



RASSEGNA STAMPA 25 febbraio 2022

Il Sole **24 ORE**

**L'Edicola Sud**  
Puglia e Basilicata

**1Attacco**

# CARO-CARBURANTE

LA PROTESTA NELLE STRADE

## CAMIONISTI IN FERMENTO

«Siamo fermi con i nostri mezzi in attesa di risposte del Governo. Gli aumenti hanno messo in ginocchio il settore»

**TIR INCOLONNATI** Sulla statale 16 anche ieri mattina sono stati registrati rallentamenti. Lunghe code in entrambe le direzioni di marcia (Foto Fasano)



# La rivolta dei Tir in Puglia blocchi mobili e colonne

Dilagano le proteste per i rincari: «Ogni viaggio ci costa 200 euro in più»

GIANPAOLO BALSAMO

● **BARI.** Ancora rallentamenti, presidi, «blocchi mobili» e «tir lumaca» sulle strade pugliesi. La protesta spontanea degli autotrasportatori contro l'aumento delle tariffe dell'energia elettrica e del rincaro dei carburanti non accenna a placarsi.

Nel Barese, anche nella giornata di ieri, incolonnamenti dei tir sono stati registrati sulla statale 96 all'altezza di Altamura, sulla statale 100 e sulla statale 16 in entrambe le direzioni di marcia, causando diversi chilometri di coda tra le uscite di Poggiofranco e Japigia.

Nel Foggiano, gli autotrasportatori da martedì hanno fermato i loro mezzi all'altezza degli svincoli autostradali Cerignola Est e Cerignola Ovest.

Analoghe proteste e «blocchi mobili» dei mezzi pesanti ma, anche, di furgoni e trattori, sulla statale 106 e la statale 100. Nel Tarantino c'è stato un presidio di autotrasportatori in piazza D'Angiò, a Martina Franca, e a Manduria, sulla circoscrizione Taranto-Lecce, all'altezza della chiesa di Sant'Antonio.

**LA TESTIMONIANZA** - «Siamo qui per far capire allo Stato i nostri disagi, i disagi di una categoria che lotta da anni ma con pochissimi risultati. Siamo qui per far capire anche alla gente che il gasolio a due euro al litro non può andare, che il metano è aumentato del 100% e che questi rincari hanno messo in ginocchio non solo il settore dell'autotrasporto ma, anche, il mondo imprenditoriale». Lorenzo ha 28 anni ed è originario di Brindisi. Con il suo tir è fermo da due giorni all'altezza dello svincolo autostradale di Cerignola.

«Ci hanno invitati a fermarci e abbiamo accettato perché condiviso la protesta. C'è tensione, è vero, ma per il momento, c'è anche tanta solidarietà tra noi conducenti di mezzi pesanti. Ci siamo organizzati per andare a mangiare così non lasciamo i mezzi incustoditi. Siamo in attesa di risposte dal Governo e di sapere se possiamo tornare in sede».

**IL SINDACATO** - Anche sul fronte sindacale, c'è molta attenzione per le decisioni che verranno prese nelle prossime ore ma, anche, preoccupazione per quello che potrebbe accadere. «Quello che si è abbattuto sul mondo dell'autotrasporto è un ciclone spaventoso per cui servono provvedimenti immediati al fine di controbilanciare gli effetti degli aumenti e dare ossigeno agli autotrasportatori», spiega Giuseppe Riccardi, segretario della Cna (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della piccola e media impresa) Puglia. Siamo solidali con gli autotrasportatori che, voglio ricordare, durante il lockdown, hanno consegnato senza sosta le merci lungo la penisola. Un blocco dell'autotrasporto vorrei scongiurarlo al momento ma non lo escludo qualora l'intero settore non dovesse ricevere ras-

sicurazioni».

**GLI IMPRENDITORI** - Il caro carburante pesa sulle tasche di tutti gli automobilisti ma soprattutto di chi con gli automezzi deve lavorare.

«Purtroppo è così», spiega Annibale Iata, amministratore di un'azienda di autotrasporti di San Vito Dei Normanni che da circa 40 anni con la sua flotta di oltre 70 automezzi, assicura la distribuzione di prodotti di una nota azienda emiliana specializzata nel latte. «I rincari sono stati esorbitanti», commenta. Sono aumentati i costi di gasolio, energia, pneumatici e autostrada. Sono prezzi non sostenibili. Ci sentiamo abbandonati».

Dello stesso avviso anche Leonardo Stucci, amministratore della Stucci Srl, che opera dal 1964 nel settore della logistica, distribuzione e dei trasporti nazionali ed internazionali.

«In Puglia operano circa 6500 imprese di autotrasporto di cui circa 2400 nella provincia di Bari, 1460 nella provincia di Foggia e più di 700 nella provincia di Taranto, di queste buona parte sono piccole imprese in grande diffi-

coltà economica, questo spiega il malcontento e la nascita di manifestazioni spontanee di protesta concentrate nelle suddette aree».

Un pieno di gasolio per un veicolo pesante può raggiungere anche 1.700 euro, senza considerare il costo dell'additivo «adblue» e le previsioni per i prossimi mesi sono di ulteriori rincari dovuti anche dagli avvenimenti in corso in Europa.

«Per un'azienda come la nostra con una flotta di 30 mezzi questo si tradurrà in notevole aggravio di costi, senza considerare quelli già sostenuti nello scorso mese e nel 2021», continua Stucci.

«Il nostro gruppo logistico-aggiunge Riccardo Ciliberti, responsabile relazioni esterne dello stesso gruppo Stucci, è impegnato da tempo in investimenti green e tecnologici nonché sul versante dell'intermodalità, abbiamo fatto della logistica di network un nostro punto di forza ma è chiaro che non si può andare avanti senza misure efficaci da parte del Governo e interventi programmati per attenuare gli effetti negativi dell'inflazione e dei venti di guerra che, purtroppo, rischiano di far chiudere le nostre imprese».



**CAMIONISTI IN RIVOLTA** Tanti i disagi per gli automobilisti. Gli autotrasportatori hanno attuato un po' ovunque sit-in e «blocchi mobili» (Foto Fasano)

L'INCONTRO IL VICEMINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO HA INCONTRATO LE CATEGORIE DELL'AUTOTRASPORTO: DISPOSTE AGEVOLAZIONI E CREDITO D'IMPOSTA

## Dal governo 80 milioni di sostegni

Bellanova: «Il tavolo sarà permanente. Lavoriamo per velocizzare le nostre risposte»

### L'incidente sulla statale 96 Camionista investito durante il sit-in

■ **ALTAMURA.** Aumenta la tensione per la vertenza-autotrasporto. Sono saltati i nervi ieri ai presidi di Altamura dove gli autotrasportatori di Altamura stanno protestando ad oltranza. Sulla strada statale 96 un camionista è stato investito dal conducente di un furgone ed è rimasto ferito lievemente, ricorrendo al pronto soccorso per accertamenti. In un altro punto, nei pressi della zona industriale, c'è stata un'animata discussione con una rissa sventata sul nascere. La categoria altamurana è stata tra le prime a fermarsi. Il presidio maggiore ieri si è spostato dalla zona industriale in via Gravina alla strada statale 96, nei pressi di una stazione di servizio, al primo svincolo di accesso alla città sul tratto per Bari. Gli automezzi si sono incolonnati ai bordi della strada in entrambe le direzioni. Nel corso della manifestazione in mattinata è avvenuto un incidente. Un autotrasportatore 60enne, insieme ad altri, ha invitato il conducente di un furgone in transito, proveniente da Bari, ad accostare e fermarsi per solidarietà. Dopo essersi inizialmente fermato, il furgone ha ripreso la marcia e ha investito l'uomo che era davanti facendolo cadere a terra. L'autotrasportatore è rimasto ferito alla testa ma si è rialzato, aiutato dai colleghi, ed è rimasto al presidio. Dopo qualche ora è andato al pronto soccorso per accertamenti e non ci sarebbe nulla di grave. L'episodio è stato confermato e ricostruito in questi termini al presidio. Nessuna richiesta di soccorso o di intervento è arrivato al 118 o alle forze dell'ordine (Carabinieri o Polizia locale). Sempre sulla «96», nei pressi della Graviscella, si è sfiorata la rissa. Anche in questo caso per l'incolonnamento sulla strada e per il rifiuto di un'altra persona a fermarsi.

