



# Rassegna Stampa 18 aprile 2023

Il Sole **24 ORE**

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

**1Attacco.it**

**CHIERICI****Prima ANCE, poi Confindustria  
"Se mi verrà chiesto ci sarò"**

Ivano Chierici e Gerardo Biancofiore

**S**e mi verrà chiesto ci sarò ancora". Così a **L'Attacco** Ivano Chierici, presidente di ANCE Foggia, risponde rispetto alla ipotesi di ricandidatura al vertice dell'associazione dei costruttori edili di Capitanata. L'iter per il rinnovo delle cariche è stato appena avviato, la prima convocazione è prevista per il 28 aprile prossimo.

"Le cariche si rinnovano anche arrivano a scadenza", esordisce l'imprenditore sanseverese. "Con qualche mese di anticipo rispetto al termine del mio mandato, che scadrà a dicembre prossimo, ho avviato le procedure, nel pieno rispetto delle regole che ci caratterizza da sempre. Il primo passo sarà l'istituzione del comitato dei saggi, con la presentazione delle candidature di quanti intendono "sacrificarsi" per questo ruolo. Poi si interpellerà la base degli associati. Andiamo in tal modo anche a sanare una situazione pregressa, relativa al periodo precedente rispetto al mio insediamento, che si era generata per il cambiamento delle regole statutarie". Un Chierici bis è nell'aria? "Statutariamente mi potrei ricandidare. Se mi verrà chiesto lo farò. Se sentirò di avere un ampio consenso ci sarò, c'è del resto già diversa gente che mi ha sollecitato a farlo".

La sensazione forte è che Chierici resterà in sella ad ANCE per poi, tra un anno e mezzo, fare il grande salto e correre per la presidenza di Confindustria, dove oggi è vicepresidente proprio in quanto numero uno degli edili. Nei mesi scorsi Chierici è stato reggente dell'organizzazione di via Valentini Vista, poi è stato eletto lo storico ex presidente **Eliseo Zanasi** che però resterà in carica solo per un anno e mezzo, il tempo necessario a completare il mandato interrotto dalle dimissioni di **Giancarlo DiMauro**.

"Lo date voi per scontato", commenta Chierici. "Le cose possono sempre cambiare. Chi mi ha visto al lavoro in Confindustria mi ha detto che sarei un buon candidato ma sono sempre gli associati a decidere. Se mi vorranno sarò a disposizione. Vedremo cosa avverrà". Netto sulla ipotesi che l'ex presidente ANCE Foggia e Puglia **Gerardo Biancofiore** possa tornare a guidare l'associazione regionale, scenario che rievoca la denuncia dell'ex sindaco di Cerignola **Franco Metta** in merito alle presunte tangenti in Comune, un caso che ha coinvolto sia Biancofiore che un altro big dell'imprenditoria locale quale **Rocco Bonassisa**.

"Non so quando ci sarà il rinnovo di ANCE Puglia. Quel che è certo è che sono amareggiato dal fatto che qualcuno abbia tirato in ballo una vecchia e triste vicenda, rispetto alla quale non è stato dimostrato nulla, e l'abbia usata nelle scorse ore per fare del male a una persona che ha lavorato benissimo", conclude Chierici.

## Ricostituito il gruppo giovani di Ance nel nuovo direttivo quasi tutti «figli d'arte»

### «Prevista una giornata di formazione sul nuovo Codice degli appalti»

● Si ricostituisce a Foggia il gruppo dei giovani imprenditori di Ance Foggia, l'associazione dei costruttori edili. Eletto il nuovo consiglio direttivo vi fanno parte molti "figli d'arte": Alberto Biancofiore (Sedir srl), Claudia Calice (Calice Immobiliare), Armando Cetola Armando (Cetola Spa), Enrico Gesualdo (Gesualdo Costruzioni), Antonio Mancini (Galassia srl), Stefano Sebastiano (Coseba srl), Riccardo Vitulano (Vitulano Pasquale sas), Ludovica Zammarano (Zammarano Costruzioni), Giovanni Zanasi (Immobiliare Germa srl). Fanno parte del gruppo anche Matteo Anderlini (Calice Immobiliare), Felice Azzarone (Azzarone costruzioni), Raffaele Biagio (Clo.Raf srls), Pio Cianci (Sedir srl), Angelo e Egidio Cifaldi (Betoncifaldi), Nobile Dilascia (Conglobix), Francesco Paolo Fantini (Ala srl), Giuseppe Fiocchi (Edil Cirsone), Luigi Insalata



**EDILIZIA** Un cantiere

(Servimm srl), Benedetta Zammarano (Zammarano Costruzioni). «Il Gruppo ha affermato che si proseguirà nel solco dei progetti avviati a livello nazionale e regionale, rafforzando l'impegno sul territorio per lo sviluppo della cultura d'impresa, con particolare riferimento ai più giovani certi che, i Giovani Imprenditori edili, rappresentano una risorsa fondamentale e imprescindibile per la crescita economica e sociale della Capitanata. La prima iniziativa del Gruppo sarà quella di organizzare una giornata formativa sul nuovo codice degli appalti, appena approvato dal Governo. Al neo ricostituito Movimento sono giunti gli auguri e le congratulazioni del Presidente di Confindustria Foggia, Eliseo Zanasi, il quale ha sottolineato il prezioso contributo dei Giovani Imprenditori per lo sviluppo delle politiche associative».

# SPIAGGE

IL NODO LIBERALIZZAZIONI

## RISCHIO NUOVA INFRAZIONE

La Commissione indispettita per il rinvio deciso col Milleproroghe. «Il settore va modernizzato e bisogna puntare alla competitività»

# Concessioni balneari arriva l'aut aut dell'Ue

Due mesi di tempo per adeguarsi. Attesa la sentenza della Corte



COSTA ADRIATICA Gli stabilimenti sulla riviera di Termoli

VALENTINA BRINI

● **BRUXELLES.** Un bivio da imboccare prima dell'estate che conduce alla piena conformità con il diritto Ue, oppure allo scontro frontale con Bruxelles. Dopo i rimproveri e gli avvertimenti, la Commissione europea è pronta a passare ai fatti sull'antico dissidio sui balneari. E alza i toni nei confronti di Roma: il governo deve trovare una «soluzione urgente» per aprire le concessioni di Stato e rispettare la Bolkestein. Una soluzione che la premier Giorgia Meloni, secondo quanto fatto trapelare da Palazzo Berlaymont, si è impegnata in prima persona a far pervenire in tempi «molto rapidi». E che dovrà tenere «pienamente in considerazione» i dettagli della nuova sentenza che la Corte di giustizia europea si appresta a emettere giovedì 20. Altrimenti, l'Italia verrà deferita e la procedura d'infrazione Ue potrebbe proseguire sulla via inesorabile di una maxi-multa.

A dare fuoco alle polveri del lungo confronto sull'asse Roma-Bruxelles nelle ultime settimane è stato il decreto Milleproroghe, con il via libera all'ulteriore dilazione di un anno - fino al 31 dicembre 2024 - delle concessioni. Un rinvio che non è andato giù ai servizi del commissario Ue per

il Mercato interno, Thierry Breton, portavoce dell'adagio secondo il quale il settore «va modernizzato e deve puntare all'innovazione e alla competitività» soprattutto dopo essere stato «duramente colpito» dalla crisi del Covid. E che venerdì scorso, stando a fonti vicine al suo entourage, ne ha parlato direttamente con la premier durante un faccia a faccia a Palazzo Chigi nel quale ha ottenuto rassicurazioni su «proposte» in arrivo «rapidamente» sul tavolo di Bruxelles.

La responsabilità resta comunque tutta nelle mani di Roma, stretta tra la volontà univoca dei partiti di maggioranza di difendere le imprese famigliari - anche dopo la recente bocciatura (la seconda nel giro di pochi mesi) del Consiglio di Stato e il richiamo del Quirinale - e le diverse sensibilità all'interno della coalizione, con Lega e Forza Italia ferme nella richiesta di accelerare la mappatura delle spiagge. Nelle parole del vice-premier Matteo Salvini, si pensa anche a una norma per garantire un indennizzo a chi volesse lasciare l'attività. Ma, con diverse opzioni ancora al vaglio, una decisione non è attesa comunque entro la settimana. Il tutto tra le proteste delle opposizioni che, dal Movimento 5 Stelle ad Azione,

passando per +Europa, invocano un'inversione di marcia che scongiuri la sanzione pecuniaria.

