



Rassegna Stampa 19 aprile 2023

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

LE RIFORME

PALAZZO CHIGI AL LAVORO

SALVINI SUI FONDI

«Se li uso per fare una ferrovia dove non c'è un conto, se li uso per campi da padel non è investimento intelligente»

Pnrr, nuova governance il governo mette la fiducia

Obiettivo: fare presto. Fitto atteso il 26 al Senato e alla Camera

NINO SUNSERI

● Il governo ha messo la fiducia sul decreto che rinnova la governance del Pnrr accentrando i poteri su Palazzo Chigi. L'obiettivo è quello di rendere più rapidi i tempi di spesa per rispettare l'impegno di chiudere il programma entro il 2026. L'Italia ha finora incassato quasi 86 miliardi sugli oltre 200 complessivi, ma fa sempre più fatica a centrare i target concordati con la Commissione europea. Il ministro Fitto nel corso del dibattito si è dichiarato ottimista sul versamento della terza tranche chiarendo che il governo spiegherà in parlamento la situazione. La messa a terra degli investimenti si sta rivelando più complicata del previsto. I fondi effettivamente spesi a fine 2022 ammontano a meno di 20 miliardi. Meno della metà di quanto preventivato in origine. La nuova governance sposta ora l'asse decisionale dai tecnici al livello politico. È prevista in particolare l'istituzione di una struttura di missione che prenderà il posto della segreteria tecnica attualmente guidata da Chiara Go-

retti.

Viene rafforzata anche la struttura preposta all'attuazione del piano in seno al ministero dell'Economia, dove un nuovo Ispettorato generale è in procinto di subentrare al Servizio centrale per il Pnrr. Non solo. I progetti inclusi nel piano potranno beneficiare di corsie preferenziali nelle procedure autorizzative, compresa la possibilità di procedere col provvedimento attuativo se il via libera a livello di regioni, province e comuni tarda ad arrivare, stando alla bozza.

L'ITALIA

Ha finora incassato quasi 86 miliardi sugli oltre 200 complessivi

Entro aprile il governo punta inoltre a chiudere con l'Europa il confronto sui progetti ammissibili ai fondi del REPowerEU, che ha l'obiet-

tivo di porre fine alla dipendenza europea dai combustibili fossili russi e di contrastare la crisi climatica. A tre anni e due mesi dal completamento del Piano nazionale di ripresa e resilienza, «è evidente che abbiamo la necessità di fare una verifica per capire quali risorse possono essere realmente spese entro il giugno 2026 e quali progetti non potranno essere

finanziati», mette in chiaro il ministro Raffaele Fitto. I progetti incagliati saranno presentati in Parlamento con schede d'accompagnamento per spiegare le ragioni per le quali nei tre anni che abbiamo di fronte «non sono realizzabili». Il ministro è atteso per l'informativa mercoledì 26 aprile, in Senato la mattina e alla Camera il pomeriggio.

Accusato di aver rallentato l'attuazione dei progetti affidati al suo ministero, Matteo Salvini si smarca: «Abbiamo in tasca 40 miliardi del Pnrr

e 20 miliardi di fondi complementari. Conto di spenderli bene».

E ancora: «I giornalisti ogni tanto dicono che dobbiamo

spenderli tutti, vero, ma ricordiamoci che per la maggior parte sono soldi a debito, prestati. Se li uso per fare una ferrovia dove non c'è o portare sicurezza nei porti è un conto, se li uso per uno stadio o campi da padel non è investimento particolarmente intelligente, visto che sono soldi che i nostri figli devono restituire».

(Italpress)

LA DIFFICOLTÀ

Centrare i target concordati con la Commissione europea

NUOVA FABBRICA IL MINISTRO DELLE IMPRESE E MADE IN ITALY: «ANCHE I CETI MENO ABBIENTI DEVONO POTER ACQUISTARE MODELLI ECOLOGICI»

Urso spinge sul business rottamazione a Foggia nascono i nuovi bus elettrici

MASSIMO LEVANTACI

● **FOGGIA** . L'Italia torna a fabbricare bus, saranno elettrici ed a gas naturale, oltre mille da realizzare già nel 2023. E lo fa ripartendo da Foggia, dalla stessa fabbrica dei motori che rese celebre trent'anni fa il diesel ultraleggero montato sui veicoli commerciali. Lo stabilimento Iveco Bus nasce alle spalle del vecchio stabilimento, investimento di 40 milioni, 35 dei quali ottenuti con il Piano nazionale di ripresa e resilienza. «Una svolta nella produzione industriale del nostro paese», ha detto il ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso all'inaugurazione. «Saltai sulla sedia quando lessi sui giornali due anni fa che Iveco stava per essere ceduta a un partner straniero, interrogai il ministro di allora. È un orgoglio per il paese tornare a produrre bus per le nostre pubbliche amministrazioni, siamo passati da 5700 autobus prodotti dieci anni fa ad appena



FOGGIA Il ministro Urso allo stabilimento Iveco [foto Maizzi]

272 lo scorso anno su ben 3mila mezzi immatricolati. Un declino che speriamo con questa fabbrica di interrompere».

Iveco bus ha puntato sul sicuro, il segmento degli autobus in Italia è abbastanza obsoleto, si calcola che dovrà essere sostituito almeno il 50% del parco automezzi in dotazione a Co-

muni e enti. La Regione Puglia ha chiuso proprio qualche giorno fa una commessa con il marchio della "real Casa" torinese: «Spenderemo 300 milioni per l'acquisto di 70 autobus proprio da Iveco che si è aggiudicata la commessa - ha detto il presidente Michele Emiliano - non tutti però saranno a propul-

sione innovativa, l'ammodernamento del nostro parco mezzi dovrà avvenire per gradi». E proprio sulla rottamazione dei mezzi di trasporto obsoleti si gioca una partita molto delicata, il governo ci sta già pensando: «Il nostro obiettivo è quello di rottamare tutti i veicoli più inquinanti, Euro 0, 1, 2, 3 - ha detto il ministro Urso - sono oltre 10 milioni, il 25% del parco circolante. Bisogna indirizzare meglio gli incentivi affinché chi non può ancora permetterselo possa rottamare la vecchia auto e acquistarne una ecologicamente più sostenibile. Penso ai ceti meno abbienti».

A Foggia l'assemblaggio dei bus, le batterie di alimentazione prodotte a Torino: «Abbiamo scelto l'Italia e Foggia perché possono esprimere grande professionalità e responsabilità. Con questa scelta - ha detto il presidente di Iveco bus, Domenico Nucera - abbiamo anche rafforzato il legame tra le attività di Foggia e Torino».

LA NUOVA FABBRICA INAUGURATA DAL MINISTRO URSO

FOGGIA EPICENTRO DEL PAESE
L'investimento che riporta la produzione degli autobus in Italia è costato 40 milioni, 35 dei quali ottenuti con i fondi del Pnrr

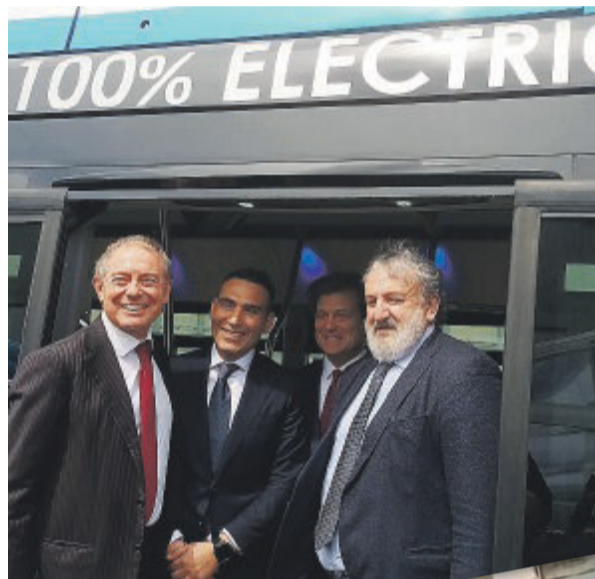
IN TOTALE CENTO DIPENDENTI
Entro l'anno saranno assunti 40 dipendenti a regime si arriverà a cento. Lascia ben sperare lo sviluppo del motore a idrogeno

