



Rassegna Stampa 5 maggio 2023

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

MOBILITÀ, TURISMO E CULTURA LA RIVENDICAZIONE

Il protocollo d'intesa siglato dal sindaco di Bari Antonio Decaro e dal primo cittadino partenopeo Gaetano Manfredi

Il presidente dell'Anci: «È assurdo che due città metropolitane molto attrattive non siano collegate direttamente»

Alta velocità Bari-Napoli quell'alleanza del Sud che guarda alle Europee



BARI Il sindaco di Bari, Antonio Decaro, e il primo cittadino di Napoli siglano il protocollo d'intesa che punta l'attenzione su una serie di temi ritenuti strategici per uno sviluppo sinergico tra le due città e per l'intero Mezzogiorno

MINNI PERCHIAZZI

● **BARI.** Alleanza su mobilità, turismo e cultura, sullo sfondo delle elezioni europee 2024. Bari e Napoli a braccetto in nome del «Sud che ce la fa». Che unisce le forze e guarda con fiducia verso un futuro di cui vuole essere artefice e protagonista. Ieri a Palazzo di Città, la firma del protocollo di intesa tra i Comuni di Bari e Napoli, da parte del sindaco e presidente dell'Anci, Antonio Decaro - sempre più vicino a una candidatura per Bruxelles nel collegio apulo-campano - e del primo cittadino partenopeo, Gaetano Manfredi.

Il punto di partenza dell'accordo è legato agli obiettivi del programma dell'«Alta Velocità-Alta Capacità Napoli-Bari», un fattore cruciale nell'ambito del processo di sviluppo del Meridione, destinato a facilitare le relazioni tra le due regioni e il nord del Paese, favorendo al contempo una maggiore integrazione con le grandi reti europee. Nel protocollo si parte dal collegamento diretto tra le due capitali del Sud. «È assurdo che due città metropolitane che in questo momento sono molto attrattive non siano collegate direttamente perché» ad oggi «dobbiamo fare scalo a Caserta, mettendoci minimo quattro ore», attacca Decaro. «Bari e Napoli sono due città vicine - aggiunge - con storie vicine, ma ancora lontane dal punto di vista fisico. Credo sia un diritto che chiediamo per noi, per la nostra economia, per gli studenti e per i turisti. Con questo protocollo vogliamo stabilire una relazione nel Mezzogiorno e scrivere una pagina nuova, con rapporti economici, sociali e culturali».

«Vorremo che il collegamento ferroviario diretto sia anticipato rispetto alla conclusione di tutti i lavori per l'alta velocità, prevista nel 2026, perché non possiamo aspettare», sostiene Manfredi, non senza chiamare in causa il Governo, «dal quale ci aspettiamo l'attenzione che meritiamo, parliamo a nome di milioni di cittadini che non vogliono essere assistiti, ma vogliono essere parte propulsiva del Paese».

In sintonia Decaro. «Ci aspettiamo una normale attenzione nelle interlocuzioni fra amministrazioni locali e governo, a cominciare dal diritto ad avere un collegamento diretto. «Chiediamo di avere gli stessi diritti, al resto ci pensiamo noi, come a rendere attrattive le nostre città e le aree industriali. Ci sono multinazionali che vengono qui senza finanziamenti, perché vogliono investire al Sud e questo è un fatto inedito».

Insomma, amministratori di un Sud che non si presenta col «cappello in mano». «Rappresentiamo un pezzo di Sud che ce la fa, diverso dagli stereotipi. Siamo un Sud che riesce a ottenere finanziamenti. Non chiediamo aiuti ma infrastrutture per correre, per viaggiare, per studiare, per attrarre nuove economie, per continuare a lavorare insieme sui progetti della Smart city», chiosa Decaro, supportato da Manfredi. «Occorre creare massa critica, fra Campania e Puglia ci sono 10 milioni di abitanti, il Pil prodotto nelle due aree metropolitane rappresenta quasi il 50% di quello del Mezzogiorno - dice il sindaco partenopeo - Parliamo del vero motore di una parte fondamentale dell'Italia e dell'Europa. vogliamo portare avanti la bandiera di un Sud moderno, competitivo, capace di creare valore, lavoro e crescita economica, ma senza dimenticare la nostra identità, la capacità di includere, di accogliere, di avere relazione forte con tutto il Mediterraneo».

Non manca una nota polemica. «Siamo stanchi di ascoltare la litania del Sud che non ha una classe dirigente. Dobbiamo ricordare che il rappresentante nazionale degli ingegneri è di Bari, così come quello dei commercialisti, quello dei medici e anche quello dei sindaci. E la stessa cosa accade a Napoli», attacca il presidente dell'Anci. «Vogliamo solo essere messi nelle condizioni di poterci sviluppare dal punto di vista economico e sociale. Non abbiamo intenzione di aspettare i nostri diritti in silenzio», conclude.

PUGLIA

LE STRATEGIE DI EMILIANO

EVITARE LA PRIVATIZZAZIONE

La concessione del servizio scade nel 2024 e non può essere rinnovata: l'unica possibilità è il ricorso all'affidamento in-house

IL MODELLO PREVISTO DA VENDOLA

L'ex governatore lo aveva detto nel 2014 ma il suo successore aveva pensato (invano) a una alternativa di sistema

Aqp ai Comuni per evitare le gare

Via libera della Regione al riassetto societario: la gestione dell'acqua resterà pubblica

● **BARI.** L'obiettivo finale è la trasformazione in una multiutility. Ma per il momento c'è da fare i conti con la scadenza, a fine 2024, della concessione del servizio idrico integrato. E per non rischiare la strada della gara d'appalto, che potrebbe portare l'acqua in mano a una multinazionale, ci sarà una trasformazione di Aqp: la Regione manterrà la proprietà della holding, ma affiderà ai Comuni - direttamente o tramite l'Aip - il controllo della nuova società di gestione.

Il percorso di «evoluzione societaria» che la giunta ha approvato mercoledì sera è in realtà la riedizione di un progetto evocato già dai tempi di Franco Tatò, e predisposto nelle sue linee essenziali nel 2014 dall'ex governatore Nichi Vendola. Emiliano sembrava avere un'altra idea: nel 2016 ipotizzò di trasformare Aqp in una holding per accogliere la partecipazione di altre Regioni in una operazione di sistema, «l'Acquedotto del Mezzogiorno», sotto la regia di Palazzo Chigi. Le cose andarono diversamente, ma oggi si ripropone il problema della gestione. E dunque si torna all'idea di Vendola, ma previo spacchettamento.