A incalzare per prima è comunque Bruxelles, che da ormai tre lustri rivendica la prevalenza del principio europeo della libera concorrenza. E che, senza progressi tangibili, ha tutta l'intenzione di tirare fuori dal cassetto la lettera - in gergo, parere motivato - che obbliga l'Italia ad adeguarsi «entro i prossimi due mesi». Un secondo passo di quella procedura d'infrazione avviata nel 2020 - dopo un primo verdetto dei giudici di Lussemburgo nel 2016 - che Palazzo Berlaymont sta valutando in queste ore se compiere già mercoledì. E, comunque vada, giovedì sarà nuovamente la Corte Ue a prendere la parola, esprimendosi sul ricorso dell'Autorità italiana per la concorrenza contro le proroghe concesse da Ginosa, un piccolo comune della costa tarantina per il quale sono le norme nazionali ad avere la meglio su quelle europee.

La decisione «potrebbe avere delle conseguenze» anche perché i giudici chiariranno una volta per tutte se la Bolkestein sia «valida e vincolante» per tutti i Ventisette, pur essendo stata adottata a maggioranza e non all'unanimità, e se lasci «spazi discrezionali» nell'applicazione. [Ansa]

IL CANTIERE RIGUARDA LA LINEA BOLOGNA-LECCE

## Ferrovia Adriatica Emiliano: Governo commissari i lavori

● La Regione Puglia ha chiesto al ministero dei Trasporti il commissariamento dei lavori sulla linea ferroviaria Adriatica Bologna-Lecce. «È necessario imprimere un'accelerazione a un'opera strategica e non più procrastinabile», sostiene il governatore Michele Emiliano. Gli interventi riguardano il potenziamento e la velocizzazione della rete nel tratto pugliese. Inoltre, Emiliano e l'assessore ai Trasporti Anita Maurodinoia, nella nota trasmessa al ministero, chiedono che vengano «garantiti l'intera copertura finanziaria per l'esecuzione dei lavori in questione, così come il finanziamento complessivo assegnato all'intervento «Nodo di Bari: Bari Nord», anch'esso strategico per lo sviluppo dei trasporti in Puglia».

Al momento con la legge di bilancio per l'anno 2022 lo Stato ha autorizzato un finanziamento di 5 miliardi di euro per interventi sulla linea ferroviaria Adriatica tesi innanzi tutto alla velocizzazione della rete con riduzione dei tempi di percorrenza di un'ora del trasporto passeggeri nella tratta Bari-Bologna, senza diminuire il numero di fermate. E per tali interventi a fine 2022 il Mit ha affidato a Rfi il compito di sviluppare la progettazione di fattibilità tecnico-economica.

«Ma - dicono dalla Regione Puglia - dai vari confronti tra Mit, Rfi e le Regioni interessate è emersa la necessità di ulteriori 4,2 miliardi di euro circa per gli interventi previsti». «Tenuto conto che l'intervento è caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva, da complessità delle procedure tecnico - amministrative con un rilevante impatto sul tessuto socio-economico, la nomina di un commissario straordinario imprimerebbe un'accelerazione necessaria», sottolineano Emiliano e l'assessore Maurodinoia, ribadendo che «l'opera, di indiscusso interesse strategico, è inserita anche nel Piano Attuativo (PA) 2021-2030 del Piano regionale dei trasporti, dato che il sistema di trasporto ferroviario della Puglia presenta una sostanziale concentrazione dei servizi proprio lungo la direttrice Adriatica».

[Ansa]



## MEZZOGIORNO DI FOCUS

NESSUN INVESTIMENTO PREVISTO

## LA SVOLTA VERDE

La multinazionale punta a riconvertire la produzione, abbandonando il ciclo integrale a favore dei forni elettrici

# Acciaio senza carbone Mittal «dimentica» l'Ilva

I piani della multinazionale in tutto il mondo tranne che per il sito jonico

● Il 2021 è passato alla storia per ArcelorMittal, la multinazionale che dall'1 novembre del 2018 gestisce in fitto il complesso aziendale ex Ilva, come quello dei profitti record con un utile di 17 miliardi di dollari. Il 2022 è andato meno bene a causa della guerra in Ucraina e del caro energia ma si è comunque chiuso con un utile netto di oltre 9 miliardi di dollari.

Numeri che consentono all'azienda franco italiana, leader nella produzione di acciaio, di pianificare la decarbonizzazione dei suoi impianti sparsi per il mondo. Addio al carbone che, però, non riguarda lo stabilimento siderurgico di Taranto.

La famiglia Mittal ha gestito direttamente l'acciaieria tarantina dal novembre 2018 all'ottobre 2019, inviando un proprio team di manager e dirigenti capitanati da Matthieu Jehl. Dopo nemmeno un anno, contrassegnato da difficoltà di mercato e di produzione, oltre che da problemi politici con i governi Conte I e II per via della cancellazione dell'esimente penale, ArcelorMittal richiamò le sue donne e i suoi uomini, affidando le chiavi dell'azienda a Lucia Morselli. La partecipazione italiana è stata poi deconsolidata dal gruppo, è stata fondata una nuova società - Acciaierie d'Italia - della quale alla famiglia Mittal è riconducibile il 62% del capitale sociale mentre il restante 38% è in capo a Invitalia, braccio operativo del ministero dell'Economia. Nel consiglio di amministrazione di Acciaierie d'Italia, oltre alla Morselli, siedono Ondra Otradovec, responsabile delle acquisizioni di ArcelorMittal, e Eric Niedziela, vice presidente di ArcelorMittal Europa.

Dopo l'esperienza tarantina e alcuni mesi fuori dal perimetro aziendale, Matthieu Jehl è tornato a lavorare in ArcelorMittal, divenendo l'amministratore delegato della controllata francese. Proprio Jehl sta lavorando in stretto contatto con il presidente transalpino Emmanuel Macron nella sfida di decarbonizzare l'industria francese. Macron ha lanciato un piano che ha preso di mira i «50 siti più emittenti di anidride carbonica in Francia». Una sfida ecologica ma anche economica: è solo riuscendo a negoziare la svolta della transizione che l'industria francese potrà assicurarsi un futuro.

«È la nostra responsabilità sociale» ha detto

Jehl, aggiungendo: «Quello che stiamo per fare non è stato fatto da nessun altro nella costruzione delle ultime grandi industrie siderurgiche o delle ultime raffinerie». ArcelorMittal così scommette in particolare sui forni elettrici che andranno a sostituire gli altiforni tradizionali e a una strategia complessiva finalizzata a ridurre e minimizzare le emissioni di carbonio nelle acciaierie di Dunkerque e Fos-sur-Mer con investimenti nell'ordine di diverse centinaia di milioni di euro.

E a Taranto? Nulla di nulla. L'acciaieria ex Ilva continua a basare la sua ridotta produzione sugli altiforni tradizionali (l'1, il 2 e il 4, utilizzati in maniera alternata nel tentativo di prolungarne il ciclo operativo giacché si tratta di impianti tutt'altro che moderni), il rifacimento dell'altoforno 5, spento nel 2015 e fino ad allora in grado di garantire il 40% della produzione complessiva di ghisa, oltre ad essere il più grande d'Europa, è stato più volte annunciato e ora risulta programmato per la fine dell'anno, con risorse però tutte da trovare. La decarbonizzazione continua ad essere un argomento

buono per infiammare il dibattito politico o organizzare convegni, i forni elettrici ogni tanto fanno capolino nelle slide, senza che nessuno si accerti su chi garantirà, da dove e a che prezzo l'energia necessaria per attivarli, gli oltre 12 mila dipendenti - tra diretti e indiretti - restano sospesi tra la cassa integrazione e gli annunci di accordo di programma che potrebbero nascondere nelle pieghe la chiusura della fabbrica o la forte riduzione di personale.

