



Rassegna Stampa 24 gennaio 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

Energia: MASE, pubblicato decreto CER, da domani in vigore



Il Ministro Pichetto: "Ancor più vicini a questo atteso obiettivo".
Online anche le FAQ sul provvedimento.

Roma, 23 gennaio – È stato pubblicato, sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, il decreto che stimola la nascita e lo sviluppo delle Comunità energetiche rinnovabili e dell'autoconsumo diffuso in Italia. Da domani, 24 gennaio, entra dunque a tutti gli effetti in vigore il decreto, essendo avvenuta la registrazione della Corte dei Conti e, in precedenza, l'approvazione della Commissione europea.

Come previsto dal provvedimento stesso, entro i successivi trenta giorni saranno approvate dal Ministero, previa verifica da parte dell'ARERA e su proposta del Gestore dei Servizi Energetici, le regole operative che dovranno disciplinare le modalità e le tempistiche di riconoscimento degli incentivi. Il GSE, soggetto gestore della misura, metterà in esercizio i portali attraverso i quali sarà possibile presentare le richieste, entro 45 giorni dall'approvazione delle regole.

"Comunità Energetiche Rinnovabili e autoconsumo diffuso – afferma il Ministro Gilberto Pichetto – sono due ingranaggi centrali della transizione energetica del Paese: oggi siamo dunque ancor più vicini a questo atteso obiettivo, che potrà veramente dare una svolta per lo sviluppo delle rinnovabili in Italia, rafforzandone la sicurezza energetica e avvicinandoci agli obiettivi climatici".

Il testo individua due strade per promuovere lo sviluppo nel Paese delle CER: un contributo a fondo perduto fino al 40% dei costi ammissibili, finanziato dal PNRR e rivolto alle comunità i cui impianti sono realizzati nei comuni sotto i cinquemila abitanti che supporterà lo sviluppo di due gigawatt complessivi, e una tariffa incentivante sull'energia rinnovabile prodotta e condivisa per tutto il territorio nazionale. I due benefici sono tra loro cumulabili. Attraverso il provvedimento sarà dunque favorito lo sviluppo di cinque gigawatt complessivi di impianti di produzione di energia rinnovabile.

Il GSE, inoltre, renderà disponibili sul proprio sito istituzionale (www.gse.it) documenti e guide informative, oltre a canali di supporto dedicati, per accompagnare gli utenti nella costituzione delle CER e, in raccordo con il MASE, lancerà una campagna informativa per rendere consapevoli i consumatori dei benefici legati al nuovo meccanismo: il primo "step" è già online e consiste in alcune "FAQ" per iniziare ad orientare cittadini, piccole e medie imprese, enti, cooperative e tutti gli altri destinatari del provvedimento.

Sarà presto online sul sito del GSE anche un simulatore per la valutazione energetica ed economica delle iniziative, mentre è già disponibile la mappa interattiva delle cabine primarie su territorio nazionale.

I NODI DEL SUD

I FONDI DEL RECOVERY PLAN

I DATI DELLA CORTE DEI CONTI

Monitoraggio della sezione regionale di controllo: aumenta il peso dei progetti «territorializzabili» forse per via dei nuovi dati

SOPRATTUTTO INFRASTRUTTURE

Oltre un euro su tre è destinato ad opere di trasporto, circa il 20% andrà invece a interventi in materia ambientale

5,8

MILIARDI DI EURO
I fondi destinati alla Puglia tra quelli di competenza del ministero delle infrastrutture: ammontano al 22% del totale della dotazione ministeriale e sono destinati quasi interamente a strade autostrade e linee ferroviarie

Pnrr, alla Puglia vanno 12 miliardi ma a gestire i soldi sono i ministeri

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Il Pnrr porterà alla Puglia 11,8 miliardi di euro spalmati su 15.256 progetti, cui aggiungere 2,1 miliardi provenienti dal Piano complementare. Il dato ufficiale emerge, per la prima volta, dalla relazione

dicognitiva della Sezione regionale di controllo della Corte dei conti. Un rapporto che si presta a una duplice lettura sull'utilizzo dei fondi del Recovery.

I magistrati contabili (presidente Cinzia Barisano, relatore Giovanni Natali) annotano infatti che la Puglia ha ottenuto ben 5,8 miliardi di risorse di competenza del ministero delle Infrastrutture, ovvero il 22% dei finanziamenti «territorializzabili» che riguardano principalmente strade e ferrovie. La quota pugliese sul totale (129 miliardi) dei finanziamenti di compe-

tenza dei ministeri è invece pari a circa il 9%. D'altro canto, però, emerge ancora una volta l'aleatorietà della regola in base a cui il Mezzogiorno dovrebbe ricevere il 40% di tutti i finanziamenti Pnrr (191 miliardi, che diventano 235 con il Piano complementare): i soldi destinati a grandi progetti infrastrutturali transregionali (ad esempio l'alta velocità ferroviaria) o quelli per il credito d'imposta rendono impossibile una quantificazione precisa dei soldi destinati ai singoli territori.