Aqp è stato per lungo tempo l'unico concessionario idrico *ope legis* d'Italia. E dopo la breve proroga disposta alla scadenza dal governo Renzi, l'unica possibilità per evitare una gara d'appalto è l'affidamento in-house. Aqp è interamente partecipata della Regione: affinché si possa procedere all'affidamento diretto, in base alle norme europee è dunque

necessario che il gestore sia controllato al 51% dai titolari del servizio idrico, cioè dai Comuni. Di qui la necessità di procedere con lo spacchettamento.

La giunta regionale ha dunque dato mandato all'Acquedotto di avviare la riorganizzazione societaria. Il patrimonio dovrebbe rimanere nella holding (Aqp HoldCo), scorporando nel braccio operativo «Aqp Sii Puglia» la gestione del servizio (il personale). È in quest'ultima che, direttamente o tramite una società veicolo, dovrebbero entrare i Comuni. Lo schema, che si basa su un parere legale, dovrà essere sottoposto a verifiche di fattibilità e potrebbe anche dover scontare la procedura per le verifiche in materia di aiuti di Stato (perché Aqp riceve finanziamenti pubblici agli investimenti). Una terza società, controllata dalla holding, potrebbe eventualmente occuparsi della gestione della grande adduzione (le infrastrutture idriche che portano in Puglia l'acqua da Basilicata e Campania): anche qui vanno approfonditi i rapporti reciproci per la sostenibilità economica dell'operazione.

Con oltre 2mila dipendenti e 400 milioni di fatturato Aqp è la principale società pubblica del Mezzogiorno. Ed è anche, e di gran lunga, la principale stazione appaltante pugliese. Gli interessi in gioco sono enormi. Ma anche l'obiettivo di evolvere in una multiutility, tratteggiato nel piano industriale del presidente Domenico Laforgia, risale già ai piani di Vendola: il grimaldello sarebbe dovuto essere Aseo, la società oggi al centro dell'operazione

400 MILIONI DI FATTURATO E 2MILA DIPENDENTI
Aqp è la principale società pubblica del Mezzogiorno e gestisce il servizio idrico integrato in Puglia (oltre che in 12 Comuni campani): la concessione in scadenza non può essere più rinnovata direttamente senza passare per una gara d'appalto



sull'impiantistica pubblica dei rifiuti. Ma il discorso della multiutility è di fatto rinviato a un momento successivo.

Le difficoltà operative da superare per l'ingresso dei Comuni sono infatti non banali. Bisognerà infatti decidere se dovranno entrare singolarmente oppure - come sembra - in forma aggregata. E dunque con quale peso, e con quale governance, per evitare che la società di gestione diventi una mangiatoia della politica. In più, bisognerebbe fare in modo che la concessione attuale non abbia valore residuo, perché altrimenti i Comuni dovrebbero farsi carico di un ingente investimento patrimoniale: qualcuno ha perfino immaginato che gli enti locali possano conferire a capitale il valore delle reti comunali. [m.scagl/]

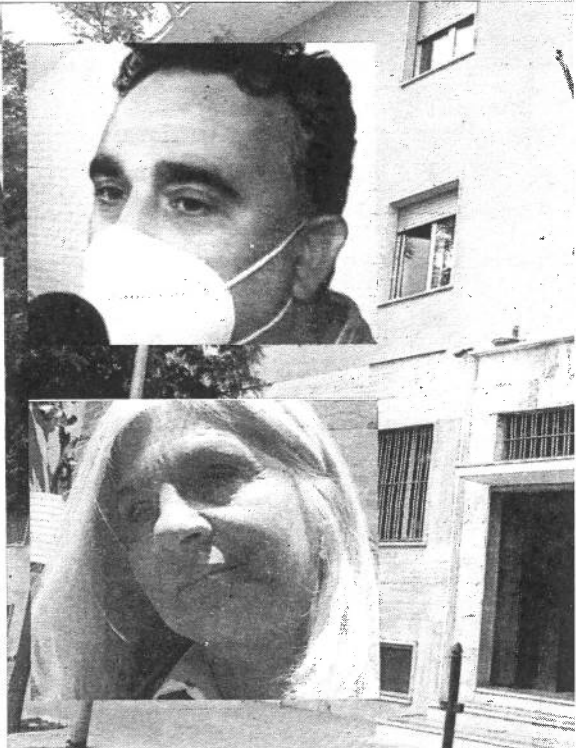
La riforma dell'agenzia

L'Arti si occuperà anche di tecnologie

■ Una nuova agenzia Arti integrerà le finalità di quella istituita nel 2004 trasformandola anche in centro regionale di trasferimento tecnologico. Lo hanno annunciato il governatore Emiliano, l'assessore Alessandro Delli Noci (Sviluppo economico) e il commissario straordinario Vito Albino. La riforma, attesa pra in Consiglio regionale, trasforma l'Arti nella agenzia per la tecnologia, il trasferimento tecnologico e l'innovazione mantenendo lo stesso acronimo: opererà a supporto delle politiche per lo sviluppo economico, l'istruzione, la formazione, il lavoro e quale ente per il trasferimento tecnologico finalizzato allo scouting in Università e centri di ricerca. La giunta nominerà un consiglio di amministrazione.

Il tempo dei commissari

La sede municipale



In alto la sede di Arca e, nei riquadri, Antonio Bove, Franco Landella, Rosanna de Nisi e Carmela Catalano

DE NISI

Da Arca al Comune e ritorno, dopo scioglimento e indagine sugli alloggi popolari

di Lucia Piemontese

Da Arca al Comune di Foggia, fino al ritorno nell'ente che ha preso il posto dello IACP. L'indagine dei pm **Enrico Infante** e **Roberta Bray** sulla presunta corruzione legata all'assegnazione di alloggi popolari e a promesse di assunzioni conferma, stando a quanto emerso dal lavoro degli inquirenti, il "disordine amministrativo" nella gestione delle politiche abitative riscontrato dalla commissione di accesso e dalla Prefettura foggiana nelle relazioni sullo scioglimento del consiglio comunale per infiltrazioni mafiose.