Quando il 6 giugno del 2017 l'allora ministro allo Sviluppo economico Carlo Calenda firmò il decreto di aggiudicazione dell'Ilva ad ArcelorMittal sembra l'inizio di una discesa fiorita: 2,4 miliardi di euro di investimenti, piena occupazione, produzione attestata a 6 milioni di tonnellate di acciaio l'anno (tetto mai toccato dal 2012 ad oggi) e 8 milioni dal 2024. L'aver scelto il primo produttore di acciaio al mondo come partner della nuova Ilva sembrava l'uovo di Colombo, garanzia di riuscita e di successo. Con il senno di oggi, pare difficile smentire la tesi di chi ha sempre sostenuto che l'operazione Ilva per ArcelorMittal era finalizzata unicamente a togliere dal mercato uno scomoda concorrente.

[mimmo mazza]

## L'EX AD JEHL

Il manager che stava a Taranto ora guida ArcelorMittal Francia



ARCELOR MITTAL Matthieu Jehl



# L'APERTURA

IL NUOVO IMPIANTO IVECO BUS

## UN COMPLESSO INDUSTRIALE

Il nuovo sito industriale sorge alle spalle del vecchio capannone dove si producono i motori diesel ultraleggeri e ora «agricoli»

## L'ASSEMBLAGGIO DEI MEZZI

Alla Fpt di Torino la ingegnerizzazione e produzione delle batterie elettriche, a borgo Incoronata l'assemblaggio dei bus

**ALIMENTAZIONE ELETTRICA** Il bus E-Way della nuova gamma di autobus a propulsione innovativa che saranno prodotti a Foggia. L'occupazione a regime dovrebbe attestarsi intorno alle 140 nuove unità



# Bus elettrici, nuova frontiera per la fabbrica Fpt di Foggia

Stamane il ministro Urso inaugura il nuovo stabilimento nell'area industriale

● Autobus a zero emissioni, si apre oggi una nuova frontiera per il nuovo stabilimento Iveco Bus di Foggia, nato da una costola del vecchio impianto Fpt Industrial che continuerà a produrre gli storici motori diesel ultraleggeri (fino al 2035) e, da qualche mese, i motori movimento-terra per uso agricolo. Lo stabilimento di borgo Incoronata al centro della transizione ecologica del grande marchio di casa Fiat: i nuovi autobus sono alimentati a energia elettrica ed a gas naturale, mille le consegne di bus già fissati per il 2023 ma commesse che si spingono fino a «tremila commesse» a tutto il 2026 secondo quanto riferito dall'azienda alle segreterie nazionali dei sindacati metalmeccanici a Roma nel giugno scorso. Per il taglio del nastro del nuovo stabilimento sarà a Foggia il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Alla produzione degli autobus Iveco dedica due stabilimenti: la Fpt di Torino per la ingegnerizzazione e la produzione delle batterie elettriche, la fabbrica di Foggia



EX SOFIM La fabbrica motori

### IL MANAGER

Nucera: «A giugno 2022 la nostra decisione di ritornare a produrre autobus in Italia»

per il completamento dell'assemblaggio dei bus. «A giugno 2022 abbiamo annunciato la nostra decisione di ritornare a produrre autobus in Italia, convinti della bontà della nostra offerta commerciale e delle potenzialità del mercato italiano. Questi successi ci dicono che avevamo ragione e ci spingono a proseguire su questa strada, orgogliosi di contribuire allo sviluppo sostenibile della mobilità nel Paese», afferma Domenico Nucera presidente dell'unità business Bus del gruppo Iveco. Significativo - sostengono i sindacalisti foggiani - il ruolo di Nucera nella scelta del sito foggiano: «Conosce bene il sito industriale, è stato dirigente della Fpt - ricorda Marcello Miroballo segretario Uilm - sapeva come l'impianto fosse attrezzato anche per sostenere una svolta generazionale e importante per il futuro stesso dello stabilimento».

Per Foggia l'operazione «Bus elettrici» si traduce per il momento in 25 nuove assunzioni di tecnici, messi sotto contratto a dicembre e ora in fase di

formazione interna. Previste a regime 140 nuove unità, nel secondo semestre il numero dei neoassunti salirà a 40. Due le tipologie di autobus di Iveco Bus: l'elettrico E-WAY e il Crossway alimentato a gas naturale. «Attualmente Iveco bus - informa l'azienda - ha già in portafoglio accordi per la fornitura di quasi 900 autobus via Consip (la centrale pubblica degli acquisti: ndr) per lotti precedentemente aggiudicati, a cui si aggiungeranno i veicoli elettrici, per un totale ordini previsto superiore ai 1.000 autobus solo nel 2023. Tra gli operatori italiani che hanno già ordinato i veicoli attraverso la centrale acquisti Consip, Iveco Bus fornirà 100 autobus Crossway a gas naturale a «Tua» (società unica abruzzese di Trasporto) e 203 mezzi di cui 68 Crossway a gas naturale alla Regione Molise. Sia gli autobus elettrici E-WAY sia i Crossway destinati a «Tua» (Abruzzo) verranno finalizzati nelle linee di assemblaggio del nuovo impianto Iveco Bus di Foggia».

[m.lev.]

Dir. Resp.: Maurizio Molinari

“Nessuna risposta”  
Così si buttano  
630 milioni

di Giuseppe Colombo  
e Antonio Frascilla

**H**o scritto a enti e ministeri chiedendo: ma le gare di appalto per le infrastrutture a che punto sono? Non mi ha risposto nessuno». Giosy Romano, commissario delle aree industriali di Campania e Calabria, allarga le braccia.

● a pagina 6

L'INCHIESTA

# Sei mesi per un decreto due per un'autorizzazione l'agonia dei progetti Pnrr

Il caso delle Zes, le zone  
di sviluppo dei porti del Sud  
con 630 milioni stanziati  
Tra cifre errate e uffici vuoti  
non c'è neanche un cantiere

di Giuseppe Colombo e  
Antonio Frascilla

**ROMA** – «Guardi, ho scritto diverse lettere a enti e ministeri chiedendo semplicemente: ma le gare di appalto per le nostre infrastrutture a che punto sono? Ad oggi non mi ha risposto nessuno. Penso purtroppo che questi soldi non verranno spesi». Giosy Romano, commissario delle aree industriali di Campania e Calabria, allarga le braccia. Queste due aree, insieme a tutte quelle delle regioni del Sud, sono state inserite nelle Zone economiche speciali (Zes) per accelerare le procedure burocratiche e agevolare nuovi insediamenti: ma restano poco attrattive per le imprese, anche perché in gran parte sono semi abbandonate, con pochi servizi e

senza collegamenti con porti e ferrovie. Ma il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che come missione ha quella di ridurre i divari territoriali nel Paese, doveva essere adesso la manna dal cielo: 630 milioni di euro per realizzare una serie di infrastrutture. C'è anche un elenco dettagliato di opere previste: strade, linee ferroviarie, stazioni, terminal merci e banchine. Un elenco di carta. A oggi non è stato speso un euro mentre l'Europa ha fissato l'avvio dei lavori al 31 dicembre, pena il rischio di uno stop definitivo ai finanziamenti. Al momento le gare avviate per aggiudicare gli appalti si contano sulle dita di una mano e ormai quasi certamente la metà della torta, ben 329 milioni che dovevano servire per grandi opere

«di interesse nazionale», resteranno nei cassetti.

Ma perché questo spreco di risorse che servono come l'acqua nel deserto nel Mezzogiorno? Perché restano al palo finanziamenti vitali per portare nuove aziende nelle regioni meridionali e un minimo di occupazione nelle aree tra le più povere d'Europa? Dove si è inceppato?





pata la macchina? Da queste domande inizia un viaggio nel grande spreco dei fondi del Pnrr per le aree industriali del Sud. Un viaggio che parte già male, con schede e cifre errate nel documento consegnato a Bruxelles, ma che prosegue anche peggio tra divisioni di competenze tra enti che non si parlano, gare di appalto avviate con iter farraginosi e nessun monitoraggio su quello che sta accadendo.