La cifra di quasi 12 miliardi è superiore, e di molto, rispetto alle valutazioni finora effettuate a livello centrale dalla stessa Corte dei conti sulla base dei dati Regis (il sistema nazionale di monitoraggio e rendicontazione), dati che attribuivano alla Puglia 5,8 miliardi di fi-

nanziamenti e un investimento procapite pari a 1.488 euro per abitante (più basso della media nazionale). Evidentemente il calcolo andrà ripetuto. Ciò che si conferma anche nella ricognizione effettuata dai magistrati pugliesi, che hanno censito i progetti «geolocalizzabili» in Puglia, è la assoluta preminenza, nella ripartizione dei fondi, di quelli destinati alla Misura 3, relativa alle infrastrutture, che assorbe oltre un euro su tre (37% del totale). Una buona notizia da leggere però insieme alla ripartizione per ente attuatore: oltre metà del totale dei soldi (5,8 miliardi) è come detto di competenza del ministero delle Infrastrutture, e la quasi totalità di questa cifra è destinata al gruppo Fs (sono compresi nei «privati» della tabella accanto al titolo). Significa, in altre parole, che lo Stato centrale mantiene il controllo stretto sui cordoni della borsa affidando l'attuazione a Fs e Anas.

La conseguenza è appunto che gli enti territoriali portano a casa (solo)

il 40% del totale dei progetti ammessi a finanziamento sul Pnrr: ai Comuni e alle loro unioni vanno 2,7 miliardi (il 23%) del totale, e altri 1,6 miliardi (13,5%) vanno alla Regione. È molto ridotta anche la quota «locale» dei 2,1 miliardi del Fondo complementare, quasi tutti allocati alle funzioni centrali e - ancora una volta - con una preminenza del ministero delle Infrastrutture: agli enti locali vanno soltanto 192 milioni, pari a poco meno del 9%.

Bisogna ricordare che sui dieci maggiori interventi singoli finanziati in tutto o in parte dal Pnrr gli enti locali praticamente non toccano palla: la cifra maggiore va a Openfiber per la rete ad alta velocità (283 milioni), quindi il Nodo ferroviario a Nord di Bari (204 milioni, di competenza del gruppo Fs), la riqualificazione intermodale (165 milioni, come sopra) e l'attrezzaggio

della rete salentina di Ferrovie Sud-Est (130 milioni, come sopra), i sistemi di trasporto rapido Brt di Bari e Taranto (rispettivamente 159 e 134 milioni). Ai Comuni vanno soldi dedicati prevalentemente a microinterventi, mentre la Regione dedica parte delle sue risorse anche ai contributi alle imprese.

I giudici contabili pugliesi nulla dicono sullo stato di attuazione degli interventi, sul quale è previsto a partire dal 2024 un monitoraggio semestrale. La Sezione di controllo effettuerà un monitoraggio fisso su Regione, Province, Città metropolitana di Bari e sui Comuni con oltre 30mila abitanti, valutando a campione ciò che avviene nei centri più piccoli per verificarne sia la capacità di gestire i progetti che «la correttezza contabilizzazione delle risorse».

SOLO IL 40%
Comuni e Regione hanno ricevuto una quota di minoranza dei soldi

IL «PNC»
Anche i 2 mld del Piano complementare gestiti quasi interamente da Roma

Raffaele Fitto
@RaffaeleFitto

All'inaugurazione dell'anno 23/24 della Scuola di Polizia Economico-Finanziaria @GDF ho illustrato l'azione di #governo su #PNRR: abbiamo presentato la richiesta di pagamento della V rata, siamo l'unico Paese #UE ad averlo fatto, e sono fiducioso che arrivi entro febbraio/marzo.



PNRR Il ministro Raffaele Fitto twitta la sua foto con il comandante generale della Guardia di Finanza Andrea Gennaro

INVESTIMENTI GIORGETTI: OCCORRE EVITARE CHE I RISULTATI ATTESI SIANO COMPROMESSI DA FRODI E SPRECHI DI RISORSE

«È in arrivo la quinta rata»

Il ministro Fitto: «Abbiamo già presentato la richiesta di pagamento»

