di dimostrare ai giovani che lo scetticismo può essere combattuto con l'etica individuale

Gratteri a Giurisprudenza incontra gli studenti per discutere di futuro

● Oggi alle ore 16 nella giornata che il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Foggia ha deciso di dedicare ai temi della sicurezza (peculiarità dipartimentale ormai riconosciuta a livello nazionale, in quanto sede unica in Italia del "Corso di laurea in Scienze giuridiche della Sicurezza"), la direttrice Donatella Curtotti incontrerà nell'ambito di un dibattito pubblico il procuratore Nicola Gratteri.

Nicola Gratteri (Gerace, Reggio Calabria; 1958) è Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Catanzaro dal 21 aprile 2016. È considerato uno dei massimi esperti mondiali del fenomeno criminale denominato 'Ndrangheta, ed

è considerato dalle Intelligence di molti Paesi (tra cui gli Stati Uniti d'America) uno dei migliori magistrati viventi. Più volte in predicato di diventare Ministro della Giustizia, ha condotto circa 600 inchieste assicurando alla giustizia un numero imprecisato di criminali sia in Italia che all'estero, oltre a essere stato il primo a trasformare in "narrativa giudiziaria" le infiltrazioni della 'Ndrangheta nel settore dell'ambiente e della salvaguardia climatica, accendendo i fari sul riciclaggio dei proventi provenienti da affari criminali condotti sotto forma di tutela ambientale.

«Va ricordato - aggiunge la professoressa Donatella Curtotti, direttrice

del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Foggia - che è stato il primo magistrato italiano, attirandosi le ire di molti politici locali dell'epoca, a denunciare che la più grande colonia di 'ndranghetisti al mondo non fosse residente in Calabria ma in Lombardia, dove nel frattempo si erano trasferite intere famiglie criminali (dette 'ndrine)».

Per la complessità delle sue indagini, è soprannominato il magistrato dei due mondi (giacché molte delle sue inchieste portano ed hanno portato negli USA e nell'America del Sud). È costretto a vivere sotto scorta dall'aprile del 1989, cioè da quando la sua prima indagine



Nicola Gratteri ospite oggi a Foggia al dipartimento di Giurisprudenza

aveva provocato le dimissioni dell'assessore alla Forestazione e fatto cadere l'allora Giunta regionale calabrese.

«L'Università di Foggia ha bisogno di testimonianze che arrivino al cuore dei giovani. Abbiamo l'obbligo di dimostrarci coi fatti che le cose possono cambiare, che il loro scetticismo verso la politica e verso il futuro può essere combattuto soprattutto con la pratica dell'etica individuale. Penso - continua Donatella Curtotti - che sia molto importante per i nostri studenti dialogare con lui. Si tratta di un uomo, oltre che un raffinato giurista, che sa parlare con il cuore, che ha fatto del suo impegno una missione, che combatte le logiche

mafiose ma ancor prima quelle apparentemente più blande di tutto ciò che non è etico. Agli studenti dice sempre di studiare e di credere di poter cambiare. Ecco. Sono convinta che gli studenti abbiano bisogno di credere. Conta tanto quanto saper studiare, se non forse di più».

Soddisfatta la compagine di Giurisprudenza dell'Associazione studentesca Area Nuova: «La formazione degli studenti passa non solo attraverso i libri ma anche con attività di questo tipo su temi quanto mai attuali e la cui discussione non può che arricchire il bagaglio culturale e personale di ciascuno di noi».

SVILUPPO

L'USO DEI FONDI

CRITICHE

Padoan, ex ministro dell'Economia dei governi Renzi e Gentiloni, teme che «l'Italia rischi di perdere la credibilità»

L'OPPOSIZIONE

Chiede al Governo «un'operazione di verità e di trasparenza» soprattutto sull'uso delle risorse destinate al Sud dai Fondi della Coesione

Pnrr, il governo incassa la fiducia

E ora si va in aula il 26 aprile per la prima informativa di Fitto sullo stato dei progetti

● Con 196 voti a favore, 147 contrari e cinque astenuti la Camera ha votato la fiducia sul decreto Pnrr, oggi il provvedimento sarà approvato e diventerà legge. Mercoledì 26 aprile, il ministro Raffaele Fitto terrà al Senato la prima informativa sullo stato dei progetti e sulla realizzazione degli obiettivi del Recovery. Solo in quel momento si capirà quali progetti il Governo ritiene di non poter realizzare entro il 2026 ed eventualmente travasarli nei piani dei programmi della Coesione.

«Dalla rimodulazione del Pnrr avremo più capacità fiscale, più capacità di spesa pubblica per sostenere in nostro sistema economico e imprenditoriale» dice Fitto dopo aver incassato la fiducia. Mentre da Milano l'ex ministro dell'economia dei governi Renzi e Gentiloni, oggi presidente di Unicredit, Pier Carlo Padoan, teme che sul Pnrr «L'Italia rischi di perdere la credibilità».

