



RASSEGNA STAMPA 13 maggio 2022

Il Sole **24 ORE**

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

L'Edicola  Sud
Puglia e Basilicata

1Attacco

ECONOMIA

OCCUPAZIONE E DIRITTI

I SINDACATI DELLA PUGLIA

«Non basta salvaguardare i numeri: nell'avvicendamento fra i vincitori delle gare occorre garantire i contratti individuali»

PULIZIE, MENSE E VIGILANZA

Si tratta di servizi ad alta densità di manodopera precaria. I dipendenti, il più delle volte, sono donne con orario ridotto e paghe basse

Appalti, torna la clausola sociale

C'è l'obbligo di tutela dei lavoratori in caso di passaggio da un'azienda all'altra

ANTONELLA FANIZZI

● La tirata d'orecchi è rivolta ai committenti, in questo caso ai Comuni, alle Regioni, alle Città metropolitane, alle Province, alle Asl, agli aeroporti. Nelle gare degli appalti pubblici dovranno necessariamente inserire la clausola sociale, quella postilla che è in grado di garantire il posto di lavoro alle parti deboli, e cioè agli addetti alle pulizie, alle mense o alla vigilanza.

Fa uno sprint alla Camera un altro dei provvedimenti chiave per il Pnrr all'esame del Parlamento: la commissione Ambiente ha concluso l'esame degli emendamenti alla delega al Governo in materia di contratti pubblici e non è escluso che il testo possa approdare in Aula prima della data prevista, il 30 maggio, per poi concludere l'iter a stretto giro al Senato.

La novità più importante è la reintroduzione dell'obbligo, a cui il Senato nelle scorse settimane aveva affiancato la facoltà, di inserire le clausole sociali nei bandi di gara.

Un provvedimento che i sindacati salutano con favore. Il lavoro buono è anche questo: tutele per le lavoratrici e per i lavoratori nei cambi d'appalto. La norma prevede che siano indicati, «come requisiti necessari o premiali dell'offerta», una lunga serie di criteri orientati, fra l'altro, a promuovere la stabilità occupazionale, a garantire l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore, a incentivare le pari opportunità generazionali e di genere nonché l'inclusione lavorativa dei disabili. Le clausole sociali ora si estendono anche alle persone in condizione di svantaggio o disagio socio-economico. Si tratta di soluzioni pensate per far rispettare certi standard che spesso gli stessi sindacati faticano a far osservare, anche in casi di appalti con committenti pubblici.

«È una grande vittoria - commenta Miriam Ruta, componente della segreteria regionale della Cisl Fisascat Puglia - perché è complicato far rispettare la legge in questi appalti di servizi che sono ad alta densità di manodopera. I dipendenti, il più delle volte, sono donne, con orari ridotti e paghe basse. I bandi pubblici sono inoltre di breve durata, in media fra i 3 e i 5 anni. Ad ogni cambio di gestione la continuità degli occupati viene messa a rischio».

Il brindisino Giuseppe Zimmari, segretario nazionale della Uiltucs, aggiunge un ulteriore elemento di riflessione: «Queste gare non devono più essere fatte al massimo ribasso. La formula da adottare dovrà essere quella dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Nel primo caso, i costi vengono compressi a discapito della forza lavoro. Nel secondo caso, invece, c'è una maggiore tutela anche in termini di retribuzione e di contributi». Zimmari non nasconde comunque l'inghippo: «Le aziende che vincono le gare e subentrano negli appalti devono ricevere l'elenco con i nomi dei dipendenti.

Non basta, nell'avvicendamento degli appalti, salvaguardare i numeri, ma bisogna garantire i contratti individuali».

In assenza della clausola sociale, il lavoro nero è una piaga difficile da combattere. Ne sono consapevoli Gigia Bucci, segretaria generale della Cgil Bari, e Antonio Miccoli, segretario generale Filcams Cgil. Dicono: «Questo è lo strumento più efficace per proteggere i lavoratori e le lavoratrici degli appalti della ristorazione, della vigilanza privata e di tutto il settore del multiservizi, che richiede norme che tutelino il personale. La ripresa degli investimenti pubblici e la gestione di servizi pubblici essenziali non può avvenire a discapito

dei dipendenti».

A proposito dell'obbligo per le stazioni appaltanti di inserire nei bandi un regime obbligatorio di revisione dei prezzi, fra le cause che possono determinare questi incrementi vengono inseriti, con gli emendamenti approvati, anche i rinnovi dei contratti collettivi. Con modifiche pensate per gli enti no profit, si prevede poi che la semplificazione delle procedure sia estesa anche all'innovazione sociale e che si possano riservare quote di affidamenti agli operatori economici che hanno come principale obiettivo l'inserimento sociale e lavorativo delle persone con disabilità o in condizione di disagio.



MENSE OSPEDALIERE Anche a questa tipologia di appalti va applicata la clausola sociale

TRENI E AEREI

NUOVE INFRASTRUTTURE

I TRE PUNTI CHIAVE

La delegazione chiede tempi certi su seconda stazione, il collegamento con l'aeroporto Gino Lisa e elettrificazione della Foggia-Manfredonia

ORA TAVOLI TERRITORIALI

«Necessario adesso che su questi temi uniscano la loro voce Comune e Provincia di Foggia, Regione e Aeroporti di Puglia»

PIATTAFORMA LOCALE Lo schema di hub multimodale di Foggia elaborato dal centro studi del sindacato Confisal