## Le schede sbagliate

Il primo obiettivo da rispettare per ottenere la tranche di finanziamenti dalla Commissione europea è quello di arrivare al 31 dicembre 2023 con i cantieri avviati e al 2026 con i lavori consegnati «per almeno 22 interventi per il collegamento dell'ultimo miglio», volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree industriali e la rete ferroviaria; almeno altri 15 interventi di digitalizzazione della logistica e lavori di efficientamento energetico e ambientale; almeno altri 4 interventi per il potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti», si legge nel Pnrr.

In questo elenco c'è di tutto: tra le altre cose, la nuova banchina e il collegamento alla rete ferroviaria al Porto di Gioia Tauro, il nuovo terminal dello scalo merci nell'area industriale di Valle Ufita in Campania, la nuova stazione metropolitana al porto di Salerno. E, ancora, la strada di collegamento tra lo scalo merci e la statale al porto di Cagliari, oppure il recupero di un bacino del porto di Manfredonia e le nuove banchine e le aree logistiche al porto di Termini Imerese, a due passi dall'area industriale dove era insediata la ex Fiat. Si tratta di interventi in gran parte inseriti nel cosiddetto allegato I che da solo vale 329 milioni di euro e raggruppa le «infrastrutture di interesse nazionale». Questo elenco però non è di competenza diretta dei commissari Zes, che hanno poteri speciali per accelerare le procedure di gara. Ma è stato diviso tra diversi enti: autorità portuali, Anas ed Rete ferroviaria italiana. In questo elenco nessuna gara di appalto per avviare i lavori è stata aggiudicata. Il motivo? Innanzitutto i commissari si sono trovati in gran parte davanti non dei progetti avviati, come era previsto inizialmente nel Pnrr, ma «delle semplici schede dove non

c'era molto altro», dice il commissario della Zona economica speciale Adriatica in Puglia, Manlio Guadagnolo. In altri casi, come in Campania e Calabria, alcune schede avevano importi sbagliati: i grandi enti, non avendo coperture certe per completare le opere, non vogliono quindi avventurarsi in gare di appalto con il rischio di dover poi reperire altri fondi. Ma c'è di più: commissari ed enti appaltanti non riescono spesso a parlarsi tra di loro. Il commissario della Campania e della Calabria ha scritto ad Anas e Rfi senza avere alcuna risposta: e parliamo di interventi solo per la Zes campana pari a 36 milioni di euro e per quella della Calabria la cifra delle opere in capo ai grandi enti arriva a 111 milioni.

E poi c'è il caso paradossale della Sardegna. Qui per ritardi burocratici, a partire dai sei mesi trascorsi per bollinare il decreto di nomina, il commissario Aldo Cadau si è insediato quando il Pnrr era già stato mandato a Bruxelles: «Quindi non ho nemmeno un euro da gestire e la Sardegna è fuori dai grandi interventi», dice sconcolato. Nel frattempo attende la realizzazione almeno di una strada dal costo di 10 milioni che però è in capo all'autorità portuale.

## La denuncia della Corte conti

Insomma del primo elenco dedicato ai grandi interventi per le aree industriali del Sud quasi nessun appalto è stato messo a gara, ad eccezione di alcune opere al porto di Termini Imerese dove si sta realizzando il terminal per i container: qui mancano però i capannoni e l'edificio che dovrebbe ospitare la nautica da diporto. Queste opere sono ferme in attesa del via libera alla variante del piano regolatore che compete al ministero dell'Ambiente. La richiesta è stata inviata due mesi fa, ma la commissione Via-Vas non ha ancora risposto: «Se il ministero non dovesse rispondere entro trenta giorni l'avvio dei lavori slitterà a fine febbraio», dice Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale.

Va un po' meglio per il secondo elenco d'interventi, da 300 milioni, in capo ai commissari. Le gare avviate per la progettazione ed esecuzione dei lavori sono comunque pochissime: sei per quella Ionica (su 22) e una aggiudicata, una in corso di aggiudicazione e due in fase di pubblicazione nell'aria indu-

striali di Napoli. Per il resto è quasi tutto fermo. Non a caso i magistrati della Corte dei conti scrivono parole chiare lanciando l'allarme sugli interventi Pnrr dedicati alle Zes: «Allo stato delle cose il numero degli interventi per i quali si è pervenuti all'aggiudicazione dei lavori è molto esiguo. Per la gran parte di quelli previsti ci si trova ancora in fasi preliminari alla stessa indicazione della gara. Addirittura per i progetti relativi alle Zes Calabria e Sardegna non risultano avanzamenti rispetto al primo semestre del 2022. L'obiettivo fissato nel Pnrr per la fine dell'anno in corso risulta arduo. È necessaria una forte accelerazione all'intero processo». Il problema vero, però, è che nessuno sta monitorando quanto accade. E così le aree industriali del Sud restano in gran parte terreni incolti.

## Le aree deserte

Molti commissari lamentano l'assenza di un'interlocuzione con l'Agenzia per la Coesione che ha sede a Palazzo Chigi. È qui la cabina di regia delle Zes. Ma i contatti sono sporadici e così ogni commissario deve arrangiarsi come può. Ne sa qualcosa Carlo Amenta, a capo della Zona economica speciale della Sicilia occidentale. Quando nel gennaio del 2021 è arrivato alla guida della Zes si è ritrovato da solo in una stanza a Palermo, senza neppure un collaboratore. C'è voluto un anno e mezzo, fino a giugno dell'anno scorso, per attivare lo Sportello unico a cui si rivolgono le imprese per chiedere le agevolazioni fiscali e finanziarie previste. Ma da quando la sua Zona economica speciale è stata istituita, nel 2019, le autorizzazioni concesse sono state appena sei. Eppure i benefici non mancano: dai crediti d'imposta speciali alle autorizzazioni in tempi veloci. L'appel però è scarso perché, a esempio, in Sicilia non tutte le imprese possono affacciarsi allo sportello del commissario. La Regione, infatti, ha tenuto per sé una lunga lista di codici Ateco (quelli che identificano le attività), restringendo così l'accesso diretto alle Zes.

Le imprese del commercio, le più diffuse nel Mezzogiorno, devono così seguire la procedura ordinaria mettendosi in fila in Regione per un ulteriore passaggio burocratico. Nel frattempo il tempo scorre e le aree del Sud restano sempre le stesse: deserte nel deserto che

avanza. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

# Zes

Le Zone economiche speciali (Zes) sono state inserite nel Pnrr per sviluppare le infrastrutture nei porti del Sud. Prevedono tempi e procedure più snelle, incentivi fiscali per le opere da realizzare e poteri speciali a commissari per bandire le gare

05386 **191,5 mld** 05386

**Il Pnrr**

Il valore complessivo del Piano di ripresa e resilienza

**329 mln**

**I grandi interventi**

La parte principale del piano per le aree del Mezzogiorno

**630 mln**

**I fondi per le aree industriali**

Il piano prevede aiuto per le aree del Mezzogiorno

**0**

**I cantieri avviati**

Ad oggi nessun cantiere avviato e poche le gare bandite



**I porti**

A sinistra il porto di Termini Imerese adiacente al complesso industriale  
A destra container nel porto di Gioia Tauro





# L'inflazione frena, cala il divario ricchi-poveri

**Determinante la componente energetica che ha un'incidenza maggiore sulla spesa delle famiglie fragili**

**Istat**

**I prezzi del carrello della spesa subiscono a marzo una lieve decelerazione**

**Carlo Marroni**

Inflazione anche meglio di quanto previsto: a marzo i prezzi al consumo sono saliti del 7,6% (+9,1% a febbraio), un decimo in meno della stima preliminare. A marzo, comunica l'Istat, l'indice registra una diminuzione dello 0,4% su base mensile: i prezzi dei beni alimentari, per la cura della casa e della persona - il cosiddetto "carrello della spesa" - registrano una lieve decelerazione in termini tendenziali (da +12,7% a +12,6%), mentre quelli dei prodotti ad alta frequenza d'acquisto mostrano una più decisa frenata (da +9,0% a +7,6%). Quindi diminuisce la pressione, anche se per le fasce più deboli della popolazione, pur migliorando la situazione (il divario si dimezza) le cose restano più difficili rispetto ai redditi più alti. Infatti nei primi mesi 2023, il rallentamento dell'inflazione, determinato in larga parte dalla dinamica dei prezzi dei beni e in particolare da quella dei beni energetici, riguarda tutti i gruppi di famiglie. Tuttavia, poiché i beni energetici hanno un'incidenza relativamente maggiore sulle spese delle famiglie meno abbienti, l'impatto sul tasso di inflazione dell'evoluzione dei loro prezzi risulta più marcato per la

fascia più debole. In aggiunta, nel comparto dei servizi, i prezzi evidenziano un profilo in lieve accelerazione che, tuttavia, appare relativamente più marcato per le famiglie più agiate. A fronte di queste dinamiche, per le famiglie meno abbienti l'inflazione passa da +18,4% del quarto trimestre 2022 a +12,5% del primo trimestre 2023, mentre per quelle a redditi più alti scende da +9,9% dell'ultimo trimestre dell'anno precedente a +8,2% del primo trimestre del 2023. Pertanto, il differenziale inflazionistico tra la prima e la quinta classe, si riduce, fino a quasi dimezzarsi, portandosi a poco più di quattro punti percentuali.