I Comuni, per voce del presidente dell'Anci, Antonio Decaro non ci stanno ad essere indicati come incapaci di spendere i fondi a loro destinati dal Pnrr. «I dati ufficiali aggiornati sull'andamento delle gare per il Pnrr confermano che i Comuni sanno spendere e lo fanno bene. Di fronte ai numeri spero si esaurisca finalmente il dibattito sui Comuni che potrebbero causare ritardi nell'attuazione del Piano di investimenti» dice Decaro. Il Pnrr ha affidato ai Comuni 40 miliardi. «Alla data del 7 marzo di quest'anno ne sono stati effettivamente assegnati 31 miliardi e 700 milioni» fa sapere Decaro. Sulla base di questi fondi, stando ai dati pubblicati da Anac, i Comuni hanno già bandito, per la realizzazione dei propri progetti, 35 mila gare, impegnando 17 miliardi e 700 milioni. «Questo vuol dire che siamo a oltre il 56 per cento delle risorse disponibili già messe a gara» attacca Decaro ricordando che, a causa del blocco del turn over e delle politiche di taglio alla spesa pubblica, «le amministrazioni comunali soffrono di mancanza di personale e hanno dovuto superare in questi ultimi due anni ostacoli burocratici d'ogni tipo». I 40 miliardi destinati ai Comuni sono però solo il 19% della cifra complessiva del Pnrr. «C'è un altro 81% di cui non parla nessuno» dice Decaro.

Alla Camera, durante le dichiarazioni di voto, i parlamentari della maggioranza hanno ribadito la validità delle misure del nuovo provvedimento che modifica la governance del Pnrr. Scettica l'opposizione che chiede al Governo «un'operazione di verità e di trasparenza» soprattutto sull'uso delle risorse destinate al Sud dai Fondi della Coesione che con il nuovo decreto vengono messi in comunicazione con gli investimenti del Pnrr. Da parte dei Dem si contesta la data del 31 agosto come possibile orizzonte temporale per rivedere il Pnrr: «Era la data indicata per modificare i piani qualora fossero state avanzate nuove richieste di prestiti, ma noi i prestiti li abbiamo già chiesti tutti» obietta Pietro De Luca. Mentre Fitto assicura che il Governo sta seguendo «le indicazioni della Commissione europea che prevedono un nuovo capitolo per il piano Repower EU, e quindi la possibilità di rivedere complessivamente la nostra scelta entro la data del 31 agosto».

(Ansa)



STABILIMENTO IVECO

LA SODDISFAZIONE DEI SINDACATI

ORA I BUS

Per il momento c'è l'assembleaggio dei bus che a regime garantirà 140 posti di lavoro, ma si guarda al futuro della fabbrica diesel

INVESTIMENTI IMPORTANTI

Nel sito produttivo della zona industriale di Foggia Incoronata che dà attualmente lavoro a 1.600 operai

La filiera del green parlerà foggiano

Buone prospettive anche per l'occupazione

● Si avverta una palpabile soddisfazione per il nuovo impianto della Iveco nella zona industriale di Foggia destinato a crescere con il tempo e a creare nuova occupazione.

«Creazione di nuova occupazione e di una filiera tutta italiana e prospettive per il futuro verso la transizione ambientale, con l'utilizzo di tecnologie a zero o basse emissioni, provenienti dallo stabilimento di Fpt di Torino per l'elettificazione dei mezzi. L'attività produttiva, al momento, è di assemblaggio delle personalizzazioni e di finitura di bus e di ricerca e sviluppo che coinvolge anche Torino, ma il confronto avuto con l'azienda nei mesi precedenti non ha escluso il ritorno della produzione di autobus nel nostro Paese», affermano in una nota Simone Marinelli, coordinatore automotive per la Fiom nazionale e Marco Potenza, segretario generale Fiom di Foggia.

«Il nuovo stabilimento - aggiungono - può dare anche una nuova prospettiva di transizione dello stabilimento Fpt, dove oggi dopo una fase di riorganizzazione, si è tornati alla piena occupazione e dove si producono motori diesel. Oggi si è fatto un ulteriore passo in avanti verso la crescita delle attività del Gruppo Iveco in Italia e la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori, frutto del confronto con le organizzazioni sindacali che ha portato alla condivisione dell'accordo quadro a marzo 2020. Siamo passati da una produzione di 5.000 autobus nel primo decennio degli anni 2000, a 270 nel 2022. Occorre un confronto tra Istituzioni, aziende e organizzazioni sindacali, per valorizzare il settore, creare e consolidare una filiera qualificata. Ci sono tutte le potenzialità e le condizioni di tornare ad essere anche in questo settore tra i primi in Europa».