Seconda stazione Ma resta il nodo commissariamento al governo

Il commissariamento della seconda stazione ferroviaria di Foggia che farebbe velocizzare i lavori da parte di Rfi, resta l'unica opera delle sei già passate non approvate dal governo. La questione è all'attenzione della nona commissione parlamentare Trasporti della Camera che ha già espresso parere positivo. Il progetto è in forte ritardo, si pensi che a giudicare dalla scheda operativa (la numero 3 nello schema del fondo di Sviluppo e coesione 2014-2020) la seconda stazione di Foggia avrebbe dovuto essere operativa dal primo semestre 2022. Nel corso dei tavoli fin qui tenuti a livello ministeriale (quello di mercoledì è il secondo nel 2022) è stato stabilito che l'opera non richiederà la valutazione di impatto ambientale, quindi i lavori potranno andare più spediti. La fermata alta velocità "Foggia Cervaro" sarà ubicata al km 4+000 della linea Foggia-Potenza/Napoli, nell'area sud-orientale della città (via Bari) e consentirà ai treni AV provenienti dalla Puglia e diretti a Napoli e Roma di servire il capoluogo dauno senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio nell'attuale stazione ferroviaria di Foggia, con un guadagno nei tempi di percorrenza stimato in 11 minuti, liberando i binari della stazione centrale dal traffico AV. Si ricorda infine che le Commissioni congiunte Ambiente e Trasporti hanno dato il via libera al parere sullo schema di decreto del presidente del Consiglio per l'individuazione di nuovi interventi infrastrutturali da realizzarsi in conformità con quanto disposto dal decreto "Sblocca cantieri".

Hub multimodale di Foggia ora devono intervenire gli enti

Parlamentari e sindacato Confisal ricevuti al ministero, i dubbi da chiarire con Rfi

La seconda stazione ferroviaria si chiama ancora "fermata" e resta il nodo cruciale dei binari: Rfi ne prevede due, gli attori locali almeno quattro. Il collegamento fra la futura stazione e l'aeroporto Gino Lisa, è stato appurato nell'ultimo vertice tenuto mercoledì scorso a Roma, dovrà essere richiesto da Aeroporti di Puglia che inserirà l'intervento nel suo piano industriale. Infine l'elettrificazione della Foggia-Manfredonia: si farà (conferme dirette arrivano da Rfi e dal ministero Infrastrutture), ma l'operazione avrà un senso se il binario verrà collegato al porto alti fondali e alla stazione di Frattarolo. Solo così l'Hub multimodale di Foggia potrà nascere intorno a queste tre grandi infrastrutture, schema sul quale potrà gravitare l'interesse di qualche milione di persone in riferimento alle province di Campobasso, Benevento e Potenza che si punta già a coinvolgere sui futuri collegamenti aerei del Gino Lisa. Su questi i tre punti c'è stato un tavolo mercoledì al ministero, pre-



Da sin. Tasso, Naturale, Faro, Catalano

RICEVUTI DA CATALANO

Parlamentari e Confisal ricevuti dal responsabile della struttura tecnica di missione, Catalano

senti i parlamentari foggiani Antonio Tasso, Marialuisa Faro, Gisella Naturale, Giorgio Lovecchio e il responsabile del centro studi della Fast Confisal Pasquale Catalano con il responsabile della struttura tecnica di Missione, il sanseverese Giuseppe Catalano.

«Riunione interlocutoria», viene affermato in una nota. «Il responsabile della struttura tecnica - si legge - sul primo intervento ha esposto le caratteristiche tecnologiche della seconda stazione, definita da Rfi "Fermata Foggia-Cervaro" (e non stazione, nonostante la somma stanziata sia cresciuta da 20 a 40 milioni: ndr). Sul secondo intervento, Catalano ha sottolineato la necessità, per una valutazione appropriata, di avere la proiezione di quale utilizzo e funzione, attraverso la presentazione di un piano industriale, la società di gestione AdP attribuisce all'aeroporto Gino Lisa e il suo inserimento nell'Hub multimodale. Sul terzo punto il ministero ritiene molto utile il collegamento

ferroviario al porto alti fondali, al pari di quanto proiettato, per altre simili infrastrutture con i corrispondenti interventi di adeguamento ed elettrificazione che possono avere anche il duplice utilizzo per il trasporto passeggeri».

La discussione torna adesso a Foggia, parlamentari e sindacato contano adesso di spostare il confronto su «specifici tavoli territoriali con Comune e Provincia di Foggia, Regione e Aeroporti di Puglia, infine con Rfi, Enac e Anas cui rappresentare l'importanza cruciale e l'urgenza di realizzare gli investimenti in opere infrastrutturali e servizi di mobilità sostenibili, per passeggeri e merci».

Parlamentari e Confisal intendono inoltre utilizzare il canale aperto con il ministero per ottenere la piena operatività della pista del Gino Lisa, attualmente gravata da una penalità di 130 metri, autorizzando il finanziamento di un sottopasso stradale di un tratto della tangenziale.

[massimo levantacij]

Boccardi (Fi) **«Salvi gli sgravi per i cantieri»**

Forza Italia è intervenuta in sede di conversione in legge del dl Ucraina per salvare i lavori ammessi ad usufruire di agevolazioni fiscali nell'edilizia, come l'ecobonus e il sismabonus ordinari e il bonus facciate. «Abbiamo introdotto l'obbligo, per le imprese esecutrici di lavori di importo superiore a 516mila euro, di possedere il requisito di qualificazione Soa, analogamente a quanto già ad oggi previsto per tutti i lavori di ricostruzione sismica. La necessità di un sistema di qualificazione significa consentire solo a chi ha reali competenze e adeguate professionalità di realizzare gli interventi e garantire così regolarità e standard di qualità e di sicurezza sul lavoro». Lo ha sottolineato il senatore di Forza Italia Michele Boccardi, firmatario dell'emendamento. «In questo modo - ha chiarito il parlamentare pugliese - sarà possibile distinguere le imprese serie. Fino al 31 dicembre 2022 non ci sarà alcun cambiamento delle norme. Dal 1 gennaio 2023 al 30 giugno 2023 basterà la richiesta della domanda di certificazione. E solo dall'1 luglio 2023 scatterà l'obbligo della certificazione. Questa misura è per le imprese che eseguono lavori di im-

porto superiore a 516mila euro mentre per tutelare le piccole imprese, che hanno sempre lavorato rispettando i canoni di qualità ma non in possesso della certificazione Soa, la disciplina non cambierà». *[red.p.p.]*

CONFINDUSTRIA

Bonomi: «Al Pnrr serve il 30% di risorse in più È un esercizio di realtà»