E' un'andata e ritorno dall'Agenzia regionale di via Caggese all'ente di corso Garibaldi quello che ha caratterizzato negli scorsi anni la funzionaria di Arca **Rosanna de Nisi**, che oggi è una delle persone indagate nell'ambito del procedimento aperto dalla Procura del capoluogo, rispetto al quale c'è stato l'avviso di conclusione delle indagini e si attende la fissazione dell'udienza preliminare per la decisione sugli eventuali rinvii a giudizio. L'indagine ruota attorno alla intimidazione ai danni di **Antonio Bove**, che era nel settembre 2019 assessore comunale alle politiche abitative oltre che al bilancio quando subì il danneggiamento della propria auto. Gli indagati sono il 56enne **Luigi Napolitano**, il figlio 29enne **Domenico Napolitano** e l'amico trentenne **Giovanni Ferrazzano**, lo stesso Bove (che al contempo è anche persona offesa insieme alla moglie **Caione**) con la sua segretaria **Silvia Pacello**, l'allora sindaco **Franco Landella**, le funzionarie del Servizio Politiche abitative de Nisi e **Ida Paranzino** (quest'ultima oggi in pensione), **Lucia Livrieri** (che

nel 2018 occupò abusivamente lo spogliatoio del campetto San Paolo, nel quartiere Cep) e due foggiani residenti a Borgo Mezzanone, **Luigi Cappuccio** e **Raffaella Ziccardi**.

Ci sarebbe stato un concorso di reato tra Bove, de Nisi e Paranzino, Livrieri, Pacello e Landella. Pacello e Livrieri avrebbero istigato l'assessore affinché si adoperasse per far assegnare l'alloggio a Livrieri, che non ne aveva diritto. Bove avrebbe chiesto agli uffici municipali di formare un provvedimento di assegnazione di alloggio di edilizia residenziale pubblica a favore della donna, che era priva dei requisiti di legge (giacché in precedenza assegnataria di alloggi di ERP nonché già proprietaria o avente diritto all'uso di un'altra abitazione) e quindi in violazione normativa regionale, che prevede l'obbligo di verifica dell'esistenza dei requisiti per l'assegnazione di un'abitazione. Landella avrebbe adottato due provvedimenti (del 21 e del 24 febbraio 2020) di assegnazione di un alloggio di ERP in favore di **Valeria Nunziata Vagnoni**, figlia di Livrieri, in violazione della regola di condotta espressamente posta dalla legge, che riserva esclusivamente ai dirigenti degli enti locali, e non agli organi politici, gli atti amministrativi e di gestione, nonché in violazione della legge regionale sull'obbligo dei requisiti per l'assegnazione di un'abitazione. I due atti sarebbero stati predisposti, per la firma del sindaco, dalla funzionaria de Nisi. L'allora funzionaria delle Politiche abitative Paranzino avrebbe illegittimamente adottato e firmato un atto, il 30 maggio 2019, di autorizzazione all'occupazione straordinaria e temporanea in favore

di Livrieri dell'alloggio di via Kennedy n. 4, in violazione delle regole che individuano i requisiti necessari per ottenere l'assegnazione di un alloggio di ERP, tra cui rientrano il non avere proprietà di altre abitazioni e il non essere già stato beneficiario di un'assegnazione analoga, nonché in spregio della legge regionale. Una situazione che avrebbe procurato a madre e figlia gli ingiusti vantaggi patrimoniali consistenti nel conseguire la disponibilità di un'abitazione ERP e il danno ingiusto a chi aveva titolo, o comunque aveva diritto di essere preferito alle due, per l'assegnazione dell'abitazione popolare.

In più, Paranzino e de Nisi avrebbero formato due atti falsi attestando la circostanza difforme dal vero della presenza di una relazione istruttoria sul particolare stato di disagio sociale di Livrieri e Vagnoni nei provvedimenti del 30 maggio 2019 e del 21 febbraio 2020 di autorizzazione all'occupazione straordinaria e temporanea di un immobile (per la madre) e di assegnazione di un alloggio (per la figlia), questo al fine - per chi indaga - di eseguire il delitto di abuso d'ufficio.

Rosanna de Nisi è tornata in Arca dopo gli anni passati in Comune con la qualifica di Istruttore Direttivo Amministrativo - Cat. D. Era dicembre 2019 quando fu chiamata, tramite l'utilizzazione assegnazione temporanea in posizione di comando, a rinforzare per un anno l'ufficio comunale delle Politiche abitative, rimasto scoperto col pensionamento di Paranzino. Da quel momento ci furono varie proroghe, l'ultima delle quali avrebbe dovuto concludersi il 30 dicembre 2022. Ma il rapporto cessò pri-

ma del previsto, il 30 settembre 2022, perché - come si legge nella determina del 13 settembre della dirigente comunale **Valentino** - il 24 agosto 2021, poche settimane dopo l'insediamento della commissione straordinaria (6 agosto) de Nisi chiese di tornare in Arca.

Era già chiaro allora che c'era un'indagine in corso su Bove & Co. e proprio questo fatto potrebbe aver influito in maniera determinante sulla fine del lavoro per conto del Comune.

Prima di questa inchiesta giudiziaria c'erano state altre due questioni relative a de Nisi. La prima riguardava la figlia **Carmela Catalano**, classe 1988, la quale si candidò al consiglio comunale dapprima nel 2014 in una civica di **Luigi Miranda** (ottenendo ben 520 voti), per poi essere cooptata da Landella ad agosto 2015 con la prima nomina nel cda della partecipata Ataf spa. Nel 2019 Catalano si ricandidò in una civica di Landella e fu nominata per due volte nel cda dell'altra partecipata AM Service: ad agosto 2018 (fino alle dimissioni del 15 aprile 2019) e a maggio 2021 (fino ad agosto di quell'anno, quando i commissari azzerarono i cda delle partecipate). La seconda questione, cui già l'Attacco fece cenno anni fa, riguarda la regolarizzazione abitativa in favore del genero, compagno di Catalano, per l'alloggio occupato in via Volta. Appartamenti un tempo destinati ai militari e poi acquisiti da IACP-Arca. Stando ai ben informati, Arca avrebbe poi avviato il procedimento di decadenza dell'assegnazione, un iter però mai andato in porto.

