



Rassegna Stampa 19 gennaio 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

A colloquio con Eliseo Zanasi, Presidente di Confindustria Foggia

“Sono moderatamente ottimista per il 2024”

Un bilancio del 2023 per le imprese della daunia e previsioni per l'anno da poco iniziato

“Sono moderatamente ottimista per il 2024”: lo dice in questa intervista al nostro giornale il dottor Eliseo Zanasi, Presidente Confindustria Foggia. Con lui facciamo il punto su come si è chiuso il 2023 nelle imprese della daunia e che cosa si annuncia per il 2024.

Presidente Zanasi, quale bilancio possiamo fare per il 2023?

“Tutto sommato, è stato un anno piatto, senza botti, insomma non abbiamo avuto un bilancio gioioso nonostante gli sforzi e il lavoro di una classe imprenditoriale che merita rispetto”.

Quali sono i settori in sofferenza?

“Quello che ha patito più di tutti è stato il commercio con ogni inevitabile conseguenza, ma questo rispecchia grosso modo il dato italiano, non è un fatto foggiano, non è un fatto foggiano. E' andato abbastanza bene il settore agroalimentare che ha sfrutta-



to le tipicità della zona. Ha invece stentato l'edilizia e questo lo si deve a due cause: il costo del denaro e la difficoltà di accesso al sistema bancario e l'incertezza che ha regnato sovrana sul bonus. Tutto questo ha portato inevitabilmente ad

aspettare con un netto e prevedibile rallentamento. Inoltre Foggia non ha eccelso nell'intercettare i fondi del Pnrr come accaduto altrove, vedi Bari, a causa della stagnazione politica”.

Anche il tema della legalità

incide...

“Certamente, tuttavia in questa direzione abbiamo fatto passi avanti e bisogna dare atto alle autorità di aver lavorato bene e con impegno”.

Che fare?

“A mio avviso bisogna insistere con le tipicità del territorio e penso all'agroalimentare. Una idea che stiamo valutando nella sua fattibilità è quella di lavorare di intesa con l'area jonica, in particolare col sistema cargo di Grottaglie utilizzando quello scalo per fare decollare dappertutto i nostri prodotti”.

Che cosa prevede per il 2024?

“Ovviamente non ho la sfera di cristallo e dunque specie in economia non è sensato o ragionevole avventurarsi in pronostici. Tuttavia sono cautamente ottimista e lo devo essere da imprenditore e presidente di Confindustria altrimenti mi ritirerei in un eremo. Una cosa che ci fa ben sperare

è che nel 2024 dovrebbero scendere il costo del denaro e l'inflazione. Ma quello che conta maggiormente è il problema dell'accesso al credito che tarpa le ali a tante imprese, su questo bisogna insistere. Si fa sentire la situazione geopolitica per il costo dei materiali e tutti ci auguriamo possa modificarsi in senso positivo. Poi cito tre cose favorevoli: l'appalto del porto di Manfredonia, lo smontaggio dei nastri trasportatori e lo snodo ferroviario foggiano. Inoltre bisogna insistere per i fondi del Pnrr e soprattutto sulle infrastrutture, vedi trasporti.

Sulla Adriatica abbiamo bisogno dell'alta velocità e comunque guardiamo con speranza e ottimismo al raddoppio della linea ferroviaria tra Foggia e Termoli, farà abbassare i tempi di percorrenza di 40 minuti che in termini di economia sono tanti e molto buoni”.

BV

rebbe uno scenario completamente diverso a servizio del vicino Molise come delle aree interne della Basilicata, su tutte quella della ex-Fiat Sata di San Nicola di Melfi per la filiera dell'auto e dell'indotto. Per questo l'Autorità lavora al piano regolatore del porto per prevedere una banchina adatta al traffico delle navi Ro-Ro. «Nella pianificazione del piano regolatore è previsto un approdo comodo per i rotabili – dice Patroni Griffi –. È quello che stiamo chiedendo e tra poco dovremmo avere un progetto da presentare alla collettività e agli operatori anche per questo tipo di traffici». Manfredonia infatti ha banchine più alte di quelle utili per le navi Ro-Ro che non possono tecnicamente ormeggiare, serve una rampa più bassa.

«Il traffico Ro-Ro può portare di tutto – prosegue Patroni Griffi –. E poi la ferrovia è vicina e la regione sta verificando la possibilità di allungare il binario anche nel porto». Sulle performance del porto inciderebbe anche un altro intervento strutturale necessario, cioè l'eliminazione dei nastri trasportatori realizzati 40 anni fa e mai entrati in funzione, che tagliano in modo baricentrico le banchine impedendo il passaggio da una banchina a quelle successive. L'eliminazione favorirebbe l'ulteriore sviluppo dello scalo che, già oggi, può contare non più su uno, ma su due imprese portuali, su due operatori di servizi portuali e su un numero di addetti passato da 11 a 16.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

65.032**TONNELLATE**

È il totale delle pale eoliche (classificate merci in colli) trasportate su project cargo fino a ottobre 2023 aumentate del 51% sullo stesso periodo del 2022

**LA PROSPETTIVA**

Il presidente dell'Autorità Ugo Patroni Griffi (nella foto): «La ferrovia è vicina e la regione sta verificando la possibilità di allungare il binario anche nel porto».

**Rivitalizzare lo scalo.**

A Manfredonia si prova a recuperare il tempo perduto: la manutenzione del porto industriale manca da oltre 40 anni e ora si punta a rifunzionizzare lo scalo

Bonomi "Sull'energia ogni Stato va per conto suo Ora l'Ue aiuti l'industria"

Dopo il Covid è tornata la vecchia Europa senza solidarietà

Serve un Industrial Act, altrimenti avremo problemi di produzione e occupazione

La crisi del gas poi quella delle materie prime: vedo una politica

che non impara L'ex Ilva? L'acciaio di Stato lo abbiamo già avuto e non ha funzionato

dal nostro inviato **Filippo Santelli**
DAVOS – «L'Europa è stata solidale dopo il Covid, creando il Next generation Eu e il fondo Sure», dice Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, in questi giorni al Forum di Davos. «Ma da lì in avanti è tornata la vecchia Europa, ogni Stato per conto suo. Questo significa non cogliere l'urgenza».

Che urgenza?

«Quella della sfida per la competitività lanciata da Stati Uniti e Cina. L'Europa vuole dettare degli standard, per esempio sulla transizione ecologica, ma ha grandi fragilità: è un'economia di trasformazione, dipendente sulle materie prime, con un costo dell'energia più alto. Il primo ministro del Belgio presentando il suo semestre di presidenza Ue ha fatto un'analisi chiara: dopo le elezioni europee sarà fondamentale un Industrial Act, altrimenti avremo grossi problemi di produzione e occupazione, e questo darà altro spazio ai movimenti antieuropeisti».

Che cosa serve? Macron è tornato a proporre gli Eurobond.
«Possono essere gli eurobond o altri strumenti. Ma se l'Europa decide di diventare campione mondiale della sostenibilità, per rendere credibile questo obiettivo, deve prevedere una finanza adeguata ad

investimenti che sono enormi. In Europa negli ultimi 24 mesi sono crollati, in Italia sono sottozero. Non basta la deroga agli aiuti di Stato, che aiuta solo chi ha spazio fiscale, servono risorse e strumenti europei. Come quelli messi in campo dagli Stati Uniti».

Di recente, insieme al presidente degli industriali europei, ha incontrato Mario Draghi che sta preparando il suo rapporto sulla competitività. Il tema del debito comune per gli investimenti ci sarà?

«Credo di sì».

Le resistenze della Germania sono sempre lì...

«Gli imprenditori tedeschi hanno riconosciuto una serie di errori, cosa che mi ha stupito. Ora dicono che è stato sbagliato demandare la difesa agli Stati Uniti, l'energia alla Russia e la tecnologia alla Cina. E dicono che avevamo ragione quando chiedevamo fondi europei non per fare debiti, ma per gli investimenti. Gli industriali europei lo pensano tutti».