La Fpt prenota il futuro, i bus elettrici assicurano continuità

I vertici di Iveco elogiano i lavoratori foggiani: «Uomini e donne di valore»

MASSIMO LEVANTACI

È il nuovo vero e grande rilancio per la Fpt Industrial di Foggia, il nuovo sito della Iveco Bus. Un rilancio sottolineato dalle parole del ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso («questo stabilimento è un punto di svolta, ci auguriamo che diventi anche il modello per altri impianti industriali nel paese»). Un capannone di 4000 mq alle spalle del vecchio impianto per la produzione dei motori «in cui prevediamo di produrre mille bus l'anno a basse o nulle emissioni», precisa il presidente di Iveco Bus Domenico Nucera, ex manager della Fpt foggiana negli anni 2012 e 2013 (era capo della produzione), ragione di vita e di carriera che lo ha spinto a puntare su Foggia per i nuovi bus elettrici. «Parliamo di uno stabilimento in grado di produrre e di evolversi continuamente», così Nucera parlando con la *Gazzetta*. Ancor più esplicito quando ha affermato pubblicamente le ragioni di questa scelta: «Foggia è anche casa mia. Un territorio che da essere molto generoso con chi ci mette impegno e lavoro. Conosco bene il valore degli uomini e delle donne di Foggia che ci mettono tutto l'impegno per costruire il proprio futuro. Abbiamo scelto Foggia per affermare un caposaldo, prossimo alla specificità del mercato ita-



FABBRICA GREEN
L'interno della nuovo capannone, tirato su in otto mesi. A sinistra il presidente Emiliano con il ministro Adolfo Urso e (alle sue spalle) il presidente di Iveco Bus, Domenico Nucera [foto Maizzi]

Emiliano, sottolinea con una enfasi tutta speciale: «Oggi Foggia è la capitale della Puglia. Abbiamo sfide che fanno tremare i polsi davanti, Foggia cambia un po' la storia del trasporto pubblico. Va detto che Iveco è stata campione di coraggio e di lungimiranza, immaginare la riscossa del bus sull'elettrico era un'impresa difficile. La Regione sta ammodernando il suo parco mezzi, treni e su gomma», e poi annuncia una commessa di 300 milioni proprio con Iveco per «l'acquisto di 70 autobus, non tutti però elettrici, dovremo fare un po' per volta».

Per i sindacati il futuro è proprio sullo sviluppo dei motori, anche se i bus a Foggia saranno per il momento solo assemblati e le celle delle batterie saranno progettate e realizzate a Torino. «Un segnale importante per il Paese e per il Mezzogiorno, che crea prospettive sul piano dell'occupazio-



“CASA MIA

Nucera ex manager a borgo Incoronata (2012-13)
«Questa è anche casa mia»

liano. Siamo tra i pochissimi *full liner* a coprire l'intera gamma del mercato».

L'amministratore delegato di Iveco Bus, Gerrit Marx rivela l'apprensione vissuta al momento della dismissione dei motori per il Ducato dallo stabilimento di Foggia, una commessa da 150mila unità con Fca poteva segnare il futuro dei 1600 dipendenti foggiani: «È con orgoglio che oggi facciamo partire la produzione autobus nel nostro paese e qui a Foggia. Era il nostro primo impegno quando la produzione del Ducato andò via, spostammo qui la produzione di altri motori (movimento terra: ndr) e ci demmo da fare per trovare nuovi clienti. I lavoratori - ha aggiunto Marx - hanno accettato la sfida, lavorato alacremente, il loro è stato un impegno esemplare. Abbiamo dimostrato di saper mantenere impegni».

Sulla prima fabbrica di bus elettrici del paese sono stati investiti 40 mi-

lioni di euro, 35 dei quali finanziati con il Pnrr. A regime verranno prodotti mille autobus all'anno ad alto contenuto tecnologico, con propulsioni a zero emissioni (elettriche a batteria e a idrogeno) e a basse emissioni (metano, biometano, a carburanti tradizionali e biofuel), vi lavoreranno 100 persone. Il progetto coinvolge altri 200 dipendenti a Torino, metà nella produzione delle batterie elettriche e metà al centro ricerche.

Un impianto «concepito per dura-

re», hanno affermato sia Marx che Nucera. E che anzi prevede potenzialità di sviluppo notevoli a cominciare dallo sviluppo del motore a idrogeno nel centro ricerche di Foggia, un'attività condotta in partner con la Hyundai che ha portato avanti studi molto avanzati che permettono oggi di ipotizzare una transizione ancor più green sul combustibile verde per eccellenza.

Parole, quelle di Nucera e Marx, che il presidente della Regione, Michele

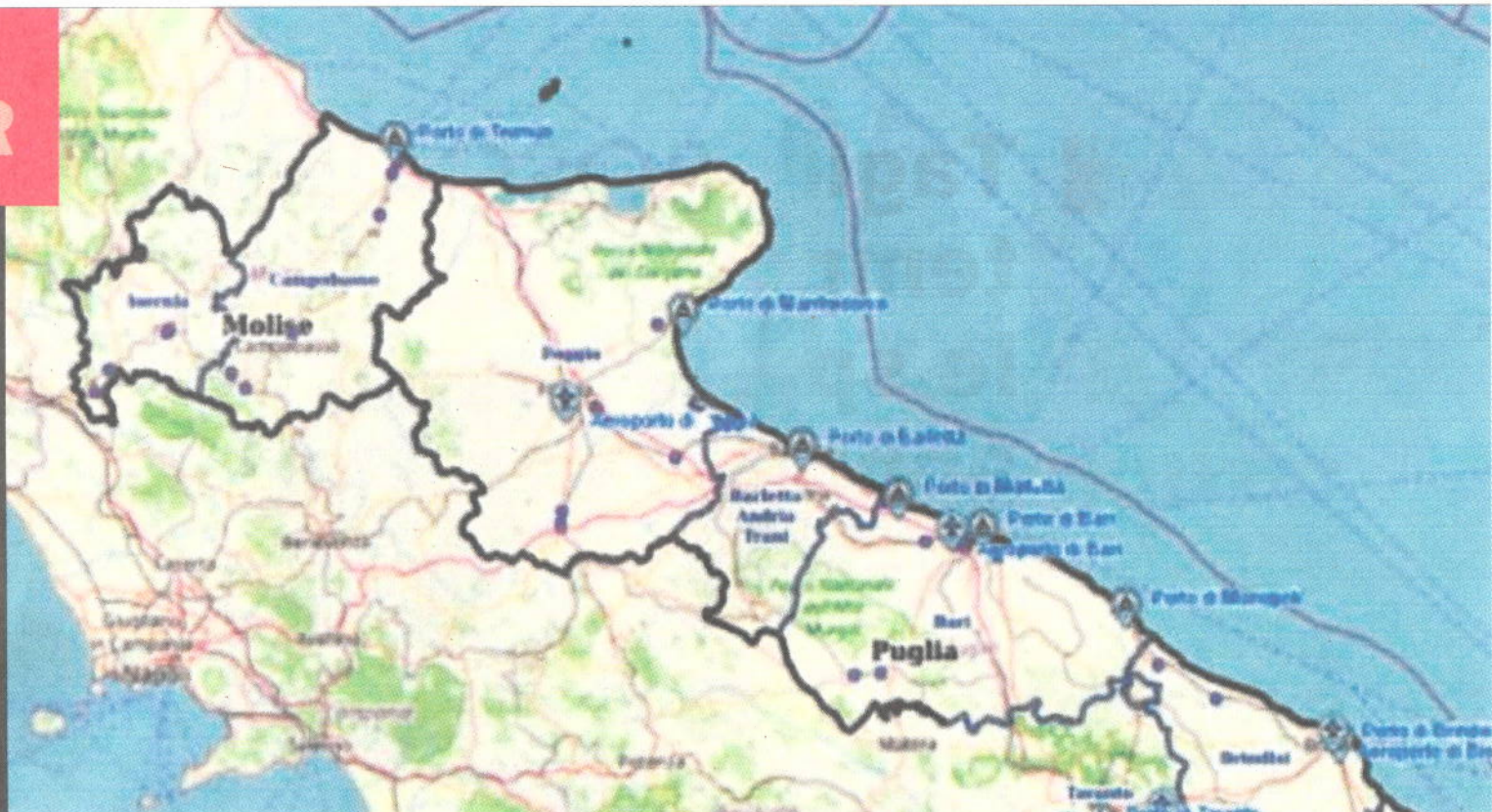
“LA GRANDE PAURA

Gerrit Marx (Ad): «Ci siamo dati da fare per sostituire la commessa perduta del Ducato»

ne», rilevano Fim, Fiom, Uilm e Fismic.