Più in generale, quindi, a marzo prosegue la fase di rapido rientro dell'inflazione. A determinare il forte ribasso dell'inflazione di marzo, come detto, è la componente energetica, trascinata dal prezzo delle bollette sul mercato tutelato che sono in continua flessione con dinamiche a segno meno, seguito dal rallentamento dell'aumento dei prezzi sul libero mercato. Nel dettaglio, il rallentamento dell'inflazione si deve alla decelerazione su base tendenziale dei prezzi dei beni energetici non regolamentati (da +40,8% a +18,9%) e all'accentuarsi della flessione di quelli degli energetici regolamentati (da -16,4% a -20,3%), i cui effetti sono stati solo in parte compensati dall'accelerazione dei prezzi degli alimentari non lavorati (da +8,7% a +9,1%), di quelli dei servizi relativi all'abitazione, dei servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona e dei tabacchi. In base ai dati territoriali l'inflazione è più alta di quella nazionale nelle Isole (da +10,5% di febbraio a +8,4%), nel Nord-Ovest (da +9,3% a +7,8%), e nel Centro (da +8,6% a +7,8%), mentre risulta inferiore nel Nord-Est (da +8,8% a +7,3%) e al Sud (da +9,1% a +7,2%).

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1878 - T.1677





## ● Il ministro Urso oggi a Foggia rilancia il ruolo dell'industria

DE FEUDIS A PAGINA 9 >>>

### IL DOSSIER ACCIAIO

«Attendiamo che l'azienda segua l'iter indicato dal Parlamento, con le stesse ambizioni che le Istituzioni hanno messo in campo»

### AEROSPAZIO E LA PUGLIA

«Rafforzeremo e valorizzeremo questo settore: è stato disposto un finanziamento nazionale specifico di oltre 3 miliardi di euro»

# Il governo: «Acciaierie rispettati gli impegni»

## Il ministro Urso, oggi a Foggia, richiama il ruolo dello Stato per l'industria

di MICHELE DE FEUDIS

**M**inistro Adolfo Urso, nel 2021 lei organizzò con Fratelli d'Italia, allora forza di opposizione, un forum sul futuro dell'Iveco, auspicando un cambio di marcia nelle politiche industriali. L'inaugurazione di oggi a Foggia in quale visione del governo Meloni si inquadra?

«Lei ricorda bene. Fui il primo a intervenire quando si affacciò l'ipotesi di vendita del gruppo Iveco che ritengo sia un orgoglio del patrimonio tecnologico e industriale italiano a cui non possiamo rinunciare. Su un settore così strategico in passato si è perso troppo tempo: il nostro Paese è passato dal produrre oltre 5.700 autobus nell'ultimo decennio del secolo scorso a 2.600 autobus nei primi anni duemila, fino a meno di 500 autobus nell'ultimo quinquennio. Solo nel 2022, a fronte di oltre 3 mila autobus nuovi immatricolati, la produzione italiana si è fermata a 271 unità. L'investimento di Iveco è un segnale importante per tutto il settore: torniamo a produrre in Italia e lo facciamo coniugando alto contenuto tecnologico e sostenibilità ambientale. Serve più ambizio-»

**È possibile blindare i gioielli industriali italiani, come fa in Europa la Francia, dalle brame dei fondi apolidi o cinesi?**

«Sì, ed è quello che stiamo facendo ripristinando il ruolo dello Stato stratega, come già avvenuto su numerosi dossier industriali, in alcuni casi colmando ritardi decisionali di mesi e talvolta di anni. È tornata la presenza dello Stato come attore che indica e regola la rotta nei settori strategici come la siderurgia, nel rispetto degli investitori stranieri e delle regole del mercato, ma con l'obiettivo di garantire l'interesse nazionale, unico nostro faro. Tutti i procedimenti di *golden power*, in questi cinque mesi, lo dimostrano. Abbiamo posto significative prescrizioni per garantire l'interesse nazionale, la produttività, l'occupazione, il rilancio produttivo, la salvaguardia ambientale. Non per vietare quindi, ma per indirizzare. Peraltro, consapevoli di quali siano le esigenze del sistema industriale, abbiamo anche determinato, con una norma nel decreto Isab/Priolo, che nel caso in cui lo Stato frapponga un divieto nella acquisizione di un gruppo per motivi di sicurezza nazionale, fornisca poi alla azienda una corsia preferenziale per ottenere le necessarie risorse finanziarie con gli strumenti di Cassa Depositi e Prestiti e Invitalia».

**La Puglia, anche grazie agli in-**



**sediamenti di Leonardo e alle connessioni con gli atenei regionali, è uno dei distretti più avanzati dell'aerospazio con ampie nuove declinazioni delle nuove tecnologie, dalla modalità urbana (con i droni) alla sicurezza. Come si rafforza questo settore?**

«Le industrie aerospaziali italiane sono un'eccellenza del nostro Paese che sono determinate a rafforzare e valorizzare nell'ambito della delega alle politiche spaziali e aerospaziali che il presidente Meloni ha voluto conferirmi. Il mio primo atto in questa veste è stato la partecipazione alla Ministeriale Esa, l'appuntamento triennale dove gli Stati membri dell'Esa decidono le sottoscrizioni per il periodo successivo. In questo contesto è stato disposto un finanziamento specifico di oltre 3 miliardi di euro che ha posizionato l'Italia, soprattutto per la parte opzionale, alla pari di Francia e Germania. Gli investimenti saranno finalizzati a consolidare e sviluppare le nostre industrie sui tre settori strategici dell'osservazione della Terra, dei lanciatori e dell'esplorazione, oltre che sui programmi emergenti in tema di navigazione lunare e di connettività sicura. Altro obiettivo per il medio periodo sarà quello di definire i nuovi indirizzi di Governo in materia, promuovendo la prima legge nazionale sullo Spazio che ci siamo impegnati a varare entro un anno. Peraltro, procede bene la nostra marcia per il pieno utilizzo dei fondi Pnrr sullo spazio, come dimostrano i contratti sottoscritti recentemente sulla costellazione Iride a beneficio anche di tante medie e piccole imprese».

**Vertenza Ilva. Franco Bernabé, presidente di Acciaierie d'Italia chiede soluzioni strutturali, mentre i sindaci reclamano un piano industriale e le industrie dell'indotto sono in grave difficoltà per i ritardi nei pagamenti. Sono in programma nuovi tavoli? Quali i riscontri agli appelli delle parti sociali?**

«Abbiamo fornito le nostre indicazioni su quello che riteniamo necessario per il rilancio industriale e il risanamento ambientale di quello che dovrà diventare il più grande polo siderurgico green d'Europa.

Abbiamo in poche settimane varato un decreto-legge che riafferma il ruolo dello Stato, indirizza nuove e significative risorse, consentendo un confronto costruttivo con gli azionisti. Ci aspettiamo che l'azienda segua il percorso che il Parlamento ha indicato, manifestando lo stesso livello di ambizione e di impegno che le Istituzioni hanno messo in campo, peraltro in piena sintonia con quanto auspicano i sindacati e le forze produttive della città. Sono settimane decisive».