Decapitati i vertici
di Inps e Inaildi Valentina Conte
• a pagina 7

Il caso

Le mani di Fdi e Lega su Inps e Inail
Due commissari per cambiare i vertici

In Cdm via libera alla norma che modifica la governance degli enti previdenziali. Al posto di Tridico Brambilla, Fava, Nori o Ferrari

ROMA – Il governo commissaria Inps e Inail. Nel Consiglio dei ministri di ieri sera, all'interno del decreto legge su enti pubblici e società, c'è anche una norma che cambia la governance dei due Istituti, eliminando la figura del vicepresidente e riducendo la carica del direttore generale da cinque a quattro anni. In attesa di questo nuovo assetto, nel periodo transitorio, verrà nominato un commissario straordinario. Oppure il presidente in pectore. La spartizione politica dovrebbe portare la guida di Inps in capo a Fratelli d'Italia, mentre quella dell'Inail resterebbe alla Lega.

Viene quindi confermata l'esistenza di un Consiglio di amministrazione – con quattro componenti più il presidente – sia all'Inps che all'Inail, introdotto dal governo M5S-Lega nel decreto 4 del 2019, istitutivo del Reddito di cittadinanza e di Quota 100. Ma non quella del "vicepresidente organo", figura istituita all'epoca dei gialloverdi per non avere – si diceva – «un uomo solo al comando» degli Istituti. I due presidenti attuali sono entrambi in scadenza. Il presidente dell'Inps Pasquale Tridico, nominato in quota M5S, scade il 22 maggio. Il presidente dell'Inail Franco Bettoni, in

quota Lega, scade il 30 ottobre.

Il cambio della governance è uno stratagemma giuridico già usato in passato per far saltare i vertici di Istituti pubblici, come Inps e Inail, non sottoposti a spoils system. E i cui vertici sono sostituiti non al cambio del governo, ma al termine del mandato quadriennale. Il governo Meloni ha deciso di non attendere il termine naturale degli incarichi di Tridico e Bettoni. E agire prima, modificando tutto l'assetto di vertice. Nel caso dell'Inps era anche pendente un contenzioso sulla reale scadenza di Tridico. Secondo un parere dell'avvocatura dell'Inps, chiesto dal presidente, il termine cade nel 2024, allineato all'attuale Cda. Secondo l'avvocatura dello Stato il prossimo 22 maggio.

Ora cambia tutto. Come chiarisce il comunicato di Palazzo Chigi, «si abolisce la figura del vicepresidente». La carica è ora coperta da Marialuisa Gneccchi (Pd) per l'Inps e da Paolo Lazzara (M5S) per Inail. «Si prevede anche una modifica dei poteri del presidente», continua il comunicato. Sarà il nuovo presidente a proporre al Cda la nomina del direttore generale che durerà in carica quattro anni anziché cinque come ora, «in allineamento con tutti gli altri organi». E non sarà più espressione diretta del Cda, ma scelto con «procedura comparativa di interpellato, come per i dirigenti della Pubblica amministrazione», anziché tra i dirigenti interni o tra gli esperti della materia.

Entro dieci giorni dall'entrata in vigore del decreto approvato ieri dal governo, sarà nominato un commissario straordinario sia per

Inps che Inail, «con la conseguente decadenza dei presidenti, dei vicepresidenti e dei Consigli di amministrazione». Il Cda dell'Inps ha un posto vuoto da fine ottobre, allorché si è dimesso Rosario De Luca, marito dell'attuale ministra del Lavoro Marina Calderone che ieri era a Stoccolma alla riunione informale dei ministri del Lavoro. Degli altri membri, due sono in quota Pd e uno Lega. In Inail invece due membri del Cda sono in quota Pd e due M5S. Il rimescolamento politico porterà a un diverso assetto, tenendo conto anche dei posti per l'alleato Forza Italia.

Per la carica di presidente, il totonomi annovera l'esperto di previdenza di area leghista Alberto Brambilla, ora consigliere del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Ma anche quello, sempre di area "giorgettiana", Gabriele Fava. Sempre per Inps, tra i papabili tecnici c'è Mauro Nori, già direttore generale dell'Inps, direttore generale della Consob, consigliere della Corte dei Conti e ora capo di gabinetto della ministra del Lavoro Calderone. E anche Concetta Ferrari, già direttore generale della previdenza al ministero del Lavoro e ora segretario generale con Calderone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I protagonisti



Pasquale Tridico

Nominato in quota M5S, scade il 22 maggio dall'incarico di presidente dell'Inps



Franco Bettoni

Nominato in quota Lega, scade il 30 ottobre dall'incarico di presidente dell'Inail

Superbonus, lo spalmacrediti a 10 anni dà la priorità agli importi tracciabili

Agevolazioni edilizie. Le rate con maggiori restrizioni alla circolazione potranno essere allungate in via prioritaria dai contribuenti. Le regole per l'applicazione del nuovo meccanismo cambiano a seconda dell'anno della quota di sconto e della tipologia di bonus

Giuseppe Latour
Giovanni Parente

Spalmacrediti prioritario per le rate con maggiori restrizioni di circolazione. Sarà, infatti, prima allungata la vita dei crediti tracciabili e, poi, quella dei crediti "non tracciabili" con meno opzioni di cedibilità. È questo uno dei principi fissati dall'agenzia delle Entrate con il manuale che regola le nuove funzionalità della piattaforma per la cessione dei crediti, pubblicato all'inizio della settimana.

Le categorie di crediti

Il vademecum spiega che «se nel plafond dei crediti compensabili di un certo soggetto sono presenti crediti tracciabili e "non tracciabili" della stessa tipologia e per lo stesso anno di riferimento (ad esempio, superbonus - codice 7701 - anno 2022)», l'importo delle rate spalmate su dieci anni sarà sottratto prioritariamente dal monte dei crediti tracciabili. Il motivo è che «tale tipologia di crediti presenta meno opzioni di cedibilità». Non possono, cioè, esse-

La nuova ripartizione in dieci annualità sarà irreversibile e non potrà essere annullata o modificata

re ceduti parzialmente (al di sotto della singola rata) e, dopo aver scelto di utilizzarli in compensazione, non possono più essere ceduti.