«Questo stabilimento - affermano - rappresenta una prova non solo di impegno industriale nel nostro paese, ma anche di responsabilità sociale nell'affrontare i contraccolpi occupazionali del processo di elettrificazione». Lo dichiarano Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto, e Marcellino Miroballo, segretario generale della Uilm Foggia presenti alla cerimonia di inaugurazione del nuovo sito Iveco. «A Foggia - affermano Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto e Marcellino Miroballo, segretario generale della Uilm Foggia - lo stabilimento motori da 1.600 dipendenti è destinato a declinare nel tempo a causa del processo di elettrificazione. La nuova fabbrica di autobus a zero o a basse emissioni acquista dunque una importanza speciale se visto in prospettiva».

I fondi del PNRR



La Zona Economica Speciale

ZES, imprenditori di Capitanata in attesa della riperimetrazione e progetti in standby

Salvatori: "L'Ufficio del commissario è parso interessato alla nostra proposta ma finora solo riscontri informali"

di Lucia Piemontese

L'Italia è in ritardo sul PNRR: entro fine marzo 2023, avrebbe dovuto conseguire le 12 scadenze previste necessarie per lo sblocco dei fondi successivi.

Secondo la fondazione Openpolis, oggi ha solo 3 scadenze "a buon punto", mentre le restanti 9 sono ancora in corso di sviluppo. Ragione per cui la Commissione europea ha rinviato di un mese il termine per la verifica degli obiettivi fissati. L'Italia fino a oggi ha ottenuto dall'Europa 66,9 miliardi di euro in 3 rate, a partire dal 31 dicembre 2021. In arrivo a giugno 19 miliardi di euro, nel caso in cui le scadenze vengano rispettate e, allo stesso tempo, raggiunti gli obiettivi richiesti. Il denaro erogato dall'Unione europea deve essere indirizzato in 6 diverse aree, indicate per rilanciare l'economia del Paese. Per un totale di 191,5 miliardi di euro entro il 2026: 59,46 miliardi sono da investire in rivoluzione verde e transizione ecologica; 40,29 miliardi di euro in digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; 30,88 miliardi di euro in istruzione e ricerca; 25,40 miliardi di euro infrastrutture per una mobilità sostenibile; 19,85 miliardi di euro in inclusione e coesione; 15,63 miliardi di euro in salute. In totale, dei fondi incassati a dicembre 2022 l'Italia aveva speso solo 20 miliardi. Il dato mostra una realtà che si è mossa lontana da ogni aspettativa. Al momento della sua partenza, il PNRR aveva fissato una spesa di 41 miliardi dal 2020 al 2022; successivamente, la spesa è scesa a 33,7 miliardi, per poi arrivare a spenderne solamente 20. Alcune zone d'Italia sono più in ritardo di altre nel produrre progetti: ci sono visibili rallentamenti in Emilia Romagna, Toscana, Sicilia e Puglia.

Ci sono poi i ritardi legati ai progetti presentati per le ZES, le Zone economiche speciali tra cui quella Adriatica interregionale Puglia-Molise, di cui si sta occupando il commissario straordinario **Manlio Guadagnuolo**. Tra i fondi del PNRR destinati alla terza missione, vale a dire Infrastrutture per una finanza sostenibile, rientra il progetto della creazione di un hub nel Mediterraneo che colleghi le 8 ZES. I lavori finanziati dai fondi europei puntano a migliorare in queste aree il livello delle infrastrutture, delle strade, delle reti idriche, con un maggiore monitoraggio ambientale. Alcune autorizzazioni sono state già concesse, altri lavori sono in fase di progettazione.

Nella ZES Adriatica, che interessa circa 3.400 ettari, sono circa 71 i progetti presentati, per 450 milioni di euro e una crescita occupazionale di 2.000 unità. Le imprese si sono lanciate in questi investimenti, spinte soprattutto dall'accesso in tempi veloci all'autorizzazione unica, ovvero il provvedimento introdotto per l'autorizzazione di impianti di produzione di energia elettrica alimentati da Fer, al di sopra di prefissate soglie di potenza, e dal credito di imposta sull'investi-

mento.

Tuttavia, c'è il rischio che con la cessazione del credito d'imposta sugli investimenti, previsto per il 31 dicembre 2023, le imprese perdano gli incentivi nel continuare a investire nei progetti stessi.

Sono numerosi gli imprenditori che attendono di capire se i progetti presentati al commissario ZES troveranno spazio nell'ambito di una riperimetrazione dell'area.

Tra i più noti c'è il foggiano **Marcello Salvatori**, patron di Sistemi Energetici spa, il quale ha dato vita a Borgo Cervaro, sul sito ex FSI rilevato, a KMVerde, hub delle rinnovabili e dell'economia circolare.

"Alcuni anni fa", spiega l'ingegnere a **L'Attacco**, "partecipammo al bando regionale per entrare nella ZES, che però non fu tenuto in considerazione e rimase lettera morta finendo con rivelarsi come una mera manifestazione di interesse. Dopo diverso tempo il commissario Guadagnuolo ci spiegò i motivi per cui non era possibile considerare quel bando e mise in piedi un ufficio di valutazione dei progetti. Noi abbiamo inviato la nostra progettualità relativa a Borgo Cervaro e due mesi fa abbiamo trasmesso l'ultima proposta, che contiene una serie di progetti. Alcuni sono stati già candidati mentre altri sono futuribili, come per esempio quello relativo all'idrogeno che non si è classificato nel bando regionale in posizione utile per i finanziamenti. La nostra progettualità complessiva comprende tutta la filiera del riciclo. La ZES ne aiuterebbe la realizzazione", continua Salvatori. "L'ufficio del commissario straordinario ha ritenuto molto interessante la nostra proposta e ci ha chiesto di capirne di più. Finora abbiamo avuto solo riscontri informali, dunque non sappiamo se entreremo nella ZES o meno. So che altre richieste sono arrivate relativamente alle aree industriali di Cerignola, Candela, oltre che Manfredonia. Molto importante è anche la questione della maturazione delle progettualità. Guadagnuolo cerca progetti spendibili in tempi certi. Nel nostro caso ci sono sia quelli immediatamente realizzabili che altri che richiedono più tempo".

I vantaggi connessi alla ZES sono notevoli.

"Per me il principale vantaggio concerne l'aspetto autorizzativo, perché noi imprenditori abbiamo continui problemi legati ai tempi logoranti degli iter in Italia", sottolinea l'ingegnere.

"Il commissario ha dato una spinta operativa. E poi c'è l'aspetto fiscale: un complesso industriale come il nostro paga diverse centinaia di migliaia di euro per il solo fatto di esistere. Sono costi passivi rilevanti, specie per chi deve iniziare l'attività e fa fatica a recuperarli, in attesa di trovare i mercati in cui collocarsi. Si parla anche di alcuni milioni di euro. Un'impresa di medie dimensioni come la nostra avrebbe una maggiore spinta negli investimenti grazie alla ZES".