«Accogliamo con particolare soddisfazione la scelta di Iveco di inaugurare a Foggia una fabbrica di autobus a zero o a basse emissioni, poiché rappresenta una prova non solo di impegno industriale nel nostro paese, ma anche di responsabilità sociale nell'affrontare i contraccolpi occupazionali del processo di elettrificazione», dichiarano Gianluca Ficco, segretario

nazionale Uilm responsabile del settore auto, e Marcellino Miroballo, segretario generale della Uilm Foggia presenti l'altro giorno alla cerimonia di inaugurazione del nuovo sito Iveco. «A Foggia - spiegano Ficco e Miroballo - attualmente esiste un importante stabilimento di motori diesel per veicoli commerciali e per macchine agricole, che offre occupazione a circa 1.600 dipendenti, ma che è destinato a declinare nel tempo a causa del processo di elettrificazione. La allocazione nel medesimo sito di una nuova fabbrica di autobus a zero o a basse emissioni acquista dunque una importanza speciale se visto in prospettiva. Inoltre questo investimento conferma ulteriormente la bontà della decisione assunta nel 2019, allorquando siglammo un sofferto accordo sindacale che scongiurava il rischio di chiusura a Foggia in seguito al venir meno della

fornitura dei motori Ducato».

«La scelta di destinare allo stabilimento pugliese il montaggio dell'autobus elettrico Iveco E-way di questo importante Gruppo industriale del nostro Paese, costituisce un fatto fondamentale, non solo per l'industria della metalmeccanica, alle prese con la dif-

RELAZIONI SINDACALI

Cigil, Cisl e Uil nel solco già tracciato per gli impianti di Torino e Foggia

ficile transizione dell'automotive, ma soprattutto, per il Mezzogiorno d'Italia», afferma il segretario generale Fim Cisl Roberto Benaglia, presente all'inaugurazione dello stabilimento Iveco Bus di Foggia del plant per il montaggio dei bus elettrici. «A Foggia si tocca con mano come le occasioni che apre il Pnrr - osserva - possono diventare futuro industriale sostenibile e soprattutto organizzano una filiera di componentistica della mobilità green Made in Italy. Una novità che dimostra come le transizioni green e digitale non significano solamente mettere a rischio posti di lavoro, ma anche creare nuove opportunità e possibilità occupazionali e prospettive per l'industria italiana. Siamo soddisfatti nel vedere come nella realtà di Foggia si sia riusciti a concretizzare un risultato di questo tipo, dando prospettive occupazionali ad una realtà industriale tra le fondamentali dell'industria del nostro Paese».



FOGGIA Uno dei bus totalmente elettrico in produzione a Foggia

TRASPORTI CI SARANNO REGIONE E ADP E LE PROVINCE LIMITROFE ALLA CAPITANATA

A Palazzo Dogana vertice per i servizi all'aeroporto

Su iniziativa del Presidente della Provincia di Foggia Giuseppe Nobiletti, si terrà oggi giovedì 20 aprile alle ore 11,00 presso la Sala della Ruota-Palazzo Dogana, un incontro strategico, per una visione congiunta del concetto di "aerotropolis" e per l'implementazione di nuovi servizi, al fine di favorire l'interconnessione fra le aree territoriali viciniori.

Parteciperanno all'incontro: il Vice Presidente Regione Puglia Avv. Raffaele Piemontese, l'Assessora ai Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Puglia dott.ssa Anna Maurodinoia, i Presidenti delle Province di Campobasso, Isernia, Potenza, Benevento, Avellino, Barletta-Andria-Trani, i componenti della Commis-

sione Straordinaria del Comune di Foggia, il Presidente Camera di Commercio di Foggia, i vertici di Aeroporti di Puglia.

L'attivazione dei voli dell'aeroporto "GINO LISA", struttura strategica per il territorio, deve svilupparsi in simbiosi con l'intera catchment-area airport interessata per l'accessibilità, la coesione e la crescita socio-economica territoriale per uno sviluppo integrato della Capitanata con i territori limitrofi.

Sarà "Mondo Gino Lisa", l'organizzazione attiva per la promozione dello scalo foggiano del "Gino Lisa" ad occuparsi del coordinamento dell'evento e di ogni attività di promozione e di sensibilizzazione.

Enti pubblici

di Lucia Piemontese

Non è ancora avvenuto il passaggio di consegne tra l'ormai ex commissario straordinario dell'Ente Fiera di Foggia, l'avvocato foggiano piddino **Massimiliano Arena**, e il suo successore **Onofrio Giuliano**. Il cerignolano ex vicepresidente nazionale di Confagricoltura e già numero uno del GAL Tavoliere deve dunque ancora insediarsi e, al momento, è assente per gravi motivi di salute anche il segretario generale **Raimondo Ursitti**. Il primo evento pubblico che Giuliano presiederà sarà l'edizione 73 della storica Fiera internazionale dell'agricoltura, in programma fino al 1 maggio. Il via il 29 aprile alle ore 10.30 con una tavola rotonda con gli operatori del settore agricoltura, un incontro volto a progettare l'edizione 2024 che si terrà dal 1 al 3 marzo 2024.