Una regola simile si applica anche nell'ambito dei crediti "non tracciabili". In questo caso, se un soggetto dispone di crediti appartenenti a diverse categorie di cedibilità (ad esempio, cedibili più volte a chiunque o cedibili solo una volta a soggetti qualificati), l'importo spalmato su dieci anni «viene sottratto dalle varie categorie attingendo prioritariamente ai crediti con maggiori restrizioni in termini di cedibilità». Il principio, quindi, è che i crediti con minori restrizioni avranno comunque più possibilità di essere utilizzati; per loro l'allungamento in dieci rate non è prioritario. Questo meccanismo di imputazione dei crediti, comunque, funzionerà in automatico e sarà gestito

LA PRIORITÀ

L'ordine

- Se nel plafond dei crediti compensabili di un certo soggetto sono presenti crediti tracciabili e non tracciabili della stessa tipologia e per lo stesso anno di riferimento, l'importo delle rate spalmate su dieci anni sarà sottratto prioritariamente dal monte dei crediti tracciabili. Il motivo è che «tale tipologia di crediti presenta meno opzioni di cedibilità»
- Non possono essere ceduti parzialmente (al di sotto della

dalla piattaforma delle Entrate senza interventi del contribuente.

La divisione per rate

Il nuovo meccanismo, reso operativo dopo l'ampliamento del decreto Cessioni, non opererà in maniera identica per tutti i bonus e per tutte le rate annuali. Le due versioni dello strumento (la prima risale al decreto Aiuti quater) hanno disegnato una mappa piuttosto intricata delle chance a disposizione dei cessionari (si veda la grafica in pagina). In sostanza, per le rate 2022 sarà possibile optare per la spalmatura solo per il superbonus e solo a condizione che le comunicazioni di cessione e sconto siano arrivate entro il 31 ottobre. In questo modo, peraltro, sarà possibile riaprire già quest'anno i termini di rate già scadute a dicembre del 2022 (si veda Il Sole 24 Ore di ieri).

Per le rate dal 2023 in poi la chance sarà a disposizione per superbonus, bonus barriere architettoniche e sismabonus ordinario, a condizione che l'opzione sia arrivata entro il 31 marzo 2023. È quindi, di fatto, esclusa la remissione in bonis di quest'anno e sono escluse tutte le agevolazioni diverse da queste tre. Per queste rate non ci sarà spalmatura. E, in qualche caso, probabilmente, ai cessionari sarebbe stata utile. Pensiamo alla situazione di una piccola impresa installatrice di infissi, che nei mesi scorsi abbia acquisito sconti in fattura per ecobonus e superbonus. Potrebbe esserle utile recuperare capienza fiscale spalmando, oltre alle rate di superbonus, anche quelle di ecobonus che siano andate oltre il suo limite di capienza: non potrà, però, farlo.

Le correzioni

L'altro fattore di attenzione nell'utilizzo di questo nuovo strumento sarà legato al fatto che la scelta dell'allungamento a dieci anni, una volta effettuata, non potrà essere corretta. Il manuale lo spiega chiaramente: «La ripartizione è irreversibile e non può essere annullata o modificata».

Per questo motivo, la piattaforma prevede che, prima del via libera finale, il contribuente effettui una serie di controlli. «Dopo aver cliccato sul pulsante "Conferma" - dice il manuale -, apparirà un'ulteriore finestra di dialogo e successivamente verrà visualizzato un prospetto di riepilogo con il risultato che sarà ottenuto dalla ripartizione in dieci anni dell'importo della rata del credito selezionata, in modo che l'utente possa verificare l'esito dell'operazione prima di confermarla definitivamente». Nel prospetto potrà essere visualizzato il termine di scadenza per l'utilizzo in compensazione tramite modello F24 delle rate, anno per anno. «Per procedere definitivamente alla ripartizione esposta nel prospetto riepilogativo - conclude in manuale -, cliccare sul pulsante "Rateizza"»

Regole speciali

Il credito originario verrà, a questo punto, sottratto in tempo reale dal

La mappa

LE RATE AMMESSE ALLO SPALMACREDITI

La distinzione per tipologia di agevolazione per l'utilizzo del credito in 10 anni

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Superbonus*	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO
Sismabonus**	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO
Bonus barriere**	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO
Altri bonus	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO	SI NO

Fonte: elaborazione Il Sole 24 Ore

IL CONFRONTO

La corrispondenza tra i codici tributo delle rate originarie e quelli assegnati alle nuove rate dalla ripartizione in dieci anni

ANNO MIN. RATA ORIGINARIA	SUPERBONUS*					SISMABONUS**		BONUS BARRIERE**		
	2022	2022	2022	2023	2023	2023	2023	2023	2023	
CODICE TRIB. ORIGINALE	7701	7711	6921	7708	7718	7707	7717	7703	7713	6923
TIPO BONUS	Crediti derivanti da prime cessioni e sconti in fattura comunicati fino al 31 ottobre 2022					Crediti derivanti da prime cessioni e sconti in fattura comunicati dal 1° novembre 2022 al 31 marzo 2023		Crediti derivanti da prime cessioni e sconti in fattura comunicati fino al 31 marzo 2023		
CODICE TRIBUTO NUOVE RATE	7711					7773		7772		

(*) La possibilità per il 2022 è disponibile per le comunicazioni di cessione e sconto in fattura effettuate alle Entrate entro il 31/10/2022. Per gli anni 2023 e seguenti entro il 31/3/2023. (**) La possibilità è disponibile per le comunicazioni di cessione e sconto in fattura effettuate entro il 31/3/2023. Fonte: manuale aggiornato delle Entrate alla piattaforma cessione crediti

CAPIRE IL PRESENTE PER VINCERE LE SFIDE DEL FUTURO

singola rata) e, dopo aver scelto di utilizzarli in compensazione, non possono più essere ceduti