Gli imprenditori tedeschi hanno enorme influenza sul governo. In questo caso?

«Meno, perché è finita la lunga era di Angela Merkel, durante la quale avevano riferimenti consolidati nella politica. Ora la coalizione di

governo mostra difficoltà evidenti nei sondaggi, l'intero sistema istituzionale tedesco subisce scossoni, come la bocciatura costituzionale dei fondi extra bilancio».

Non sembra di vedere spiragli. A lei?

«Vedo una politica che rimanda e non impara. Abbiamo avuto la crisi del gas russo, e ora siamo dipendenti dall'Algeria, mentre l'installazione di rinnovabili è rallentata. Abbiamo avuto la crisi delle materie prime due anni fa, e ora è esplosa la crisi del Mar Rosso».

Avrà lo stesso impatto? Per ora i prezzi sembrano sotto controllo.

«Non penso avrà lo stesso impatto. Ma il punto è che il susseguirsi di sempre nuove e gravi crisi esogene ormai è strutturale. Un po' come la Gioconda, che ogni volta che la guardi rivela un dettaglio diverso. Si terranno numerose elezioni che possono cambiare tutto, viviamo

Dir. Resp.: Maurizio Molinari

una rivoluzione industriale che pesa più di tutte le precedenti. Malgrado questo, l'intera trattativa e la mediazione finale sul Patto di stabilità hanno guardato al passato, non al futuro. Si è discusso sui decimali di deficit, non dei settori strategici per l'Europa che è necessario a tutti i costi sostenere».

Si può chiedere fondi all'Europa e poi dire no a tutte le regole: sui motori endotermici, sulle case verdi, sugli imballaggi? Vale per il governo e per voi industriali.

«Poi però non bisogna gridare quando si scopre che gli stabilimenti chiudono, e che gli investimenti vanno altrove. Bruxelles ha accelerato su vari dossier senza valutarne davvero gli impatti. Noi industriali non siamo contrari alla transizione, diciamo che va accompagnata. Per raggiungere gli obiettivi la Commissione ha indicato 3.500 miliardi di investimenti, 650 solo per l'Italia. Interi settori

rischiano forte. Chi lo spiega a chi perderà il lavoro? Ci sono le risorse per riqualificare tutti? È miope pensare che siano gli industriali a mugugnare. In Germania e Francia la paura del ceto medio è sempre più forte. Figuriamoci in Italia, che ha pochissime risorse fiscali».

Il "no" alla revisione del Mes è puramente politico. Non indebolisce l'Italia in Europa?

«Non si doveva farne una questione politica, bensì di merito. L'Italia ha già versato 18 miliardi al fondo, quando avvenne la trattativa, sotto il governo Conte, si doveva negoziare per estenderne l'utilizzo anche agli investimenti».

La crisi di Ilva è riesplora, si va verso il commissariamento e una nazionalizzazione. Torniamo all'acciaio di Stato?

«L'abbiamo già avuto ed è fallito. È un settore molto complesso. Se interviene lo Stato per salvaguardare l'impresa e

l'occupazione lo deve fare avendo pronto un piano strategico di uscita, individuando i possibili partner. Se invece l'idea è risolvere un problema elettorale è l'ennesimo errore grave, che pagheremo tutti senza risolvere il problema di Taranto».

Aleggia l'ipotesi di una cordata italiana, si concretizzerà?

«Credo che imprenditori interessati ce ne siano, ma ci devono essere le condizioni per investire. A parte la necessità di una due diligence seria sugli impianti, in caso di commissariamento ci potrebbero essere strascichi legali. Chi investe sapendo che dopo anni potrebbe arrivare una sentenza e dire che era illegittimo?».

Sta per iniziare l'iter per l'elezione del suo successore. Circolano diversi nomi, anche di imprenditori di peso. Si aspettava tanto affollamento?

«Il mio mandato finisce a maggio e c'è ancora tanto lavoro da fare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



◀ Il presidente degli industriali italiani

Carlo Bonomi è il presidente in carica di Confindustria. Il suo mandato scade a maggio. Ha partecipato al Forum di Davos.

Cresce il gas che arriva dal Sud Rete già pronta per l'idrogeno

Energia. Nel 2023 quasi il 51% dei 63,4 miliardi di metri cubi di gas immessi in rete in totale in Italia è approdato nel Mezzogiorno. Ma già si pensa a utilizzare i 33 mila chilometri di condotte anche per trasportare l'idrogeno proveniente dal Nord Africa

Più che raddoppiato nel 2023 il gas entrato in Italia da Sud rispetto al 2020. Circa il 51% dei 63,4 miliardi di metri cubi di gas immessi in rete in totale nel Paese (il 45% nel 2022, il 37% nel 2021 e il 20% nel 2020) è approdato a Mezzogiorno attraverso i metanodotti Transmed, TAP e Greenstream compensando gli scarsi flussi provenienti dai punti di ingresso a Nord Italia.

Il Sud si conferma strategico nelle rotte nazionali e internazionali. Infatti, se prima il gas arrivava in prevalenza da Nord e il primo fornitore era la Russia (33% degli

approvvigionamenti nel 2021, passati a 13% nel 2022 e 2% nel 2023), oggi il gas arriva principalmente da Sud e il primato va all'Algeria (33% degli approvvigionamenti contro il 29% nel 2022 e il 25% nel 2021) segno di quanto sia cambiata anche la geografia delle forniture di gas naturale.

«Il Sud - dice Massimo Derchi, Chief Operations Officer di Snam - è al centro di una grande rivoluzione energetica, di sicurezza e transizione insieme, derivante in larga parte dal capovolgimento della clessidra degli approvvigionamenti, che trasforma l'Italia meridionale in uno strategico ga-

te d'ingresso, oggi del gas e, domani, dell'idrogeno». Oltre 38 mila chilometri di condotte capillari e invisibili, di cui 33 mila in Italia, siti di stoccaggio, impianti di rigassificazione compongono la rete di trasporto nazionale gestita da Snam. Ma è strategica a questo punto il rafforzamento della rete verso Nord. Dalla "linea Adriatica" al "SoutH2 Corridor", sono due i grandi progetti che guardano al gas, ma anche all'idrogeno, per moltiplicare le autostrade dell'energia che dalla Sicilia attraversano tutta la Penisola verso l'Europa.

Ierace — a pagina 3



ACQUA

Codice rosso per il 7% della rete tra Campania e Puglia

Il 7% del bacino acquifero di Cassano Irpino tra Campania e Puglia va messo in sicurezza: lo rivela lo studio di Autorità di Bacino e Carabinieri.

Viola — a pagina 11

Il Sud sempre più strategico per le forniture di gas e idrogeno

Il futuro. Circa il 51% degli oltre 63,4 miliardi di metri cubi di gas immessi in rete nel Paese è approdato nel Mezzogiorno. Gli effetti della rivoluzione energetica causata dal cambio degli approvvigionamenti

Luigia Ierace

Più che raddoppiato nel 2023 il gas entrato in Italia da Sud rispetto al 2020. Circa il 51% dei 63,4 miliardi di metri cubi di gas immessi in rete in totale nel Paese (il 45% nel 2022, il 37% nel 2021 e il 20% nel 2020) è approdato a Mezzogiorno attraverso i metanodotti Transmed, TAP e Greenstream compensando gli scarsi flussi provenienti dai punti di ingresso a Nord Italia. Il Sud si conferma così strategico nelle rotte nazionali e internazionali. Infatti, se prima il gas arrivava in prevalenza da Nord e il primo fornitore era la Russia (33% degli approvvigionamenti nel 2021, passati a 13% nel 2022 e 2% nel 2023), oggi il gas arriva principalmente da Sud e il primato va all'Algeria (33% degli approvvigionamenti contro il 29% nel 2022 e il 25% nel 2021) segno di quanto sia cambiata anche la geografia delle forniture di gas naturale.