**Ritorna in Puglia, terra a cui è stato legato dall'amicizia con due politici dallo sguardo avanguardistico come Mimmo Mennitti e Giuseppe Tatarella. Quanto del vissuto comune con i due visionari ha portato con sé nella sua nuova esperienza ministeriale?**

«Chi mi conosce sa che mi identifico pienamente nella loro azione politica, per i tempi assolutamente avveniristica. Hanno delineato loro per primi quella destra di governo, pragmatica e allo stesso tempo capace di visione, che ora altri hanno la fortuna di realizzare».

## “AUTOBUS”

«Comparto cruciale:  
ora produrremo mezzi  
nelle fabbriche in Italia»

## “I «MAESTRI»”

«Mennitti e Tatarella?  
Mi identifico nella loro  
visione avveniristica»



**GOVERNO** Il ministro Adolfo Urso (Fratelli d'Italia)



# Dalle banche all'alimentare le maxi richieste di aumento

**Lavoro.** Nei negoziati per i rinnovi contrattuali l'inflazione spinge le richieste d'incrementi salariali: 435 euro per i bancari, 300 euro per gli alimentaristi, 220 euro per le pelli e 200 per l'occhialeria

**Cristina Casadei**

Per i sindacati questo è il momento di richieste di aumenti che non si sono mai viste nei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro. Pesal'eredità lasciata dalla fiammata inflazionistica, pur essendo iniziata una discesa evidente nei dati Istat di marzo (si veda articolo a pagina 2), ma pesano anche le aggiuntive chieste per la maggiore produttività e la redditività, che portano le cifre ben al di là dell'Ipca al netto dei beni energetici che, convenzionalmente, è l'indice con cui si definiscono gli aumenti. Così le sigle dei bancari (Fabi, First, Fisac, Uilca e Unisin) chiedono 435 euro complessivi, gli alimentaristi (Fai, Flai, Uila) ne chiedono 300, le pelli (Filctem, Femca, Uiltec) 220, l'occhialeria (Filctem, Femca Uiltec) 200. Nel legno arredo, invece, la discussione che ha creato qualche tensione (è previsto uno sciopero indetto da Fillea, Filca e Feneal, questa settimana, il 21 aprile, si veda il Sole 24 Ore del 23 febbraio) riguarda il meccanismo intro-

sto triennio è del +2,6% per il 2023, del +1,7% per il 2024 e del +1,7% per il 2025, quindi il 6% nel triennio. In giugno verrà poi resa nota la prossima previsione. Se ci giriamo indietro, come fanno i sindacati che chiedono di conguagliare l'inflazione persa l'anno passato, per il 2022 la variazione consolidata annua dell'indice generale è stata del +8,7%. Per l'Ipca al netto dei beni energetici risulta pari al +4,5%. Se questi sono i dati statistici, le richieste di aumento vanno ben al di là. Come si spiega? La risposta sta già nelle stesse piattaforme sindacali.

Gli aumenti, secondo quanto si legge, non si basano solo sull'Ipca, ma già al primo livello di contrattazione risolvono il tema di quella produttività il cui recupero era stato demandato al luogo dove la si produce e cioè l'azienda. Pren-

dendo la piattaforma dei bancari per il prossimo triennio si chiede un aumento di 435 euro, circa il 14,7%, riferito alla figura media, la terza area professionale, quarto livello (l'ex capoufficio). Tiene dentro l'inflazione, la produttività e la redistribuzione perché i sindacati fanno notare che la redditività del sistema ha generato per il 2022 utili per 14,2 miliardi, con 12,2 di questi redistribuiti ai soci. Prendendo l'altra richiesta di questi ultimi giorni, i 300 euro per il prossimo quadriennio chiesti dai sindacati dell'alimentare (Fai, Flai e Uila), va detto che «si compongono di 230 euro sui minimi, quello che viene chiamato Tem. Per ogni valore punto chiediamo 22,27 euro sui minimi. Stiamo quindi parlando di un aumento del 10,5% circa», spiega Massimiliano Albanese, segretario

nazionale della Fai Cisl. Ai 230 euro sui minimi vanno però aggiunti altri 70 euro su un'altra voce, lo Iar, l'incremento aggiuntivo della retribuzione, «che tiene conto dell'andamento del settore alimentare che è più performante rispetto ad altri settori e non si è mai fermato durante la pandemia», continua Albanese. Sommando le 2 componenti viene fuori un aumento del 13,5%, a cui andrebbe poi aggiunto il recupero inflattivo per il conguaglio sul quadriennio precedente. A guardare questi numeri, Re David, non vede nessun tema di rincorsa salariale e inflazione: «Non è un problema di inflazione determinata dalla spirale salariale, che non c'è, ma dai maxi profitti delle imprese e delle banche e dalla mancata redistribuzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Per il 2022 la variazione consolidata annua dell'indice generale dell'inflazione è stata del +8,7%**

dotto con il precedente rinnovo, quindi aumenti ex post ma prendendo come riferimento l'Ipca generale. Una scelta che per i sindacati è indiscutibile, per le imprese no, soprattutto perché i contratti devono tenere conto dell'andamento del settore, lungo tutta la filiera. Non solo dei brillanti risultati di alcuni.

È invece ancora in fase di definizione la piattaforma delle telecomunicazioni, dove i sindacati - anche qui in stato di agitazione - attendono di capire gli sviluppi della maggiore azienda del paese e della politica industriale immaginata dal Governo per il settore, prima di avviarsi sulla strada del rinnovo. Il commercio, in tutte le sue declinazioni, dal dettaglio, alla cooperazione fino alla distribuzione moderna e organizzata, ha invece scelto la via di un primo accordo "ponte" alla fine dello scorso anno e di continuare il dialogo negoziale, in attesa della ripresa del settore che sta ancora facendo i conti con i lasciti della pandemia. Un po' come il turismo dove i contratti sono scaduti, ma non si è nel vivo di nessun rinnovo. Per la segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David, si è però aperto «un problema salariale enorme. Sista determinando una riduzione netta dei salari che va affrontata pure con i rinnovi contrattuali». Le aziende, invece, «fanno

## SOSTENIBILITÀ

Il nostro impegno quotidiano per un futuro sostenibile, si basa da sempre sui tre pilastri che fondano il nostro gruppo: **siamo sensibili, resilienti e innovatori.**

**FUTURO  
PRESENTE**

grandissimi profitti, compreso commercio e turismo, settori in cui i contratti non sono stati ancora rinnovati».

Se è indiscutibile che i lasciti della fiammata inflazionistica ci sono e si sentono nel carrello della spesa di chi ha redditi più deboli, lo è anche il rallentamento dovuto principalmente alla minore pressione di prezzi dei beni energetici regolamentati e non. Dopo il dato di marzo, l'Istat calcola che l'inflazione acquisita per il 2023 arriverebbe a +5% per l'indice generale e a +4% per la componente di fondo. Facendo parlare l'Ipca al netto dei beni energetici, invece, la previsione, diffusa lo scorso giugno, per que-

# PRESENTE

Gruppo CAP, la utility green che  
**costruisce oggi il mondo di domani.**



Scopri tutto ciò che facciamo  
su [gruppocap.it](http://gruppocap.it)

GRUPPO  CAP

MELISMEUS



# Pnrr, grandi opere con poca concorrenza (e al rallentatore)

**La fuga dalle gare.** Ai maxi-bandi promossi da Rfi da settembre in poi hanno partecipato in media 3,5 imprese. Nei prossimi mesi bandi per 30 miliardi

**Mauro Salerno**

ROMA

Grandi opere con poca concorrenza e rischio di ulteriori ritardi nell'attuazione degli investimenti del Pnrr, che già oggi hanno non poche difficoltà nel raggiungimento dei traguardi di spesa. Il fenomeno si sta manifestando con una certa evidenza soprattutto nel campo delle opere ferroviarie, con Rfi (società del gruppo Fs capofila del polo Infrastrutture) che è il principale soggetto attuatore del piano con 24,82 miliardi di euro stanziati per le opere di competenza.