Manlio Guadagnuolo



Marcello Salvatori

**Rilancio
green**

Iveco Bus

Inaugurato il nuovo plant di produzione mezzi hi-tech Urso: "Svolta nell'automotive"

di Fabrizio Sereno

A un anno soltanto dall'annunciata volontà di tornare a produrre autobus in Italia e a meno di otto mesi dalla posa della prima pietra, Iveco Bus - il marchio di autobus urbani, interurbani e turistici di Iveco Group - ha inaugurato, ieri mattina, con una celebrazione in grande stile, il suo nuovo stabilimento di Foggia dedicato alla produzione (in termini di finalizzazione nelle linee di assemblaggio) di autobus a zero e basse emissioni (E-Way a trazione totalmente elettrica e Crossway a gas naturale) che porterà in Capitanata 100 nuovi posti di lavoro.

Per l'evento inaugurale, ricco e importante il parterre istituzionale giunto sull'impianto sito nell'area industriale di Borgo Incoronata: presenti, infatti, tra gli altri, **Adolfo Urso**, ministro delle Imprese e del Made in Italy; **Michele Emiliano**, presidente della Regione Puglia; il suo vice **Raffaele Piemontese**; il numero uno della commissione straordinaria del Comune di Foggia, **Vincenzo Cardellicchio**; il procuratore capo **Ludovico Vaccaro**; il prefetto **Maurizio Valiante**. Con un videomessaggio ha voluto esserci, anche se a distanza, **Gilberto Pichetto Fratin**, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, che ha parlato alla folta platea del nuovo e importante investimento in chiave green sviluppato da Iveco Bus quale "esempio eloquente di come il pubblico e il privato possano lavorare insieme", concentrandosi poi sulle opportunità insite nei processi di sviluppo della transizione energetica e della sostenibilità ambientale, "che possono creare nuova occupazione sui territori, attraendo o mantenendo in loco grandi professionalità", ha evidenziato Fratin.

Secondo il piano industriale, allora, il nuovo sito impiegherà a regime, come detto, 100 persone altamente specializzate, che lavoreranno su linee dotate delle tecnologie più avanzate di industria 4.0, e annovererà una produzione - queste le previsioni concrete, almeno fino al 2026 - di mille veicoli all'anno.

Si tratta di autobus ad alto contenuto tecnologico, con propulsioni a zero emissioni (ovvero a batterie elettriche prodotte nello stabilimento di Torino, anch'esso rilanciato dall'investimento di Iveco Group, e a idrogeno) nonché a basse emissioni (metano e biometano, a carburanti tradizionali e biofuel).

L'impianto, di 4mila mq, è a zero emissioni nette di anidride carbonica. L'energia produttiva, infatti, proviene al 100% da fonti rinnovabili, tra cui oltre mille pannelli fotovoltaici capaci di una produzione annua di 640 megawattora, e tutto il progetto è focalizzato sulla riduzione del consumo energetico e il riciclo, con materiali di costruzione ad alte prestazioni, illuminazione a led intelligenti e riutilizzo dell'acqua piovana. "Pianteremo un albero - ha aggiunto, inoltre, sul punto Domenico Nucera, presidente di Iveco Bus - per ogni nuovo dipendente".

Per Iveco Group - già presente a Foggia con il sito di Fpt Industrial dedicato alla produzione di motori industriali, che con i suoi 1.600 dipendenti è uno dei maggiori insediamenti industriali della Puglia - si tratta di un investimento strategico di circa 40 milioni di euro, che beneficerà in parte (per circa il 25%) dei fondi del Pnrr, del quale mette in pratica due pilastri, ovvero "Rivoluzione verde e transizione eco-

logica" e "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Con il progetto denominato "Valorizzazione sostenibile delle filiera italiana dell'autobus", Iveco Bus contribuisce al processo di transizione energetica ed ecologica del trasporto pubblico in Italia, garantendo anche l'acquisizione di nuove tecnologie per il Paese. Il piano, infatti, coinvolge, oltre che Foggia, anche altri siti di Iveco Group e fornitori italiani: l'attività di ricerca e sviluppo legata alle propulsioni a zero emissioni è svolta (in aggiunta alla produzione di batterie) nel capoluogo piemontese dalla stessa Fpt Industrial - il marchio del gruppo Iveco dedicato alle tecnologie motoristiche - e il completamento della produzione di autobus che avviene nel nuovo sito di Foggia utilizza la componentistica (dai sedili ai sistemi informatici) fornita dalla filiera italiana.

Sembrano, allora, lontani anni luce, ormai, i tempi in cui (solo pochi anni fa) lo stabilimento di Foggia andò in crisi per una netta diminuzione produttiva a causa di una perdita di circa la metà di commesse sui motori Fiat Ducato. **Gerrit Marx**, amministratore delegato di Iveco Group, ieri mattina ha dichiarato: "Il nuovo stabilimento Iveco Bus di Foggia rappresenta un investimento importante per noi, assolutamente in linea con la nostra strategia di mantenere e rafforzare la nostra presenza in Italia, in centri d'eccellenza come quello del nostro storico stabilimento di motori del capoluogo dauno. È, quindi, con orgoglio e piacere che oggi realizziamo concretamente il ritorno della nostra produzione di autobus nel Paese. Al trasporto pubblico italiano forniremo i nostri mezzi più tecnologicamente avanzati e i

REAZIONI

Soddisfazione della Regione Puglia, Emiliano: "L'ente sarà tra i principali clienti". Piemontese: "Giornata di festa"

Iveco Bus si è qualificato con il proprio autobus elettrico E-Way per un considerevole numero di lotti nella gara appena aggiudicata da Consip, la centrale acquisti della pubblica amministrazione italiana. Dei 925 veicoli oggetto di questi lotti, le aziende di trasporto pubblico potranno ordinare la quota parte massima stabilita (il 40% secondo le attuali condizioni) nel corso dei prossimi due anni. Attualmente Iveco Bus ha già in portafoglio accordi per la fornitura di quasi 900 autobus via Consip per lotti precedentemente aggiudicati, a cui si aggiungeranno quelli dei sopradetti veicoli elettrici; per un totale ordinato 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 (principale azienda del trasporto pubblico in Abruzzo), 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 (proprio ieri la consegna del primo autobus in terra abruzzese) verranno finalizzati nelle linee di assemblaggio del nuovo impianto Iveco Bus di Foggia. La cui produzione passerà anche attraverso i 300 milioni di euro di commesse (per circa 700 autobus, tra quelli di tipo tradizionale e i nuovi bus elettrici) avute dalla Regione Puglia, attualmente impegnata in un importante trend di rinnovamento del parco mezzi del trasporto pubblico. "Quelle commesse non sono



Il governatore

una concessione - ha dettagliato **Emiliano** - bensì il frutto di una gara pubblica che Iveco ha vinto e che rilancia quest'azienda verso la produzione di mezzi elettrici eco-compatibili. Da questo punto di vista la Regione Puglia è ancor più contenta perché restituire al settore della trazione elettrica su gomma una centralità anche in Puglia è il nostro obiettivo. Noi ci auguriamo che il distretto automotive della Puglia - ha proseguito il governatore - possa in tal senso arricchirsi: Iveco, dunque, apre una strada molto importante in stretta collaborazione con l'ente regionale, che sarà uno dei suoi principali clienti per il futuro".

Per Piemontese, inoltre: "Foggia è una grande città del Sud con un'area industriale sviluppata, e l'espansione di Iveco Bus è davvero un'ottima notizia per il capoluogo dauno. In ciò c'è stata sinergia tra tutte le istituzioni del territorio: la Regione Puglia ha dato il suo contributo per aprire questo nuovo impianto così come hanno fatto tutte le altre istituzioni. Oggi è una giornata di festa - ha continuato - perché questo segmento della Iveco ha una visione di futuro che apre qui a Foggia l'opportunità di nuovi posti di lavoro e di sviluppo per il territorio. Una delle prime regole per sconfiggere la criminalità è dare una mano alla crescita offrendo sana occupazione proveniente da aziende altrettanto sane", ha concluso il vicepresidente regionale.