A parte questi episodi, si è svolto tutto sempre regolarmente. Agli autotrasportatori si sono uniti gli agricoltori di «LiberiAgricoltori» con i trattori. Solidarietà e vicinanza è stata espressa anche dalla Concommercio. Inoltre ieri alcune ditte della città hanno portato dei pasti agli autotrasportatori. (Onofrio Bruno)

● Venti milioni di euro per sostenere il settore dell'autotrasporto nel costo pedaggi; 5 milioni destinati ad implementare la deduzione forfettaria per le spese non documentate; credito d'imposta pari al 15 per cento al netto dell'Iva finalizzato all'acquisto dell'additivo AdBlu per un investimento complessivo di oltre 29cmilioni di euro; credito d'imposta pari al 20 per cento al netto dell'Iva per sostenere l'acquisto di gas naturale liquefatto, con un investimento complessivo di 25milioni di euro.

Sono le misure, per un totale di risorse a disposizione di 80 milioni, condivise al Tavolo autotrasporto conclusosi ieri in serata, che entrano a comporre il Decreto energia per il sostegno al settore autotrasporto penalizzato da problematiche strutturali di filiera e dagli aumenti del costo carburante.

Condiviso contestualmente l'insediamento immediato del Tavolo delle regole, per un confronto tra imprese di autotrasporto e committenza finalizzato ad affrontare strutturalmente le esigenze del settore a partire dall'esigibilità della clausola gasolio sia nei contratti scritti che orali da inserire in un nuovo

Decreto nel quale ricondurre regole di settore finalizzate a favorire corretti rapporti di filiera.

Soddisfatto il viceministro Teresa Bellanova per l'intesa raggiunta, per l'avvio del confronto sulle regole atteso da tempo dal settore, per l'impegno assunto dalle associazioni di rappresentanza a collaborare per stemperare le tensioni territoriali.

«Il confronto sulle regole e



**GOVERNO** Il viceministro T. Bellanova

sulle policy di settore è permanente - ha confermato il viceministro Teresa Bellanova - e si chiuderà solo quando sarà stato possibile formalizzare le soluzioni soddisfacenti per tutte le parti».

«Nel frattempo», ha aggiunto la rappresentante del Governo - siamo impegnati a procedere rapidamente con il Decreto di riparto del Fondo destinato al settore e a velocizzare le procedure per at-

tivare tutte le azioni già definite a favore dell'autotrasporto».

«Il confronto sull'emergenza autotrasporto e sulle regole è permanente. Il nostro obiettivo è arrivare a soluzioni soddisfacenti per tutte le parti», aveva detto il viceministro ieri mattina spiegando la necessità di convocare il Tavolo autotrasporto.

«Condizione determinante», prosegue Bellanova - è naturalmente la responsabilità di tutti, istituzioni e parti sociali, perché le difficoltà che le aziende stanno incontrando e su cui è in atto la ricerca di soluzioni non degenerino, come sta accadendo in alcune realtà, in problema di ordine pubblico. Questo è un settore che ha dato una straordinaria prova di sé nel corso della pandemia, garantendo al Paese normalità e coesione sociale. Lavorare tutti nella stessa direzione e con gli stessi obiettivi significa costruire le condizioni necessarie a trovare risposte e soluzioni. Stiamo lavorando perché nel Decreto energia vi siano norme utili per il settore».

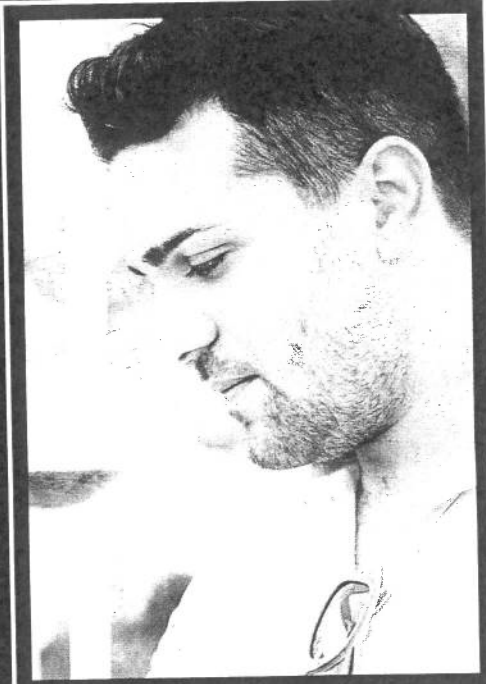
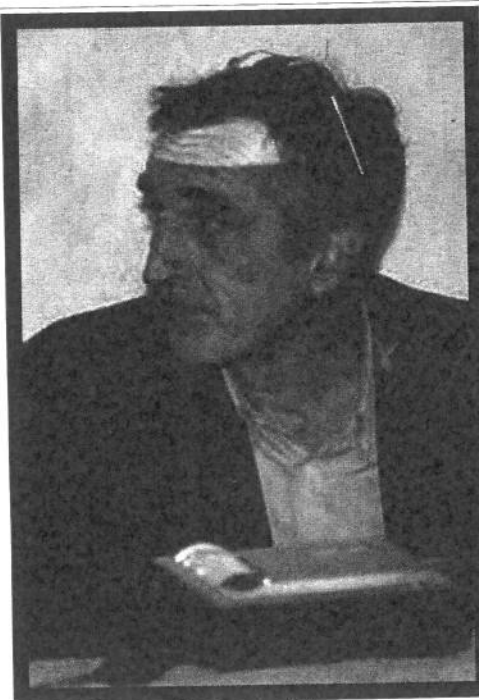
L'ANNUNCIO

## Lavori A16 consegna a maggio

«**E**ntro maggio consegneremo i lavori degli ultimi due lotti della Napoli-Bari: Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, cioè i due lotti prima di Foggia». Lo ha riferito il commissario di governo per la realizzazione dell'opera Roberto Pagone, ascoltato ieri dalla commissione Trasporti della Camera. L'intero progetto - ormai quasi interamente trasformato in cantiere - ha un costo di quasi 5,8 miliardi ed è stato commissariato nel 2015. Pagone è subentrato come commissario nell'aprile 2021.

«Tutti gli altri lotti sono in lavorazione e grossi problemi non ce ne sono», ha detto Pagone, segnalando però che nei cantieri in attività «ci sono problemi di preesistenze archeologiche: stiamo battagliando un pochino con le Soprintendenze - ha spiegato - e abbiamo qualche ritardo di qualche mese sui primi due lotti, ma non sono tali da mettere in discussione minimamente la scadenza del Pnrr del 2026».

Per la realizzazione della tratta ferroviaria Termoli-Ripalta è in corso la valutazione delle offerte, con previsione di aggiudicare l'appalto entro aprile prossimo. Ha detto anche questo il commissario di governo per il completamento del raddoppio dell'intera linea ferroviaria adriatica Pescara-Bari, durante l'udizione in commissione Trasporti della Camera. «L'intervento, "bloccato per 20 anni - ha sottolineato - ha un costo complessivo di 700 milioni di euro, ed è suddiviso in due lotti. A giugno abbiamo approvato il secondo lotto Termoli-Ripalta, del valore di circa 600 milioni, per il quale è stata bandita la gara e attualmente si stanno verificando la congruità delle offerte. L'aggiudicazione è prevista entro aprile», ha confermato il commissario. Sull'altro lotto dell'opera - la tratta Ripalta-Lesina del valore di circa 100 milioni) - i lavori sono iniziati a gennaio.



Da sinistra Fernando Di Chio e Manuel Di Nunzio

## LE IMPRESE

# “I pastifici si stanno fermando perché c'è un forte aumento dei costi dell'energia che serve alle macchine industriali”

**Il mondo dell'agricoltura ha sposato in pieno la protesta e si è unito a quello del trasporto su gomma**

**I**l mondo agricolo ha sposato in pieno la protesta e si è unito a quello del trasporto su gomma. Alcuni grandi marchi di pasta hanno rallentato o fermato la produzione, per via del blocco dei Tir e per il grano d'importazione da Ucraina e Russia.