Claudio Tucci — a pag. 2

Bonomi: «Occorre fare un esercizio di realtà, per il Pnrr serve il 30% di risorse in più»

Confindustria

«Spingere la ripresa
La politica frena il governo
sulle riforme per il Paese»

Claudio Tucci

Il Pnrr «va aggiornato»; l'Istat ha detto che sono aumentati i costi di produzione del 30% nell'ultimo anno; quindi, a parità di risorse, ciò significa che «o rinunciamo al 30% di opere o dobbiamo mettere il 30% in più». Per Carlo Bonomi è il momento di fare «un grande esercizio di realtà - ha sottolineato ieri partecipando all'assemblea degli industriali di Napoli -. In due mesi è cambiato il mondo, e la guerra tra Russia e Ucraina ha aggravato la situazione, già in affanno dal 2021, con il caro prezzi e caro energia. C'è un rallentamento delle catene della logistica, le prime gare sono andate deserte». Insomma, «c'è necessità di fare una manutenzione al Next Generation Eu».

Il punto, ha spiegato, con realismo, il presidente di Confindustria, è che tutte le stime sulla crescita, dal Csc a Bankitalia al Fmi, sono al ribasso, «i nostri appelli rimasti inascoltati», con la politica («i partiti sono già in campagna elettorale») che sta fre-

ndo il governo dal fare le riforme che servono al Paese e quegli interventi strutturali, di cui famiglie e imprese hanno necessità. «Le riforme sono bloccate - ha incalzato Bonomi -. Penso a fisco, concorrenza, addirittura dalla scorsa estate, politiche attive del lavoro, ma l'elenco è lungo, tutte urgenti per contrastare le disuguaglianze e rendere l'Italia più moderna, efficiente, sostenibile, inclusiva».

Per il leader degli industriali, che ha ribadito la necessità di un prezzo comune regolato del gas - che tuteli il continente sul piano della sicurezza degli approvvigionamenti e la competitività industriale da condizioni economiche abnormi e molto diverse da quelle dei reali contratti di approvvigionamento - «non ci sono più scuse» per fare riforme e interventi strutturali. A cominciare dal sostenere, realmente, lavoratori e aziende: «Noi abbiamo detto che ci vuole uno choc vero da 16 miliardi di taglio al cuneo fiscale e contributivo che vuol dire mettere più soldi in tasca alle persone (1.223 euro con reddito di 35mila euro - vale a dire una mensilità in più per tutta la vita lavorativa, ndr). Abbiamo indicato anche le coperture, extra gettito 2022 di 38 miliardi e rimodulazione dell'1,6% dei mille miliardi di spesa pubblica. Siamo qui pronti a parlarne. Se si vuole fare un patto per l'Italia noi imprenditori siamo pre-

senti, ma per un discorso serio, sui numeri e su cosa serve davvero».

«Noi abbiamo fatto una grande apertura al governo italiano - ha proseguito Bonomi - siamo disposti ad affrontare gli effetti delle sanzioni ma a una condizione: che si apra quel periodo di riformismo competitivo, quelle riforme che aspettiamo da 25-30 anni». Rivolgendosi poi al governatore della Campania, Vincenzo De Luca, il presidente di Confindustria ha detto: «Ho sempre dichiarato che le due grandi partite dell'Italia, si giocano a Roma e nel Mezzogiorno», ricordando, tra l'altro, come la destinazione del 40% delle risorse Pnrr al Sud nasca da una richiesta di Confindustria «che è la prima che ha richiesto che venissero identificate le risorse per il Mezzogiorno».

«Ma non basta, bisogna spingere la ripresa», ha chiosato Bonomi, dichiarandosi d'accordo con il presidente De Luca sul taglio al cuneo fiscale-contributivo e sulla sburocraizzazione «con la spada». «Noi da sempre crediamo in una grande e leale collaborazione pubblico-privato. Ma in questo Paese è ancora forte il pregiudizio anti industriale». Quando invece è ora di considerare strategica l'industria italiana («una leva essenziale della sicurezza nazionale», ripetendo le parole pronunciate più spesso ultimamente dal presidente di Confindustria).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**CARLO BONOMI**

Il presidente di Confindustria è intervenuto ieri all'Unione degli industriali di Napoli

CONFINDUSTRIAUn grande
Progetto Mare
per una Italia
più competitiva

— Servizi alle pagine 24 e 25

Un grande Progetto Mare per una Italia più competitiva

Confindustria. Presentato a Roma il documento strategico per il rilancio di un comparto da 82,2 miliardi Grassi: «Opportunità Pnrr per il Sud». Mattioli: «Troppa frammentazione, serve un ministero unico»

L'Italia vanta primati in campo internazionale in ambiti chiave come cantieristica, crociere, traghetti e diporto
Raoul de Forcade

stituire un “ministero del Mare” (inteso come un organismo istituzionale dedicato al settore) e applicare il “modello Genova” anche per le opere portuali. Ma anche accelerare sulle semplificazioni amministrative e sull'avvio delle Zes (Zone economiche speciali).

Sono alcuni dei punti salienti del corposo Progetto Mare presentato ieri da Confindustria a Roma. Il *paper*, presentato da Giuseppe Mele, direttore Area coesione territoriale e infrastrutture di Confindustria, contiene un'articolata serie di proposte di policy, rivolte al Governo, per lo sviluppo dell'economia del comparto che, nella sua interezza, dà occupazione a quasi 530mila persone, con un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi (dati registrati da *The Eu Blue economy report 2021*). La quota nazionale rispetto all'Ue a 27 varia, in media, intorno all'11-12% ma «in alcuni segmenti di attività - sottolinea lo studio di Confindustria - l'Italia vanta primati di competitività, come nella cantieristica, nella nautica da diporto, nella crocieristica, nel settore dei traghetti ro-ro e delle Autostrade del mare».