«Il Sud - dice Massimo Derchi, Chief Operations Officer di Snam - è al centro di una grande rivoluzione energetica, di sicurezza e transizione insieme,

derivante in larga parte dal capovolgimento della clessidra degli approvvigionamenti, che trasforma l'Italia meridionale in uno strategico gate d'ingresso, oggi del gas e, domani, dell'idrogeno». Oltre 38 mila chilometri di condotte capillari e invisibili, di cui 33 mila in Italia, siti di stoccaggio, impianti di rigassificazione compongono la rete di trasporto nazionale gestita da Snam. «Tra guerre, instabilità geopolitica e un mercato dell'energia particolarmente volatile - aggiunge Derchi - occorre diversificare gli approvvigionamenti, non solo via pipeline ma anche sfruttando il gas naturale liquefatto e la sua rigassificazione, e valorizzare la propria collocazione geografica, come sta facendo l'Italia per promuovere, con altri Paesi europei e con la sponda sud del Mediterraneo, lo sviluppo di idrogeno verde che può essere

prodotto in Nord-Africa».

La grave crisi del mercato del gas globalizzato, per effetto della ripresa dei consumi post-pandemia, la scarsa disponibilità di gas e l'impennata dei prezzi, si è acuita con i conflitti internazionali, soprattutto con la guerra tra Russia e Ucraina, cambiando la geopolitica delle forniture energetiche. In tale scenario il Mezzogiorno è determinante. Il gas russo è stato sostituito non solo con gli aumenti dall'Algeria (il gas è tra i tasselli fondamentali del piano Mattei per rafforzare i rapporti col Nord Africa), ma anche con maggiori flussi dall'Azerbaijan verso la Puglia via TAP (14% delle forniture nel 2023, il 13% nel 2022 e l'8% nel 2021), oltre al gas in entrata a Passo Gries da Norvegia e Mare del Nord (9% nel 2023, 2% nel 2021). Importa ma anche esporta lungo la via del gas. Con lo sviluppo della Linea Adriatica (si veda altro pezzo in pagina, ndr), la nuova capacità di rigassificazione e il potenziamento delle capacità di esportazione via Tarvisio, l'Italia potrà accrescere il ruolo di esportatore di gas in arrivo dal Nord Africa e verso l'Europa dell'Est (2 mi-

liardi di metri cubi nel 2023). Ecco come è cambiato lo scenario delle forniture. A Mazara del Vallo con il Transmed dall'Algeria sono arrivati circa 23 miliardi di metri cubi di gas (in linea con il 2022). A Melendugno il Trans Adriatic Pipeline dall'Azerbaijan ha portato, in linea con il 2022, circa 10 miliardi di metri cubi e dal 2026 potrà fornire 1,2 miliardi di metri cubi in più all'anno. A Gela il Greenstream dalla Libia ha portato 2,5 miliardi di metri cubi (2,6 nel 2022). Ancora in forte calo il gas arrivato a Tarvisio dalla Russia con il Gasdotto Tag: 1,3 miliardi di metri cubi (10,6 nel 2022 e 28,2 nel 2021). Dal Nord Europa a Passo Gries il Gasdotto Transgas ha portato 6,4 miliardi di metri cubi in lieve calo rispetto al 2022. In crescita, oltre 16 miliardi di metri cubi, il gas importato dai terminali Gnl, circa un quarto degli approvvigionamenti. Gli stoccaggi Snam, riempiti nel 2023 in tempo di record, sono oltre il 17% della capacità europea. La produzione nazionale di gas scende sotto i 3 miliardi di metri cubi: il mite inverno scorso ha consentito di ridurre i consumi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Interdittive antimafia

di Fabrizio Sereno

Il tema vero, anche all'esame del legislatore, è individuare un punto d'equilibrio tra la sacrosanta esigenza di combattere la mafia e quella di garantire almeno in una certa misura diritti costituzionalmente garantiti, quali il diritto di difesa e la libertà di impresa". A parlare a *l'Attacco* era la prof. **Francesca Cangelli** (docente ordinaria di Diritto amministrativo dell'Unifg presso il dipartimento Demet) poco dopo essere intervenuta, a dicembre, sul tema delle interdittive antimafia alle imprese partecipando da relatrice all'evento organizzato, proprio al Demet, dal Lions Club Federico II di Svevia. Un evento che aveva annoverato autorevole parterre. Ma, più in generale, da tempo Cangelli sta aiutando a far comprendere quale riforma ci sia stata già in materia di interdittive antimafia. "Per gli aspetti procedurali - aveva continuato - va salutata con favore la recente apertura a momenti di contraddittorio con i destinatari della misura prima della sua erogazione. Si tratta di una modifica del Codice antimafia, sollecitata da più parti in dottrina, intervenuta nel 2021, che affida il contraddittorio alla discrezionalità dell'autorità procedente. Non si ignora che si tratta di situazioni in cui pesa l'esigenza dell'effetto sorpresa e il problema degli atti riservati per il segreto investigativo, ma il contraddittorio consentirebbe di fornire preziosi elementi per impedire l'irrogazione della misura. Ripeto: la vera questione oggi è trovare quel punto di equilibrio". Sul tema ieri *l'Attacco* ha interpellato l'avvocato **Pio Gaudiano**, che del convegno dei Lions è stato moderatore. Gaudiano lavora quotidianamente ai protocolli sulla prevenzione delle attività aziendali, i modelli di organizzazione

NON CONFORMITÀ

"Normativa a maniche larghe per chi emette il provvedimento, ma con i modelli organizzativi prevenire è possibile"

L'avvocato Pio Gaudiano lavora all'eliminazione a monte del rischio aziendale di compliance
"Eventualità di essere colpiti dalla misura va trattata alla stregua del rischio d'impresa"



A sinistra, il tavolo dei relatori del convegno del Lions Club Federico II di Svevia, a destra, l'avvocato Pio Gaudiano

analizza l'esperto - più che contraddittorio anticipato a volte può essere una sorta di preavviso della misura interdittiva antimafia. Quanto alla presunta discrezionalità assoluta del prefetto, dico che è vero fino a un certo punto, perché già nell'articolo 97 esisteva una norma sulla possibilità che il prefetto coinvolgesse l'imprenditore prima di applicare l'interdittiva antimafia. Ora, il tema, però, qual è? Che le prefetture spesso vanno avanti 'de plano' con l'irrogazione dell'interdittiva, vuoi per mancanza di tempo, vuoi perché le 'condizioni d'urgenza' permangono anche in questo nuovo strumento partecipativo, cioè l'articolo 94bis, e che nul-

le ha a disposizione e che costituisce il suo strumento di garanzia è la prevenzione. Sappiamo che esiste questa legislazione forse un po' contorta quanto a effetti interdittivi, che, in alcuni casi, se non vagliati a fondo prima che siano emessi, possono comportare la morte dell'impresa. Ma sappiamo anche che gli imprenditori, ormai dal 2001 con i modelli di organizzazione, e da molto tempo prima con i protocolli di legalità, hanno la possibilità di prevenire l'irrogazione di un'interdittiva antimafia, semplicemente dando prova di aver assunto nel proprio corpus aziendale misure organizzative finalizzate a scongiurare il tentativo di in-

effettuare i controlli, proprio perciò l'impresa deve trattare il rischio di interdittiva alla stregua del rischio aziendale. Soprattutto alla luce dell'articolo 94bis del 2021, è fondamentale che l'azienda faccia prevenzione e quindi impronti in termini di etica e legalità tutte le sue policy, dai rapporti con i fornitori ai partner commerciali fino all'assunzione di personale, per escludere categoricamente che possa configurarsi il rischio di infiltrazione mafiosa. Nei modelli organizzativi su cui opero - chiosa a mo' di esempio Gaudiano - inserisco di default, per le aziende che lavorano con la pubblica amministrazione, il limite delle regalie, perché,