Il taglio del nastro con Urso, Emiliano, Marx e Nucera. In alto la folta platea presente all'inaugurazione



più sostenibili a livello ecologico”.

Una scelta non casuale, quella del gruppo aziendale, di rilanciare la produzione di autobus nel sito industriale di Capitanata: “Foggia è casa mia – ha raccontato Nucera -. Dieci anni fa sono stato direttore di produzione dell’impianto motori. E posso testimoniare come questo territorio riesca ad esprimere grandi professionalità che fondano i propri valori sulle capacità e sul senso di appartenenza. Con Ftp – ha poi anticipato il numero uno di Iveco Bus, tornando sui temi della transizione energetica – stiamo già lavorando allo sviluppo di un motore a idrogeno”.

E allora, per il ministro Urso (alla sua prima uscita pubblica quanto ad eventi inaugurali di nuovi impianti industriali, cosa che parla dell’importanza del nuovo plant Iveco Bus), l’alleanza sancita tra Stato e Iveco Group attraverso un simile rilancio industriale è un modello da replicare anche in altre aree del Paese con ulteriori attori d’impresa del settore, perché: “Con questo nuovo stabilimento – ha detto – si rafforza la filiera italiana dell’automotive sugli obiettivi della transizione ecologica e si inverte la tendenza di dati inquietanti che parlano di una diminuzione, di ben 10 volte nell’ultimo decennio, della produzione italiana di autobus (dagli oltre 2mila del 2012 alle sole 272 unità sfornate l’anno scorso, ndr)”.

Mentre il governatore Emiliano, dal canto suo, ha poi parlato di Foggia in termini di una città che “oggi diventa capitale della Puglia e dello sviluppo del territorio, perché qui, grazie a Iveco Bus, si cambia la storia del trasporto pubblico su gomma nel nostro Paese”.

FOCUS

Presente anche il procuratore Vaccaro: “Così si combatte la criminalità”. Poi l’appello alle imprese: “Investite qui”



Non solo repressione ma anche, soprattutto, maggior lavoro e sviluppo economico sul territorio”. Anche per il procuratore Vaccaro questa è la formula giusta per sconfiggere la criminalità. “Non potevo dunque mancare ad un simile evento - ha commentato alla stampa - che rappresenta un momento importante e che auspico possa fungere da volano per altre imprese che vogliono impiantarsi nel capoluogo dauno. La nostra terra, pianeggiante e con larghi spazi, si presta a quest’ambizione”. Poi l’appello agli imprenditori sia locali sia forestieri: “Venite ad investire qui a Foggia, territorio dalle mille potenzialità, specie nel rinnovabile. Noi faremo di tutto per garantire la sicurezza”.

TERMINAL

Ricerca e innovazione, Lotras entra a far parte del network europeo trasporto combinato ed intermodale



Lotras è entrata a far parte dell'UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport), l'associazione che promuove attivamente il trasporto combinato nei confronti dei decisori europei per favorire il miglioramento del settore attraverso il

sostegno a questa modalità di trasporto merci su lunga distanza ecologicamente ed economicamente sostenibile.

L'UIRR, con sede a Bruxelles, opera dal 1970 e riunisce tutti i principali operatori e terminalisti del trasporto combinato che nei rispettivi mercati curano l'organizzazione e la commercializzazione di questo sistema eco-compatibile di inoltro delle merci.

“La nostra adesione all'UIRR – ha dichiarato **Armando de Girolamo**, Amministratore Unico di Lotras - guarda anche all'importante ruolo svolto dal network europeo nei confronti di progetti di ricerca e innovazione come quelli realizzati in importanti programmi comunitari, ma anche all'armonizzazione delle procedure di lavoro e delle modalità dei sistemi di gestione tra le diverse aziende associate in modo da facilitare una maggiore

diffusione in Europa del trasporto combinato ed intermodale”.

“Riteniamo, inoltre, che i prossimi obiettivi europei verso l'ulteriore riduzione del trasporto merci su strada - da Lotras perseguiti anche con l'implementazione dell'autostrada ferroviaria che dal settembre 2021 ha già consentito lo spostamento di oltre 15.000 semirimorchi dalla rete viaria italiana -, potranno più efficacemente e tempestivamente essere raggiunti attraverso il confronto costante con tra operatori del settore parimenti impegnati nelle sfide della sostenibilità ambientale”. Lotras gestisce direttamente il terminal intermodale merci di Foggia Inconronata ed è società di riferimento per quello di Forlì-Villa Selva quale Multimodal Transport Operator, che ha il supporto del polo logistico di Faenza di Lotras System. Nel 2021 ha attivato

l'autostrada viaggiante che offre la possibilità di trasporto combinato strada-rotaia anche agli autotrasportatori che non sono equipaggiati per questa modalità, permettendo di caricare su treno i semirimorchi non gruabili in una rete che si estende dalla Sicilia al centro Europa.

Di recente la società intermodale Lotras ha potenziato l'equipaggiamento del suo terminal di Foggia Inconronata con l'introduzione di tre gru gommate - destinate al sollevamento e alla movimentazione di unità intermodali - e di un locomotore da manovra CZ Loko 741.758. Quest'ultimo è stato battezzato RYO, nome d'arte di **Domenico Pio de Girolamo** - scomparso nel 2020 - che è stato fondatore di Lotras con suo padre **Armando**, sua madre **Antonietta** e suo fratello **Nazario**. La società spiega che egli “ha sempre coniugato l'impegno aziendale con quello culturale, con una particolare passione per la street art.

La logistica ferroviaria, dunque, come elemento di promozione culturale e di unione per territori e comunità, come peraltro attesta la pinacoteca virtuale presente sul sito www.lotras.it che raccoglie e presenta una parte delle centinaia di opere realizzate e raccolte da Domenico Pio de Girolamo.

Superbonus, per imprese e banche più facile compensare i crediti d'imposta

Agevolazioni edilizie

Via libera al provvedimento delle Entrate: possibile spalmare l'utilizzo in 10 anni

Chance per 10 miliardi di crediti: nuova opportunità a partire dal 2 maggio

Via libera al provvedimento dell'agenzia delle Entrate che consente a banche e imprese di compensare più facilmente i crediti d'imposta che derivano dal superbonus. Dal 2 maggio, quando partiranno le comunicazioni all'agenzia delle Entrate, sarà possibile spalmare le compensazioni su un arco temporale di dieci anni nel caso in cui non si riesca a utilizzare i crediti subito nel modello F24. La nuova chance dovrebbe rimettere in gioco 10 miliardi di crediti del settore dell'edilizia.

Latour e Parente — a pag. 3

Superbonus in dieci anni per banche e imprese

Casa. Le Entrate definiscono le regole per spalmare l'utilizzo su un periodo più lungo: chance per 10 miliardi di crediti del settore edile

Comunicazione sulla piattaforma dell'Agenzia a partire da martedì 2 maggio Giuseppe Latour Giovanni Parente

Lo spalmacrediti diventa realtà. Dopo le modifiche inserite nella legge di conversione del decreto Cessioni (Dl 11/2023), lo strumento disegnato per la prima volta dal decreto Aiuti quater (Dl 176/2022) da ieri è pienamente operativo. O, più, esattamente lo sarà dal 2 maggio, quando sarà possibile comunicare le opzioni tramite la piattaforma delle Entrate; dal 3 luglio, invece, sarà possibile procedere tramite gli intermediari abilitati.

È la novità contenuta nel provvedimento firmato dal direttore dell'agenzia delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini. Un provvedimento che,

di fatto, dà ai titolari dei crediti di imposta la chance di riportare in avanti le quote di sconti fiscali che non riescono a utilizzare negli F24. Questa possibilità - va sottolineato subito - interesserà probabilmente più le imprese che gli istituti di credito. Le banche, infatti, hanno già calendarizzato l'utilizzo dei crediti acquistati nei mesi scorsi: per loro l'allungamento dei tempi potrebbe essere solo un'alternativa di emergenza.