● Una regola simile si applica anche nell'ambito dei crediti «non tracciabili». In questo caso, se un soggetto dispone di crediti appartenenti a diverse categorie di cedibilità, l'importo spalmato su dieci anni «viene sottratto dalle varie categorie attingendo prioritariamente ai crediti con maggiori restrizioni in termini di cedibilità»

piarona disponibile (per l'importo ripartito) e sostituito dalle nuove rate. Queste rate avranno regole di funzionamento particolari. Potranno essere utilizzate esclusivamente in compensazione tramite modello F24 (senza bisogno di accettazione o altre formalità) e non potranno essere cedute ad altri soggetti, «né ulteriormente ripartite». La quota di ciascuna nuova rata non utilizzata nell'anno di riferimento, infine, «non può essere fruita negli anni successivi e non può essere richiesta a rimborso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Qual è il futuro dell'energia verde? Come superare la crisi di identità delle democrazie? Cosa sono i nuovi "Stati-civiltà"? A queste, e tante altre domande, risponde **Adriana Castagnoli** in un saggio che ci conduce attraverso gli scenari economici, le dinamiche sociali e le visioni geopolitiche che determinano le trasformazioni della nostra epoca. Un'analisi per approfondire chi siamo, e ancor più dove andremo.

IN EDICOLA DA SABATO 6 MAGGIO CON IL SOLE 24 ORE A € 12,90* E IN LIBRERIA

*Oltre al prezzo del quotidiano. Offerta valida in edicola fino al 06/06/2023. In libreria a € 16,90.



Online la tua copia su Primaedicola.it e Ritira, senza costi aggiuntivi al pagamento anticipato, in edicola.

Per maggiori informazioni chiama il Servizio Clienti del Sole 24 Ore **02 30300600**

In vendita su Shopping24 offerta Sole24Ore.com/terredimezzo

**Appalti
pubblici**

di Lucia Piemontese

ASI

Piattaforma logistica, i lavori da oltre 20 milioni a consorzio *Integra* (con la sipontina Arca quale riferimento locale)

Proposta di aggiudicazione in favore dell'impresa nata dalle ceneri del fallito colosso CCC, cui erano legati Mucafer e l'attuale Sindaco del Golfo Rotice



Luogo dell'intervento



Agostino De Paolis e logo aziendale

Sarà con ogni probabilità il consorzio bolognese Integra, legato alla coop Arca di Manfredonia, a realizzare i lavori della piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia Inconronata.

La proposta di aggiudicazione del super appalto da oltre 24 milioni di euro gestito dal Consorzio ASI di Foggia è arrivata lo scorso 2 maggio, dopo una lunga attesa.

Com'è noto, l'ente di via Farina ha indetto due procedure per la realizzazione dell'importante infrastruttura e la successiva gestione, entrambe scadute lo scorso 2 febbraio e con la giovane ingegnera **Ilaria De Luca** quale responsabile unica del procedimento.

La prima è quella riguardante l'affidamento congiunto dei servizi di progettazione definitiva ed esecutiva, redatta sul piano di fattibilità tecnico-economica a base di gara, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, relazione geologica, indagini con prove di laboratorio, e realizzazione del lotto I (superfici coperte), delle strade e piazzali, nonché delle opere ferroviarie della piattaforma logistica ferroviaria integrata di Inconronata.

Si partiva dall'importo di 24.276.704,05 euro.

Sono state quattro le offerte arrivate: il costituendo raggruppamento temporaneo di imprese formato dal beneventano Consorzio Stabile Medil con le mandanti Sideco srl (del foggiano **Claudio De Bellis**), la beneventana Offtec srl e HYpro srl di Cosenza; il consorzio Integra, erede del fallito colosso CCC (Consorzio Cooperative Costruzioni, che in Capitanata aveva come riferimento la fallita Mucafer di Manfredonia e a cui era legato l'attuale Sindaco del Golfo **Rotice**) e avente come consorziato locale la sipontina Arca srl, nata dalle ceneri di Mucafer; il costituendo raggruppamento temporaneo di imprese, tutto foggiano, composto da HR Costruzioni Pubbliche srl di **Umberto Russo** e dalle mandanti NGT Costruzioni srl di **Filomena Melania Colavita** e Gardaunia srl di **Bruno Garruto**; l'rti tra la lucerina F.lli di Carlo srl di **Tonino di Carlo** e Società per azioni Adriatica Strade A-Stra, impresa di Termoli specializzata nelle opere stradali. Martedì scorso si è svolta la seduta decisiva, con la proposta di aggiudicazione da parte della commissione, presieduta dall'ingegnere **Raffaele Fattibene** e compo-

sta da altri tre ingegneri (**Bernardo Grilli**, **Leonardo Panettieri**, **Michele Bruno**) e dall'architetta **Maddalena Bellobuono**.

In un primo momento per errore erano stati nominati solo tre componenti anziché i cinque previsti dal disciplinare per "la particolare complessità dell'opera", ovvero Fattibene (direttore Area Ingegneria del Consorzio per la Bonifica della Capitanata), Panettieri (funzionario della Regione) e Grilli, libero professionista.

Poi la commissione è stata integrata con Bruno, responsabile dell'Ufficio Tecnico del Comune di Ascoli Satriano. Il presidente del Consorzio ASI **Agostino De Paolis** ha richiesto alla Regione, alla Provincia e al Comune di Foggia un elenco di figure professionali qualificate per la costituzione delle commissioni di gara per la valutazione delle proposte pervenute.

A rispondere è stato il capo di gabinetto della Regione, **Giuseppe Catalano**, che il 2 marzo scorso ha trasmesso un elenco di qualificati dipendenti regionali tra cui Bellobuono.

All'ultima seduta di gara erano presenti De Bellis e per Integra **Francesco Sisbarra**, delegato dalla procuratrice del consorzio **Alessandra Argento**. Integra ha ottenuto 97,41 punti, grazie agli 80 punti per l'offerta tecnica, ai 12,41 per quella economica e ai 5 dell'offerta tempo.

Il ribasso offerto è pari al 16,70%, per cui l'importo di aggiudicazione ammonta a 19.325.390,83 euro, che con gli oneri di sicurezza arrivano a un totale pari a 20.402.345,98 euro.

La commissione ha rimesso alla RUP De Luca la verifica dell'anomalia riscontrata per Integra, che dunque al momento è l'af-

fidatario provvisorio dell'appalto.