ordine antimafia, sollecitata più parti in dottrina, intervenuta nel 2021, che affida il contraddittorio alla discrezionalità dell'autorità procedente. Non si ignora che si tratta di situazioni in cui pesa l'esigenza dell'effetto sorpresa e il problema degli atti riservati per il segreto investigativo, ma il contraddittorio consentirebbe di fornire preziosi elementi per impedire l'irrogazione della misura. Ripeto: la vera questione oggi è trovare quel punto di equilibrio". Sul tema ieri *l'Attacco* ha interpellato l'avvocato **Pio Gaudiano**, che del convegno dei Lions è stato moderatore. Gaudiano lavora quotidianamente ai protocolli sulla prevenzione delle attività aziendali, i modelli di organizzazione integrati, che nascono a partire dal decreto legislativo 231 del 2001 evolvendosi nel corso del tempo con orientamenti giurisprudenziali sul "rischio di compliance", ovvero il rischio di non conformità alla normativa da parte delle aziende. A breve Gaudiano pubblicherà anche un suo contributo dal titolo "Interdittiva antimafia ed il ruolo del modello organizzativo 231" commissionatogli da Studium Iuris, una rivista giuridica particolarmente prestigiosa nel campo.

L'avvocato esperto da un lato effettua un'analisi tecnica su luci e ombre giuridiche dell'interdittiva antimafia, dall'altro spiega quanto sia importante la prevenzione per le imprese per non incapparvi. "La normativa - premette Gaudiano - non viene introdotta con il Codice antimafia nel 2011, esisteva dapprima il Consiglio di Stato aveva già riconosciuto 3 forme di interdittive, le prime due 'ricognitiva' e 'attestativa', una terza atipica che rimetteva alla stazione appaltante la scelta discrezionale se proseguire o meno il rapporto con l'impresa affidataria in base al presupposto del fumus di infiltrazione mafiosa. Successivamente il Codice antimafia, nell'articolo 83, ha recepito in parte queste direttrici, codificandone due: la ricognitiva, e cioè l'attuale 'comunicazione antimafia', e l'attestativa ovvero l'informazione antimafia', che dà gli effetti interdittivi. Quest'ultima presenta per così dire un inconveniente - prosegue il legale - perché apre a ipotesi atipiche per le preclusioni dell'articolo 67, quindi divieti di licenze, concessioni e appalti, con il cono d'ombra del tentativo d'infiltrazione mafiosa, valutato sulla base di un vaglio discrezionale da parte del prefetto insieme alle forze di pubblica sicurezza coinvolte".

Poi anche Gaudiano riflette sugli ultimi provvedimenti normativi aperturisti. "L'evoluzione del 2021, che deriva dal Pnrr, già questo lasciando intendere quale sia la ratio, sta proprio nel provare a temperare, attraverso l'articolo 94bis in cui si prevede una forma di 'contraddittorio anticipato', gli effetti in alcuni casi invasivi dell'interdittiva antimafia. Ma in realtà -

analizza l'esperto - più che contraddittorio anticipato a volte può essere una sorta di preavviso della misura interdittiva antimafia. Quanto alla presunta discrezionalità assoluta del prefetto, dico che è vero fino a un certo punto, perché già nell'articolo 97 esisteva una norma sulla possibilità che il prefetto coinvolgesse l'imprenditore prima di applicare l'interdittiva antimafia. Ora, il tema, però, qual è? Che le prefetture spesso vanno avanti 'de plano' con l'irrogazione dell'interdittiva, vuoi per mancanza di tempo, vuoi perché le 'condizioni d'urgenza' permangono anche in questo nuovo strumento partecipativo, cioè l'articolo 94bis, e che nullificano, per così dire, il contraddittorio anticipato". E così le imprese, per far valere le proprie ragioni sono costrette a ricorrere in sede giudiziaria (tra Tar, Consiglio di Stato e giudice delle misure di prevenzione in sede penale per l'ammissione al controllo giudiziario).

L'adesione a standard di legalità, tra cui il modello 231 o l'istituzione di un conto dedicato alla procedura, consentirebbe all'impresa di evitare l'incorrere dell'interdittiva. Andando nell'aspetto pratico: "La leva che l'imprendito-

re ha a disposizione e che costituisce il suo strumento di garanzia è la prevenzione. Sappiamo che esiste questa legislazione forse un po' contorta quanto a effetti interdittivi, che, in alcuni casi, se non vagliati a fondo prima che siano emessi, possono comportare la morte dell'impresa. Ma sappiamo anche che gli imprenditori, ormai dal 2001 con i modelli di organizzazione, e da molto tempo prima con i protocolli di legalità, hanno la possibilità di prevenire l'irrogazione di un'interdittiva antimafia, semplicemente dando prova di aver assunto nel proprio corpus aziendale misure organizzative finalizzate a scongiurare il tentativo di infiltrazione". Ad esempio, nel caso Uber, noto alle cronache, il Tribunale di Milano dispose una controverifica: se l'impresa colpita da interdittiva avesse dapprima assunto un modello organizzativo in grado di scongiurare il rischio di infiltrazione mafiosa, perché se così fosse stato la misura antimafia non avrebbe avuto ragione di esistere.

Pertanto le somme, per l'avvocato Gaudiano: "La legislazione sull'interdittiva antimafia è chiaramente a manica molto larga perché deve

effettuare i controlli, proprio perciò l'impresa deve trattare il rischio di interdittiva alla stregua del rischio aziendale. Soprattutto alla luce dell'articolo 94bis del 2021, è fondamentale che l'azienda faccia prevenzione e quindi impronti in termini di etica e legalità tutte le sue policy, dai rapporti con i fornitori ai partner commerciali fino all'assunzione di personale, per escludere categoricamente che possa configurarsi il rischio di infiltrazione mafiosa. Nei modelli organizzativi su cui opero - chiosa a mo' di esempio Gaudiano - inserisco di default, per le aziende che lavorano con la pubblica amministrazione, il limite delle regalie, perché, se è eccedente i 40 euro, può già essere vista quale indice di corruzione. L'impresa deve sapere che oltre certi margini può incorrere in certi rischi. Simili modelli di prevenzione rinnovano, insieme a una serie di altre norme come quella sul reimpiego di capitali, anche un compendio sul rischio d'interdittiva antimafia che trova riferimento in particolar modo nell'articolo 24 ter del decreto legislativo 231, a cui si ispira espressamente il prima citato articolo 94bis".

PREFETTURA

Dall'Ufficio territoriale del Governo la precisazione sui dati diffusi da *Il Sole 24 ore* e ripresi da *l'Attacco*



La Prefettura di Foggia fa chiarezza sui numeri delle interdittive antimafia degli ultimi due anni.

Il Sole 24 ore, citando dati ministeriali analizzati in anticipo, giorni fa parlava di 52 provvedimenti del prefetto di Foggia nel corso del 2022 e di ben 142

provvedimenti assunti nell'arco dello scorso anno. Dati che sono stati ripresi da *l'Attacco*. Ora l'Ufficio territoriale del Governo di corso Garibaldi, guidato da agosto 2022 dal prefetto **Maurizio Valiante**, spiega che i provvedimenti interdittivi antimafia in senso stretto

sono stati complessivamente 21 nel 2022, di cui 12 dal 4 agosto", data di insediamento di Valiante, mentre sono stati "30 nell'anno 2023, a cui si devono aggiungere tre misure di prevenzione collaborativa".

La precisazione, continuano gli uffici della Prefettura, si è resa necessaria perché "il dato numerico apparso su una testata locale (*l'Attacco*, ndr) si riferisce probabilmente a quanto pubblicato su un quotidiano nazionale (*Il Sole 24 ore*, ndr) che riporta gli esiti delle richieste di comunicazioni ed informazioni antimafia inserite dalle stazioni appaltanti nella Banca Dati Nazionale Antimafia".