Il progetto giunge «a valle di un lavoro - ha spiegato Vito Grassi, presidente del Consiglio delle rappresentanze regionali e vicepresidente degli industriali - che è durato due anni. Confindustria ha individuato nel-

l'economia del mare uno dei driver strategici per la crescita di tutto il Paese e, nell'ottica di supportare la proposta con un piano strategico esecutivo, ha attivato un percorso di consultazione con tutti gli attori della filiera marina per mettere in pista una serie di proposte articolate e puntuali su governance, riforme, semplificazioni, politica industriale, sui percorsi di transizione ecologica, digitale e ambientale, della portualità turistica e della filiera ittica. Un lavoro molto complesso che trova oggi un momento di sintesi e diventa una base per sviluppare qualsiasi discorso futuro sul tema». All'interno del cluster, ha aggiunto Grassi, «c'è l'area del Mezzogiorno, per il quale l'economia del mare ha particolare importanza e che può utilizzare questo piano per uscire dalla periferia dell'Europa e diventare il centro del Mediterraneo». Il tema delle Zes, ha proseguito Grassi, «sta molto a cuore al ministero del Sud, che si è attivato per metterle sulla griglia di partenza, ha completato le nomine dei commissari, ha adeguato le normative e gli strumenti agevolativi, per cercare di stimolare la messa in rete. Messa in rete che avverrà materialmente con il collegamento e con le infrastrutture, sulle quali il Pnrr dà una grossa mano, e immaterialmente con la connessione tra tutti i territori, attraverso uno sportello unico di collegamento. Questa dovrebbe essere la sintesi finale che permetterà a qualunque azienda di fare un investimento in quelle aree».

Tra le proposte di punta del progetto figura, in tema di governance, la creazione «di una responsabilità politico-istituzionale specificamente dedicata all'economia del mare, con l'istituzione di un ministero del Mare

o la previsione di una figura istituzionale unitaria, quale un viceministro o sottosegretario di Stato, dotato di poteri di coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni amministrative in materia di costruzioni navali, trasporti marittimi, infrastrutture portuali e di movimentazione logistica, nautica da diporto e pesca».

Su questo punto si è fatta sentire anche la voce di Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il quale ha spiegato che «da troppo tempo il settore marittimo deve quotidianamente confrontarsi con l'assenza di un assetto istituzionale unitario. Le competenze sono infatti attualmente frammentate e assegnate a sette diversi ministeri, oltre quelle in capo ad altri dipartimenti, alle Regioni e agli enti di ricerca. Per questo il cluster marittimo chiede che venga valutata l'istituzione di un organismo che metta a sistema le diverse competenze sul tema, come, del resto, è stato fatto già in Francia».

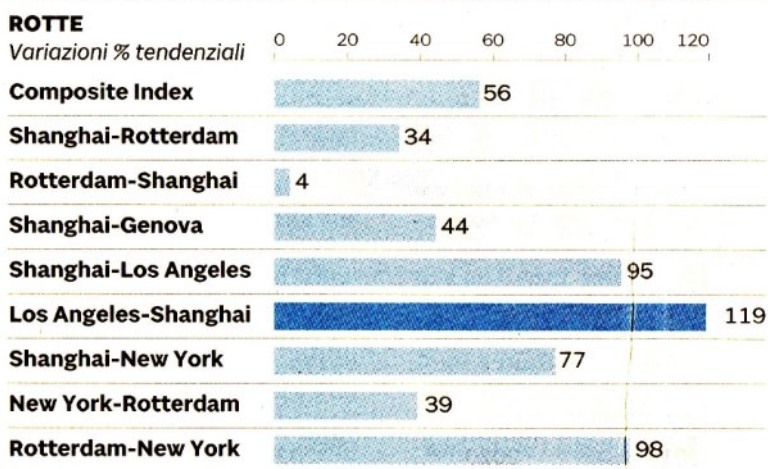
In tema di infrastrutture, Confindustria chiede l'applicazione «del “modello Genova” anche per le opere portuali, ossia della direttiva Ue 24/2014, con l'eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna non previste a livello comunitario». Nella proposta di Confindustria figura poi, tra molti altri argo-

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

menti, la necessità di semplificazione nel trasporto marittimo, «a cominciare dalla riforma del Codice della navigazione, per evitare il fenomeno della fuga verso bandiere estere», generato dagli oneri amministrativi che gravano sulle navi con bandiera italiana. Nel progetto c'è anche la proposta di una regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni demaniali. «Ogni porto oggi applica regole diverse - ha denunciato Luca Becce, presidente di Assiterminal - bisogna dire no a logiche localistiche».

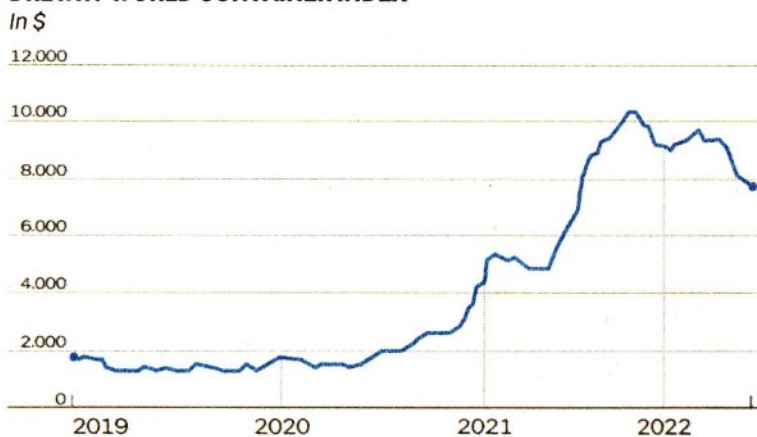
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'andamento dei noli marittimi



Fonte: SRM su Drewry Supply Chain Advisors e D.B. Group

DREWRY WORLD CONTAINER INDEX



530mila

I LAVORATORI

In Italia il comparto marittimo dà lavoro ad oltre mezzo milione di addetti distribuiti nelle varie articolazioni del settore.

2,4 miliardi

GLI INVESTIMENTI

Stima su base annua relativa al volume di investimenti nell'ambito del business delle attività legate al sistema economico del mare.