Intanto ci sono tre cantieri, due attuali e uno imminente, destinati a trasformare l'ampio quartiere fieristico. Stando ai ben informati, termineranno finalmente entro il termine dell'estate, o al più tardi entro inizio autunno, i lavori per la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità, grazie ai quali sta sorgendo un nuovo parcheggio. Una storia partita addirittura nel 2016, quando fu indetta la gara da ben 13.718.227,72 euro, oltre IVA. L'anno seguente l'appalto fu aggiudicato al costituendo RTI foggiano formato dalla CTM dei soci **Marco Insalata** e **Gianni Triscioglio**, dalla Habitat Immobiliare di **Pino di Carlo** e da COSAP (Consorzio Stabile Appalti Pubblici). Un'attesa infinita, complici i ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato, che aveva fatto temere per il rischio di perdita dei fondi, scongiurato fortunatamente.

Gli addetti ai lavori spiegano che subito dopo la conclusione di tale intervento inizieranno i lavori appaltati a marzo 2022 al Consorzio Integra di Bologna, erede del fallito colosso CCC (Consorzio Cooperative Costruzioni).

Si tratta dell'appalto da 7,8 milioni di euro per la "Realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio del quartiere fieristico di Foggia - 1° stralcio", che ha per finalità l'attuazione di un processo di riqualificazione legato alla necessità di realizzare una connessione tra gli interventi già realizzati e quelli contermini, al fine di rendere il quartiere fieristico il fulcro di tutta l'area posta attorno ad esso, con la realizzazione di infrastrutture finalizzate al miglioramento della mobilità sia interna che esterna lungo viale Fortore e corso del Mezzogiorno. In sintesi, gli interventi di progetto coinvolgono: corpo uffici/biglietteria; recinzione lungo viale Fortore; pensiline per i percorsi pedonali; sistemazioni esterne, strade e marciapiedi all'interno del quartiere fieristico e all'esterno, lungo viale Fortore; rete fognaria bianca; illuminazione del viale principale del quartiere fieristico; sistemazioni a verde con nuove piantumazioni di alberi e cespugli. Il progetto fu validato ad aprile 2018, ormai 5 anni fa.

Era il 2006 quando l'Ente Fiera chiese al Ministero dei Trasporti, tramite la Regione Puglia, l'ammissione a finanziamenti per la realizzazione di infrastrutture e servizi per la mobilità al servizio del quartiere fieristico. Furono previsti finanziamenti per le Fiere di Bari, Verona, Foggia e Padova. A dicembre 2007 fu stipulato un accordo di programma tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Puglia riguardante il finanziamento per la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio delle Fiere di Bari e Foggia. Otto mesi dopo l'accordo di programma sottoscritto tra la Regione l'Ente Fiera di Foggia nel quale si dispose un contributo quindicinale, a decorrere dal 2007, di 667 mila euro. A quel punto bisognava procedere all'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria per la redazione dei successivi livelli di progettazione. A vincere fu il raggruppamento temporaneo di professionisti formato

FIERA

In dirittura d'arrivo i lavori del parcheggio, poi il via al cantiere di Integra Creative Hub, si va avanti

Non è ancora avvenuto il passaggio di consegne tra l'ex commissario Arena e il suo successore Giuliano. Le opere che trasformeranno il quartiere nei prossimi anni



I lavori in corso, Onofrio Giuliano e l'ex padiglione 25

dalla leccese PRO.SAL. Progettazioni Salentine srl (mandataria), dall'architetto foggiano **Augusto Marasco** (il quale è stato assessore all'urbanistica, candidato sindaco del centrosinistra, capogruppo Pd al Comune e prima ancora tecnico di riferimento dell'ex potente assessore regionale **Enrico Santaniello**), lo studio tecnico foggiano degli ingegneri **Silvio Castriota** e **Stelio Fantini**, la leccese T. & T Engineering srl e il geologo foggiano **Modestino Mancini**. Il progetto definitivo fu approvato nell'ottobre 2009 e nel 2018 fu oggetto di verifica e validazione da parte dell'architetto **Vincenzo Manzi** di Biccari (dirigente dei Comuni di Biccari e Celle di San Vito).

Infine, al posto dell'enorme padiglione 25, che ha sempre ospitato le iniziative legate alla zootecnia, sta sorgendo il Creative Hub, un'operazione che coinvolge anche Regione Puglia e Unifg (tramite il professor **Antonio Stasi**, docente ad Agraria). E' stato necessario un permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici alla luce dell'interesse pubblico. L'intervento di ristrutturazione del padiglione, con demolizione e ricostruzione di un nuovo edificio destinato agli uffici del Creative Hub nell'ambito del Programma di cooperazione Interreg Grecia-Italia 2014-2020, ha richiesto infatti il mutamento di destinazione d'uso da "immobili destinati ad attività fieristiche" a "Uffi-

ci strutturati".