"Sul punto occorre tener conto che una richiesta riguardante lo stesso operatore economico può essere presentata da

più stazioni appaltanti e pertanto verranno restituiti dalla banca dati più esiti interdittivi a fronte di un unico provvedimento adottato", conclude l'UTG.

La stessa spiegazione è stata fornita ieri al *Fatto quotidiano* dal prefetto di Napoli, il mattinatese **Michele di Bari**, rispetto ai 351 atti assunti complessivamente nel 2023 dalla Prefettura partenopea ("Alla fine troveremo che le imprese colpite da interdittiva sono state 101: spesso la stessa impresa partecipa a più appalti, in più province d'Italia, e quindi, pure a fronte di un singolo provvedimento adottato, si potrebbe registrare un numero superiore di informazioni antimafia in base alle concrete richieste in Banca Dati Nazionale Antimafia").



IMAGOECONOMICA

Visita ufficiale a Roma. Il capo dello Stato, Sergio Mattarella, con Kassym-Jomart Tokayev, presidente della Repubblica del Kazakhstan (a sinistra)

Dall'agroalimentare all'energia: l'Italia fa il pieno di accordi

Gli investimenti

Ben 16 i memorandum d'intesa siglati al ministero degli Affari Esteri

ROMA

Energia, infrastrutture e mobilità. E ancora, agroalimentare, industria della difesa e della sicurezza. Sono tanti i settori del ricco menu di accordi commerciali con cui ieri si è chiusa, alla Farnesina, la tavola rotonda per promuovere gli investimenti tra Italia e Kazakhstan, fortemente voluta dal vicepremier e ministro degli Affari esteri, Antonio Tajani, in occasione della visita ufficiale del presidente kazako Tokayev.

Sono, infatti, ben 16 i memorandum d'intesa sottoscritti da aziende e associazioni di categoria italiane interessate a consolidare la propria presenza sfruttando le opportunità di investimento offerte dall'ex Repubblica sovietica e illustrate dalla folta delegazione al seguito del presidente Tokayev, accompagnato, tra

con KazakhExport e Development Bank of Kazakhstan con l'obiettivo di rafforzare la partnership tra le imprese italiane e quelle kazake, incrementando l'export made in Italy in Kazakhstan.

Tre accordi strategici sono stati poi siglati anche dall'Eni e dal suo numero uno, Claudio Descalzi. La prima intesa è relativa all'innovativo progetto di centrale ibrida gas-rinnovabili nella città di Zhanaozen, la seconda riguarda lo sviluppo di ulteriori iniziative nell'ambito della transizione energetica, tra cui la replica del modello di Zhanazoen in altre regioni del Paese, e il terzo accordo è incentrato sullo scambio di esperienze tra centri scientifici, tecnici e di ricerca per sviluppare innovazioni tecnologiche.

Tra le società firmatarie, figurano inoltre BfInternational Best Fields Best Food Limited (controllata da



Coinvolti oltre 100 tra enti e associazioni di categoria insieme a imprese di punta dei settori d'interesse

Bf), che ha sottoscritto un memorandum per l'avvio di una collabo-

l'altro, dai ministri dell'Energia (Sattkaliyev), Industria e Costruzioni (Sharlapaev), Agricoltura (Saparov) e dal vice ministro degli Esteri (Vassilenko), nonché dai vertici di grandi realtà economiche kazake, come l'ad del fondo sovrano d'investimento Samruk-Kazyna, Nurlan Zhakupov, e il ceo della Banca di sviluppo kazaka, Marat Elibaev.

Sul fronte italiano, invece, hanno partecipato oltre 100 tra enti ed associazioni (a partire da Confindustria, rappresentata dalla vicepresidente con delega all'internazionalizzazione, Barbara Beltrame Giacomello, ma anche Ice, Cdp, Simest, Sace, Oice, Anie, Filiera Italia, Confapi) e imprese di punta dei settori di interesse condiviso tra i due Paesi (tra cui Eni, Petrol Valves, Cremonini, Seingim, Maire, Neos, Saipem, Ansaldo Energia, Danieli & Officine meccaniche, Nuovo Pignone, Sicim, Leonardo, Fincantieri, Bonatti, Pietro Fiorentini, Bonifiche Ferraresi).

Molto ricco, come detto, il bottino di accordi commerciali. In casa Cdp è stato firmato dall'ad Dario Scannapieco e dal numero uno del fondo sovrano kazako Zhakupov un accordo, della durata di due anni, per promuovere la cooperazione tra le imprese dei due Paesi. Mentre Simest, con il suo presidente Pasquale Salzano, ha siglato un accordo di collaborazione con Kazakh Invest, società nazionale d'investimento del Paese, per favorire l'aumento degli investimenti bilaterali. Tra le partecipate di Cassa, poi, Ansaldo Energia, con l'ad Fabrizio Fabbri, ha firmato un'intesa con Samruk Energy, l'Enel kazaka, per nuove collaborazioni nel Paese.

La ceo di Sace, Alessandra Ricci, ha invece sottoscritto due intese

strategica nel settore agricolo in Kazakhstan, e Maire che ha invece firmato un protocollo d'intesa con il Fondo sovrano kazako per rafforzare la cooperazione nella transizione green. Altri accordi sono stati poi siglati da Confindustria, Ballestra, Cormatex, Prosol, Nuovo Pignone, Pietro Fiorentini, Green Spark Italy e Neos.

Molta folta, infine, la presenza di top manager italiani, impegnati nelle tavole rotonde che hanno preceduto la sigla degli accordi. Tra questi anche l'ad di Saipem, Alessandro Puliti, che ha espresso la volontà di «rinnovare le relazioni con il Kazakhstan nel campo della decarbonizzazione e delle energie rinnovabili», il ceo di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, e il presidente di Leonardo, Stefano Pontecorvo.

—**Ce.Do.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA TAVOLA ROTONDA

I partecipanti

Subito dopo Tajani e Tokayev, sono intervenuti la vicepresidente di Confindustria, Barbara Beltrame Giacomello, il presidente di Confapi, Cristian Camisa, il presidente di Leonardo, Stefano Pontecorvo, il ceo di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, l'ad di PetroValves, Sandro Malquori, il consigliere delegato della Pietro Fiorentini, Paolo Nardi, l'ad di Saipem, Alessandro Puliti, il dg di Ice, Lorenzo Galanti, la ceo di Sace, Alessandra Ricci e il presidente di Simest, Pasquale Salzano.

Rfi, piano da 2,5 miliardi per i treni in aeroporto

Fs Italiane

Oggi a Torino riparte la linea per Caselle: convogli ogni 30 minuti tra la città e lo scalo

Dal 5 febbraio via ai lavori per collegare Orio al Serio alla stazione di Bergamo

Marco Morino

Avanza il piano di Rete ferroviaria italiana (Rfi), società capofila del polo infrastrutture del gruppo Fs Italiane, per potenziare i collegamenti ferroviari con i principali aeroporti nazionali. L'obiettivo è promuovere l'intermodalità treno-aereo e rilanciare il turismo. Il valore dell'investimento del piano aeroporti di Rfi è di circa 2,5 miliardi di euro, finanziato anche con i fondi del Pnrr. A oggi in Italia risultano collegati 7 aeroporti alla rete ferroviaria nazionale e 6 alle reti regionali o altro sistema di trasporto (people mover), per un totale di 13 scali raggiungibili con il treno. Ma sono destinati a crescere.

Sono collegati direttamente con l'infrastruttura ferroviaria nazionale gli aeroporti di: Trieste, Roma Fiumicino, Cagliari Elmas, Palermo Punta Raisi, Ancona Falconara, Reggio Calabria e Catania Fontanarossa. I sei scali collegati alle reti regionali sono: Milano Malpensa, Torino, Bologna, Pisa, Firenze e Bari.