Porto multifunzionale. Lo scalo di Genova ospita sulle sue banchine portacontainer, portarinfuse, traghetti, navi da crociera, nautica e cantieristica

Tre porti su quattro senza collegamenti diretti con la ferrovia

**In Italia l'80%
delle merci viaggia
ancora su strada;
al Sud i treni
nel 6,3% dei porti**

Intermodalità

Marco Morino

Il sistema logistico italiano è chiamato a una grande sfida: potenziare i collegamenti ferroviari tra i porti marittimi e la rete ferroviaria nazionale. Sono gli interventi di ultimo/penultimo miglio ferroviario: a volte si tratta di bretelle lunghe poche chilometri, ma cruciali per garantire i collegamenti via ferro con il mare. Solo così potremo osservare uno sviluppo autentico dell'intermodalità in Italia, in questo caso il trasporto combinato nave/treno che, riducendo progressivamente il numero di Tir in circolazione sulle strade, fornirà un contributo rilevante alla decarbonizzazione del trasporto merci. È una delle principali indicazioni emersa ieri durante la prima giornata del forum Progetto Mare organizzato da Confindustria.

In Italia circa l'80% delle merci viaggia su strada, con gravi problemi di congestione: pensiamo a ciò che è accaduto di recente in Liguria, con i grandi ingorghi verso il porto Genova e le colonne di Tir per i lavori lungo la rete autostradale. Si avverte quindi la necessità di spingere i porti italiani a collegarsi alle zone produttive del Paese non solo via camion, come avviene troppo spesso oggi, ma aumentando la quota di traffico ferroviario. Al momento, segnala il

rapporto di Confindustria, solo il 25% delle banchine italiane risulta collegato alla rete ferroviaria nazionale (il 75% dei porti non dispone di un collegamento diretto con la ferrovia). Un dato allarmante. I modelli di riferimento sono rappresentati dai porti di Trieste, La Spezia e Ravenna. Trieste, per esempio, con circa 10mila treni movimentati ogni anno, è il primo porto ferroviario d'Italia. Ma sono casi isolati. Nel Centro-Sud il numero di banchine collegate alla rete ferroviaria è talmente esiguo (9,5% nel Centro e 6,3% nel Mezzogiorno) che al momento non è possibile sviluppare un'adeguata connessione intermodale. Nel Nord-Ovest la quota risulta appena del 17,9 per cento.

Nel futuro però la situazione dovrebbe cambiare, sulla spinta del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e grazie ai piani di Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs). Il Pnrr prevede la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari con il porto di Augusta e il rafforzamento dei collegamenti ferroviari con i porti di Trieste, Vado Ligure, Brindisi, Taranto, Gioia Tauro e Ravenna. Rfi, da parte sua, ha avviato da tempo un piano di interventi da 4 miliardi di euro per potenziare i collegamenti gli ultimo miglio con i maggiori porti italiani. Il presidente di Confindustria Liguria, Giovanni Mondini, si augura che con l'attivazione del Terzo valico la quota di traffico intermodale del porto di Genova, oggi modesta, possa crescere sensibilmente.

Zes e semplificazione, il Governo raccoglie la sfida dell'industria

Giovannini: «Le proposte presto all'esame».

Carfagna: «L'economia del mare un pilastro per il Paese»

Il confronto politico

I decollo delle zone economiche speciali incredibilmente bloccate da anni e la semplificazione sulla pianificazione strategica dei porti. Parte da questi due punti l'impegno del governo, rispettivamente del ministro del Sud, Mara Carfagna, e del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), Enrico Giovannini, sull'economia del mare. I due ministri ne hanno parlato ieri intervenendo alla presentazione del "Progetto mare" di Confindustria.

Il dicastero del Sud, dopo uno stallo che finora ha sostanzialmente vanificato gli incentivi presenti, ha ultimato le procedure di nomina dei commissari straordinari delle Zone economiche speciali (Zes) sulle quali punta come perno della strategia di incentivazione di interventi privati, possibilmente anche stranieri, nelle aree portuali e retroportuali. «Il Piano di ripresa e resilienza - dice Carfagna - sostiene l'economia del mare con finanziamenti importanti, a partire dall'infrastrutturazione dei porti e delle Zes che sono l'epicentro della nostra strategia per attrarre investimenti».

Secondo il ministro Carfagna le tesi di Confindustria sono in sintonia con la visione del ministero. «Ci sono tutti i presupposti perché la "blue economy" si affermi sempre

di più come un pilastro del Pil italiano», commenta. Il collegamento è anche alle conseguenze della pandemia e della guerra in Ucraina. «L'economia del mare è già protagonista assoluta della fase storica che stiamo vivendo. La crisi energetica legata al conflitto ha già spostato lo sguardo dell'Europa verso il Mediterraneo e ha accresciuto il valore strategico dei collegamenti navali, delle estrazioni marittime, dei parchi eolici marini. La fine della pandemia ha rilanciato il turismo crocieristico, la crescente consapevolezza del valore dell'alimentazione e valorizza la nostra pesca e la nostra acquacoltura».

Per Giovannini il documento elaborato da Confindustria «sarà oggetto di attenta riflessione da parte del Mims». Il ministro ha evidenziato che tra le riforme previste dal Pnrr, insieme agli investimenti, ci sono quelle per «la semplificazione dell'iter approvativo della pianificazione strategica dei porti rispetto alle autorità regionali e comunali con le quali le autorità portuali hanno avuto anni di conflitti rispetto a chi faceva che cosa». Per cui ora si è tagliato «questo nodo gordiano e si fornisce ai presidenti e alle autorità portuali questo tipo di potere, bilanciato da una serie di elementi, cosa che ha consentito e sta consentendo ai presidenti delle autorità portuali di fare quei piani strategici che da anni erano fermi, perché bloccati dal contenzioso su chi doveva fare cosa».

—C.Fo.