Sta nascendo un nuovo fabbricato di 3 piani (di cui uno interrato), della cubatura complessiva di 15.455,30 mc.

Tra le attività progettuali del Programma è prevista la realizzazione di spazi dedicati ad accogliere poli (hub) multisettoriali che favoriscano il confronto e l'interscambio tra enti ed imprese coinvolte nel settore primario, al fine di favorire lo sviluppo di innovazioni utili per il territorio e per l'agricoltura, nonché ospitare sedi di servizi a valore aggiunto per le imprese. A gennaio 2019 l'Ente Autonomo Fiera di Foggia stabilì di affidare l'immobile in comodato d'uso trentennale gratuito in favore della Regione Puglia, per tali scopi.

LA NOTIZIA

PNRR&PNC, ben 517 gare deserte tra cui quella di RFI per la linea Bari-Foggia da quasi 70 milioni

Da agosto 2022 a marzo 2023 sono state 517 le gare finanziate con i fondi PNRR/PNC che sono andate deserte, 61 invece le procedure che si sono concluse senza esito in seguito a offerte irregolari, inammissibili, non congrue o non appropriate. È quanto comunicato dall'ANAC - Autorità nazionale anticorruzione sulla base delle informazioni della Banca dati nazionale dei contratti pubblici.

La maggior parte delle gare andate deserte, ben 356, riguarda il settore dei lavori, 162 nel settore dei servizi, 60 riguardano appalti per forniture. Sono soltanto 83 le gare a procedura aperta andate deserte. Per il resto si tratta per lo più di procedure negoziate per affidamenti sotto soglia - ben 223 gare con questa tipologia di scelta del contraente - seguite da 199 affidamenti diretti, 52 con procedura negoziata sen-



Stazione del capoluogo dauno

za previa indizione di gara, e 21 con procedura ristretta. Tra le varie voci spicca una gara Trenitalia (importo base 1.176.550.000 euro) a procedura negoziata finalizzata all'istituzione di un accordo quadro con singolo operatore economico per la fornitura di carrozze Notte per il servizio Intercity. Quattro le gare con procedura ristretta indette da Rfi - Rete ferroviaria italiana andate deserte: la più consistente per i lavori di potenziamento sulla

linea Bari-Foggia (importo a base di gara 69.851.125 euro), seguita dall'appalto per la progettazione e i lavori di realizzazione del nuovo ACC di Milano Certosa e di tutte le opere accessorie (31.756.480 euro). Problemi anche per la ricostruzione all'Aquila: è andata deserta la procedura negoziata per affidamenti sotto soglia per la ristrutturazione di un edificio dell'ospedale psichiatrico di Collemaggio (importo a base di gara 4.999.617 euro).

Non hanno ricevuto offerte neanche le gare per tre dei sette lotti in cui Invitalia ha suddiviso la procedura (30.047.068 euro l'importo totale) per i lavori di riqualificazione degli immobili dell'Aler Bergamo-Lecco-Sondrio.

Ma il record di gare andate deserte è dell'Istituto autonomo case popolari di Trapani: ben 18 procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando per la riqualificazione di edifici in varie zone della città.

Tra le ragioni di tale abnorme crescita di gare deserte - rileva l'ANAC - vi è l'aumento considerevole dei prezzi (+26%), il rincaro dei costi dell'energia e la riduzione delle materie prime causa Covid (prima) e guerra in Ucraina (dopo), la mancanza di manodopera specializzata, la non convenienza alla partecipazione di gare pubbliche rispetto alla forte domanda di ristrutturazioni del privato.

Svolta green, costi fuori controllo

Politiche europee

Dopo le mosse su case e auto, riforma emissioni e dazio su importazioni inquinanti

In arrivo nuovi oneri su immobili, carburanti, industria e agricoltura

A passo spedito verso l'adozione «della più grande legge sulla protezione del clima di tutti i tempi». La Ue ha dato l'ok a nuove misure per la transizione. Dopo le mosse su case green e auto, arrivano la riforma degli Ets e il dazio sulle importazioni inquinanti. Tutte misure che comportano oneri aggiuntivi, per immobili, carburanti, imprese e agricoltura. Con il rischio che i costi (economici e sociali) della transizione vadano fuori controllo. **Romano, D'Ambrosio, Cappellini, Meneghello, —alle pagine 2-3**

Dazi ambientali, case, auto, certificati: svolta green Ue con costi alti

Le ricadute per famiglie e aziende. La stretta, in nome di ambiziosi target ambientali, divide i commissari ed è complicata dalla crisi

Il tema incrocia le prossime elezioni europee, con i Popolari che temono di fornire un'altra arma ai populistici Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

Non passa settimana o quasi senza che a Bruxelles o a Strasburgo vengano varati provvedimenti ambientali. Dal 2021, ossia da quando l'Unione europea ha deciso di ridurre le emissioni nocive del 55% entro il 2030, le misure si moltiplicano. Riguardano tra le altre cose l'efficienza energetica degli edifici, le fonti rinnovabili, l'inquinamento delle auto. Oltre a essere complessa, la stretta è fonte di crescente nervosismo politico per i suoi costi economici per famiglie e imprese.