● «Abbiamo già presentato la richiesta di pagamento della quinta rata del Pnrr, siamo l'unico Paese ad averlo fatto. È partito nei giorni scorsi il confronto con la Commissione Ue per verificare il raggiungimento degli obiettivi. Entro febbraio, massimo marzo, avremo il pagamento della quinta rata». Il ministro per gli Affari Ue, il Sud, la Coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, twitta dal suo profilo social le dichiarazioni fatte durante l'inaugurazione dell'anno di studi della Scuola di polizia economico-finanziaria per dare la notizia. «Il pagamento della quarta - aveva detto ai Finanziari - ci ha portato ad aver incassato 102 miliardi di euro, oltre la metà delle risorse disponibili». Ovviamente, la qualità della spesa è cruciale e il ministro, infatti, sottolinea che «il Pnrr rap-

presenta un programma straordinario, non ordinario, un impegno molto gravoso in termini di scelta, visto che per la prima volta l'Ue ha deciso di contrarre un debito comune. Abbiamo necessità di guardare all'utilizzo delle risorse mettendo in campo un coordinamento con le altre risorse disponibili. Bisogna comprendere che è fondamentale la qualità della spesa di queste risorse». Sulla stessa lunghezza d'onda il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, che prende la parola affermando che «la gestione del Pnrr resta la priorità del Paese. La massa di finanziamenti europei, senza precedenti, a disposizione dell'Italia sarà decisiva». Soprattutto in un frangente di grande incertezza come l'attuale: «Prima la pandemia, poi l'impennata dei prezzi dell'energia e delle

materie prime, quindi l'inflazione, fino alle tensioni derivanti dal conflitto russo-ucraino, da quello palestinese e la crisi nel Mar Rosso. Tutti fattori che mettono a rischio la crescita internazionale e quindi quella economica italiana».

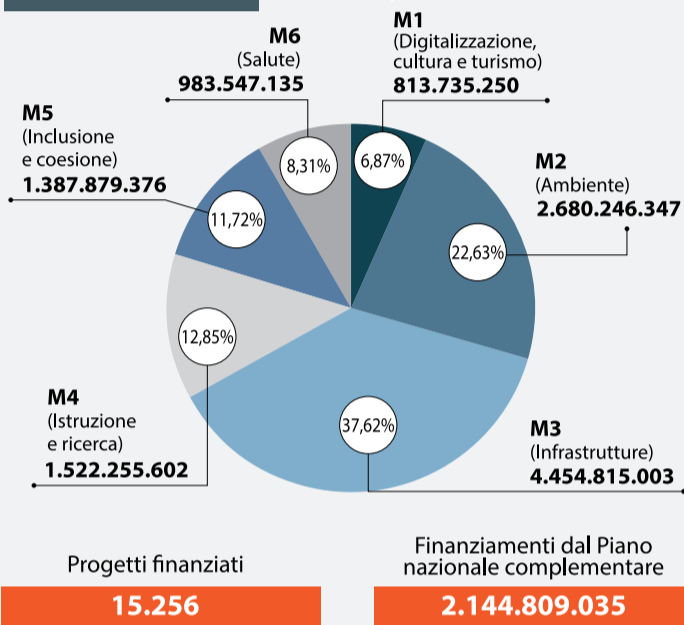
«L'implementazione del Piano - conclude Giorgetti - è un passaggio cruciale per innestare un sentiero di crescita. Le risorse disponibili a debito innalzano il livello di responsabilità per il corretto utilizzo. Questo chiama in causa tutti: sindaci, presidenti di Regioni, ministri e Guardia di finanza per prevenire e reprimere illeciti utilizzi delle risorse del Piano. Occorre evitare che i risultati attesi siano compromessi da frodi e sprechi di risorse».

[Marisa Ingrassia]

Il PNRR in Puglia: dove e perché

A chi vanno i fondi	Finanziamento Pnrr
Comuni	2.772.006.496
Province	186.781.262
Città metropolitana di Bari	141.214.559
Regione	1.604.540.887
Asl	10.833.000
Unioni di comuni	2.212.400
Ministero delle imprese	18.112.628
Ministero del turismo	32.005.236
Ministero della salute	46.919.043
Ministero dell'ambiente	681.589.501
Università pubbliche	95.166.085
Consorzi	47.296.640
Autorità portuali	91.000.000
Fondazioni	206.294.061
Istituti di ricerca	161.235.845
Privati	5.058.608.567
Altri	686.662.504
Totale	11.842.478.713

Dove vanno i fondi



Fonte: elaborazione su dati Corte dei conti - Sez. regionale di controllo Puglia (dati ReGIS al 12/12/2023)

Oggi la presentazione della Rete Grazie ai fondi del Piano un aiuto ai pugliesi con basse competenze digitali

■ SPID, CIE, PagoPA, App IO e PEC: sono numerosi i servizi digitali offerti dalla pubblica amministrazione per facilitare la vita dei cittadini. Ma è anche vero che non tutti riescono a utilizzare con dimestichezza i servizi digitali. Un aiuto arriva dalla Rete dei Punti di Facilitazione Digitale che sarà presentata questa mattina nella Sala 3 del Padiglione 152 della Fiera del Levante. Il progetto è stato finanziato con le risorse del Pnrr - Investimento 1.7.2, nell'obiettivo di sostenere efficacemente l'inclusione digitale, realizzando una nuova opportunità di affiancamento rivolta alla popolazione con basse competenze digitali.