Per dare seguito agli impegni di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie inserite nel Pnrr, Rfi solo da settembre in poi ha messo in gara grandi opere (bandi di importo superiore a 40 milioni) per oltre cinque miliardi. Avvisi di chiamata che in passato avrebbero scatenato la corsa delle imprese, ma che invece in questa nuova realtà di mercato devono fare i conti con una scarsa risposta dei costruttori.


Nella maggior parte dei casi i concorrenti si contano sulle dita di una mano. In molti serve anche meno. Nella gara per il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia (bando da 216,6 milioni pubblicato il 28 dicembre) a confrontarsi sono solo due rag-

A sbarrare la strada a una più ampia partecipazione delle imprese, soprattutto quelle di taglia media, non è solo la dimensione degli appalti e la conseguente mole di requisiti necessari a candidarsi. Pesa di sicuro la crisi delle costruzioni che dal 2008 in poi ha decimato i big del settore con perdite di nomi di peso (Astaldi assorbita in Webuild, Condotte appena rilevata dal gruppo Sorgente, solo per fare alcuni esempi, insieme alla crisi di tante cooperative). In molti, soprattutto tra le medie imprese, denunciano però in particolare problemi a ottenere cau-

zioni e garanzie richieste per partecipare alle gare e aprire i cantieri in caso di vittoria. Un dato che rischia di impattare anche sui tempi di definizione del contratto post-aggiudicazione, per la difficoltà a definire i rapporti con banche e assicurazioni. Dopo le diverse proroghe già concesse sulla scadenza iniziale dei bandi, questo rischia di essere un motivo di ritardo in più nella catena dei tempi, a costante rischio-allungamento, che porta dalle gare ai cantieri.

Un altro pericolo è che, con poche imprese partecipanti alle gare, via sia una forte concentrazione di cantieri finanziati dal Recovery in mano a pochi o pochissimi costruttori. Scenario che, in caso di difficoltà che nessuno si augura, potrebbe comportare uno sventurato effetto-domino.

Solo considerando Rfi, al netto delle gare già affidate (pure queste a circa 5 miliardi di euro), tra i bandi del 2022 e quelli in programma per il 2023, nei prossimi mesi verranno affidati lavori per circa 30 miliardi, molti dei quali ricompresi nel Pnrr. Ciò vuol dire che le imprese dovranno trovare garanzie fideiussorie per oltre 12 miliardi, tra anticipazione e garanzia definitiva. Il rischio-imbutto, segnalato anche dai costruttori dell'Ance in una delle numerose audizioni sull'attuazione del Pnrr, è dietro l'angolo.

 **Pesa la difficoltà a reperire le garanzie richieste dai bandi. Inserita una norma ad hoc nel Dl 13/2023**

## LO SCENARIO

5

### Miliardi messi in gara

Il valore dei bandi promossi da Rfi da settembre su cui si sono confrontate le imprese

12



gruppiamenti. Lo stesso accade sulla variante ferroviaria della Val di Riga, in Alto Adige (bando da 147,6 milioni, pubblicato il 16 dicembre) e nella maxigara da 1,77 miliardi del terzo lotto della Palermo-Catania-Messina, il cui risultato si sta decidendo proprio in queste ore. Solo in un caso (l'appalto integrato da 126,8 milioni per il collegamento tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio) si sono contati otto concorrenti. In tutte le altre gare (tra cui i lavori di lavori di raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova per 493 milioni e un altro lotto della Palermo-Catania per altri 410 milioni) si sono confrontati da tre a cinque raggruppamenti. La media è di 3,5 concorrenti a competizione.

12

### **Miliardi di garanzie**

Il valore di cauzioni e assicurazioni che le imprese dovranno trovare per partecipare agli appalti messi sul mercato nei prossimi mesi

8

### **Concorrenti**

Solo all'appalto da 126,8 milioni per il collegamento tra stazione di Bergamo e Orio al Serio. Negli altri casi si va da 2 a 5 partecipanti massimo

Potrebbe aiutare a evitare uno degli emendamenti al decreto Pnrr-3 approvato dal Senato, che estende anche ai contratti in corso di esecuzione, affidati dalle stazioni appaltanti che operano nei settori speciali (come è Rfi), lo svincolo progressivo della cauzione definitiva, in modo da alleggerire il "castelletto" delle imprese e aprire così la possibilità di usarlo per partecipare ad altre gare. Altra iniziativa cui si sta lavorando è quella di coinvolgere Sace prevedendo la possibilità di avvalersi di riassicuratori e controgaranti del mercato privato al fine di ottimizzare la gestione del rischio. Basterà? Difficile dirlo, ma la scommessa del Pnrr si gioca anche su questo tavolo.



**Rfi.** Gare sulla rete poco "frequentate" dai competitors

# Codice appalti, rischio corto circuito sulle clausole sociali

---

## Le nuove regole

---

Previsioni in conflitto,  
subappalto illimitato,  
stretta anti dumping

---

**Flavia Landolfi**

ROMA

Non solo gare. Non solo affidamenti, soglie comunitarie, processi di digitalizzazione. C'è un altro fronte che

ve». La femminilizzazione dell'edilizia è però questione cruciale, soprattutto alla luce del Pnrr e della massa di opere che piovono e pioveranno ancora sul nostro Paese.

«È davvero positivo che nel testo si richiami il codice delle pari opportunità in riferimento alla premialità per le imprese impegnate nelle pari opportunità di genere. Ma altrettanto positivo è che non si parli nel codice di "bollino rosa", termine riduttivo che fotografa una situazione statica», spiega Daniela Carlà, cofondatrice di Noi Rete Donne.

«C'è però un'altra questione che



il nuovo Codice degli appalti apre saldando i 229 articoli alle clausole sociali, ai livelli occupazionali, all'inclusione nel mondo del lavoro di giovani e donne sulla falsariga del Pnrr e del suo "bollino rosa". L'aspirazione è di chiudere un cerchio intorno alle tutele, facendo un passo in avanti rispetto al passato, quando alcuni temi erano solo accennati. Ma non tutto fila liscio nella pachidermica produzione di norme. E capita quindi che una mano metta e l'altra tolga. Soprattutto quando le mani sul Codice le hanno messe in molti. Il risultato è una stratificazione di norme ciascuna portatrice di una filosofia diversa di come debba funzionare il mondo degli appalti.

È il caso per esempio dell'articolo 57 del nuovo Codice. Recita così: «Per gli affidamenti dei contratti di appalto di lavori e servizi diversi da quelli aventi natura intellettuale e per i contratti di concessione i bandi di gara, gli avvisi e gli inviti devono contenere specifiche clausole sociali con le quali sono richieste, come requisiti necessari dell'offerta, misure orientate tra l'altro a garantire le pari opportunità generazionali, di genere e di inclusione lavorativa per le persone con disabilità o svantaggiate, la stabilità occupazionale del personale impiegato, nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore». Sulla promozione dell'occupazione femminile il Codice ripristina all'articolo 108, dopo averli cancellati, i criteri premiali per le aziende che anche attraverso un'autocertificazione promuovono la parità di genere ("bollino rosa").

Ora il problema è la convivenza di due principi in contrasto l'uno con l'altro: se si conservano i livelli occupazionali è evidente che non si può rinnovare in chiave di pari opportunità. «È così - conferma Stefano Vinti, ordinario di diritto amministrativo all'università La Sapienza di Roma -. I due obiettivi sono in palese

il Codice dimentica - dice Dario Capotorto, avvocato amministrativista esperto di appalti pubblici - che è quello del reinserimento nel tessuto occupazionale degli over 55, uomini e donne. È un tema importantissimo ma spesso dimenticato. Ed è cruciale anche per i conti pubblici: il reinserimento nel mondo del lavoro genererebbe parecchi risparmi sul reddito di cittadinanza».

L'elefante nella stanza è però la liberalizzazione del subappalto, concesso senza limiti. Il Codice lo deregolamenta e però nello stesso tempo detta alcuni paletti stabilendo l'obbligo di sottostare allo stesso contratto di lavoro tra appaltatore e affidatario e la trasmissione della documentazione di legge alla stazione appaltante prima dell'inizio dei lavori. Tra questi documenti, ovviamente, anche il piano per la sicurezza. I sindacati dal canto loro fibrillano e Fillea Cgil con Feneal Uil sono già scesi in piazza a protestare. «Se permetti il subappalto del subappalto, senza fine, sarà molto difficile verificare l'applicazione dei contratti e delle norme su sicurezza e salute», tuona il segretario di Fillea Cgil Alessandro Genovesi in un'intervista a *Repubblica* all'indomani del varo del nuovo Codice.