Seconda è arrivata l'rti di Tonino di Carlo con 77,08 punti (57,08 per offerta tecnica, 15 per l'economica, 5 per il tempo); terza con 55,54 punti il raggruppamento di Umberto Russo (40,69 per l'offerta tecnica, 9,85 per l'economica, 5 per il tempo).

Escluso, invece, il raggruppamento di De Bellis, che aveva ottenuto 48,26 per l'offerta tecnica, "in quanto nell'offerta non sono stati indicati i costi della sicurezza aziendale e quelli della manodopera com'era richiesto, a pena di esclusione".

Si tratta di una vittoria pesantissima per il consorzio Integra, che un anno fa portò a casa la super gara da 7,8 milioni di euro dell'Ente Fiera di Foggia per la "Realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio del quartiere fieristico di Foggia- 1° stralcio".

FOCUS

Ora attesa per l'esito della seconda procedura da 124 mln. Lotras punta a gestione e lotto II



Armando de Girolamo

Si attende ora l'esito della seconda procedura, nata sulla base della proposta di partenariato pubblico privato da parte dell'attuale gestore del terminal ferroviario ASI, ovvero la Lotras del sipontino **Armando de Girolamo**. Si tratta della procedura aperta per l'affidamento della concessione per la

progettazione e realizzazione del lotto II (superfici coperte) e successiva gestione della piattaforma logistica ferroviaria integrata di Inconronata. La concessione ha natura mista in quanto l'oggetto principale è costituito

dalla gestione delle infrastrutture ferroviarie per l'integrazione e lo sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia della piattaforma logistica ferroviaria integrata Inconronata e gestione della attuale piattaforma logistica. Il valore dell'investimento è pari a 8.280.724 euro, Iva esclusa. La prestazione principale, ovvero

la gestione della piattaforma per 44,5 anni, ha un importo di 124.231.489 euro, Iva esclusa. La prestazione secondaria riguarda la progettazione definitiva e successiva progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, relazione geologica, indagini geologiche e geognostiche con prove di laboratorio del lavoro di realizzazione di capannoni per attività di movimentazione e deposito merci ed una sala controllo (superfici coperte II lotto) per l'importo di 353.508,06 euro, Iva ed oneri previdenziali esclusi. Un'altra prestazione secondaria concerne l'esecuzione dei lavori di realizzazione di capannoni per attività di movimentazione e deposito merci ed una sala controllo (superfici coperte II lotto) per l'importo di

6.677.018,10 euro, di cui 162.854,10 euro per i costi della sicurezza non soggetti a ribasso.

C'è stata la sola offerta di Lotras srl, partecipante come singolo operatore e inizialmente ammessa con riserva tramite il soccorso istruttorio. Anche in questo caso c'è stato un errore nella nomina di soli tre membri della commissione, tutti ingegneri e funzionari della Regione (presidente **Michele Fazio**, componenti **Michele Postiglione** e **Sabrina Della Crociata**). La commissione è stata poi integrata con gli ingegneri **Giuseppe Di Nunzio**, dirigente dell'Area Ingegneria del Consorzio per la Bonifica della Capitanata, e **Bernardo Grilli**, libero professionista esperto di lavori pubblici, specie di opere ferroviarie.

**Dove va
l'aeroporto**

di Fabrizio Sereno

GINO LISA

Opera il volo Marathon invece che il Boeing Lumiwings. C'è chi ravvisa disguidi: "E' meno capiente, sforamento orari"

Il 737-300 della compagnia con hub a Foggia da un mese in manutenzione programmata
Il New Generation noleggiato altrove. Un Venturino ottimista normalizza i toni, smorzandoli



L'aeroscalo



Sergio Venturino e un velivolo Marathon

Da oltre un mese uno dei due Boeing 737 della Lumiwings è in manutenzione programmata a Craiova, in Romania. Le rotte di linea da Foggia per Milano e Torino sono, dunque, attualmente operate da un velivolo preso in noleggio, ovvero l'E175STD di Marathon Airlines (compagnia specializzata in voli charter e battente, anch'essa, bandiera greca, proprio come Lumiwings).

Il Boeing 737-300 SX-LWA, di solito impiegato nell'aerostadio foggiano, il 22 marzo è volato dal capoluogo daunio a Craiova non perché non sia funzionante, ma in ragione di periodiche verifiche sulla sicurezza dei velivoli che le compagnie aeree effettuano. Specie in vista della stagione estiva, quando il volume del traffico di volo inevitabilmente aumenta e serve quindi, a maggior ragione, garanzia di efficienza.

L'altro aereo di proprietà Lumiwings (il Boeing 737-700 New Generation) negli ultimi tempi ha invece operato, in noleggio, per Air Moldova con base a Chisinau.

E c'è chi, nelle scorse ore, ha segnalato a *'Attacco* disguidi sulla tabella di marcia dei voli o ravvede penalizzazioni per le linee da e per Foggia: ciò a causa proprio della sostituzione temporanea del Boeing Lumiwings attualmente in manutenzione con il velivolo di Marathon Airlines. Il quale, come segnalano a *'Attacco* alcuni addetti ai lavori, sarebbe dotato di un solo equipaggio, che, allora, può operare soltanto ogni 11 ore (tempo di riposo continuativo che, a norma di legge, deve essere garantito allo staff aereo tra un volo e un altro).

L'attuale situazione starebbe dunque causando, almeno in qualche caso, slittamenti o anticipazioni delle partenze aeree rispetto agli orari prestabiliti.

C'è poi anche chi fa notare che il velivolo della Marathon Airlines annovera una capienza passeggeri inferiore: conta, cioè, solo 88 posti invece dei 110 sedili occupati con cui il Boeing 737-300 Lumiwings è abilitato a partire da Foggia (anche se, in realtà, quest'ultimo dispone di 138 posti passeggeri, non utilizzabili a pieno, però, a causa dei noti problemi tecnici connessi alla lunghezza della pista del Gino Lisa).

'Attacco ha provato ad approfondire la questione con **Sergio Venturino** (professore di Informatica, tecnico del settore in quanto abilitato alla guida aerea, nonché presidente del Comitato Mondo Gino Lisa), tra coloro che, nel tempo, tanto hanno lottato per la riapertura dell'aerostadio foggiano dopo anni di buio.