«La pubblica amministrazione - spiega l'assessore della Regione Puglia Alessandro Delli Noci - sta affrontando la trasformazione digitale, che permette di offrire ai cittadini molti servizi di grande utilità, fruibili attraverso smartphone e computer. Non tutti, però, sono in grado di usufruirne, anche a causa della scarsa dimestichezza con gli strumenti informatici. I punti di facilitazione digitale della Regione Puglia offrono ai cittadini anche questa opportunità: approfondire la conoscenza dei servizi digitali, sempre più indispensabili».



Foggia, città a 30 km/h il Comune deve decidere

Depositata la mozione per avviare la sperimentazione da luglio

● Trasformare Foggia in una Città a 30 Km/h. L'iniziativa è dell'ex candidato sindaco Nunzio Angiola, esponente dei civici all'opposizione della maggioranza del campo largo. Al riguardo è stata depositata anche una mozione.

«La decisione che si va diffondendo sempre più nelle grandi città di abbassare i limiti di velocità nel centro abitato per garantire livelli di sicurezza accettabili, maggiore vivibilità e sostenibilità, riflette un autentico cambiamento culturale: non si accetta più che gli incidenti gravi e meno gravi o semplicemente quelli che vengono quotidianamente sfiorati, il traffico automobilistico cittadino, i livelli di inquinamento atmosferico e acustico, siano un costo inevitabile che occorre per forza sopportare per soddisfare le necessità di spostamento urbano», ha affermato il consigliere Angiola che ha poi aggiunto: «I cittadini, in presenza di un abbassamento della velocità sono più propensi ad andare a piedi o ad utilizzare biciclette o altri velocipedi; in presenza di una città più vivibile e confortevole, i cittadini sono portati ad utilizzare e valorizzare gli spazi pubblici comuni. Si restituisce in questo modo più spazio cittadino alla socialità; riducendo la velocità da 50 a 30 km/h si riducono i morti e i feriti, di conseguenza si può registrare un risparmio significativo in termini di danni ai veicoli, delle spese legate alla manutenzione stradale, per non parlare dei rilevantissimi costi sanitari; come effetto collaterale si riduce il numero delle truffe alle assicurazioni, piuttosto diffuse dalle nostre parti; abbassando la velocità da 50 a 30 km/h diventa possibile recuperare una parte della

Pirati al volante

La zona franca di via Martiri di via Fani

■ Via Martiri di via Fani è una zona franca per i pirati al volante: i controlli costanti di vigili urbani e forze dell'ordine risalgono ad anni addietro, all'epoca del Covid, quando venne avviata l'attuale nuova viabilità per il Pronto Soccorso che ha poi ingrossato il volume dei veicoli nell'intero quartiere. Ora, sulle due corsie a senso unico, non si contano i veicoli contromano, che in spavalda velocità si immettono o escono dalle numerose strade secondarie che incrociano via Fani. Irrisolta, malgrado la rotonda... di plastica, la pericolosità dell'incrocio via Fani-via Perosi-via Rovelli, perché velocità e scarso rispetto di Stop e precedenza continuano a causare incidenti. E anche qui avviene l'incredibile, con contromano nello stretto tratto di via Fani-direzione via Perosi, che immette nella rotonda. Cronica poi l'elusione del divieto di transito ai veicoli privati nell'area del capolinea Ataf, posta tra le due carreggiate. Malgrado i segnali stradali ben visibili, qualunque automobilista percorre indisturbato quel pezzo di asfalto, con grande pericolo per i pedoni e per quanti, anche al volante, sicuri del divieto, si preoccupano di schivare soltanto l'uscita degli autobus e si trovano invece un monopattino, un'auto o, peggio, un mezzo pesante, che taglia loro la strada.

carreggiata, dai 20 ai 50 cm in media, che possono essere destinati ad altri usi, come l'allargamento dei marciapiedi, creazione di piste ciclabili per favorire la multimodalità e la mobilità attiva, la creazione di aiuole, di sistemi di Bus a Rapido Transito»

Angiola ha infine richiamato gli impegni che vengono chiesti alla sindaca e alla Giunta: «proclamare "Foggia Città 30", abbassando il limite di velocità su tutto il centro abitato da 50 a 30 km/h, a partire dal 1° gennaio 2025; prevedere la possibilità che su specifiche e ben individuate strade a grande scorrimento possa rimanere il limite di 50 km/h; avviare dal 1° luglio 2024 un periodo di sperimentazione, senza alcuna sanzione a carico dei cittadini; programmare una idonea campagna di co-

municazione da avviare dal 1° luglio 2024, in collaborazione con tutti i soggetti interessati; fare redigere dalla partecipata ATAF un sintetico dossier che dia la possibilità di comprendere a tutte le cittadine e a tutti i cittadini foggiani quanto importante e indifferibile sia la misura adottata; dotare il comando della Polizia Municipale di un pannello di controllo che permetta di raccogliere e analizzare dati relativi a vari aspetti del traffico, come incidenti stradali, inquinamento, congestione, parcheggio irregolare e multe. Questi dati dovrebbero essere utilizzati sia per valutare l'efficacia delle zone a 30 km/h rispetto alla riduzione dei rischi, sia per determinare dove è più indicato posizionare gli autovelox, al fine di garantire il rispetto dei limiti di velocità.