Non è un mistero di quanto sia acceso, anche tra i commissari, il dibattito sul come raggiungere gli obiettivi ambientali. La guerra in Ucraina ha certamente offerto la sponda per ridurre l'uso delle fonti fossili, a cominciare dal gas russo. Al tempo stesso, la perdurante incertezza economica rende più complicata e più onerosa la transizione ambientale. Peraltro, oltre alla scadenza del 2030, l'Unione europea vuole di-

ventare un continente neutro da un punto di vista climatico entro il 2050.

La riforma ETS

Di recente, la commissaria agli affari finanziari, la popolare irlandese Mairead McGuinness, ha espresso timori. «Politicamente è difficile. Sto iniziando a sentire da alcuni che questo è molto, troppo pesante, dobbiamo stare attenti a non essere un peso per le aziende», ha detto nel contesto del suo lavoro sulla finanza sostenibile. «Naturalmente dobbiamo ascoltare, perché la competitività è davvero in cima all'agenda». Lo sguardo delle forze politiche è ormai rivolto alle elezioni europee del 2024.

Le ultime notizie risalgono a questa settimana. Ieri i 27 a livello diplomatico hanno dato il benestare definitivo alla nascita di un dazio ambientale, con cui penalizzare l'import di beni la cui produzione è stata particolarmente inquinante. Il dazio, che deve difendere la competitività delle imprese europee chiamate a particolari sforzi ecologici, verrà introdotto dal 2026 in alcuni specifici settori. Il via libera è giunto dopo che martedì anche il Parlamento aveva dato il suo accordo.

Nel contempo, sempre questa settimana è stata approvata la riforma del mercato delle emissioni nocive ETS,

usato in questi anni per incentivare iter produttivi meno inquinanti. Due gli aspetti principali: prima di tutto verranno eliminati entro il 2034 i certificati di emissione distribuiti gratuitamente alle imprese; in secondo luogo, nel sistema verrà incluso anche il settore marittimo, finora escluso. Nel contempo verrà creato un nuovo mercato, l'ETS II, dedicato al trasporto su strada e agli edifici.

La mobilità

Passiamo al settore della mobilità. In marzo, Parlamento e Consiglio si sono accordati su nuove regole relative al mercato automobilistico. Dal 2035 verranno bandite le auto inquinanti. La questione ha provocato preoccupazioni in alcuni Paesi, in particolare in Germania e in Italia. Il governo tedesco è riuscito a strappare l'assicurazione che

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

Bruxelles valuterà la possibilità di permettere l'uso di carburanti sintetici.

Con lo sguardo rivolto all'uscita dalle fonti fossili, la Commissione europea ha presentato proposte per ridurre le emissioni nocive anche dei veicoli pesanti: del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040, rispetto ai dati del 2019. Nel contempo, Bruxelles vuole che dal 2030 in poi tutti gli autobus circolanti nelle città europee siano a zero-emissioni. Il regolamento deve ora essere discusso tra Parlamento e Consiglio.

Il settore immobiliare

Un altro mercato oggetto di stretta ecologica è quello immobiliare. Parlamento e Consiglio inizieranno a negoziare a breve il contenuto di una direttiva che ha come obiettivo ridurre l'impatto ambientale degli edifici. Il tema è molto controverso, e ha messo in luce, più di altri, l'imbarazzo di alcune forze politiche nei confronti delle politiche decise a Bruxelles. Al momento dell'approvazione del mandato negoziale in Parlamento, una maggioranza di deputati popolari ha votato contro.

Altri provvedimenti legislativi riguardano l'uso delle energie verdi. Consiglio e Parlamento hanno raggiunto un accordo su un testo che punta ad aumentare la quota di energia

rinnovabile nel consumo energetico dell'Unione europea al 42,5% entro il 2030 (rispetto a un obiettivo precedente del 32%). Infine, i co-legislatori hanno anche deciso di ridurre il consumo finale di energia dell'11,7% entro il 2030, rispetto alle stime del 2020 relative alla fine del decennio.

Imballaggi e emissioni industriali

Pur di rendere più appetibile e meno onerosa la strategia ecologica, Bruxelles ha deciso di facilitare la distribuzione dei sussidi pubblici, soprattutto nelle tecnologie verdi, e di creare un fondo da 65 miliardi di euro con il quale sostenere famiglie e imprese. Nel contempo, malgrado i dubbi di alcuni governi, la Commissione europea ha lasciato la porta aperta all'uso dell'energia nucleare. Basteranno queste misure a calmare le tensioni politiche e sociali in numerosi Paesi europei?

Le associazioni imprenditoriali sono spesso divise, tanto variegati sono gli interessi in gioco. I produttori di acciaio, riuniti nell'Eurofer, criticano il dazio ambientale e la riforma dell'ETS. Business Europe, invece, vede nel Patto Verde evidenti opportunità economiche, ma nota che «l'ambizione climatica deve andare di pari passo con la competitività industriale». Nuove proposte

comunitarie sugli imballaggi e le emissioni industriali saranno a breve oggetto di negoziati tra Parlamento e Consiglio.

Il contesto elettorale

Il tema della transizione ambientale incrocia le prossime elezioni europee. Crescono i dubbi, soprattutto nelle file popolari, un partito a cui appartiene la stessa presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen. Non è un caso se nei giorni scorsi il popolare tedesco Peter Liese ha sottolineato che la riforma del mercato ETS genererà «nei prossimi anni fino a 700 miliardi di euro in ricavi che dovranno essere dedicati alla transizione energetica e all'equità sociale».

L'eurodeputato tedesco si rivolgeva tanti ai suoi compagni di partito che agli esponenti conservatori dell'Ecr. Il Ppe non vuole che il tema ambientale diventi una nuova arma politica nelle mani dei partiti più radicali, da aggiungersi alla questione migratoria. In questo senso, oltre a sottolineare i suoi sforzi per allentare la stretta ambientale, il Ppe non nasconde di volere siglare un qualche accordo politico con l'Ecr, prima o dopo il voto della prossima primavera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

55%

TAGLIO DI EMISSIONI NEL 2030

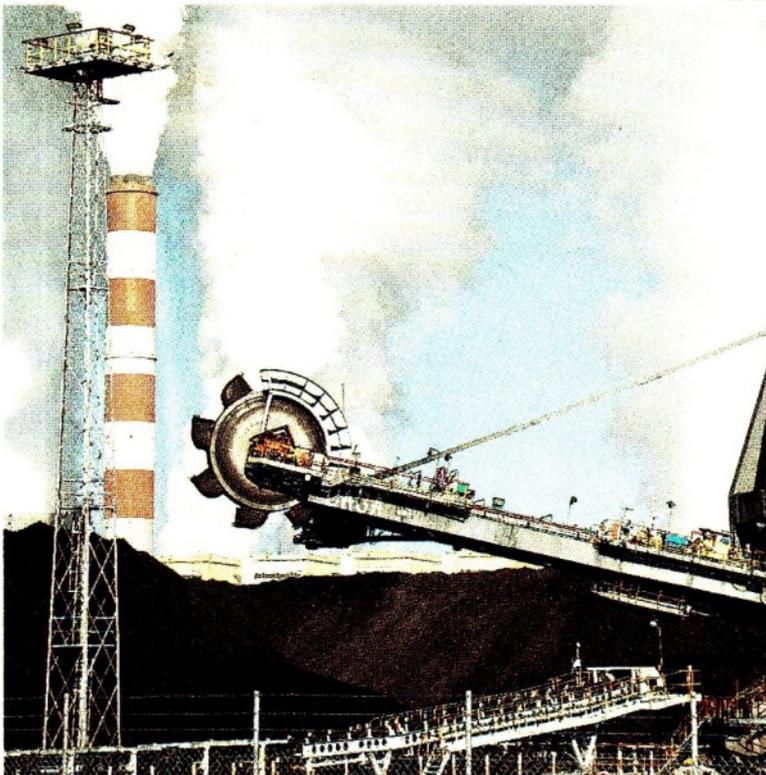
L'obiettivo, rispetto al livello del 1990, è stato fissato dall'Unione europea nel 2021. Da allora si sono susseguite una serie di misure -

efficienza energetica degli edifici, taglio delle emissioni inquinanti delle auto, sviluppo delle fonti rinnovabili - che stanno creando malumori per i costi elevati

REUTERS

Carbone addio?

L'impianto di Belchatow, in Polonia, la più grande centrale elettrica a carbone d'Europa, alimentata a lignite



Pnrr, alla stretta finale la terza rata da 19 miliardi

Recovery Plan

Giorni decisivi per la sorte della terza rata da 19 miliardi di euro del Pnrr collegata agli obiettivi della seconda metà del 2022. E il quadro

sembra schiarirsi, con una mediazione con Bruxelles sulla riforma dei porti che dà più poteri all'Authority trasporti e due possibili vie d'uscita per blindare la realizzazione dei progetti contestati dalla Commissione sul teleriscaldamento e sugli stadi di Venezia e Firenze.