“I pastifici si stanno fermando perché c'è un forte aumento dei costi dell'energia che serve per mettere in moto le macchine industriali”, afferma a *l'Attacco* **Fernando Di Chio**, tecnico agronomo ed esperto del settore.

“Dall'Ucraina s'importa prevalentemente grano duro, anche il tenero, e così dalla Russia. Non solo gas, quindi. Tutto ciò porterà ad un inevitabile aumento delle semole. Se la pasta, per compensare, dovesse aumentare di 20 centesimi, si arriverebbe alle Cinque giornate di Milano. Ma il caffè è aumentato e nessuno s'è lamentato o ha rinunciato ad andare al bar. Ho contezza che già oggi, negli scaffali della grande distribuzione locale, è finita la pasta che ha il prezzo più basso. Quella con il grano 100% italiano costa di più ma si vende di meno. Con questo voglio dire che il problema esiste perché sul mercato il grano inizia a scarreggiare”, precisa Di Chio.

“C'è sofferenza e lo si vede anche dal fatto che il mercato mondiale sta richiedendo la soia per preparare i mangimi per gli animali d'allevamento. Anche in questo caso hanno influito la pandemia e i venti di guerra. C'è da ragionare anche sulla nuova PAC che l'Europa vuole spingere verso maggior biologico e potrebbe cambiare anche la transizione ecologica che cozza con l'immediata, e futura, richiesta di energia. Adesso, inoltre, con i Tir bloccati ci renderemo conto di quanto ci mancherà il benessere rappresentato dalla merendina o dallo yogurt che non troveremo nei negozi”, conclude Di Chio.

**Manuel Di Nunzio** è un produttore di vino ed è fermo con gli autotrasportatori alle tre piazzole del casello di Poggio Imperiale.

“Chi ha l'ortofrutta di stagione non la raccoglie perché è meglio perdere 2000-3000 euro ad ettaro oggi anziché sommare le perdite a ciò che raccoglierà domani”, dichiara a *l'Attacco* il giovane imprenditore agricolo. “Tra fitofarmaci, fertilizzanti, concimi, acqua e le altre spese vive, si può dire che c'è un aumento di

1500 euro ad ettaro, poi dipende dalla stagionalità. Ciò vuol dire che su 5 ettari un agricoltore perde 7500 euro, non si tratta di spiccioli. Per chi lavora sulla monocultura i profitti sono ancora più bassi e li vedi dopo 90 giorni. Un trattore da 90 CV costava 40.000 euro e dopo 12 mesi costa 55.000 euro. Oltre tutto”, conclude Di Nunzio, “c'è stato un aumento medio, sulla totalità delle spese, di circa il 30%. Poi, il dove si supera questa percentuale si entra nell'ambito speculativo. Speriamo che ci sia una riduzione delle accise e delle imposte fisse, almeno sul carburante per far calmierare il prezzo. Peccato che proprio nel momento che l'economia doveva accelerare dopo la pandemia per ripresa del Pil nazionale e locale, diventa strano che si sia tirato il freno a mano. Servono fatti e non ipotesi, per il rilancio e la ripresa”.

C'è chi dice che il prezzo del barile del petrolio, sempre a 100 dollari a barile, oggi ha portato il prezzo del gasolio alla colonnina a 1,75 euro; mentre nel 2014 a 1,40 euro al litro il prezzo del gasolio sempre con il barile a 100 dollari.

**Giuseppe Romano** è un imprenditore agricolo ed è con gli autotrasportatori nell'area di servizio a Nord di San Severo.

“Stiamo portando avanti questa protesta pacifica per il carburante agricolo che è passato da 65 centesimi a 1,10 euro. Per un trattore di media potenza, ieri coi volevano 100 euro per il pieno, oggi 170 euro. Ecco perché chiediamo di essere aiutati, magari con dei ristori. Ad esempio, non c'è un ritorno nemmeno nella vendita dei nostri prodotti, visto che le olive le hanno pagate a 35/40 euro a quintale”, puntualizza Romano. “Non è il caso di lavorare e produrre per raccogliere perché le spese sono maggiori o pari a ciò che ne deriva. Perché non usare il Pnnr per sopperire a questa situazione?”.

Nette le considerazioni di Coldiretti Puglia che sta preparando una manifestazione a Bari: “Puglia paralizzata dallo sciopero dei Tir con navi merci di grano e mais che ripartono dal porto di Bari senza aver scaricato, mentre intere pedane di ortaggi, funghi, fiori e frutta stivate da ore nei camion sono già da buttare per il blocco della catena della distribuzione alimentare. Resta una autonomia di 5 giorni nelle stalle per l'alimentazione degli animali poi le scorte di mais saranno esaurite”.

# Garganica



## Adeguare le vecchie strade o realizzarne di nuove? Itinerario Vieste-Mattinata, Il nodo che fa discutere

Per Anas l'intervento in sede migliorerebbe solo un po' la sicurezza, in molti la vedono l'alternativa da preferire

di Cinzia Celeste

**E**ra presente al secondo tavolo tematico del dibattito pubblico, tenutosi in remoto mercoledì pomeriggio, una nutrita rappresentanza di tutti i tecnici e specialisti coinvolti nella progettazione delle alternative proposte da Anas per la realizzazione della Nuova Garganica, la strada a scorrimento veloce che dovrebbe completare l'arco della viabilità da Vico del Gargano a Vieste. Dal geologo al geotecnico, dalla naturalista all'agronomo, dallo specialista idraulico al tecnico dell'acustica e dell'atmosfera, architetti paesaggisti e ingegneri che hanno lavorato da coordinatori nel progetto.

Una sorta di risposta a chi aveva osservato una carenza di figure professionali specializzate nell'analisi in particolare dell'impatto ambientale che la realizzazione della mastodontica opera da quasi un miliardo di euro potrebbe comportare sul delicato habitat garganico, unico nel suo genere.

"Fino ad ora il progetto è stato illustrato solo da ingegneri ed architetti", è stata l'obiezione. "Questo non significa che ingegneri ed architetti non abbiano un team di lavoro composito e ricco di tutti gli specialisti necessari alla progettazione di un'opera così complessa", la risposta dei tecnici Anas.

Il secondo approfondimento tematico programmato nell'ambito del dibattito pubblico ha centrato il suo focus sugli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati.

Gli esperti Anas che si sono alternati hanno fatto il punto sulle ricadute che tutti e tre gli itinerari potrebbero avere sull'ambiente ma a destare maggiore interesse è stato il tratto che va da Vieste a Mattinata, quello considerato più impattante dal punto di vista ambientale, anche perché attraversa la zona più tutelata dal punto di vista legislativo dell'area protetta del Parco.

I tecnici hanno sostenuto, ancora una volta, che la soluzione meno invasiva sarebbe la 3a, vale a dire quella che ha la maggior parte del percorso in galleria: solo una manciata di chilometri di strada scoperta andrebbe ad interferire quindi con l'ambiente circostante.

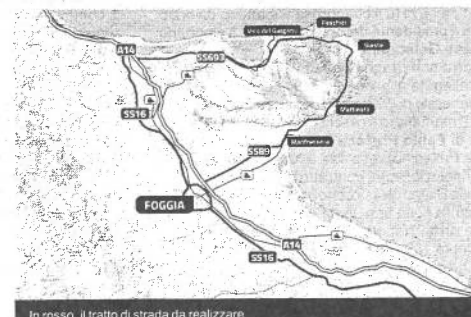
Una tesi che non convince molti, in particolare nel mondo ambientalista che ritiene più ragionevole e soprattutto realizzabile a norma di legge l'intervento sulla viabilità esistente su quel tratto. Due le alternative su cui ragionare: la Ss 89 e la Sp 53.