Dir. Resp.: Mimmo Mazza

ECONOMIA

INVESTIMENTI E LIQUIDITÀ

STAGNAZIONE

«È un momento di grande incertezza per le imprese, ci sono poche risorse e tassi di interesse in aumento»

INFLAZIONE

«Avremo problemi perché stanno diminuendo i traffici nei nostri porti a causa della tensione in Medioriente e nel Mar Rosso»

Accesso al credito con GoPmi

Il progetto del Comitato piccola industria di **Confindustria Bari e Bat**



FONTANA

«Noi pensiamo sempre alle banche. Ma ci sono anche i bond, i mini bond, i basket bond e c'è la finanza alternativa»

MAGARELLI

«Un'azione del pubblico può essere di valenza strategica fondamentale come dimostrano il Pnrr e le Zes»



BERARDI

«Faremo un'analisi delle aziende cercheremo di capire le loro esigenze e poi individueremo l'interlocutore»

«**S**ul credito non c'è una stretta, ma c'è una maggiore selezione. Questo ha comportato un rallentamento della crescita fino ai dati negativi dello scorso settembre». Le parole del direttore della sede di Bari della Banca d'Italia, Sergio Magarelli, cristallizzano la condizione di credito alle imprese declinante in cui operano le aziende pugliesi. Per andare oltre i tradizionali prestiti bancari, però, a disposizione delle aziende, anche quelle di piccole dimensioni, ci sono numerosi servizi finanziari in grado di agevolare l'accesso al credito. Proprio per farli conoscere agli operatori economici, la Piccola industria di Confindustria Bari e Bat, in collaborazione con Allianz trade e Allianz bank e con il patrocinio di Andaf, Aiti Associazione italiana tesorieri d'impresa e Federmanager, ha avviato il progetto GoPmi. L'iniziativa è stata presentata ieri a Bari alla presenza, fra gli altri, oltre del citato Magarelli, del presidente di Confindustria Bari-Bat **Sergio Fontana** e del presidente della Piccola industria di Bari e Bat, Francesco Berardi.

«Per le aziende è diventato sempre più difficile approvvigionarsi di risorse finanziarie - ha spiegato Berardi -. Dato che ci sono strumenti finanziari alternativi, come per

esempio quelli di Fintech, che consentirebbero alle aziende di avere supporto finanziario a prezzi interessanti, abbiamo creato questo servizio». «Faremo un'analisi delle aziende - ha aggiunto - cercheremo di capire le loro esigenze e poi individueremo l'interlocutore finanziario giusto». «Con questo progetto - ha detto il presidente Fontana - si scoprono le misure a sostegno delle imprese. Noi, per l'accesso al credito, pensiamo sempre alle banche. Ma ci sono anche i bond, i mini bond, i basket bond e c'è la finanza alternativa».

In termini generali, il momento non è particolarmente propizio. Come ha evidenziato Fontana, «è un momento di grande incertezza per le imprese, ci sono poche risorse e tassi di interesse in aumento. Quindi l'accesso al credito è sempre più difficile». E poi c'è un quadro "macro" con il quale fare i conti. «In Puglia - ha detto Fontana - avremo problemi perché stanno diminuendo i traffici nei nostri porti» a causa della tensione in Medioriente e, a cascata, lungo il Mar Rosso e il canale di Suez. Inoltre, per l'imprenditore «ci sarà un aumento dei costi delle materie prime a livello italiano ed europeo, che significherà aumento dell'inflazione. Questo porterà a un aumento dei costi dei prodotti nel car-

rello e a una diminuzione dei consumi. Si tratta dell'ennesimo problema che abbiamo e occorre agire per priorità».

Secondo Fontana, anche questa accelerata autonomista (a trazione nordista) non faciliterà lo sviluppo meridionale: «Siamo estremamente allarmati per l'autonomia differenziata, ma non è un discorso che riguarda solo gli imprenditori del Sud. Tutti gli imprenditori, a livello nazionale, hanno questo problema». «Nel mio settore - ha aggiunto - quello farmaceutico, mi dovrò interfacciare con 21 assessorati alla Sanità. Per avere un farmaco rimborsabile non dovrò parlare con il ministero della Salute, ma con 21 ministeri diversi», per questo «tutto sarà molto più complicato e differenziato ed è una questione che rallenterà molto l'economia». «Dico sempre - ha aggiunto Fon-

Dir. Resp.: Mimmo Mazza

tana - che il Tap non riguarda solo la Puglia o il sud, ma tutta l'Italia. Così come il traforo del monte Bianco è un problema che non riguarda solo la Valle d'Aosta o il nord-ovest, ma tutto il Paese». «Scuola, energia, politiche industriali e infrastrutture - ha chiarito - sono problematiche nazionali sulle quali non può decidere un Comune o una Regione, ma deve decidere lo Stato italiano», mentre «l'autonomia differenziata non è una priorità del nostro Paese».