Il bersaglio sono le pratiche concorrenziali scorrette ma l'effetto potrebbe essere l'opposto. È l'articolo 108, comma 9 dove si stabilisce che «nell'offerta economica l'operatore indica, a pena di esclusione, i costi della manodopera e gli oneri aziendali per l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro eccetto che nelle forniture senza posa in opera e nei servizi di natura intellettuale».

Sulla carta, un argine a certi fenomeni poco puliti di competizione, con abbattimento del costo del lavoro o di altri risparmi poco in sintonia con le norme di sicurezza. Ma non tutti sono dell'avviso che si tratti di una norma che va in questa direzione. «L'obietti-



conflitto: non se ne può rispettare uno senza violarne l'altro e viceversa, perché è evidente che non è possibile riequilibrare il genere della forza lavoro o svecchiarla assumendo giovani se nello stesso tempo è necessario tenere in piedi il vecchio assetto occupazionale anche perché il settore dell'edilizia è a prevalente composizione maschile». Per il docente «si tratta di norme "politiche" che hanno il solo effetto di rendere difficile la vita alle imprese e alle stazioni appaltanti, incrementando il contenzioso e le incertezze operati-

vo è certamente condivisibile - spiega Capotorto - però questa norma pone problemi a quelle realtà - penso alle cooperative sociali - che hanno sgravi contributivi e legittime riduzioni dei costi della manodopera, per esempio, con la conseguenza di una sterilizzazione dei vantaggi che queste imprese devono poter vantare». Ma non solo. Si porrebbe anche un tema più ampio che fa rima con la competitività. «Perché - conclude Capotorto - si scoraggiano l'innovazione e l'incremento della produttività».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Non solo rottamazione quater per le procedure concorsuali

## Crisi di impresa

Tregua fiscale applicabile per intero anche nella composizione negoziale

Da rispettare le condizioni per l'accesso alla definizione agevolata delle cartelle

### Filippo D'Aquino

La tregua fiscale incrocia le procedure concorsuali. La legge di Bilancio 2023 (legge 197/2022, articolo 1, commi dal 153 al 252) ha introdotto diverse ipotesi di definizione agevolata dei carichi tributari (cosiddetta «tregua fiscale»), al fine di alleviare la condizione del contribuente nell'attuale fase congiunturale.

Si va dalla definizione del controllo automatizzato delle dichiarazioni (commi 153-159), alla definizione delle violazioni formali (commi 166-173), a forme speciali di ravvedimento operoso (commi 174-178) e di conciliazione agevolata (commi 179-185, 206-212), alla definizione agevolata delle controversie tributarie pendenti (commi 186-205), allo stralcio dei debiti sino a mille euro in riscossione (commi 222-230) e alla definizione dei carichi affidati alla riscossione dal 1° gennaio 2000 al 30 giugno 2022 («rottamazione quater»: commi 231-251).

In particolare, la definizione delle controversie tributarie pendenti si perfeziona, a termini dei commi 194-195, con la presentazione della domanda entro il 30 settembre 2023 (a mente della novella dell'articolo 20, comma 1, lettere a) e b), del Dl 34/2023), corredata degli im-

porti dovuti o della prima rata (in caso di pagamento rateale); quella della «rottamazione quater» delle cartelle va, invece, presentata entro il 30 aprile, che slitta al 2 maggio (comma 235).

Queste diverse ipotesi di definizione agevolata (oggetto di illustrazione, la prima, della circolare 13 gennaio 2023, n. 1/E, le altre della circolare 27 gennaio 2023, n. 2/E, cui ha fatto seguito la circolare n. 6/E per alcuni chiarimenti interpretativi) possono essere utilizzate anche nell'ambito delle procedure concorsuali e delle procedure di composizione negoziale della crisi.

Per il vero – a differenza di antiche forme di definizione agevolata (articoli 33 della legge 516/1982 e 61, comma 1, della legge 413/1991) – un riferimento espresso alle procedure concorsuali vi è solo per la rottamazione delle cartelle (comma 248). Tuttavia, l'indicazione normativa – analoga all'articolo 3, comma 18, del Dl 119/2018 (rottamazione ter) e al precedente articolo 6, comma 13, del Dl 193/2016 – deve ritenersi meramente esemplificativa dell'accesso delle procedure concorsuali (con o meno spossamento del debitore) a tutti gli istituti deflattivi, con la sola condizione che la procedura concorsuale rispetti le condizioni per l'accesso alla definizione agevolata, perché in caso contrario vi sarebbe ingiustificata disparità di trattamento tra contribuenti.

È, quindi, nell'interesse delle procedure concorsuali, ancorché liquidatorie (come la liquidazione giudiziale e la liquidazione controllata di cui agli articoli 268 e seguenti del Codice della crisi) avvalersi di questo strumento, nel caso in cui la definizione agevolata liberasse risorse per il soddisfacimento di crediti successivi a quelli amministrati dalle agenzie fiscali quali crediti chirografari.

Non è escluso che alla definizione possa fare ricorso anche il debitore assoggettato a procedura liquidatoria concorsuale, in questo caso facendo valere la propria legittimazione straordinaria (sulla quale si attende a breve il pronunciamento delle Sezioni Unite), in quanto soggetto passivo del rapporto tributario, nonché soggetto esposto ai riflessi anche sanzionatori che conseguono alla definitività dell'atto impositivo (Cassazione 6248/2014); nel qual caso, la procedura liquidatoria si avvantaggerà dei relativi effetti.

Presupposto per il ricorso alla definizione agevolata, come per tutti i contribuenti, è che si tratti di tributi per i quali la definizione sia prevista dalla legge, con esclusione delle risorse proprie tradizionali dell'Ue (tra cui i dazi), del recupero di aiuti di Stato e dell'Iva all'importazione (circolare Dogane 14 marzo 2023, n. 9).

Inoltre, occorre una utilità per la procedura derivante dall'adesione alla definizione agevolata (liberazione di risorse per i creditori successivi) e, per le procedure liquidatorie, il credito erariale deve essere ammesso allo stato passivo, ovvero oggetto di ammissione con riserva.

Il legislatore ha previsto (come per precedenti ipotesi condonisti-

che, con eccezione della legge 289/2002) che le somme dovute per la rottamazione siano prededucibili. La prededucibilità deriva dalla natura dello strumento condonistico, che assicura al contribuente la definizione della pretesa, condizionata al puntuale e certo (per l'Eario) adempimento di quanto previsto per legge. Il che non è compatibile con la natura concorsuale dei crediti (anche tributari), il cui pagamento è condizionato dai tempi e dalla disponibilità di riparti.

La previsione espressa della prededucibilità appare, peraltro, opportuna alla luce del Codice della crisi, che ha previsto espressamente la prededucibilità anche per le procedure concordate (articoli 6 e 98), così da fugare ogni dubbio sulla loro collocazione in anteclassa.

Ancora più opportunamente, l'articolo 1, comma 248, non fa più rinvio alle norme di accertamento dei crediti prededucibili, come invece accadeva per le disposizioni condonistiche precedenti, in quanto l'accertamento del credito e il suo pagamento si perfezionano al di fuori della procedura concorsuale.

Il curatore dovrà, pertanto, predisporre un riparto virtuale per verificare se il pagamento in prededuzione dell'importo derivante da condono consenta di liberare risorse per il pagamento dei creditori successivi, facendosi autorizzare dal comitato dei creditori (o dal giudice delegato); procederà, poi, al pagamento alle scadenze, senza dover attendere l'insinuazione del credito da condono e senza preventiva predisposizione di piani di riparto.

Ove il curatore non accedesse a questo strumento nel caso vi fosse interesse per la massa, potrebbe essere poi chiamato a risponderne in sede di rendiconto dai creditori pregiudicati.



**Non è da escludere l'ammissione del debitore assoggettato a procedura liquidatoria concorsuale**