Le imprese di costruzioni che hanno effettuato gli sconti in fattura, invece, si sono trovate con crediti che non sono riuscite a utilizzare e nemmeno a cedere (a causa del blocco del mercato). Allungare i tempi di utilizzo degli sconti, in molte situazioni, potrebbe essere l'unico modo di non perdere soldi. Secondo le Entrate (si veda il grafico in pagina) le imprese di costruzioni hanno in pancia, per le annualità che vanno dal 2023 al 2026, circa dieci miliardi di crediti da

compensare. Una cifra monstre che potrebbe essere utile spalmare sulle annualità successive.

Per fare questo, l'Agenzia mette a disposizione uno strumento estremamente flessibile. La quota residua di ciascuna rata annuale può essere ripartita in dieci quote annuali di pari importo; l'utilizzo delle dieci rate scatterà dall'anno successivo a quello della rata originaria. Ad esempio, per una rata 2022 si parte con dieci rate dal 2023. In caso di crediti per i quali sono state già

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

utilizzate due annualità, questo allungamento consentirà di fatto di arrivare a dodici anni totali.

La scelta è irrevocabile e la comunicazione non potrà essere rettificata o annullata. In compenso, però, su ogni rata si potranno esercitare più opzioni durante l'anno. Prendiamo una rata 2023 di sismabonus pari a 100 euro. Il contribuente ipotizza di avere una capienza fiscale fino a 60 euro e, quindi, comunica l'opzione su dieci anni per i 40 euro restanti. Poi, però, si rende conto di non riuscire a utilizzare per intero i 60 euro. A quel punto, sull'importo residuo non compensato, potrà fare una seconda comunicazione per evitare perdite. In alternativa, come suggerisce anche l'Agenzia, potrà semplicemente «attendere la fine del 2023 per avere contezza dei crediti residui non compensabili e comunicare di ripartirli nei successivi dieci anni».

Queste nuove rate, però, non saranno ulteriormente cedibili in nessun caso. E non potranno neppure essere nuovamente spalmate o richieste a rimborso. In sostanza, una volta allungati i tempi, resta solo la strada dell'F24.

Lo spalmacredito è stato oggetto di due interventi normativi. Questo ha prodotto un doppio regime temporale, che il provvedimento disciplina e schematizza così: l'opzione potrà riguardare rate di crediti riferite agli anni 2022 e seguenti, per i crediti derivanti dalle comunicazioni delle opzioni, relative al superbonus, per la prima cessione o lo sconto in fattura inviate all'agenzia delle Entrate fino al 31 ottobre 2022. Ci si potrà, invece, riferire agli anni 2023 e seguenti, per i crediti derivanti dalle comunicazioni inviate dal 1° novembre 2022 al 31 marzo 2023, relative al superbonus, e per le comunicazioni inviate fino al 31 marzo 2023, relative al sismabonus e al bonus barriere architettoniche. Bisogna ricordare, infatti, che il decreto cessioni ha esteso il meccanismo anche a queste due agevolazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Picco di compensazioni nei prossimi quattro anni

Crediti fiscali legati ai bonus edilizi. Dati in milioni di euro



IMPRESE

Le rate annuali per le imprese di costruzioni della sezione Ateco "F - Costruzioni" da fruire in F24 anno per anno



BANCHE

Le rate annuali per le banche e alle società appartenenti a gruppi bancari da fruire in F24 anno per anno



Fonte: agenzia delle Entrate



Cantieri. Il nuovo Codice degli Appalti diventerà operativo il prossimo 1° luglio

«Un regolamento per il nuovo Codice degli appalti»

Contratti pubblici

Le imprese chiedono un provvedimento

potranno affidare lavori in house, appunto senza ricorrere alle gare. «Si tratta potenzialmente del 36% del mercato degli appalti pubblici - dice - e inserire un tetto avrebbe potuto essere di aiuto al mercato».

Faeco a Brancaccio Simone Gam-

Flavia Landolfi

ROMA

Si avvia verso la data fatidica della messa a terra il nuovo Codice degli appalti pubblici che diventerà operativo il prossimo 1° luglio. Una manciata di settimane per switchare dal vecchio al nuovo, salendo in corsa sull'impianto di regole approvato il mese scorso dal governo. Per questo e per limare, aggiustare, smussare gli angoli le imprese chiedono in coro un regolamento attuativo. E lo fanno dibattendolo davanti al ministro Salvini nel corso di un seminario a porte chiuse organizzato da Legacoop, Consorzio Integra e Cns negli spazi della Luiss Business School di Roma. Il ministro ascolta, appunta, non dice né sì né no nel merito, raccoglie qualche spunto: «Se si vuole fare un supplemento di riflessione è legittimo, ma la sostenibilità economica oltre quello indicato nel testo non può andare». Salvini tira giù i numeri del Codice con «184 osservazioni da parte delle commissioni parlamentari e 70 associazioni ascoltate» per il battesimo delle nuove regole. E dice che «il problema vero» è un altro. «Se io domani sbloccassi tutti i cantieri fermi - dice rivolgendosi alla platea della Luiss - avrei un numero sufficiente di aziende o personale in grado di lavorare a queste infrastrutture? La risposta è no».

Le imprese appunto. Sono loro insieme alla Pa alle prese oggi con un Codice non ancora del tutto sviscerato. Il verdetto, a freddo, è positivo. Tutti riconoscono che si tratta di un passo in avanti. Ma tutti sollevano anche qualche perplessità, indicando le zone grigie, quelle più insidiose in tema di concorrenza o di sostenibilità economica per le imprese. A partire da Federica Brancaccio, presidente Ance, che mette in fila quali

berini, presidente Legacoop. «Cis sono alcuni particolari che ancora non ci convincono ma che speriamo possano essere modificati nei prossimi mesi: qualche perplessità resta - dice - sulla reale applicazione della revisione prezzi. È un tema per noi una questione all'ordine giorno, occorre capire quali sono gli indici a cui faremo riferimenti, quali saranno i vari modelli di calcolo dei diversi panieri inflattivi, perché su questo si giocherà molta della reale applicazione del Codice». Ma per Legacoop si tratta anche di capire «in tema di procedura negoziata come saranno costruiti gli albi dei fornitori, con quale modalità, con quali controlli».



Dalla concorrenza alle garanzie, le richieste di costruttori, cooperative e consorzi

Ma il cambio di paradigma c'è stato. Parola di Alessandro Hinna, presidente Cns, il Consorzio nazionale servizi. «E come tutti i cambi di paradigma porta con sé dei problemi inevitabili - dice -. Questa combinazione tra principio del risultato e fiducia pone il tema del quando la Pa ricorre al mercato, prima del come: perché l'equiparazione dei modelli organizzativi mette sullo stesso piano pubblico e privato. E quindi si sovverte la vecchia logica del pubblico incapace di fare e del privato unico capace di farlo». Secondo Hinna il «passaggio epocale» consiste nel fatto che il Codice ridisegna un modello per cui «se c'è effettivamente un valore aggiunto nel privato si va dal privato altrimenti la partita si gioca esclusivamente sul tema di convenienza economica». C'è infine un nodo non da poco per le imprese, che è quello delle garanzie necessarie per partecipare e vincere le gare. Un imbuto sempre più stretto sul quale un ruolo chiave

sono le preoccupazioni dei costruttori. Comincia dalla questione della concorrenza la numero uno dell'associazione, la previsione cioè di affidare i lavori senza gara, attraverso la procedura negoziata per gli appalti fino a 150mila euro. «Oggi il tema del tempo che si perde per una gara non esiste: le famose 200 offerte che arrivavano per il bando del Comune è un tema che in questo momento non c'è. E anzi, semmai abbiamo il problema opposto», dice. La questione fa scopa con la previsione che il Codice assegna ai settori speciali che

lo possono svolgere i consorzi. Si tratta, spiega Adriana Zagarese, presidente del Consorzio Integrale di una «forma di aggregazione non votata alla singola iniziativa» ma più trasversale. «Il consorzio di cooperative - dice - è struttura organizzativa che consente la promozione delle imprese garantendo competenze anche molto di nicchia che vanno preservate». Sul sistema delle falle finanziarie che tolgono il sonno (e il lavoro) alle imprese «il consorzio è in grado di lavorare per tempo sui castelletti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Iveco, riparte da Foggia la produzione di bus in Italia