Il nuovo step del piano aeroporti è in programma per oggi a Torino, dove il gruppo Fs annuncerà la ripartenza della linea Torino-Ceres con treni diretti ogni mezz'ora tra la stazione di Porta Susa e l'aeroporto di Caselle. Un'opera strategica per la mobilità cittadina. Si tratta della linea ferroviaria ex Gtt che, dal 1° gennaio 2024, è entrata ufficialmente nel network di Rfi. I 42 chilometri di binari sono stati adeguati agli standard europei, con la velocità massima dei treni che salirà da 70 a 120 chilometri l'ora. Dice Gianpiero Strisciuglio, amministra-

tore delegato di Rfi: «L'acquisizione del ramo d'azienda piemontese di Gtt rientra nella più ampia strategia di Rfi di integrare nel network nazionale le reti regionali, dando a tutti i territori le stesse opportunità di accessibilità e di collegamento. Abbiamo assorbito 110 lavoratori e avviato lavori per circa 200 milioni di euro».

L'appuntamento successivo è per lunedì 5 febbraio, quando è previsto il primo colpo di piccone di un'opera molto attesa: il collegamento ferroviario (5 chilometri) tra l'aeroporto di Orio al Serio, terzo scalo in Italia dopo Fiumicino e Malpensa per traffico passeggeri e la stazione Fs di Bergamo. L'opera, dal valore di oltre 113 milioni di euro, è finanziata anche con fondi Pnrr. L'attivazione del nuovo collegamento ferroviario è prevista entro la fine del 2026. Alla conclusione del progetto, l'aeroporto di Orio al Serio potrà essere collegato direttamente con Milano, con percorrenze tra 50 e 60 minuti a seconda del nu-

mero di fermate intermedie, mentre dalla stazione Fs di Bergamo si potrà raggiungere l'aeroporto orobico in 10 minuti. In teoria, a collegamento ultimato, Trenitalia potrebbe decidere di portare un Frecciarossa fino a Orio.

Un passo indietro. Lo scorso 22 dicembre, Rfi ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea la gara con fondi Pnrr da 114 milioni di euro per il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. L'opera dovrebbe essere ultimata entro giugno 2026 e darà un'ulteriore spinta allo sviluppo del turismo in Sardegna. In precedenza, l'11 dicembre, c'era stato il primo colpo di piccone di un'altra opera molto attesa: il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia. Circa 8 chilometri di nuova linea per potenziare l'intermodalità treno-aereo e incentivare i passeggeri a utilizzare il treno per i propri spostamenti, anche in previsione dell'aumento dei flussi per le Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026. L'investimento è di circa 644 milioni di euro, in parte finanziato con fondi Pnrr. La linea sarà sfruttata sia dai treni a lunga percorrenza sia dai regionali.

Dal Veneto alla Puglia. All'interno del portafoglio investimenti di Rfi è inserita la realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Brindisi. Il progetto ha un costo complessivo di 153 milioni di euro interamente finanziati tramite il Fondo Sviluppo e Coesione 14-20 e il Pnrr. Il progetto prevede la costruzione di una linea a binario unico che collega la linea Bari-Lecce con la futura stazione di Brindisi Aeroporto.

Anche i due aeroporti maggiori, Fiumicino e Malpensa, sono interessati da una serie di progetti per potenziare i collegamenti ferroviari già presenti. Ferrovie Nord Milano, società controllata da Regione Lombardia e partecipata dal gruppo Fs, sta realizzando un collegamento diretto tra il terminal 2 di Malpensa e la rete ferroviaria nazionale nel nodo di Gallarate. Questo progetto procede di pari passo con gli interventi che Rfi ha messo in campo nella zona per agevolare l'interconnessione tra le reti.

Publicata prima di Natale la gara da 114 milioni con fondi Pnrr per il collegamento con l'aeroporto di Olbia

IL NUMERO

13

Aeroporti e ferrovie

Al momento sono 13 gli scali aeroportuali italiani collegati alle reti ferroviarie o ad altri sistemi di trasporto (esempio: people mover). Sette scali sono collegati all'infrastruttura ferroviaria nazionale, 6 alle reti regionali. Fiumicino, per esempio, è collegato alla rete nazionale, Malpensa invece è raggiungibile attraverso la rete di Ferrovie Nord Milano. Ma si lavora per collegare Malpensa anche alla rete di Rfi

Di Superbonus, arrivano 130 emendamenti e torna il pressing sull'extra-Sal

Casa. Entra nel vivo la discussione sul Dl 212/2023: freno ai contenziosi e bonus barriere al centro delle riflessioni. Martedì vertice relatore-Governo

**Giuseppe Latour
Giovanni Parente**

Lo strumento del Sal straordinario, accantonato a fine 2023, torna prepotentemente sul tavolo di maggioranza e Governo. Anche dopo la presentazione dei circa 130 emendamenti parlamentari alla legge di conversione del decreto superbonus (oltre una quarantina è arrivata dalle forze di maggioranza: Fdi, Lega e Fi), resta caldo il fronte di un intervento che torni a riaprire, seppure in quota minima, le porte ormai sbarrate della maxi-agevolazione, per evitare l'esplosione di contenziosi paventata durante le audizioni dall'Ance.

Proprio le audizioni hanno sollevato tutti i temi contenuti nelle proposte di modifica. Esclusa completamente dalla maggioranza la possibilità di tornare a parlare di proroghe, anche limitate, incontra qualche resistenza in meno la strada, comunque difficile da percorrere, del Sal straordinario. In base alla proposta dell'Ance, l'idea è di consentire l'emissione di uno stato di avanzamento entro il 29 febbraio,

facendo rientrare tutte le spese al 90 o al 110 per cento. E, in questo modo, aiutare la chiusura ordinata dei cantieri. Sul punto, però, non sembrano superate le resistenze sempre espresse dal ministero dell'Economia.

Dal mondo dell'edilizia, comunque, continua il pressing. Ieri l'Oice, l'associazione delle società di ingegneria e architettura è intervenuta con il suo presidente, Giorgio Lupoi: «Il Parlamento valuti una proroga o almeno il Sal straordinario come richiesto dall'Ance».

Su questa proposta, il relatore Guerino Testa (Fdi) dice: «Bisogna vedere che impatto ha». Non è l'unico tema all'attenzione. «C'è - spiega ancora Testa - una richiesta diffusa di interventi sulle barriere architettoniche». Sul forte restringimento per lo sconto al 75% potrebbero arrivare diverse correzio-

ni, a partire da un ripensamento della totale esclusione riservata a lavori come la sostituzione di infissi e il rifacimento dei bagni.

Anche sul raggio d'azione del fondo indigenti, attualmente riservato a chi ha un reddito familiare non superiore a 15mila euro, sono in corso riflessioni. La coperta, però, rischia di essere troppo corta perché, alzando il limite di accesso ma lasciando invariati i circa 16 milioni a disposizione, si rischia di produrre un paradossale effetto di ulteriore riduzione degli aiuti disponibili per ciascun richiedente.

Resta, comunque, il faro del rispetto dei conti pubblici: «Per noi - spiega ancora il relatore - è la vera stella polare. Faremo dei miglioramenti dove possibile, senza gravare ulteriormente sulle finanze pubbliche». Per concordare su quali interventi puntare, martedì si svolgerà un vertice tecnico-politico tra maggioranza e Governo. In contemporanea, sarà effettuato il vaglio di ammissibilità delle proposte. A quel punto, i lavori sulla legge di conversione saranno pronti a entrare nel vivo: il decreto è atteso in Aula il 29.