Ad illustrare i possibili interventi su queste due viabilità è stata Elena Bartolucci (Anas), che ha prospettato i lavori che potrebbero realizzarsi nel caso in cui non dovesse passare la proposta di costruire un tracciato ex novo: "Si potrebbero realizzare degli interventi che però non consentirebbero mai a quelle strade di arrivare a un livello di sicurezza e di percorribilità pari a quello che avrebbero le nuove, semplicemente migliore-

rebbero in fatto di sicurezza ma in modo comunque limitato. Verrebbero allargate alcune curve, verrebbe implementata la segnaletica orizzontale e verticale, si potrebbero introdurre ai lati delle strade delle bande rumorose, potrebbero essere previste delle spruzzature per aumentare la visibilità delle fasce bianche, potrebbero essere installate delle luci led per indicare meglio le curve o potrebbe essere prevista una maggiore illuminazione su alcune intersezioni, in più potrebbero essere sostituite le barriere di sicurezza attuali con quelle più nuove e più idonee. Potrebbero essere previste inoltre delle paratie e dei rilevati ma tutto questo non sarebbe utile a ridurre i tempi di percorrenza. In più, ci sarebbe un'interferenza diretta di mezzi e cantieri che di fatto ostacolerebbero la viabilità attuale, a differenza delle opere in variante che invece lascerebbero inalterati i flussi".

Non solo, Alessandro Bracchini ha fatto notare che se è vero che per i nuovi lavori ci sono effettivamente delle limitazioni imposte dalla legge, ne esistono forse di maggiori per quanto riguarda l'intervento sulle strade esistenti. "Innanzitutto per l'estensione dei tratti che per decine di chilometri attraversano, per la Statale 89, la Foresta Umbra, mentre per la Provinciale 53 ci sono tutta una serie di vincoli ulteriori di natura paesaggistica perché quella è una strada che lambisce la costa". Insomma, non deve darsi per scontato che intervenire sulle viabilità esistenti sia meno impattante dal punto di vista naturalistico e geomorfologico. Ammettendo che l'alternativa "zero più uno", come è stato definito l'intervento in sede, fosse fattibile, gli standard della strada che se ne ricaverebbe, sarebbero al di sotto di quelli che gli studi di settore hanno individuato rispetto alle necessità delle comunità, non legate al solo al turismo. In altre parole, Anas ha ritenuto l'opzione zero, cioè il non intervento "non adatta a rispondere alle esigenze del territorio", ha chiarito ulteriormente l'architetto Giovanni Magarò.

Tra i relatori dell'approfondimento, è stato invitato anche l'architetto Angelo Iannotta, dirigente della Provincia di Foggia, che ha illustrato il progetto che riguarda la Sp 53, finanziato con il CIS Capitanata. Un tracciato di 40 km la cui larghezza al momento è di 5,5-6 metri che dovrebbero diventare 10,5 metri grazie ad un finanziamento di 47 milioni. A breve Invitalia sottoscriverà il contratto con i professionisti che si sono aggiudicati i lavori. Iannotta ha evidenziato che il progetto era stato pensato in tempi in cui non si parlava ancora della Nuova Garganica. In questo nuovo scenario la Sp 53, resisteva, potrebbe avere un ruolo complementare alla nuova viabilità. Potrebbe essere ad esempio destinata alla mobilità lenta, al servizio del Parco. Ma questo dipenderà delle scelte finali che Anas assumerà.



### FOCUS

**Circa 50 le persone che hanno preso parte ai gruppi di lavoro organizzati su Zoom nel secondo tavolo tematico del dibattito pubblico**



Alberto Cena

interventi di Giovanni Magarò di Anas Spa, Angelo Iannotta della Provincia di Foggia, Elena Bartolucci, Alessandro Bracchini, Agnese Chiarella, Roberto Salucci e Rita Bosi dell'Ati incaricata della progettazione. Il prossimo incontro di approfondimento online è previsto per mercoledì 2 marzo e sarà volto a trattare gli aspetti realizzativi, come cantieri e tempi di lavoro previsti. Per partecipare basterà iscriversi sul sito <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>, dove è possibile trovare anche i contenuti e i materiali degli incontri fin qui tenuti.

**N**el secondo incontro di approfondimento online del dibattito pubblico, tenutosi mercoledì, sono state circa 50 le persone che hanno preso parte ai gruppi di lavoro organizzati su Zoom.

L'appuntamento, aperto dall'introduzione del coordinatore Alberto Cena di Avventura Urbana, ha visto gli

EMERGENZA IL GRIDO D'ALLARME LANCIATO DAGLI AUTOTRASPORTATORI È STATO ACCOLTO DALLE ISTITUZIONI CHE RICHIEDONO MISURE VELOCI

# Strade bloccate dalla protesta Ora le regioni sono paralizzante

GUIDO TORTORELLI

**È** arrivata anche nel capoluogo pugliese la protesta degli autotrasportatori, i quali da giovedì contestano il caro gasolio che inficia gravemente il lavoro a causa dei prezzi raddoppiati in poco tempo.

Ora la manifestazione pacifica sta interessando diverse zone della regione pugliese: ieri, infatti, centinaia di camionisti hanno rallentato e bloccato la circolazione sulla strada statale 16 in entrambe le direzioni. Dai protestanti, si apprende, che il rincaro si aggira su una cifra pari a circa 2500 euro al mese, spesa oramai divenuta insostenibile per la maggior parte degli addetti ai lavori.

I camionisti sono intervenuti anche sulla strada statale 96, dove un uomo è stato investito, ma le sue condizioni non sarebbero gravi. Presente anche la sindaca di Altamura, Rosa Melodia per sostenere le ragioni dei manifestanti.

Grande preoccupazione da parte del presidente del-

la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, Massimiliano Fedriga, il quale ha affermato: «La situazione che si sta determinando a seguito dell'aumento delle tariffe dell'e-

nergia elettrica e del rincaro dei carburanti sta diventando preoccupante anche in relazione alle proteste degli autotrasportatori. C'è il rischio - ha aggiunto - di possibili blocchi di approvvigionamento e di circolazione delle merci, in

particolar modo nelle Regioni del Mezzogiorno. Per questo motivo chiediamo che il Governo attivi al più presto su questi temi un tavolo di confronto con le Regioni coinvolte».

I consiglieri pugliesi del

M5S Marco Galante, Cristian Casili, Grazia Di Bari e Rosa Barone hanno commentato: «Riteniamo importante ascoltare le ragioni degli autotrasportatori e le loro richieste. Su richiesta

**Dai manifestanti  
si apprende  
che il rincaro  
si aggira  
su una cifra pari  
a 2500 euro  
al mese, spesa  
insostenibile  
per la maggior  
parte di loro**

dei nostri parlamentari, agli inizi della prossima settimana, verrà ascoltato il ministro dei Trasporti per conoscere le prossime azioni che il Governo vuole mettere in campo».

Nella mattinata di ieri il Presidente della Regione Basilica-

ta, Vito Bardi ha raggiunto la stazione di servizio sulla Bradanica nei pressi di Melfi per incontrare i protagonisti della protesta. «Ho ascoltato le istanze degli autotrasportatori, ingiustamente penalizzati dal ca-

ro carburante, che purtroppo con la guerra in Ucraina è destinato anche ad aggravarsi».

Già nelle scorse ore, il presidente lucano aveva ribadito l'urgenza di interventi concreti e risolutivi da parte del Governo nazionale dal momento che gli autotrasportatori, ma anche tanti automobilisti, vivono una situazione di disorientamento e sconforto. Per Bardi è dunque necessario che «si lavori con celerità a provvedimenti legislativi per un taglio immediato dei costi dei trasporti autostradali, l'aumento del credito d'imposta sul carburante per l'autotrasporto e l'innalzamento del tetto massimo di ore guida giornaliera».

Ieri, durante la mattinata, una ventina di mezzi hanno bloccato la complanare lungo la SS Basentana, precisamente all'altezza dell'uscita autostradale di Potenza Est. Gli interessati fanno sapere che continueranno ad oltranza e bloccheranno tutti i passaggi perché «a momenti possiamo fallire».

Anche il presidente di

Confindustria Basilicata, Francesco Somma, ha manifestato «forte preoccupazione per le gravi conseguenze che il blocco dei tir sta provocando sulle catene di fornitura delle imprese del territorio. Stiamo ricevendo - ha aggiunto - numerose segnalazioni di difficoltà provocate dallo sciopero dei mezzi pesanti con presidi su diverse arterie della regione, da parte delle nostre aziende che si vedono costrette a ridurre le attività e che, nel peggiore dei casi, subiranno vere e proprie paralisi produttive».

Secondo Somma «Gli effetti dei blocchi stradali stanno acuendo le già note difficoltà di approvvigionamento delle materie prime che si verificano ormai da mesi a causa delle speculazioni di mercato. Confindustria Basilicata ha provveduto a inoltrare le segnalazioni ricevute dalle imprese associate alle Prefetture competenti. In assenza di interventi urgenti la situazione è destinata a peggiorare».