"Mi risulta - ammette Venturino - che, nelle ultime settimane, solo in un'occasione si sia-

no verificati disguidi sull'orario dei voli. Precisamente una domenica, quando venne anticipato alle ore 18,00 un volo dato in partenza alle ore 20,00 da Milano per Foggia: tra l'altro, io ero su quell'aereo Marathon. Però - evidenzia Venturino - in un periodo di manutenzione programmata ritengo che siano eccezioni giustificabili: in altri aeroporti, per esempio, sta accadendo di tutto, proprio perché, in questo momento, molti aerei sono fermi per controlli sulla sicurezza in vista della stagione estiva. E' capitato perfino che alcune compagnie con hub in altri aeroporti italiani non siano riuscite a trovare aerei sostitutivi a quelli attualmente in manutenzione, con il conseguente annullamento temporaneo di alcune linee. Per il resto - conclude sul punto - credo che dal Gino Lisa si stia volando tranquillamente, sia su Milano che su Torino, senza ulteriori problemi di sorta. E poi, in questo periodo, gli 88 posti garantiti dalla Marathon bastano, almeno fino a fine maggio. Al contempo è giusto aspettarsi che quel Boeing ora in manutenzione, più capiente, rientri in servizio in Capitanata almeno un mese prima dell'inizio ufficiale dell'estate".

rispondendo, poi, alle perplessità di chi ipotizza che l'impiego al Gino Lisa del velivolo Lumiwings noleggiato ad Air Moldova avrebbe potuto colmare le defezioni occorse sulle linee daune, Venturino racconta: "Da quando l'aerostadio di Foggia ha riaperto con l'insediamento di Lumiwings si è sempre operato il servizio con un solo velivolo, ovvero quello attualmente in manutenzione. In sostanza, l'altro Boeing Lumiwings, ovvero il 737-700 NG, da fine settembre fino a qualche settimana fa, è sempre rimasto fermo sulla piazzola di sosta aeroportuale. Tranne in un caso: quando, cioè, diversi mesi fa, ci fu grande nebbia su Torino e la compagnia aerea mise a disposizione il secondo dei suoi due Boeing per attivare, il giorno successivo, un volo Foggia-Torino aggiuntivo, non previsto. Il noleggio ad Air Moldova fa parte di normali dinamiche del mercato aereo. D'altronde - prosegue il presidente di Mondo Gino Lisa - ad una compagnia costa tenere un aereo fermo, quindi quando si può lo si impiega in noleggio per chi lo chiede". Ma perché il Boeing 737-700 NG di Lumiwings, prima del suo noleggio, è rimasto diverso tempo fermo

invece di essere impiegato a vantaggio dell'aeroporto foggiano?

"Perché - analizza Venturino - il territorio non è stato in grado di organizzare neppure un volo charter su quell'aereo. In tal senso, i tour operator di Foggia e dei territori limitrofi avrebbero potuto approfittare di quel velivolo, invece è rimasto fermo".

Tutto sommato, però, la traiettoria futura verso cui procede il Gino Lisa (e il suo territorio) è quella giusta. Almeno secondo lo stesso Venturino, che invita ciascuno a volare sempre di più da e per Foggia: "Lumiwings ha assunto 14 hostess della Capitanata e il servizio mensa offerto in volo, con parmigiana e pasta al forno, è apprezzatissimo dai clienti. Mi auguro che quest'estate il traffico aereo del Gino Lisa faccia il botto, cosicché si possano raggiungere numeri tali da rendere operativo un secondo aereo fisso per i voli di linea futuri".

Stando così le cose, resta da capire come Lumiwings riuscirà a fronteggiare le sfide imminenti, ossia l'attivazione delle nuove rotte da Foggia (per Verona, Catania e Mostar) annunciate per fine maggio e inizio giugno.

FOCUS

Il Comitato di Gargiulo&Co al lavoro per migliorare servizi. Sciagura: "Noi raccordo tra AdP e Comune"



Marcello Sciagura

In vista dell'estate non sta fermo un attimo il Comitato Vola Gino Lisa (da cui lo stesso Sergio Venturino è fuoriuscito per andare a presiedere Mondo Gino Lisa). La realtà associativa ora guidata dall'avvocato **Maurizio**

stata pubblicata, infatti, qualche giorno fa, una info-grafica utile per i viaggiatori che dovendosi recare all'aeroporto foggiano non sappiano quali siano gli autobus Ataf da prendere e a quali orari recarsi alla fermata.

Gargiulo sta effettuando importanti operazioni per migliorare la fruibilità dell'aerostadio daunio in rapporto ai servizi di trasporto urbano offerti dalla città. Sulla pagina facebook del Comitato Vola Gino Lisa è

Quindi, per ogni destinazione (e viceversa) è stata stilata una tabella con l'ora del volo in arrivo e in partenza, il numero dell'autobus e dove poterlo prendere se si parte da Foggia: dal nodo intermodale (affianco alla stazione ferroviaria), oppure dall'aeroporto, in viale degli Aviatori, con precisazione lato aeroporto per gli autobus di linea 17 e 19, e lato opposto per il solo autobus numero 18. Ricordando che il bus numero F6 è in transito solo nei giorni festivi.

Per colmare, in questo modo, la cartellonistica di settore presente attualmente presso l'aerostadio foggiano, in tal senso più che carente per l'assenza di informazioni sui percorsi urbani effettuati dalle varie linee Ataf interessate dal

traffico aeroportuale.

"Ci stiamo interfacciando - spiega a *'Attacco* il vicepresidente di Vola Gino Lisa, **Marcello Sciagura** - sia con AdP che con Ataf per integrare l'interfaccia grafica da noi prodotta in paline segnaletiche 'ad hoc', tanto in aeroporto quanto in città. Stiamo inoltre lavorando all'attivazione di linee di trasporto pubblico urbano da dedicare, da giugno ad ottobre, esclusivamente al servizio aeroportuale. In generale - chiosa - proviamo ad essere raccordo comunicativo tra due realtà, Aeroporti di Puglia e il Comune di Foggia, che non si parlano ancora abbastanza. Lo facciamo al fine di creare le migliori condizioni possibili per una più efficiente fruizione del Gino Lisa".