Trasporti

Prevista la realizzazione di mille veicoli all'anno ad alto contenuto tech

L'investimento è di circa 40 milioni e beneficerà dei fondi del Pnrr

Filomena Greco

FOGGIA

Il primo bus elettrico Iveco Bus realizzato a Foggia sarà destinato alla società che gestisce il trasporto pubblico locale in Abruzzo. Un'area da 4mila metri quadri realizzata nel cuore dello stabilimento Iveco di Foggia dedicato alla produzione di motori, con a regime un centinaio di addetti, che si sommeranno ai 1.600 impiegati nel plant. Così l'Italia prova, dopo anni di declino, a rilanciare la produzione di

promessa, nel 2019, di mantenere l'occupazione nella fabbrica di Foggia dopo la perdita della "commessa" dei motori per Fiat Ducato. «Oggi – aggiunge – una nuova promessa mantenuta: forniremo all'Italia i nostri bus più nuovi ed ecocompatibili, con un investimento da 40 milioni tra Torino, dove nello stabilimento epowertrain si producono le batterie, e il sito in Puglia».

Se si risale al 2005, come ricorda il ministro dello Sviluppo economico e del Made in Italy, Adolfo Urso, citando dati dell'Anfia, in Italia si producevano oltre 3mila bus; «l'anno scorso – aggiunge – sono stati 271 a fronte di oltre 3mila immatricolazioni. Si è trattato di un declino pesante e l'avvio della produzione in questo stabilimento segna una svolta e una inversione di tendenza». La produzione industriale residuale è in capo all'IIA, Industria italiana autobus, dove sono confluite le attività di BredaMenarinibus e Irisbus: un dossier industriale difficile con cui diversi governi si sono cimentati negli anni senza riuscire a rilanciare la produzione in Italia.



Nella città pugliese il gruppo è già presente con un sito dedicato ai motori industriali e ha 1.600 dipendenti

autobus, con una forte connotazione green, segno dei tempi e della mobilità che sta cambiando pelle, a cominciare dal Trasporto pubblico locale.

Iveco Group inaugura la nuova area produttiva dedicata all'assemblaggio di bus elettrici con una previsione di produzione pari a mille veicoli all'anno per tre anni destinati al mercato italiano, ma non solo, con una forte attenzione alla customerizzazione. «Iveco ha legami profondi con Torino e con l'Italia – sottolinea il ceo Gerrit Marx – paese dove lavora il 40% dei nostri addetti. Con orgoglio riportiamo in Italia la produzione di autobus». Di promesse e impegni parla il ceo. La

La produzione Iveco a Foggia punta ad intercettare soprattutto le esigenze del mercato italiano, alle prese con una importante fase di ricambio della flotta di mezzi circolanti e con una transizione al modello di mobilità elettrica, grazie alle risorse messi in campo dal Pnrr. Quelle stesse risorse che hanno sostenuto l'investimento di Iveco Group in Italia sul ramo autobus, per una quota compresa tra il 20 e il 30 per cento.

«Riportare la produzione di bus in Italia è stata una scelta industriale strategica – spiega Domenico Nucera a capo di Iveco Bus – per le competenze che questo territorio esprime e per confermare un principio importante, quello della prossimità della produzione rispetto ai mercati di riferimento». Le nuove produzioni e le innovazioni tecnologiche sul fronte degli autobus a zero impatto ambientale coinvolgono gli stabilimenti di Torino – dove si concentra la ricerca e l'innovazione e dove si realizzano le batterie – e di Foggia, dove si assemblano i veicoli, con in totale 300 addetti dedicati e una forte partnership tecnologica con Hyundai. Lo stesso partner, sottolinea Nucera, «con il quale abbiamo sviluppato un motore alimentato con fuel cells e per i quali stiamo già partecipando ad alcune gare». L'ambizione per Iveco Group è quella di sviluppare internamente, grazie al brand Fpt, un motore a idrogeno nei prossimi anni. «Siamo tra i pochi full linear – ricorda Nucera – in grado di offrire una gamma completa di veicoli, dalle alimentazioni tradizionali fino al biometano per arrivare ad elettrico e idrogeno, con una quota di mercato pari al 25%». Soddisfatti i sindacati con il segretario nazionale della Fim-Cisl, Roberto Benaglia, che sottolinea come «le transizio-

AUTOMOTIVE

Urso: «Piano per rottamare i modelli più vecchi»

Un piano rottamazione per le auto più vecchie, da Euro0 a Euro3 – quasi 11 milioni di mezzi – che sostenga i ceti meno abbienti. Questo il progetto cui sta lavorando il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, per velocizzare il ricambio della flotta circolante in Italia e ridurre l'impatto ambientale della mobilità privata. «Contemporaneamente alle misure sulla domanda – aggiunge Urso – stiamo lavorando per

aumentare la produzione di autovetture in Italia e per sostenere i modelli che abbiano una quota più alta di componenti provenienti dalle imprese della filiera italiana». Sulle risorse il ministro prova a fare il punto: «Utilizzeremo i fondi residui degli anni scorsi (250 milioni, ndr) e stiamo lavorando per definire nuove fonti di finanziamento da parte dell'Ue».

—**F.Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ni green e digitali possano rappresentare un'occasione per creare nuove filiere e nuova occupazione». Parla di un ulteriore passo avanti «verso la crescita delle attività del Gruppo Iveco in Italia» anche Simone Marinelli della Fiom-Cgil. «La scelta di Iveco rappresenta non solo una prova di impegno industriale ma anche di responsabilità sociale nell'affrontare i contraccolpi occupazionali del processo di elettrificazione» dice Gianluca Ficco della Uilm.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aumento incisivo. Nel 2023 l'aggiornamento dei canoni demaniali per i terminal è stato fissato a +25,15%

«Fare sistema e superare i localismi per dare respiro alla portualità italiana»

Economia del mare

Confindustria chiede un intervento del Governo sull'aumento dei canoni

Raoul de Forcade

Per dare supporto allo sviluppo strategico della portualità italiana occorre averne «una visione unitaria e sistemica, superando i localismi che determinano una frammentazione sia territoriale sia della logistica portuale ed evitando lo sviluppo di fenomeni di concorrenza tra singoli porti nazionali». È quanto ha sostenuto Pasquale Lorusso, vicepresidente di Confindustria per l'economia del mare, nel corso del convegno *Portualità Italia al servizio del Paese*, organizzato da Assiterminal. Il tema toccato da Lorusso

è stato uno dei leitmotiv dell'incontro, insieme all'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi che, per il 2023, è stato fissato al +25,15%, che si aggiunge al +7,95% del 2022. Per correggere un aumento così incisivo, ha detto Lorusso, «Confindustria continua a richiedere ai ministeri competenti di intervenire subito», applicando l'incremento percentuale annuale dei canoni demaniali marittimi solo alla parte del canone unitario corrispondente al minimo determinato per l'anno precedente e modificando il criterio di calcolo previsto dalla normativa attuale. Lorusso ha anche sottolineato la necessità di «un'inversione di tendenza sulla riforma della legge portuale del 2016, che ha relegato

la partecipazione degli stakeholder commerciali a un ruolo meramente residuale». A proposito di fare sistema, Luca Becce, presidente di Assiterminal, rivolto a Massimo Bitonci, sottosegretario al ministero delle Imprese, ha chiesto di «evitare un approccio ideologico a tematiche come quella dell'autonomia differenziata. Se c'è un settore che di questa non ha bisogno ma necessita, invece, di sistema e governo centrale è la logistica. Occorre, a livello normativo, eliminare le sovrapposizioni fra funzioni concorrenti che impediscono la celerità delle decisioni». Sui canoni, poi, Becce ha chiarito che, in mancanza di risposte su una revisione del meccanismo, Assiterminal procederà «a impugnare i provvedimenti di aumento delle Autorità portuali». Il presidente della Federazione del mare, Mario Mattioli, ha stigmatizzato, invece, la scarsa percezione, in Italia, «dell'importanza della blue economy».