EDILIZIA

LE DETRAZIONI SPINGONO IL SETTORE

IL MONITORAGGIO

L'analisi dei numeri fino allo scorso 30 aprile evidenzia un massiccio ricorso allo strumento che assicura vantaggi fiscali per gli interventi

Puglia, è di 1,5 miliardi l'effetto Superbonus

La spesa media dei condomini ammonta a 675 mila euro

● **BARI.** Sono 9.421 gli interventi edilizi incentivati dal Superbonus in Puglia. Negli ultimi mesi la crescita è stata altalenante a causa delle continue modifiche alle normative. È quanto emerge da uno studio aggiornato allo scorso 30 aprile condotto dal data analyst Davide Stasi.

Gli investimenti ammessi al 30 aprile scorso ammontano a 1.519.718.504 (un miliardo 519 milioni di euro) che porteranno a detrazioni fiscali per 1.066.137.293 (un miliardo 66 milioni di euro). In Italia il totale degli investimenti ammessi è di oltre 27 miliardi 446 milioni di euro, mentre è di più di 19 miliardi il valore degli interventi conclusi ammessi a detrazione.

«In base al monitoraggio effettuato - spiega Stasi - il 68 per cento degli interventi è stato già ultimato, mentre il restante 32 per cento è in corso d'opera».

Dalla ricerca emerge che i lavori condominiali sono 905, di cui il 62 per cento è già stato ultimato, e rappresentano il 40 per cento del totale degli investimenti: 612 milioni di euro sul totale di un miliardo e mezzo di euro, mentre i lavori negli edifici unifamiliari sono 6.808 (il 76 per cento è già stato già realizzato pari al 48 per cento del totale degli investimenti ammessi che corrispondono a 735 milioni di euro). Ci sono, poi, 1.708 unità immobiliari funzionalmente indipendenti, vale a dire quelle che dispongono di almeno tre impianti di proprietà esclusiva (tra idrico, elettrico, gas e climatizzazione invernale). In questo caso, il 75 per cento è già stato completato, pari al 12 per cento degli investimen-

ti ammessi (che equivalgono a 173 milioni di euro).

Sempre in Puglia, l'investimento medio per i condomini è stato di 675.708 euro; quello per gli edifici unifamiliari di 107.997 euro e quello per le unità abitative funzionalmente indipendenti di 101.263 euro.

«La filiera delle costruzioni si è trovata a lavorare con una crescente incertezza del realizzo, data la ormai annosa questione dei crediti - osserva Stasi - ma va detto che il Superbonus ha fatto emergere anche un'enorme base imponibile generando altresì un indotto che non si era mai visto negli ultimi decenni».

Le scadenze per i lavori di superbonus sugli edifici unifamiliari rimangono due: la prima, però, slitta dal 30 giugno al 30 settembre e consiste nell'obbligo di pagare uno stato di avanzamento dei lavori (Sal) ed effettuare lavori pari ad almeno il 30 per cento. La seconda prevede la chiusura del cantiere entro il prossimo 31 dicembre per poter accedere al superbonus.

Con questo ennesimo correttivo, che dà finalmente seguito alle richieste che arrivano ormai da mesi da parte di imprese e professionisti, viene inserito nel decreto Aiuti (approvato in Consiglio dei ministri), un nuovo meccanismo per allentare le briglie che il Governo ha cercato di mettere al superbonus, soprattutto nel timore che possa diventare l'occasione di frodi fiscali.

Il limite del 31 dicembre 2022 per ultimare lavori e pagamenti (per i condomini c'è un anno in più al 110% e poi, con aliquote minori, prima del 70% e poi

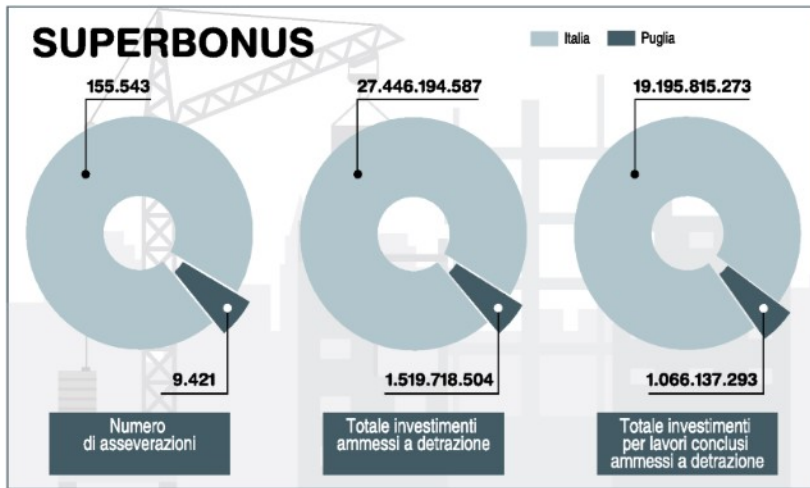
del 65%, si arriva fino al 2025) resta, quindi, un termine invalicabile. Almeno per ora. Perché è ipotizzabile che la prossima legge di Bilancio ridiscuta nuo-

vamente i termini del 110 per cento, magari aprendo a ulteriori rinvii.

Riguardo al calcolo per il 30 per cento, nel nuovo decreto Aiuti si fa riferimento all'intervento complessivo, senza più distinzioni. Una nozione ampia, che include quindi tutte le lavorazioni effettuate in cantiere. Addirittura, precisa la norma, in questo computo «possono essere compresi anche i lavori non agevolati ai sensi del presente articolo».

Potrebbero rientrare in questa definizione i lavori compresi nella Cilas (Certificazione inizio lavori asseverata superbonus), non direttamente qualificabili nell'ambito del 110% ma di fatto strettamente collegati e, per esempio, agevolabili al 50 per cento, come può accadere spesso con i lavori antisismici. Accedere al Superbonus, in questo modo, dovrebbe essere più semplice.

[red.p.p.]