**TRANSIZIONE**

# Pnrr, Regione e Atenei pugliesi in prima linea verso la transizione nei settori della salute e dell'ambiente

E' indispensabile immaginare strumenti che favoriscono la connessione tra mondo della ricerca applicata e il ricco tessuto produttivo del territorio

di Onofrio D'Alesio

**Il sistema universitario regionale si è unito per immaginare modelli che possano trasformarsi in occasioni di sviluppo**

**“L’Unifg lavorerà sugli stili di vita e sulla salute psicologica. Un ecosistema della innovazione che coinvolge tutti”**

La Regione Puglia scende in campo per il bando lanciato dal Mur "Ecosistemi dell'innovazione territoriali", previsto tra le misure di ricerca del Pnrr con un investimento complessivo nazionale da 1,3 miliardi. La candidatura è stata presentata a Bari dal governatore **Michele Emiliano**, dai rettori delle Università, dall'assessore all'Istruzione **Sebastiano Leo** e dal capo di Gabinetto, **Claudio Stefanazzi**. La Puglia si candida a questo avviso con una proposta progettuale, frutto di un percorso di scambio e confronto con le cinque Università regionali avvenuto nelle scorse settimane, con l'obiettivo di fornire risposte congiunte alle opportunità messe a disposizione dal governo con il Pnrr. L'avviso ministeriale finanzia la creazione di 12 Ecosistemi dell'innovazione a livello territoriale, regionale o sovraregionale, di cui cinque nel Mezzogiorno.

La Regione Puglia sosterrà la proposta "Innovation Ecosystem for Health and Environment" lanciata dall'Ateneo di Bari e che coinvolge tutte le università pugliesi oltre all'Università del Molise, il Cnr, l'Istituto Agronomico Mediterraneo di Bari, [Confindustria Puglia](#), [Confindustria Puglia](#), [Confcooperative](#), [H-Bio Puglia](#), [Innovaal](#), e i distretti tecnologici Dhitech. L'ecosistema proposto è incentrato sullo sviluppo della ricerca e innovazione nei settori della salute e dell'ambiente, coniugando crescita tecnologica e imprenditoriale a un modello di qualità della vita e crescita sostenibile. Sono 1.134 i ricercatori coinvolti nel programma, di cui il 45% donne. Il costo totale è di 167 milioni e si prevede un finanziamento ministeriale compreso tra 90 e 120 milioni. I partner sono in totale 25, di cui sette realtà industriali, oltre 200 invece le manifestazioni di interesse a far parte della community dell'Ecosistema proposto. Una seconda proposta a cui la Regione aderisce è "Green revolution and Ecological Transition - Great" promossa dal Consiglio nazionale delle ricerche, con hub nel Lazio e che prevede ruolo attivo sul territorio regionale, attraverso gli spoke, dell'Università del Salento e del Centro Euro-Mediterraneo sui cambiamenti climatici.

"Questa conferenza stampa è il segno che lo stato di emergenza si sta per esaurire e la nostra voglia di combattere pacificamente per le nostre visioni è intensissima. E quindi lo facciamo simbolicamente partendo da un accordo con le Università, perchè la Puglia è regione universitaria", ha detto Emiliano. "Dentro una regione universitaria può esserci tutto il resto, viceversa tutto il resto in una regione che non abbia a cuore la formazione, la ricerca scientifica e la voglia di risponde-

re ai quesiti più difficili non può esistere. Siamo quindi "condannati", con grande piacere, a lavorare insieme. Stimolate la Regione - ha detto rivolgendosi ai rettori presenti - noi faremo altrettanto e soprattutto andate d'accordo come avete dimostrato in questo periodo".

"È indispensabile ormai immaginare strumenti che favoriscano la connessione tra mondo della ricerca e tessuto produttivo del territorio", ha commentato l'assessore regionale Leo, "va-

lorizzando i risultati della ricerca applicata con il trasferimento alle imprese e provando a ridurre il disallineamento tra le competenze richieste dalle imprese con quelle offerte dalle università. Lo scorso novembre abbiamo lanciato una misura straordinaria, Riparti, per 10 milioni di euro che va proprio in questa direzione, curvare la ricerca al servizio dell'industria, facendo dialogare università, centri di ricerca e mondo produttivo. Oggi siamo insieme a tutto il sistema universita-

rio della Puglia, un sistema di eccellenze, per immaginare ancora una volta modelli congiunti e condivisi che possano trasformarsi in occasione di sviluppo del territorio. Sono convinto che solo facendo sistema, costruendo reti, rilanciano ecosistemi appunto, possiamo provare a costruire valore per il futuro della Puglia".

Sarà pieno e attivo il coinvolgimento della Regione nella proposta progettuale "Innovation Ecosystem for Health and Environment - THEIA" lanciata dall'Università degli Studi di Bari, in linea con i temi della Strategia Regionale di Specializzazione intelligente, in cui la Puglia si candida alla costituzione dell'Hub che svolgerà attività di gestione e coordinamento, come previsto dal bando ministeriale. Ciascuna azione prevista nel progetto viene sviluppata dai partner che mettono a servizio dell'ecosistema, concepito come una comunità attiva, le loro migliori competenze ed eccellenze.

"È un progetto molto ambizioso", ha sottolineato il rettore

Dir. Resp.: Piero Paciello

---

dell'Università di Foggia, **Pierpaolo Limone**. "E' un ecosistema dell'innovazione che coinvolge tutte le università pugliesi sul concetto di One Health, ovvero salute dell'uomo e salute dell'ambiente. L'Università di Foggia lavorerà sugli stili di vita e sulla salute psicologica".

"Saranno reti diffuse", ha spiegato **Silvia Pellegrini**, direttrice del Dipartimento Formazione, Lavoro e Università della Regione, "che si aggregano su organismi collegati da una progettazione strategica comune. La Puglia che vuole l'individuazione di un hub regionale si candida sul tema della salute in perfetta strategia con la Smarth Specialization approvata nello scorso ciclo di programmazione ma perfettamente in linea con tutti gli investimenti e gli sviluppi delle tematiche su cui la Regione sta investendo a partire dal potenziamento delle due facoltà di Medicina alla LUM e a Lecce e con il potenziamento delle Scienze Infermieristiche".



# Bonomi: unire l'impegno di tutti Consulto tra le confindustrie Ue

**Le imprese**

«Ora la priorità è difendere l'industria, impossibile mia candidatura a Lega Calcio»

Un impegno di tutti a sostegno della libertà per fermare una guerra di aggressione. E una particolare attenzione alle grandi difficoltà dell'industria italiana, già colpita dall'aumento del prezzo del gas e che rischia conseguenze peggiori in relazione a quanto sta avvenendo in questa fase drammatica degli eventi in Ucraina.

È, in sintesi, il commento che il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, ha messo nero su bianco con un comunicato, poche ore dopo l'attacco della Russia a Kiev, sottolineando che il suo «dovere istituzionale» è concentrarsi sulla difesa degli interessi del sistema industriale italiano e che quindi non potrà accogliere la richiesta di assumere la presidenza della Lega Calcio.

«Il precipitare degli eventi in Ucraina - sono le parole di Bonomi - chiama oggi tutti a riaffermare il proprio impegno a sostegno della libertà e a lavorare nella massima unità nella Comunità europea e nella

Nato per fermare una nuova guerra d'aggressione nel nostro continente». In questa situazione l'Italia, ha continuato il presidente di Confindustria, «è particolarmente esposta sul gas e il rischio di conseguenze peggiori, in relazione a quanto sta avvenendo in queste drammatiche ore, si aggiunge alle difficoltà che, negli ultimi mesi, hanno già considerevolmente colpito le imprese e frenato la ripresa italiana».

Proprio di fronte a questa emergenza Bonomi annuncia di aver «subito attivato una consultazione straordinaria di Confindustria con le nostre analoghe associazioni europee». Con una forte assunzione di responsabilità: «il mio dovere istituzionale in un momento straordinario come questo non può che concentrarsi solo sulla difesa degli interessi del sistema industriale italiano». Per questo, ha aggiunto, «ho comunicato ai club della Lega Calcio che mi è impossibile accogliere la richiesta che mi era stata rivolta di assumerne la presidenza». Fermo restando, ha concluso, che «naturalmente Confindustria resterà sempre disponibile a qualunque contributo sia volto a ridare al sistema calcio il ranking finanziario e manageriale che gli spetta in Europa».