Nonostante tutto questo, per il direttore della Banca d'Italia sede di Bari, Sergio Magarelli, «le imprese pugliesi mostrano indicatori abbastanza positivi, ma se si guarda la congiuntura occorre considerare il punto di partenza, cioè su quale gradino si fosse posizionati rispetto alla parte più avanzata come il nord Italia o il nord Europa. E si partiva da divari strutturali molto forti». «In questo momento - ha aggiunto - il Pil, gli investimenti e il credito sono fermi, siamo in un momento di grande transizione. È come se prendessimo la rincorsa per lo slancio, ma nessuno ci assicura che questo slancio ci sarà». E proprio qui, secondo Magarelli, «entrano in gioco le istituzioni, fra le quali Confindustria».

L'autonomia? «I livelli minimi di prestazione pubblica non sono ancora conosciuti perché non sono ancora stati fissati, ma è una variabile estremamente importante. L'intervento pubblico al Sud è fondamentale, perché muove tantissimi aggregati finanziari», dice il direttore. «Un'azione del pubblico verso l'economia - aggiunge - può essere di valenza strategica fondamentale, come dimostrano due stelle polari, il Pnrr e le Zes». Quanto alla prospettiva di una Zes unica per il sud, Magarelli spiega che «dobbiamo aspettare che sia fatto il decreto. Di sicuro le Zes, così come erano partite nel 2022, hanno dato risultati».

Marisa Ingresso



BARI Un momento della presentazione del progetto GoPmi

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

CONFINDUSTRIA**«Industria e logistica unite per la competitività»**

La logistica è una priorità per il Paese. Lo afferma il documento «Industria e logistica insieme per la competitività del Paese» presentato ieri a Roma da Confindustria. — a pagina 5

«Industria e logistica insieme per la competitività del Paese»

Trasporti. Confindustria: la distribuzione delle merci non va considerata solo un costo ma come fattore di sviluppo. Portare a 200 milioni l'anno la dote finanziaria per Marebonus e Ferrobonus



L'Italia è solo al 19esimo posto nella classifica del Logistic Performance Index elaborato dalla Banca Mondiale

Marco Morino

La logistica, cioè il complesso delle attività legate al trasporto e alla distribuzione delle merci per via terrestre (strada e ferrovia), marittima e aerea, va considerata una priorità per lo sviluppo e il benessere del Paese. Al pari dell'industria, che già riveste un ruolo centrale per la crescita dell'economia. Lo dice a chiare lettere il documento su industria, trasporti, logistica e infrastrutture che Confindustria ha presentato ieri, a Roma, con un titolo eloquente: industria e logistica insieme per la competitività del Paese. Dove la parola chiave è insieme. Secondo Confindustria, la logistica vale l'8,2% del Pil italiano e occupa circa un milione e 400mila addetti. Tuttavia, nota Guido Ottolenghi, presidente Gruppo tecnico logistica e trasporti di Confindustria, «l'Italia risulta solo al 19° posto nella classifica mondiale del Logistic Performance Index, elaborato dalla Banca Mondiale. Una posizione troppo bassa, che non rende giustizia al peso e alla qualità del suo sistema industriale, ma che è frutto delle troppe inefficienze e della frammentazione che ancora penalizzano l'offerta logistica». Germania, Olanda e Belgio sono invece tra i primi sei Paesi in classifica. Aggiunge Ottolenghi: «Occorre uscire dall'ottica secondo cui logistica e trasporti sono considerati solo come un costo e non come un asset competitivo su cui far leva».

È sufficiente ripensare a quanto accaduto la scorsa estate con l'emergenza ai valichi alpini (Frejus, Monte Bianco, Gottardo, Brennero) per comprendere quanto sia cruciale e al

tempo stesso fragile il sistema logistico italiano e quanto la logistica condizioni la qualità della vita di tutta la nazione. Oppure a quanto sta accadendo in questi giorni con la crisi del Mar Rosso e lo stop ai transiti delle grandi navi portacontainer dal canale di Suez. Una crisi che potrebbe tagliare fuori i principali porti italiani (Genova, Trieste) dalle rotte asiatiche a tutto vantaggio degli scali del Nord Europa. Attraverso l'alleanza tra industria e logistica l'Italia può invece affermarsi come ponte tra il Nord Europa e il bacino del Mediterraneo. Il Pnrr è l'occasione per imboccare questa direzione; il rischio, non sfruttando tale opportunità, è quello di vedere la logistica nazionale marginalizzata nel contesto euro-mediterraneo. Con gravi ripercussioni sul sistema industriale, tenuto conto della forte vocazione all'export del settore manifatturiero, che esige un sistema logistico robusto per promuovere e affermare il made in Italy sui mercati mondiali ma anche per garantire gli approvvigionamenti e le forniture all'industria nazionale di trasformazione.