BOOM DI CANTIERI Il Superbonus ha fatto ripartire l'edilizia

L'intervista Il sindaco e presidente nazionale Anci: Potremmo essere costretti a ridurre gli interventi»

«A rischio le opere pubbliche»

L'allarme di Decaro: «Costi ormai alle stelle, necessarie altre risorse per il Pnrr»

di **Michele Cozzi**

Più fondi per il Pnrr. Altrimenti sono a rischio le opere pubbliche. È l'allarme del sindaco di Bari, Antonio Decaro.

a pagina 3

«Nuovi fondi per il Pnrr altrimenti sono a rischio le opere pubbliche»

Decaro: «Potremmo essere costretti a interventi ridotti»

di **Michele Cozzi**

Antonio Decaro, sindaco di Bari e presidente dell'Anci da Ancona ha lanciato un allarme: "Servono nuove risorse per attuare i progetti del Pnrr". Come è la situazione?

«I costi dell'energia e delle materie prime stanno schizzando. Ho già parlato con Giovannini ed è stata fatta una prima legge che ci permette di fare le varianti per l'aumento dei prezzi. Vedremo come fare, con fondi di bilancio o con i ribassi d'asta. Ma, in questa situazione, sul Pnrr rischiamo di non dare attuazione alle opere. Poi c'è un altro problema».

A cosa si riferisce?

«È stato sollevato soprattutto dai sindaci dei comuni più piccoli. Non si trovano le ditte, i professionisti. Con il superbonus 110, bonus facciate, bonus sisma, i professionisti sono un po' tutti al lavoro e poi per le imprese sono aumentati i costi e quindi, non sono particolarmente incentivate a partecipare».

I fondi per l'area metropolitana di Bari sono ingenti. C'è il rischio, in futuro, di essere costretti ad effettuare una scala di priorità?

«Rischiando di ridurre gli interventi. Se ci sarà da riqualificare un tratto di costa, si potrebbe essere costretti a ridurre l'intervento. Ma ci sono opere che non possono essere tagliate. Per la scuola, per esempio, non si può pensare di non fare la biblioteca o la palestra».

Ci sono state difficoltà per quanto attiene ai bandi gli asili nido. Come lo spiega?

«Problema superato. Abbiamo detto al governo di togliere l'obbligo della verifica della vulnerabilità sismica che era un problema economico e di tempo. Dinanzi alla poca partecipazione iniziale ho chiesto al governo di concedere una proroga e di richiedere il rispetto di quell'obbligo in sede di finanziamento. Così abbiamo azzerato i fondi. Così come siamo riusciti ad ottenere un miliardo per la spesa corrente per la gestione degli asili».

Riqualificazione urbana delle periferie, verde, sviluppo della Costa Sud sono solo alcuni dei progetti principali che riguardano l'area barese. Il 2021 è stato dedicato alla progettazione, il 2022 all'avvio dei bandi. Come siamo

messi con la tempistica?

«Abbiamo una squadra di 41 Comuni, ci siamo preparati con la collaborazione di Politecnico e Università. Abbiamo vinto tutti i bandi, ci siamo divisi a gruppi di sindaci. Ci siamo aggiudicati i bandi per la riqualificazione urbana, centri storici, periferie».

Quindi, siamo nei tempi giusti?

«Noi della Città metropolitana sì. Abbiamo una struttura che lavora a pieno ritmo».

Un nodo centrale è quello della ricerca delle professionalità adeguate. Avverte questo problema?

«Cominciamo ad avvertirlo, perché non è facile lasciare la propria attività per fare il dipendente del Comune fino al 2026, a tempo determinato».

Questo significa che le strutture pubbliche hanno una carenza di personale adeguato?

«No, non è così. Ma la situazione è completamente cambiata per l'ammontare di risorse da spendere; 40 miliardi i Comuni non li hanno mai visti nella storia degli enti locali del nostro Paese, eppu-

re siamo quelli che spendono più di tutti perché nel 2019 abbiamo speso il 25% delle risorse nazionali per le opere pubbliche. Siamo l'investitore più importante per le opere pubbliche».

I Comuni hanno un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, e non sono mancate le polemiche con le Regioni. Come sono i rapporti?

«Le risorse per i Comuni sono nostre. Gli asili nido, la rigenerazione urbana li fanno i Comuni. Non abbiamo sottratto risorse e competenze ad altri. La questione è la rapidità dell'assegnazione e su questo abbiamo insistito. L'iter del passato, tra ministero, Regioni e Comuni era troppo lungo e frammentato. Il rapporto con le Regioni è positivo».

La soglia del 40% dei fondi per il Sud. È ottimista oppure le proteste che provengono dal Nord potrebbero produrre qualche effetto negativo?

«La quota, dalle nostre verifiche, è rispettata e, in alcuni casi a quota è superiore al 40%. A giugno presenteremo al governo lo stato d'attuazione delle risorse assegnate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I costi dell'energia e delle materie prime stanno schizzando alle stelle
I piccoli comuni hanno difficoltà nel trovare ditte e professionisti: lavorano tutti coi bonus**



Sindaco di Bari
e presidente
nazionale
dell'Anci
A sinistra
Antonio
Decaro, che
lancia l'allarme
sui fondi del
Pnrr

Cantieri, partono ora le compensazioni per i lavori del secondo semestre 2021

Publicato decreto Mims

Al via da oggi alle ore 12 la richiesta delle imprese alle stazioni appaltanti

A quaranta giorni dall'approvazione da parte della commissione tecnica del ministero delle Infrastrutture della tabella che aveva registrato gli aumenti dei prezzi per i materiali da costruzioni nel secondo semestre 2021, è stato pubblicato ieri sulla Gazzetta ufficiale il decreto ministeriale Mims che consente di dare il via alla richiesta di compensazione da parte delle imprese appaltatrici alle stazioni appaltanti.

I tempi lunghi della pubblicazione del decreto ministeriale sono dovuti alla necessità di rendere operativa la piattaforma informatica compensazioneprezzi.mit.gov.it per la presentazione delle richieste di accesso al Fondo. La piattaforma digitale - che ora dovrebbe accelerare le operazioni di accreditamento delle compensazioni - sarà effettivamente operativa da oggi, come affermato dal Mims in un comunicato di mercoledì sera.