—N.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leader degli industriali. Carlo Bonomi

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

**RISCHIO FORNITURE****Il piano del governo:  
più gas da Sud e distacchi**

Quattro le opzioni d'emergenza per far fronte ad eventuali tagli delle forniture di gas russo. Tra queste distacchi senza preavviso per clienti industriali e aumento delle forniture dal Nord Africa. — a pag. 14

# Caro gas, sul tavolo del Governo distacchi e più forniture da Sud

**Le contromisure.** Al vaglio dell'Esecutivo: interrompibilità dei clienti industriali salvaguardando il sistema produttivo, massimizzazione dei flussi dai gasdotti esistenti e riserve strategiche

**Celestina Dominelli**

ROMA

Le possibili contromisure del governo sono già sul tavolo. Pronte a essere attivate se arrivasse una stretta sul gas verso l'Europa da parte della Russia, dalla quale, l'ha ricordato ieri il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, dipende il 45% dell'import totale dell'Italia. Ma è chiaro che l'entità della risposta dipenderà dal fattore tempo. Perché più lunga sarà la pressione sull'Ucraina e sulla comunità internazionale, più alto potrebbe essere il rischio di un'emergenza energetica. Con annessa la necessità di un piano per blindare il prossimo inverno essendo questo ormai agli sgoccioli. Soprattutto se scattasse lo scenario peggiore, mai verificatosi, dell'interruzione totale delle forniture di gas dalla Russia.

Se sarà questo il domani che attende l'Europa e l'Italia, è presto per dirlo. Ma l'attenzione del governo è massima tanto che ieri, dopo la rapida informativa di Cingolani sullo stato dell'arte al Cdm, si è deciso di rinviare ulteriori approfondimenti alle prossime ore in attesa di nuovi sviluppi. Il possibile cordone di sicurezza, però, già c'è. E i contorni li ha anticipati, due giorni fa, lo stesso Cingolani alla Camera in un'informativa urgente, supportato dal mo-

nitoraggio costante condotto dal comitato tecnico di emergenza gas dove siedono, oltre al ministro e ai suoi uomini, anche i rappresentanti dell'Asera e delle aziende in prima fila sul dossier (Snam, Stogit, Gnl Italia e Terna).

Se dunque ci fosse un'improvvisa escalation dell'emergenza gas - che, ancora ieri, è arrivato regolarmente dalla Russia con circa 42 milioni di metri cubi al nodo di Tarvisio, come documenta Snam -, i pulsanti da azionare, secondo il copione al vaglio del governo, sarebbero quattro. In primis, le misure di flessibilità dei consumi. Tradotto: possibilità di staccare, senza preavviso e a fronte di una precisa remunerazione, pochi clienti industriali, e di ripetere lo stesso intervento con una fetta più larga che cuba 40 milioni di metri cubi di gas al giorno e che può essere interrotta per emergenze. Così facendo, senza mettere in ginocchio il sistema produttivo, si potrebbero recuperare ottimisticamente poco meno di 10 milioni di metri cubi di gas al giorno, ai quali se ne aggiungerebbero altri 5-10 milioni di mc giornalieri, massimizzando la produzione di energia elettrica da fonti non gas per ridurre il consumo bruciato nelle centrali e supplire con altro (e questo vorrebbe dire riaccendere impianti già spenti a olio o a carbone).

Accanto a questo, poi, il governo si

tiene in serbo la carta della massimizzazione dell'import elettrico dall'estero. Che vorrebbe dire, per esempio, più energia dalla Francia (e dal suo nucleare) e dalla Svizzera. Ma questo intervento sarebbe meno programmabile rispetto al primo tassello e dovrebbe fare i conti con la disponibilità dei singoli Paesi. Un discorso che vale anche nel caso in cui si attivasse un'altra misura, cioè la massimizzazione dei flussi dei gasdotti da Sud (Transmed da Algeria e Tunisia e Greenstream da Libia). Che, soprattutto sul fronte algerino, già garantiscono tutto il gas possibile e rispetto ai quali eventuali volumi aggiuntivi sarebbero comunque legati ai loro consumi interni e agli impegni commerciali. Mentre, sul Tap, il gasdotto che porta in Europa il gas azero, il pieno utilizzo della massima capacità (10 miliardi di metri cubi l'anno) è nei piani e arriverà tra quest'anno e l'inizio del 2023.

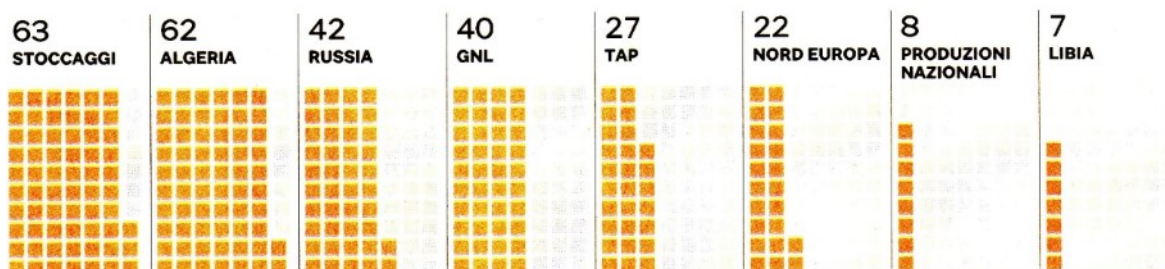
Per mettere al riparo l'Italia dalle ulteriori tensioni sul gas, ci sarebbero poi le leve dell'aumento del Gnl (soprattutto dagli Usa) e misure di contenimento dei consumi negli altri settori. Senza dimenticare gli stoccaggi (ancora pieni al 40% contro una media Ue del 30%) e le riserve strategiche (4,5 miliardi di metri cubi). Che, per legge, in caso di emergenza, sarebbero subito disponibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il gas in Italia

Provenienza delle forniture. Domanda giornaliera 24 febbraio. *Milioni di metri cubi*

TOTALE 271



Fonte: Snam

### IL PRECEDENTE

## Case più fredde nel 2006 per contrastare la crisi dell'epoca

Gli attori erano gli stessi di oggi: Russia e Ucraina. Ma diverso l'oggetto del contendere. Perché al centro di quella crisi, nel 2006, c'era il gas e la decisione di Mosca di chiudere i rubinetti per Kiev per via di una disputa sui prezzi. Con inevitabili conseguenze anche per l'Europa e per l'Italia. E la necessità, 16 anni fa come adesso, di approntare un piano di emergenza per la penisola in modo da fronteggiare i possibili tagli disposti dalla Russia.

Allora a firmarlo, nel pieno della stagione invernale e con un freddo pungente, era stato il ministro delle Attività produttive, Claudio Scajola, che aveva messo nero su bianco una strategia in due fasi, prima rendendo possibile il blocco delle forniture a pezzi dell'industria e poi disponendo un'ulteriore misura, a maggiore impatto sui cittadini: la riduzione di 1-2 gradi per le temperature di uffici pubblici e case private. In questo modo, si sarebbe dovuti scendere da 20

gradi (più due di tolleranza) fino a 18-19 gradi escludendo, naturalmente, ospedali, case di cura, scuole materne e asili nido. Con una stima, fatta allora dai tecnici, di un risparmio possibile del 10% dei consumi con il taglio di un solo grado delle temperature di termosifoni e stufe. «Nessun allarme - fu il commento del ministro Scajola - ma dobbiamo imparare a fare di più le formiche che le cicale».

—Ce.Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 271 milioni

### LA DOMANDA COMMERCIALE

È il dato sulla domanda commerciale, pari a 271 milioni di metri cubi di gas, registrata ieri secondo i dati disponibili sul sito di Snam.



### L'INFORMATIVA DI CINGOLANI

Due giorni fa il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, ha anticipato alla Camera le possibili contromisure allo studio del governo.