GUERINO TESTA

Il relatore al Dl Superbonus rimarca la necessità di rispettare i saldi di finanza pubblica

ITS Logistica Puglia, direzione futuro: alta formazione, ma non solo. Innovazione, politiche attive del lavoro, Europa, promozione del territorio, alta specializzazione

Chi immagina gli Istituti Tecnologici Superiori "solo" come luoghi in cui si formano tecnici altamente specializzati che, 9 volte su 10, in meno di un anno dal termine degli studi, approdano in maniera stabile e redditizia al mondo del lavoro, non sbaglia. Ma non dice tutta la verità.

Alta formazione, politiche attive del lavoro, innovazione, promozione del territorio, progetti comunitari. ITS Logistica Puglia è tutto questo. Sedi a Bari, Taranto, Lecce; corsi in tutta la regione; partnership con Alis (Associazione Logistica Italia), Università e Politecnico di Bari, Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, Aeroporti di Puglia, Confindustria Puglia.

Oltre 150 giovani mediamente, ogni anno, frequentano i corsi seguiti da un corpo docente dinamico e competente. L'accompagnamento di ITS Logistica Puglia prosegue anche dopo con attività di placement, programmi extracurricolari di orientamento al lavoro, attività di scouting sul territorio nazionale, job day.

Logistic analyst, smart



Silvio Busico - Presidente ITS Logistica

mobility specialist, tecnico superiore del trasporto intermodale, e-commerce logistic manager, international shipping manager, lean supply chain manager costituiscono il tradizionale bouquet di corsi di ITS Logistica Puglia. Quest'anno l'offerta didattica si arricchisce con nuove proposte che guardano alle applicazioni della robotica nel campo della logistica e della mobilità sostenibile.

Non è l'unica novità. Con la firma di un innovativo e finora unico in Italia, protocollo d'intesa con Zes Ionica Puglia-Basilicata, ITS Logistica promuove politiche attive per il lavoro che possono diventare leva per attrarre investimenti privati e risorse pubbliche. Offre

risposte ai fabbisogni delle imprese in termini di nuove competenze e innovazione mediante la co-progettazione di un'offerta formativa calibrata sui fabbisogni delle realtà che si insedieranno nella Zes Ionica. Un processo che non riguarderà solo la formazione delle nuove risorse umane, ma anche l'aggior-

ramento professionale della forza lavoro attiva. Infine, l'Europa, da sempre nel cuore di ITS Logistica Puglia. «L'Ufficio Europa - spiega il presidente Silvio Busico - è nato nel 2018 con un progetto ed una sola persona, oggi conta cinque addetti ed un portfolio di attività ampio e diversificato. Una scommessa vinta che può diventare un modello replicabile, una best practice per il sistema ITS a livello nazionale». ITS Logistica Puglia offre agli studenti opportunità qualificanti e diversificate in termini di placement, formazione e relazioni, che rappresentano un valore aggiunto per costruire future carriere professionali. Info: www.itslogisticapuglia.it



www.itslogisticapuglia.it

*La Mission:
far incontrare
domanda e offerta*

ITS Logistica Puglia nasce per formare le professionalità necessarie ai settori strategici per l'economia italiana

Ferie non godute da pagare al di là di esigenze finanziarie

Dipendenti pubblici

La Corte Ue boccia il divieto assoluto di monetizzazione contenuto nel Dl 95/2012

Indennità non dovuta solo se il dipendente si è astenuto deliberatamente dai riposi

Giampiero Falasca
Matteo Prioschi

Le esigenze di finanza pubblica non possono travolgere alcuni diritti dei lavoratori, come l'indennità sostitutiva per ferie non godute. Con l'affermazione di questo principio, la Corte di giustizia europea (sentenza C-218/2022) chiude una vicenda che interessa direttamente il nostro Paese, in quanto relativa a oggetto una norma italiana.

La questione nasce dalla controversia promossa da un ex dipendente comunale che, nel 2016, si è dimesso ed è andato in pensione. Al momento della cessazione del rapporto di lavoro, ha chiesto al Comune presso cui lavorava il pagamento di 79 giorni di ferie accumulate e non godute. Il Comune ha respinto la richiesta, invocando l'articolo 5 del Dl 95/2012. Tale normativa, ispirata a esigenze di contenimento della spesa pubblica, nega il diritto al pagamento di un'indennità finanziaria in luogo dei giorni non goduti di ferie annuali retribuite, quando finisce il rapporto di lavoro nel settore pubblico (analogo principio non esiste nel lavoro privato dove l'indennità è dovuta, salvo i casi in cui la mancata fruizione

delle ferie sia ascrivibile a esclusiva responsabilità del dipendente).

Il giudice chiamato a decidere la controversia in Italia non era, tuttavia, convinto della compatibilità di questa norma con il diritto comunitario, tanto che ha rinviato la questione della Corte di giustizia. Il profilo su cui è stato sollevato il dubbio riguarda, in particolare, la compatibilità della legislazione italiana con la direttiva comunitaria 2003/88 sull'orario di lavoro, secondo la quale un lavoratore che non abbia potuto fruire di tutte le ferie annuali retribuite prima della cessazione del rapporto ha diritto a un'indennità finanziaria per i giorni non goduti; una direttiva che non sembra fare eccezioni tra settore pubblico e privato, su questo tema.

Il dubbio del giudice italiano è confermato dalla Corte Ue, che ha dichiarato l'incompatibilità con il diritto comunitario di una normativa nazionale

che vieta di versare al dipendente un'indennità finanziaria per i giorni non goduti di ferie annuali retribuite qualora il dipendente ponga fine volontariamente al rapporto di lavoro.

Questo contrasto, precisa la Corte, non si può giustificare con considerazioni puramente economiche, quali il contenimento della spesa pubblica, perché la direttiva sull'orario di lavoro ha lo scopo di tutelare il diritto dei lavoratori alle ferie annuali retribuite (di cui fa parte anche il diritto al pagamento di un'indennità finanziaria, quando non sia stato possibile fruirle). La direttiva tutela, sempre secondo la Corte, il diritto-dovere del lavoratore di riposarsi e, in questa prospettiva, lo incentiva a fruire dei suoi giorni di ferie: questo diritto deve essere attuato anche dal datore di lavoro pubblico, che deve programmare in modo razionale – e coerente con le proprie esigenze organizzative – la fruizione delle ferie.

Pertanto, conclude la Corte, il diritto al pagamento dell'indennità sostitutiva delle ferie si può escludere solo nel caso in cui il lavoratore si sia astenuto dal fruire dei suoi giorni di ferie deliberatamente. Astensione che deve seguire a un esplicito invito del datore di lavoro, accompagnato dall'informativa circa il rischio di perdere tali giorni alla fine di un periodo predefinito.

La Corte rinvia quindi al giudice nazionale il compito di fare verifica: se il Comune non dimostra di aver esercitato tutta la diligenza necessaria affinché il lavoratore fosse effettivamente in condizione di fruire dei giorni di ferie annuali ai quali aveva diritto, dovrà essere pagata l'indennità economica sostitutiva dei giorni non goduti.

CORTE COSTITUZIONALE

Teoria e pratica

Nella sentenza 286/2013 della Corte costituzionale si legge che nella prassi amministrativa si è imposta un'interpretazione volta ad escludere dalla sfera di applicazione del divieto posto dall'articolo 5 del Dl 95/2012 «i casi di cessazione dal servizio in cui l'impossibilità di fruire le ferie non è imputabile o riconducibile al dipendente» (parere 40033/2012 del Dipartimento della funzione pubblica). Ma a quanto pare tale interpretazione non è diventata la regola

Seapower nel pool di ricerca sul nuovo eolico off shore

Campania. La startup nata nella Federico II realizzerà un rotore che dovrà rendere le pale in Sardegna efficienti come quelle del nord Europa

Davide Madeddu

L'energia arriva dal vento che soffia sulle coste. In Campania parte la sfida (che guarda appunto anche alle coste della Sardegna): costruire pale eoliche di ultima generazione capaci di sviluppare energia dal vento. A portarla avanti è la Seapower, società consortile a responsabilità limitata, nata come gruppo di ricerca all'interno dell'Università Federico II di Napoli, che da circa 30 anni opera nel settore della ricerca applicata alle fonti di energia rinnovabile.