Si potrà accedere alla piattaforma previa registrazione ed acquisizione

delle credenziali. Secondo i termini fissati dalla norma, l'operatore economico o appaltatore, a partire dalle ore 12 del 13 maggio e fino al 27 maggio, potrà presentare la richiesta di compensazione alla stazione appaltante di riferimento, «la quale, in caso di insufficienza di risorse proprie, inoltrerà nella citata piattaforma l'istanza di accesso al Fondo».

Il decreto della direzione generale della regolazione dei contratti pubblici e la vigilanza sulle grandi opere del Mims del 4 aprile 2022 porta in allegato la tabella contenente «rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel secondo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi». Uno stralcio della tabella è riportato qui a fianco.

Per chiarezza bisogna ricordare che queste compensazioni 2021 hanno un regime diverso da quello fissato, con una dote di 10 miliardi, dal decreto legge aiuti riapprovato la scorsa settimana dal governo.

A trainare gli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione nel secondo semestre 2021 era stato l'acciaio con aumenti che arrivavano fino al 113,85% per i prezzi dei «nastri in acciaio per manufatti e per barriere stradali». Il ferro-acciaio del tondo per il cemento armato -

I rincari dei materiali

Gli incrementi % maggiori sui prezzi medi registrati nel II semestre 2021

Nastri in acciaio per manufatti e per barriere stradali	113,85
Lamiere in acciaio zincate per lattomeria	85,76
Acciaio armonico in trefoli, trecce e fili metallici	84,41
Lamiere in acciaio "Corten"	84,27
Laminati in acciaio profilati a freddo	75,98
Lamiere in acciaio di qualsiasi spessore lisce, piane, striate	75,42
Ferro - acciaio tondo per cemento armato	72,25
Rete elettrosaldata	71,80
Travi laminate in acciaio di qualsiasi tipo e spessore per impieghi strutturali e per centine	66,47
Tubazioni in acciaio elettrosaldate longitudinalmente	61,19
Tubo in polipropilene corrugato per impianti elettrici	58,53
Tubazione in PVC rigido	58,50
Tubazioni in acciaio nero senza saldatura	50,66
Tubazioni in ferro senza saldatura per armature di interventi geostutturali	47,91
Fili di rame conduttori	44,36
Tubazione in polietilene ad alta densità (PEAD)	38,92
Tubi di rame per impianti idrosanitari	38,85
Profilati in rame per lattomeria (gronde, pluviali e relativi accessori)	37,33
Chiusini e caditoie in ghisa sferoidale	36,52
Bitume	36,52

prodotto centrale nella produzione edilizia - aveva registrato un aumento 72,25 per cento.

Dalla rilevazione era risultato che 54 materiali sui 56 osservati avevano registrato variazioni superiori all'8 per cento, la soglia per

accedere alle compensazioni.

Dopo l'acciaio il materiale che aveva registrato gli aumenti più forti era stato il rame, con punte del 44,36% per i fili di rame conduttori.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PANORAMA

Ance: rigenerazione delle città con una legge e bonus fiscali stabili

Giorgio Santilli

Dal nostro inviato

PARMA

Una legge nazionale per la rigenerazione urbana è necessaria a condizione che porti integrazione, semplificazione, partecipazione degli operatori privati. Questa legge, in discussione al Senato, deve essere un tassello di una politica urbana nazionale più complessiva. Ieri è stato il giorno dei tavoli tecnici alla convention dell'Ance sulla rigenerazione della città, in attesa delle conclusioni che oggi trarranno il presidente Buia, il vicepresidente della commissione Ue Timmermans e il ministro delle Infrastrutture Giovannini. I quattro tavoli, con oltre 50 partecipanti dal mondo della professione, dell'impresa, dell'università, della finanza, ciascuno dei quali coordinato da un vicepresidente Ance, hanno affrontato i temi della «governance e regole delle città sostenibili» (Filippo Delle Piane), della «fiscalità ambientale e transizione ecologica delle città» (Marco Dettori), della «transizione sociale delle città» (Rudy Girardi) e della «transizione economica e finanziaria delle città» (coordinato dalla presidente dei giovani costruttori Angelica Donati). Rafforzeranno il «decalogo per la rigenerazione urbana», dovuto anche al lavoro del responsabile del centro studi, Flavio Monosilio.

Riaffermata, dopo un acceso contraddittorio, l'esigenza di un coordinamento nazionale delle regole per gli interventi di rigenerazione, per evitare il "tana liberi tutti" regionale, ma riaffermata anche la necessità di un ventaglio di misure che devono contribuire a definire una politica complessiva (urbanistica, fiscale, di bilancio) di ripresa degli investimenti nelle città, sfruttando la grande opportunità data dai fondi Pnrr e dalla direttrice condivisa della sostenibilità ambientale.

In questa stagione che dovrebbe portare ad «abbondare la città novecentesca per entrare nel XXI secolo» c'è inedita attenzione al valore sociale degli interventi («condivisi con il territorio»), alla centralità del progetto (qualità e innovazione al servizio del cittadino), a forme di finanza innovativa e di partenariato pubblico-privato («cui la Pa oggi non appare pronta»), a una disciplina urbanistica flessibile nel riconoscimento di «uno spettro di usi» e nell'abbandono della monofunzionalità.

Ma il tema che è venuto fuori con forza e produrrà dibattito pubblico in vista della prossima legge di bilancio è «l'allineamento delle legge rigenerazione urbana con una politica di stabilizzazione degli incentivi fiscali spot». È il tema di non poco conto - la cui percorribilità va misurata sulla scena della politica e del bilancio pubblico - di «un décalage programmato del Superbonus» collegato alla nuova legge urbanistica e anche «alle nuove opportunità date dalle politiche della Ue in materia di energia e di ambiente». Altra parola rilanciata: metrica. Per misurare gli effetti dei progetti: leva di chiarezza, ma anche di collegamento più diretto con i cittadini, in uno sforzo oggi assente nella cultura italiana.