## Lega serie A

## Bonomi ritira la candidatura «Impossibile con la guerra»

**L**a caccia all'erede di Paolo Dal Pino si complica proprio nel giorno in cui i presidenti, riuniti oggi in assemblea, saranno chiamati a esaminare i profili e i curricula dei candidati. A 24 ore dalla formalizzazione della disponibilità a guidare il consesso più litigioso d'Italia, Carlo Bonomi ritira l'impegno avanzato nei confronti della Lega di A. «Il mio dovere istituzionale in un momento straordinario come questo non può che concentrarsi solo sulla difesa degli interessi del sistema industriale italiano» dichiara il presidente di Confindustria in una nota, facendo riferimento alla crisi scoppiata dopo l'attacco della Russia all'Ucraina. «Per questo ho comunicato ai club che mi è impossibile accogliere la richiesta di assumerne la presidenza». Il profilo più autorevole, sponsorizzato da Inter e Milan ma gradito alla maggioranza delle società, si toglie dalla lotta, probabilmente spinto anche dalla

consapevolezza di non poter contare su un consenso unanime. Circostanza confermata dal gran numero di concorrenti alla presidenza: l'economista Lorenzo Bini Smaghi, il capo di Gabinetto del ministero della Cultura Lorenzo Casini, e l'ex direttore generale della Rai Mauro Masi. Nessuno dei tre sembra però convincere appieno le grandi. Si definisce «dispiaciuto» il presidente del Milan, Paolo Scaroni. «In molti lo ritenevamo un profilo che avrebbe stimolato lo sviluppo della nostra organizzazione e di tutto il calcio italiano. Comprendo bene il suo senso di responsabilità in un momento molto delicato». E ora che succede? «La nostra priorità rimane quella di convergere su un profilo che possa assicurare le medesime competenze, indispensabili per garantire il necessario sviluppo al nostro comparto» chiude l'ad dell'Inter, Beppe Marotta.

**Monica Colombo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Confindustria Carlo Bonomi (Ansa)

# Confindustria Puglia: molte aziende sono ferme

“E’ urgente un intervento contro lo sciopero selvaggio dell’autotrasporto scoppiato a Nord di Bari, perché la protesta ora sta paralizzando anche l’industria.” Il presidente di Confindustria Puglia e Bari e Barletta-Andria-Trani Sergio Fontana lancia l’allarme: “In molti molini, pastifici e industrie casearie del Barese – spiega - da lunedì la produzione è ferma o va a singhiozzo. I molini sono sovraccarichi perché non riescono a consegnare la semola e per questo stanno fermando l’attività”. Di conseguenza i pastifici non ricevono la materia prima e sospendono alcune linee di produzione”. Anche altre linee di produzione, secondo Fontana, vanno a singhiozzo. “L’industria più danneggiata è quella di alimenti freschi -specifica - come i latticini o i mangimi per animali, che non possono restare a lungo invenduti senza deteriorarsi. Intanto si riducono le scorte di materie prime anche per l’industria di beni durevoli, come quella della meccanica che, da quel che sappiamo, può resistere in media ancora per una decina di giorni, dopodiché diverse aziende dovranno fermare la produzione”. Per Confindustria Puglia, “occorre ripristinare l’ordine, aprendo un dialogo costruttivo. Il caro carburante è un problema serio, ma va affrontato nel rispetto delle regole. Le istanze degli autotrasportatori sono giuste, ma le modalità di protesta no. Non si fa sciopero in questo modo”. Da qui la richiesta al ministro dell’Interno e al ministro dei Trasporti di trovare soluzioni per “evitare degenerazioni”.



**Il prezzo del gas**

Ttf, consegna marzo (euro/MWh). Ultimo anno



# Guerra e annunci di sanzioni infiammano le materie prime

**Mercati.**  Il prezzo del gas balza del 60% con l'attacco all'Ucraina, petrolio oltre 100 dollari al barile. Grano e alluminio al record storico, nickel ai massimi da dieci anni, con l'oro corre anche il palladio

**Sissi Bellomo**

Gas più caro del 60% in una sola giornata, petrolio sopra 100 dollari al barile, grano e alluminio al record storico, prezzi di nickel e soia a livelli che non si vedevano da un decennio. E ancora: forti rialzi per mais, palladio e ovviamente per l'oro, preso d'assalto come bene rifugio e come paracadute per l'inflazione fino a spingersi sopra 1.970 dollari l'oncia per la prima volta da 18 mesi, per poi ritracciare. È guerra aperta in Ucraina. E le materie prime – già carissime – reagiscono con un'ulteriore impennata. L'invasione russa, temuta ed evocata più volte dagli Usa, ha comunque colto di sorpresa i mercati. E mentre si combatte in tutto il Paese non è più soltanto un vago "rischio geopolitico" ad infiammare i prezzi, ma la concreta possibilità di perdere forniture di combustibili, metalli e prodotti agricoli che potremmo non essere in grado di sostituire del tutto, nemmeno spendendo di più.

Il gas in primo luogo, che al Ttf – prima di concludere poco sotto 120 euro per Megawattora – si è spinto fino a 144 euro, con una punta di rialzo del 62%. Il record storico, toccato lo scorso dicembre, è 182 €/MWh. Ma era almeno dal 2005 che non si verificava un'impennata così rapida secondo Bloomberg: nemmeno durante le cosiddette "guerre del gas" del 2006 e del 2009. Oggi la guerra c'è davvero, anche se i flussi dalla Russia non si sono inter-

rotti, ma al contrario registrano un lieve aumento, dovuto probabilmente a maggiori nomine da parte dei clienti di Gazprom, ora che i prezzi contrattuali sono molto più convenienti di quelli sul mercato spot.

La stessa Gazprom ieri ha prontamente rassicurato sulla regolarità delle forniture e dei transiti nei gasdotti, anche in territorio ucraino (informazione peraltro confermata da Kiev). Ma il mercato resta comprensibilmente in apprensione. Oltre ai possibili danni alle infrastrutture e al rischio di una chiusura deliberata dei rubinetti, incombe una nuova tornata di sanzioni. Il quadro non era ancora del tutto definito quando questa edizione del Sole 24 Ore è andata in stampa. Sembra comunque che le forniture energetiche siano state risparmiata anche stavolta e che Mosca abbia di nuovo scampato l'esclusione dal sistema di pagamenti Swift: misura che colpirebbe qualsiasi importazione dal Paese, comprese quelle di materie prime – non solo gas, ma anche petrolio, carburanti, metalli, cereali, fertilizzanti – per cui l'Europa ha un alto grado di dipendenza dalla Russia. Con Mosca fuori dallo Swift «pagare il gas russo diventerebbe impossibile», avverte Katja Yafimava, senior research fellow dell'Oxford Institute for Energy Studies (Oies). «Sarebbe una causa per invocare la clausola di forza maggiore nei contratti e porterebbe a interrompere le forniture, con conseguenze drammatiche per i consumatori europei, sia per la

disponibilità fisica del gas che sotto il profilo dei prezzi».

La Commissione Ue nelle ultime settimane ha bussato alla porta di tutti i maggiori produttori di gas, ottenendo la promessa di forniture extra in caso di emergenza. Ma oggi come oggi riusciremmo a fare a meno di Gazprom al massimo per qualche settimana: «Non c'è un singolo Paese in grado di rimpiazzare quei volumi», come ha ricordato nei giorni scorsi anche Saad al-Kaabi, ministro dell'Energia del Qatar, uno dei maggiori fornitori di Gnl al mondo.

Sarebbe purtroppo difficile sostituire la Russia anche negli approvvigionamenti di molte altre materie prime, a cominciare dal petrolio, che ieri non a caso ha registrato rialzi fino al 10% che hanno spinto il Brent a un picco di 105,79 dollari e il Wti fino a 100,54 dollari al barile, per poi correggere. Il Paese è il terzo produttore di

petrolio, oggi superato solo da Arabia Saudita e Usa, e metà delle sue esportazioni sono dirette in Europa, per circa 2,5 milioni di barili al giorno, che in parte transitano dall'Ucraina nell'oleodotto Druzhba.

Acquisiamo anche grandi quantità di prodotti agricoli, dalla Russia come dall'Ucraina, che insieme sono responsabili di quasi un terzo dell'export globale di grano, un quinto di quello di mais. E le spedizioni sono già ostacolate dalle operazioni militari, i porti del Mar Nero sono rallentati e nel Mare di Azov la navigazione commerciale è stata vietata. Il prezzo del grano da macina a Parigi si è salito di oltre il 10%, aggiornando il record storico a 344 euro/tonnellata.