Nello specifico, in Italia è nettamente preponderante la logistica orientata alla distribuzione, con prevalenza di aziende di autotrasporto e spedizionieri. Inoltre, rispetto agli altri Paesi europei, la componente stradale è molto forte, a scapito per esempio della ferrovia. Al contrario, la Commissione europea punta a trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada su distanze superiori a 300 chilometri verso la rotaia e più del 50% entro il 2050. In questo scenario, un ruolo decisivo è affidato all'intermodalità. Attualmente però, nota Confindustria, il trasporto intermodale in Italia è ancora poco performante e va reso più

appetibile per gli utilizzatori. A partire dalla dotazione finanziaria degli incentivi pubblici Ferrobonus e Marebonus, rispettivamente gli incentivi al trasporto combinato strada-rotaia e strada-mare.

Per rendere realmente efficace il Marebonus, che ora si chiama Sea modal shift, gli stanziamenti dovrebbero essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno per i prossimi 5 anni. Per il vecchio Marebonus erano stati stanziati circa 160 milioni di euro per i tre anni di durata dell'incentivo. Discorso analogo per il Ferrobonus: anche in questo caso, suggerisce Confindustria, l'incentivo dovrebbe disporre di una dotazione di 100 milioni l'anno fino a tutto il 2027. Quindi parliamo di una dotazione finanziaria minima di 200 milioni l'anno per Ferrobonus e Marebonus (100 milioni a incentivo). Ma gli incentivi da soli non bastano a far decollare l'intermodalità in Italia. Servono anche le infrastrutture: sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria ai nuovi standard europei per treni merci lunghi 740 metri, con 2mila tonnellate di peso e sagome per trasportare semirimorchi con altezza di 4 metri. E sono altrettanto necessari investimenti nei terminal ferroviari per il trasbordo della merce dal Tir al treno e viceversa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel parternariato pubblico privato leciti gli anticipi sui lavori da svolgere

Appalti

La resistenza di molte Pa è motivata con l'assunzione del rischio dei privati

Il nuovo quadro normativo non osta ed è rivolto piuttosto al rispetto dei tempi

Pagina a cura di
Oriana Granato

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36) ha finalmente colto l'occasione per chiarire ciò che già il Manuale Eurostat nell'edizione del 2019 e successivamente Anac nella delibera n. 432 del 20 settembre 2022 avevano spiegato: dal calcolo del limite massimo del 49% di contribuzione pubblica nelle operazioni di Ppp (Partnership pubblico privato) vanno escluse le risorse di fonte europea a fondo perduto, cosiddette *grants*, mentre vanno considerati i *loans*, ovvero i contributi europei soggetti ad obbligo di restituzione da parte dello Stato italiano.

Infatti il vecchio Codice (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) non applicava alcuna distinzione rispetto alla natura e alla fonte del tipo di contributo pubblico destinato al singolo progetto, applicando pertanto il limite del 49% a qualsiasi forma di contribuzione pubblica, anche a quelle che non avrebbero provocato alcun impat-

to sul bilancio domestico.

Il dibattito sul tema della contribuzione pubblica nelle operazioni di Ppp si è limitato, fino ad oggi, principalmente alla questione relativa alla definizione della base di calcolo del limite del 49 per cento.

È tempo però di andare oltre. Chi opera nel mondo del partenariato pubblico privato sa bene che i contratti di concessione di costruzione e gestione di opere finanziate in parte da contribuzione pubblica difficilmente prevedono che l'amministrazione concedente anticipi parte di tale contribuzione. Infatti, il contributo pubblico viene tipicamente erogato - nella percentuale stabilita in concessione - a stato avanzamento lavori, mentre la parte a saldo invece corrisposta al collaudo.

L'anticipazione del contributo pubblico, al contrario, aiuterebbe gli operatori privati nella fase più dispendiosa e rischiosa del progetto, ovvero la fase di inizio dei lavori di costruzione, dove tipicamente gli enti finanziatori in *project finance* non hanno ancora erogato i finanziamenti bancari, ma i tempi del cronoprogramma impongono invece la realizzazione dell'opera. In questa fase iniziale si ricorre, quindi, a finanziare i lavori di costruzione integralmente con l'*equity* dei privati, chiedendo loro uno sforzo non sempre sopportabile.

Perché le amministrazioni fanno resistenza a includere forme di anticipazione del contributo pubblico nelle operazioni di Ppp?

Le motivazioni potrebbero essere sostanzialmente due, entrambe non pienamente condivisibili.

La prima risiede nella circolare 19 maggio 2022 della presidenza del Consiglio recante «Obblighi di comunicazione in materia di partenariato pubblico privato» pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 185 del 9 agosto 2022.

Qui si sostiene che «l'assunzione del rischio da parte del privato implica che non siano ammessi pagamenti pubblici non correlati alle condizioni prestabilite per la costruzione dell'opera. Infatti l'eventualità che il soggetto pub-

blico corrisponda quanto stabilito nel contratto indipendentemente dalla verifica dello stato di avanzamento effettivo della realizzazione dell'infrastruttura o ripiani ogni costo emerso, quale ne sia la causa, comporta, invece, l'assunzione del rischio di costruzione da parte del soggetto pubblico».

Non è chiaro, intanto, in che modo l'anticipazione di una quota parte del contributo pubblico possa pregiudicare che il privato sopporti il rischio legato al ritardo nei tempi di consegna, al non rispetto degli standard di progetto, all'aumento dei costi, a inconvenienti di tipo tecnico nell'opera e al mancato completamento dell'opera. Infatti, se è vero che stiamo parlando di corrispondere al privato una porzione di contributo pubblico in anticipo rispetto all'inizio dei lavori, ciò, piuttosto, dovrebbe proprio agevolare il rispetto del cronoprogramma e degli standard di costruzione da parte del privato, non già pregiudicarli.

Si deve anche ricordare che le circolari sono meri atti interni all'amministrazione pubblica, e sono pertanto prive di rilevanza esterna. Una circolare non può derogare alla normativa primaria e in caso di contrasto con disposizioni di legge o regolamentari deve essere disapplicata dalla stessa pubblica amministrazione interessata.

Quindi bisogna domandarsi se quanto è stato previsto dalla circolare citata sia ancora conforme all'attuale quadro normativo nazionale e sovranazionale di riferimento.

PARTERNARIATO P/P

Le nuove regole di finanza

Dal calcolo del limite massimo del 49% di contribuzione pubblica nelle operazioni di Ppp (Partnership pubblico privato) vanno escluse le risorse di fonte europea a fondo perduto (*grants*) mentre vanno considerati i *loans*, contributi europei soggetti a obbligo di restituzione.

La questione «anticipi»

Ostacolati da una circolare del 2022 e dal contratto standard Mef, gli anticipi - molte volte necessari a far partire l'opera - sono stati in realtà sdoganati in prassi sia nel Manuale Esa sia dalla Guida Epec: non incidono e neppure traslano il rischio di impresa sulla Pa committente.

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

8,2%**LA QUOTA SUL PIL**

Secondo Confindustria, la logistica è un settore che vale l'8,2% del Pil italiano e occupa circa un milione e 400mila addetti.

Salvini agli imprenditori: «Siete l'Italia dei sì, sulle infrastrutture fatevi sentire»

Il governo

Il ministro al convegno: «Al G7 Trasporti di Milano ad aprire centrale il green»

Questione valichi, il Ponte sullo Stretto e più in generale tutte le opere strategiche per le merci che sono in cantiere e che secondo il cronoprogramma saranno ultimate con orizzonte 2032. Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini interviene a tutto campo e di fronte agli industriali riuniti in via dell'Astronomia al convegno sulla logistica, snocciola i pezzi pregiati della politica infrastrutturale del Paese. E chiude con un appello agli industriali. «Una richiesta invece la faccio, ogni tanto educatamente, in maniera

documentata, argomentata di alzare la voce», dice il ministro guardando la platea. E contrappone «l'Italia dei no che è minoranza» a «voi che rappresentate l'Italia che produce» e dunque «che garbatamente anche l'Italia dei sì si faccia sentire perché son convinto che siamo maggioranza». Perché spiega il ministro a conclusione del suo intervento «non chiedo che Confindustria intervenga sulle riforme istituzionali o sui temi dell'immigrazione, del terrorismo islamico» ma «che Confindustria intervenga quando c'è in ballo il futuro del Paese, quando c'è da progettare, finanziare, sviluppare un'infrastruttura».

Pochi minuti prima l'ormai consueta stoccata all'Austria per la vicenda dei contingentamenti degli attraversamenti. «Non è un problema solo dei camionisti, è un problema a cascata di tutto il settore produttivo e distributivo italiano». Salvini annuncia

di avere «ancora oggi sollecitato i colleghi degli affari europei che hanno da più di un mese in mano la lettera» di ricorso dell'Italia alla Corte Ue contro Vienna. «Conto che non a settimana ma a giorni venga formalizzata questa lettera», annuncia. L'Italia si prepara ad ospitare a Milano il G7 dei trasporti dall'11 al 13 aprile quando «il tema della sostenibilità e del green sarà assolutamente centrale».

Nella programmazione delle infrastrutture lo sguardo va lungo al 2032, «l'anno - dice Salvini - che porterà l'Italia nel futuro». Perché nel 2032 si concentreranno - secondo i programmi - le aperture della Torino-Lione, il tunnel del Brennero, la metro C di Roma e il Ponte sullo Stretto. «Non c'è un ponte sovranista - chiosa -. Anzi, questo è probabilmente il ponte più europeista della storia d'Europa».

—F.La.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Logistica. Operazioni di carico/scarico container nel porto di Livorno