Un'azienda che presta attenzione al mondo dell'offshore, cui sta dedicando particolare interesse, e allo sviluppo tecnologico di impianti eolici galleggianti, anche partecipando a progetti europei. All'orizzonte c'è, infatti, la transizione energetica e lo sviluppo e valorizzazione delle energie rinnovabili. «I siti con la migliore ventosità in Italia sono localizzati ad Ovest della Sardegna - premette Domenico Coiro, Presidente di Seapower e docente presso il Dipartimento di Ingegneria Industriale, divisione Aerospaziale, dell'Università Federico II di Napoli - ma, purtroppo, la velocità media del vento sulle nostre coste è comunque minore di quella propria del Nord Europa e ciò rende il costo dell'energia prodotta da noi più alto. E' quindi particolarmente importante ottimizzare i rotori e le piattaforme galleggianti per ridurre i loro costi e quindi rendere competitivi dal punto di vista economico anche i siti con minore ventosità».

Da qui scaturisce la necessità di portare avanti nuovi progetti che possano sfruttare le opportunità delle rinnovabili. Proprio in questo contesto nasce il progetto Floarfarm, finanziato dall'Unione Europea, con un contributo di 6 milioni, per la durata di quattro anni.

A sostenere l'iniziativa è un consorzio costituito da 18 partner composto da enti pubblici e privati di diversa dimensione e con sede in 8

diversi Paesi europei e che comprendono l'Università di Berlino - TUB, l'Università degli Studi di Firenze, l'École Centrale de Nantes, l'Università di Delft TUD dell'Olanda, l'Universiteit Gent del Belgio, l'Università Tecnica Danese DTU, il CNR italiano, altre piccole aziende e il consorzio italiano di ricerca SEAPOWER Scarl. Obiettivo del progetto è ottimizzare le turbine eoliche galleggianti di grandi dimensioni e la loro integrazione in grandi campi eolici sull'acqua, riducendo i costi di generazione ed aumentando la produzione energetica, limitando il più possibile l'impatto sull'ambiente marino.

«Il progetto prevede diversi obiettivi specifici - argomenta il presidente Coiro -. In relazione alle turbine isolate saranno investigate diverse tecnologie, che spaziano dalla progettazione specifica del rotore per siti a bassa ventosità, allo studio di tecnologie innovative per il rotore, il generatore e i sistemi di controllo; in relazione allo sviluppo di fattorie eoliche galleggianti, saranno prese in esame diverse soluzioni innovative, che si estendono dallo sviluppo di sistemi di ormeggio innovativi, alla riduzione degli effetti delle interazioni di scia».

Le attività svolte da Seapower nell'ambito del progetto sono legate a due diverse aree di ricerca. Inizialmente, Seapower collaborerà allo sviluppo di un rotore innovativo di grandi dimensioni, orientato ad operare in siti a bassa ventosità, con l'obiettivo di ridurre i costi di realizzazione e aumentare la produzione energetica, utilizzando un approccio basato su analisi accoppiate aerodinamiche e strutturali. Inoltre, Seapower «sarà responsabile e coordinerà una attività che avrà l'obiettivo di sviluppare una procedura di valutazione tecnico-economica di una turbina galleggiante facente anche parte di una fattoria di molte unità».

88 | <https://www.ilsolare.it> | 19/01/2024



Energia dal vento. Pale eoliche offshore

Il rafforzamento passa dalla linea Adriatica

Verso Nord

La esigenza di spingere verso Nord i crescenti volumi di gas in arrivo da sud ha evidenziato la necessità di interventi infrastrutturali per aumentare la capacità di trasporto lungo la direttrice Sud-Nord del Paese. Dalla "linea Adriatica" al "South2 Corridor": due progetti che guardano al gas, ma anche all'idrogeno, per moltiplicare le autostrade dell'energia che dalla Sicilia attraversano tutta la Penisola verso l'Europa. Basti pensare che «la quasi totalità dei nostri metanodotti - spiega Massimo Derchi, Chief Operations Officer di Snam - è in grado di trasportare fino al 100% di idrogeno». Ma fondamentale per potenziare i flussi sarà il raddoppio della "linea Adriatica" che, sottolinea Derchi, è «il più grande progetto italiano di trasporto gas degli ultimi 10 anni, sia per quanto riguarda l'entità dell'investimento, sia per la capacità aggiuntiva che fornirà alla rete nazionale». I lavori inizie-

ranno in primavera e, grazie a investimenti per circa 2,5 miliardi (uno dei quali in Abruzzo), Snam, precisa ancora Derchi, «potrà aumentare di 10 miliardi di metri cubi all'anno la capacità di trasporto, aiutando così il Paese a spingere verso il Nord Italia e poi verso l'Europa il gas in arrivo da Sud e "sbottigliando" condotte attualmente utilizzate al massimo delle loro possibilità».

I lavori della dorsale Adriatica, il cui iter autorizzativo fu avviato un ventennio fa, sono stati fermati circa 10 anni fa nel tratto abruzzese per le opposizioni territoriali. Ora con il riconoscimento da Bruxelles come PCI (Project of Common Interest) e come parte integrante della bozza del REPowerEU, la linea Adriatica può ripartire per trasportare gas, ma anche liberare spazio per veicolare l'idrogeno verde in arrivo dal Nord Africa. In

pieno esercizio entro fine 2027, si compone di 3 gasdotti (Sulmona-Foligno 170 km; Foligno-Sestino 115 km; Sestino-Minerbio 140 chilometri) e una centrale di compressione, a Sulmona, con 3 turbocompressori da 11 megawatt assicurando la spinta verso Nord del gas in arrivo da Sud.

Da Mezzogiorno passa anche la grande sfida dell'idrogeno verde, fondamentale per contribuire alla transizione e alla decarbonizzazione dell'Italia e di aree dell'Europa con comparti molto energivori, come la Baviera, che altrimenti avrebbero difficoltà di accesso a questo vettore. Sarà possibile con il South2 Corridor, autostrada dell'idrogeno, anch'esso riconosciuto PCI, cui lavora Snam con Trans Austria Gasleitung, Gas Connect Austria e la tedesca bayernets. Lungo 3.300 km, riutilizzando il 70% di condotte esistenti, transporterà le molecole green (prodotte in Nord-Africa da fonti rinnovabili) lungo l'Italia, partendo da Mazara del Vallo, fino in Austria e Germania. Renderà sicuri nel medio-lungo termine gli approvvigionamenti di gas naturale e consentirà il trasporto di

idrogeno verde anche in cluster difficili da decarbonizzare in Italia (Austria, Taranto e il Nord Italia), Austria (Stiria, Vienna e Linz) e Germania (Burghausen e Ingolstadt). In pieno esercizio entro il 2030, la sua capacità di importazione dovrebbe superare i 4 milioni di tonnellate all'anno (pari al 40% dell'obiettivo comunitario di importazione annua di idrogeno verde stabilito al 2030 dal piano REPowerEU). Consolidare le infrastrutture del sistema gas aiuta a mantenere in equilibrio il mercato, favorendo la competitività delle imprese che devono approvvigionarsene, contrastando la povertà energetica e anche la decarbonizzazione, perché un gas a prezzi competitivi (a metà gennaio circa 30 euro al megawattora, contro gli oltre 300 di agosto 2022) scoraggia il ricorso al carbone, più inquinante e ancora molto usato nel mondo. L'impegno di Snam per ridurre le sue emissioni di metano (-45% nel 2022 rispetto al 2015) è stato riconosciuto con il Gold Standard delle Nazioni Unite.

—L.Ier.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Investimenti previsti per 2,5 miliardi per il più grande progetto di trasporto di gas degli ultimi anni