Perrone e Trovati — a pag. 8

Pnrr, terza rata alla stretta finale Sui porti più poteri all'Authority

Recovery. All'Autorità dei trasporti la definizione del modello di piano economico finanziario e il giudizio di coerenza con le proposte dei candidati. Su stadi e teleriscaldamento l'alternativa c'è

A rischio 290,5 milioni di risorse comunitarie che dovrebbero essere sostituite in caso di bocciatura definitiva

Fondi nazionali in pista per gli impianti di Firenze e Venezia e per i sistemi di teleriscaldamento se la Ue stoppa i progetti

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

Sono i giorni decisivi per la sorte della terza rata da 19 miliardi del Pnrr collegata agli obiettivi della seconda metà del 2022. E il quadro sembra schiarirsi, con una mediazione sulla riforma dei porti ormai arrivata a un testo finale e due possibili vie d'uscita per blindare la realizzazione dei progetti contestati dalla Commissione sul teleriscaldamento e sugli stadi di Venezia e Firenze.

Il lavoro sui tre punti che hanno complicato il confronto con i tecnici comunitari fino a far slittare per due volte il via libera ai fondi si sta concludendo. Gli ultimi correttivi alle Linee guida per la riforma delle concessioni portuali sono stati completati nelle scorse ore, e vanno incontro alle richieste di Bruxelles soprattutto per quel che riguarda gli snodi più critici sul piano della concorrenza.

La Ue aveva mosso in particolare due obiezioni, sulla durata delle future concessioni assegnate con gara e sull'assenza di un controllo puntuale da parte di un'Authority terza. Dopo una fitta agenda di riunioni, il governo ha deciso di andare incontro alle richieste comunitarie so-

prattutto sull'assegnazione di poteri all'Autorità dei trasporti: che sarà chiamata a emanare lo schema tipo del piano economico finanziario, cioè del documento base su cui si misurano le offerte dei candidati alla concessione. Non solo: l'Authority dei trasporti potrà esprimere un parere preventivo sulla coerenza del piano presentato dagli aspiranti concessionari e il modello da lei stessa elaborato. Nemmeno nel nuovo schema, però, comparirà un limite predeterminato alla durata delle concessioni, ipotesi contrastata dall'Italia sulla base di una asserita assenza di una vera richiesta di mercato lontano dagli scali principali come Genova o Trieste.

Sullo stadio Artemio Franchi di Firenze e sul Bosco dello Sport di Venezia il Governo ha già costruito un piano B da attivare nel caso in cui i molteplici chiarimenti inviati in queste settimane alla Commissione non si rivelassero sufficienti a riaprire le porte dell'ammissibilità nel Pnrr. Il salvagente è nella norma inserita nel decreto Pnrr-ter oggi al voto finale alla Camera, che introduce un meccanismo a vasi comunicanti tra fondi nazionali e comunitari. All'atto pratico, le spese che non dovessero essere coperte dalle risorse europee sarebbero finanziate con il Fondo nazionale comple-

mentare. Perché il Governo continua a dirsi convinto del fatto che la presenza dei due impianti sportivi nella griglia del Pnrr sia perfettamente legittima, ha ribattuto punto su punto ai rilievi della Commissione sulla funzione "sociale" dei progetti e sulla compatibilità con i vincoli per gli aiuti di Stato. Ma prudenza vuole che in ogni caso una strada alternativa ci sia per non interrompere opere che valgono in tutto 559 milioni (304 a Venezia e 255 a Firenze), sono finanziati per 148,5 milioni dal Piano (93,5 a Venezia e 55 a Firenze) e, soprattutto a Venezia, sono già vicini a chiudere gran parte delle gare.

Un quadro analogo è offerto dal terzo filone oggetto di battaglia con Bruxelles, e legato allo sviluppo di nuove reti di teleriscaldamento. A rischio sono 10 dei 29 progetti inseriti nel Pnrr, che però valgono circa 142 milioni sui 200 totali dell'inve-

stimento. Il problema qui nasce dal fatto che la Commissione ha sostenuto la necessità di escludere integralmente l'utilizzo di fonti fossili, che invece sono presenti (gas naturale) in via residuale nei 10 progetti e quindi andrebbero in conflitto con il principio del Dnsh (quello che vieta danni significativi all'ambiente). Anche in questo caso se la lotta interpretativa ingaggiata da Roma non avesse successo, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica è pronto a lanciare un nuovo avviso entro l'anno per garantire con risorse nazionali la copertura finanziaria dei progetti eventualmente dichiarati non ammissibili.

Entro fine mese, insomma, i 19 miliardi dovrebbero essere liberati in misura sostanzialmente piena. Quello che invece non arriverà entro la stessa data è il Pnrr italiano riveduto e corretto, con l'aggiunta del capitolo RepowerEu.

Il tema sarà oggi al centro della cabina di regia convocata a Palazzo Chigi con le parti sociali. Ma il lavoro per arrivare al traguardo della proposta sembra ancora lungo, se l'Esecutivo si prenderà davvero ancora oltre quattro mesi per arrivare alla scadenza ultima di fine agosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La riforma dei porti. Il governo punta ad andare incontro alle richieste Ue, soprattutto sui poteri all'Autorità dei trasporti