Becce (Assiterminal):
«No all'autonomia differenziata per la logistica, che ha bisogno di un governo centrale»

L'interdittiva antimafia non preclude la gara pubblica

Codice degli appalti

È necessario ottenere il controllo giudiziario prima dell'aggiudicazione

Il professionista dovrà accertare l'occasionalità di contatti compromettenti

Guglielmo Saporito

Il riordino della disciplina dei contratti di appalto consente di collaudare le innovazioni della normativa antimafia (Dl 152/2021) e conferma la rilevanza del «controllo collaborativo», che evita l'espulsione dal mercato delle imprese a rischio di infiltrazione.

Il Dlgs 36/2023 recepisce infatti gli orientamenti del Consiglio di Stato (adunanza plenaria 6/2023) che ga-

rantisce continuità ai rapporti contrattuali, tutte le volte che le imprese a rischio di infiltrazione mafiosa, pur di non essere interdette, si sottopongono a misure di self-cleaning. L'articolo 94, comma 2, del Dlgs 36/2023 consente comunque all'impresa, anche se destinataria di una misura interdittiva antimafia, di partecipare a gare pubbliche qualora si chieda ed ottenga l'ammissione al controllo giudiziario entro la data dell'aggiudicazione. Anche l'Anac (segnalazione 3/2022) aveva sottolineato l'opportunità di allineare l'ambito soggettivo di applicazione del requisito previsto dall'articolo 80, comma 2, del Dlgs 50/2016 (assenza di interdittive antimafia), evitando una dilatazione sproporzionata del rischio di esclusione automatica dalle gare in caso di verifiche sfavorevoli.

Mentre nel precedente codice (Dlgs 50/2016) l'interdittiva impediva la partecipazione a gare, ora per partecipare basta l'ammissione al controllo giudiziario, ottenibile a domanda

da parte dell'impresa: ciò significa che l'impresa, la quale voglia dimostrare l'occasionalità dei contatti con imprenditori compromessi, può chiedere di sottoporsi a un periodo di vigilanza prescrittiva del giudice penale. Attraverso la figura di un professionista (amministratore giudiziario, commercialista) si accertasi (dopo uno o tre anni) la possibilità di redimersi da infiltrazioni mafiose (Cassazione 42645/2022) o di dimostrare l'occasionalità di contatti compromettenti.

Il controllo giudiziario diventa quindi un binario parallelo in caso di informazione antimafia, uno strumento normativo predisposto in via ordinaria per mantenere o ripristinare la continuità aziendale e di impedire il fallimento dell'impresa (Cg 39/2023). Sottoponendosi al controllo giudiziario (articolo 34 bis) o all'analogo controllo prefettizio (articolo 94 bis del Dlgs 159/2011) diminuiranno anche gli episodi di interdittive "a cascata", scaturenti da con-

tratti meramente occasionali: di recente il Consiglio di Stato si è occupato di un' interdittiva generata dal mezzo trasporto di un' inferriata (del valore di 2.500 euro), effettuato da un'impresa attraverso un camioncino intestato ad altra impresa oggetto di interdittiva. Solo dopo anni di lite, la sentenza 2953/2023 è riuscita a decantare il rapporto e ricondurlo a mera occasionalità; ora a situazioni del genere dovrebbero ridursi, applicando alla disciplina dei contratti quel meccanismo di collaborazione (e non contrapposizione), che il codice del 2023 antepone nella redazione delle oltre cinquecento pagine. L'articolo 2 sottolinea infatti il principio della fiducia, l'articolo 5 il principio di buona fede e l'articolo 10 la tassatività delle cause di esclusione. Cumulandosi tra loro, tali principi potranno operare anche nel delicato settore della tutela dalle infiltrazioni mafiose, fornendo spazi per chiarimenti e controlli collaborativi.

Ancora disponibili i fondi della legge Sabatini

Agevolazioni

Il ministero ha confermato la cumulabilità con il credito d'imposta 4.0

A livello regionale disponibili agevolazioni per l'efficientamento energetico

Pagina a cura di
Roberto Lenzi

I mesi di aprile e maggio si caratterizzano per l'apertura di bandi rivolti a compensare le aziende per danni subiti. Dal 13 aprile è operativo il bando per compensare i danni da Brexit subiti dalle imprese, con una dotazione di 112 milioni a sportello.

Il 3 maggio partono i bandi per le imprese che possono dimostrare un impatto negativo a seguito del conflitto in Ucraina. Uno prevede incentivi per le aziende che hanno perso fatturato nell'area, mentre l'altro è destinato a quelle che sono in difficoltà in quanto si approvvigionavano in quelle aree. L'incentivo mantiene la doppia formula del finanziamento a tasso zero, sottoposto al regime de minimis, accompagnato dal contributo a fondo perduto. Beneficiarie sono le piccole e medie imprese e le imprese a media capitalizzazione (Midcap).

Sempre ai primi giorni di maggio è fissata l'apertura dello sportello per gli aiuti alle aziende

ubiccate nelle aree sismiche del centro Italia.

Negli stessi giorni apre la finestra per la predisposizione delle istanze di accesso al nuovo bando Inail Isi, che concede contributi a fondo perduto del 65% per migliorare la sicurezza dei lavoratori.

Sono partiti anche i bandi per efficientamento energetico in diverse regioni, con contributi fino all'80% della spesa.

Sono ancora operativi gli incentivi per le imprese che realizzano progetti nell'ambito dell'utilizzo dell'idrogeno, nonché interventi a lunga scadenza. A titolo esemplificativo, sono disponibili 100 milioni per progetti altamente innovativi volti a ridurre l'emissione di carbonio. Le imprese possono presentare domanda fino al 19 settembre 2023. Il contributo a fondo perduto ottenibile copre fino al 60% delle spese ammissibili.

Ancora possibile richiedere i rimborsi delle bollette fino al secondo trimestre 2023 e, in parallelo, le imprese possono fare domanda di rateizzazione con mo-

dalità semplificata per i consumi fatturati entro il 30 settembre 2023. L'accesso è consentito a tutte le aziende residenti in territorio italiano. L'importo che può essere rateizzato è quello eccedente quello risultante in bolletta rispetto alla media di quanto pagato nel 2021. Il mancato pagamento di due rate, anche non consecutive, comporta il decadimento del beneficio della dilazione.

Sul fronte degli incentivi cosiddetti green, continua l'operatività della Sabatini per la quale, a marzo, risultava disponibile ancora il 9% dei fondi. A partire dallo scorso gennaio, alle classiche agevolazioni per beni ordinari e 4.0, si è affiancata un'agevolazione maggiorata a sostegno degli investimenti per la sostenibilità aziendale, con la possibilità di agevolare gli investimenti in fonti rinnovabili per produrre energia pulita, fotovoltaico incluso.

Il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha confermato che i beni 4.0 possono usufruire sia dell'agevolazione prevista dalla Sabatini che del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali, poiché i limiti di cumulo trovano applicazione solo nel caso ulteriori contributi pubblici inquadabili come aiuti di Stato. Le agevolazioni della nuova Sabatini sono pertanto fruibili unitamente a tutte le misure fiscali di carattere generale che, applicandosi alla generalità delle imprese, non configurano aiuti di Stato, a condizione che tale cumulo non porti al superamento del costo sostenuto.



Aperti i bandi per chi ha subito le conseguenze negative di Brexit e guerra in Ucraina