Anche i prezzi dei metalli si sono infiammati. Come il palladio, in rialzo dell'8% sopra 2.700 dollari l'oncia: proviene dalla Russia il 40% dell'offerta. Al Lme l'alluminio ha raggiunto quotazioni mai viste (il picco è stato 3.443 dollari per tonnellata), mentre il nickel si è spinto fino a 25.625 dollari, il massimo da maggio 2011.

È russo circa il 6% dell'alluminio mondiale, al netto della Cina, e sul mercato è ancora fresco il ricordo del caos scatenato dalle sanzioni Usa contro il magnate Oleg Deripaska, che nel 2018 paralizzarono l'attività di Rusal. Quanto al nickel, Norilsk controlla il 7% della produzione mineraria globale (e gran parte del metallo di alta qualità, impiegato nelle batterie delle auto elettriche).

**L'Europa rischia di non riuscire a sostituire prontamente le forniture dalla Russia in caso di interruzioni**

# Bus e metro a rischio: oggi lo sciopero indetto per il rinnovo contrattuale

## Trasporto locale

Stop di 24 ore nel rispetto delle fasce di garanzia indetto oggi dai sindacati

Giorgio Pogliotti

Trasporto pubblico locale a rischio oggi, per lo sciopero di 24 ore indetto dai sindacati a sostegno del rinnovo contrattuale. Il settore è in agitazione dopo che il tavolo negoziale per il rinnovo del Ccnl 2021-2023 che interessa oltre 115 mila autoferrotranvieri è saltato ad inizio dicembre, mentre l'ultimo contratto è scaduto a fine 2017, e per il periodo 2018-2020 un accordo ponte ha riconosciuto un'una tantum di 680 euro medi, a copertura del pregresso.

Quello di oggi è il secondo sciopero di bus, tram, metropolitane e ferrovie locali indetto da inizio d'anno da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, Ugl-Fna e Faisa Cisa (per 4 ore anche SIm Fast-Confsal e Sama Faisa Confail); nelle 24 ore di agitazione sarà assicurata la circolazione nelle fasce di garanzia articolate al livello locale (a Torino lo stop è dalle 9 alle 12 e dalle 15 a fine

servizio; a Milano dalle 8,45 alle 15 e dalle 18 a fine servizio; a Roma dalle 8,30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio a Napoli dalle 9,30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio).

È caduto nel vuoto l'invito della Commissione di garanzia, in considerazione dello stato d'emergenza, a contenere la protesta in quattro ore. I sindacati chiamano in causa Asstra, Anave e Agens: «Gli autoferrotranvieri non si sono mai fermati durante la pandemia - sottolinea Maria Teresa De Benedictis, segretaria nazionale della Filt - c'è un malessere diffuso tra la categoria che attende da oltre quattro anni il rinnovo del contratto nazionale. Le aziende lamentano la mancanza di risorse e, con il confronto negoziale bloccato, per tre volte abbiamo chiesto l'intervento del ministero delle Infrastrutture per far ripartire il confronto, senza ottenere risposta». Per il triennio i sindacati chiedono «aumenti retributivi a tre cifre», aggiunge De Benedictis ma «ci sono anche capitoli normativi e di organizzazione del lavoro da rinnovare, c'è il tema della retribuzione nei giorni di ferie che secondo la giurisprudenza deve tenere conto di competenze accessorie (tempi di guida, indennità di trasferta), oggetto di una serie di cause. È difficile reperire autisti, con i bassi salari di ingresso, a fronte delle elevate responsabilità e al rischio continuo di aggressioni, il

settore non è più attrattivo. Inoltre il Tpl è polverizzato in numerose piccole imprese, e circa 30 mila autoferrotranvieri non hanno la contrattazione aziendale».

Critico sullo sciopero il presidente di Anav-Confindustria, Giuseppe Vinella: «Spiace che si generino disagi specie in questa difficile fase - sostiene -. A settembre del 2021 avevamo posto le basi per un rinnovo del contratto legato anche all'emergenza pandemica, ma al tavolo negoziale non siamo riusciti a trovare una sintesi comune. Avremmo dovuto continuare a lavorare su un documento su cui c'era un certo grado di condivisione, su due punti: le voci accessorie da riconoscere durante le ferie e il fondo salute. L'auspicio è che dopo lo sciopero il negoziato possa riprendere».

Infine, non ha un impatto diretto sullo sciopero odierno ma può averlo anche per il Tpl - come per tutta la filiera di appalti pubblici di servizi -, l'atto di indirizzo della Corte dei Conti che, su segnalazioni della Commissione di garanzia, potrà aprire istruttorie contestando il danno erariale negli scioperi imputabili alla responsabilità delle amministrazioni locali che fossero, ad esempio, inadempienti nel trasferimento delle risorse alle aziende (fenomeno che ha causato diversi scioperi nell'igiene urbana).

 LA VERTENZA  
**L'ultimo contratto è scaduto a fine 2017, poi è stata versata un'una tantum per il 2018-2020**

# Campagna di controlli dell'Ispettorato del lavoro nei cantieri dei bonus

## Sicurezza

**Luigi Caiazza**  
**Roberto Caiazza**

Il gran volume di attività edili favorite dagli incentivi fiscali finisce sotto la lente dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Infatti con la nota 1231/2022 del 23 febbraio, indirizzata alle sue sedi territoriali, al Comando Carabinieri tutela Lavoro, all'Inps e all'Inail, l'Inl, fermo restando gli obiettivi essenziali e le modalità di controllo generali, individuali, quali destinatari "privilegiati" degli interventi ispettivi, i numerosi cantieri edili che beneficiano di agevolazioni fiscali finalizzate al recupero o al restauro delle facciate esterne degli edifici esistenti (bonus facciate), nonché agli interventi di ristrutturazione edilizia (bonus ristrutturazioni o 110%).

Le verifiche dovranno essere indirizzate in particolare nei confronti di aziende di nuova costituzione, nonché di quelle che, dopo un lungo periodo di inattività, abbiano ripreso a operare in coincidenza della vigenza dei bonus fiscali.

La programmazione degli interventi ispettivi potrà tener conto delle notifiche preliminari che perverranno agli Ispettorati territoriali, di fondate segnalazioni, ovvero dello scambio di informazioni con le Casce edili, come previsto dal protocollo

dell'Arma dei Carabinieri su obiettivi di maggiori dimensioni.

Le verifiche già svolte a seguito delle modifiche all'allegato 1 del Testo unico salute e sicurezza sul lavoro apportate dal Dl 146/2021 hanno evidenziato che la maggior parte delle irregolarità riguarda: mancata formazione e addestramento dei lavoratori, mancata elaborazione del documento di valutazione dei rischi e del piano operativo di sicurezza; mancata protezione da caduta nel vuoto. Aspetti su cui i controlli porranno particolare attenzione. La nota dell'Inl ricorda anche che per i ponteggi è necessaria l'autorizzazione ministeriale per la loro costruzione, impiego, commercializzazione.

Poiché i cantieri interessati alla speciale attività di vigilanza riguardano essenzialmente l'esecuzione di appalti su fabbricati civili, condominiali e non, è evidente la responsabilità, anche penale, alla quale possono essere chiamati a rispondere i committenti sia per quanto riguarda la materia della salute e sicurezza sul lavoro, sia per quanto riguarda la solidarietà che è imposta loro in caso di evasione od omissione assicurativa e previdenziale, nonché in caso di inosservanza della normativa contrattuale a favore dei lavoratori dipendenti dall'impresa appaltatrice e/o subappaltatrice dei lavori.

Infine è utile ricordare che le agevolazioni fiscali non sono riconosciute in caso di violazione delle citate norme di tutela accertate dagli Ispettorati territoriali.



se edili, come previsto dal protocollo sottoscritto l'11 marzo 2021, tra Inl e la Commissione nazionale delle casse edili. Inoltre ci potrà essere la partecipazione dei Comandi provinciali

te nome di tutela, accertate dagli organi competenti e comunicati alla direzione regionale territorialmente competente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA