



RASSEGNA STAMPA 4 settembre 2018

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

il MATTINO
di Foggia e provincia

**Il Sole
24 ORE**

LA GAZZETTA DI CAPITANATA
LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - Quotidiano fondato nel 1887 www.lagazzettadelmezzogiorno.it

1Attacco

VERTICE A FOGGIA

IL TAVOLO SUL CAPORALATO

LA TRAGEDIA DI UN MESE FA

La morte dei braccianti sulle strade della Capitanata ha spinto la riunione. «Gli ispettori del lavoro e i carabinieri del Nil si impegnano»

Di Maio: lotta ai caporali con i centri per l'impiego

Il ministro: presto un piano triennale, basta vessazioni sulle aziende

MASSIMO LEVANTACI

● **FOGGIA.** L'obiettivo adesso è «fare sul serio», mettere mano a quel sistema rimasto intoccabile per troppo tempo. Caporalato, male dell'Italia intera dice il vicepresidente del Consiglio Luigi Di Maio, ieri a Foggia dove un mese fa morirono sedici braccianti africani in due distinti incidenti stradali mentre tornavano dal lavoro. Una tragedia che ha ispirato il tavolo operativo su lavoro illegale nei campi, intermediazione della manodopera e sgombero dei ghetti con i rappresentanti istituzionali di quattordici regioni. Il «piano triennale» che il vicepremier e ministro del Lavoro ha lanciato ieri prevede «step temporali che individueremo già dalla prossima settimana» e uno «step intermedio» da convocare forse ancora a Foggia «per fare il punto». Il governo pentastellato comincerà a metter mano dall'Ispettorato nazionale del lavoro: «in settimana avrà un nuovo vertice, una personalità di rilievo. «Non ci interessa - rileva Di Maio - uno Stato che tiene le carte a posto, gli ispettori del lavoro e dei carabinieri del Nil (nucleo ispettorato lavoro: ndr) sono fondamentali per ciò che dovremo fare». Il ministro del Lavoro chiede «massima concertazione» tra gli organi dello Stato. E tocca un punto cruciale nella lotta a ogni genere di criminalità: l'incrocio delle banche dati. «Non ci dovranno essere gelosie sui dati, abbiamo già a disposizione gli strumenti per aprire gli archivi», ed indica nel team Italia per la trasformazione digitale della Presidenza del consiglio «il punto di contatto». Musica per le orecchie delle aziende quelle di Di Maio: «Dobbiamo aggredire l'illegalità lasciando in pace le aziende, è un modello culturale da cambiare. Sì alla repressione dei fenomeni illegali, ma anche



mettendo in pratica strumenti di prevenzione: come far lavorare più attivamente i centri per l'impiego, far nascere un vero meccanismo dei trasporti per portare i braccianti nei campi. Le illegalità si annidano là dove lo Stato non interviene».

Altro obiettivo sensibile, i prezzi dei prodotti agroalimentari che strozzano le imprese. Meccanismi «scellerati» oggi resi possibili «dalla Grande distribuzione organizzata cui è stato permesso di fare cartello», ma sott'accusa finiscono anche i trattati di libero scambio: «Il Ceta (Italia-Canada: ndr) dovrà essere modificato - annuncia - bocciato l'accordo per l'importazione di olio tunisino voluto dall'Ue per ragioni geopolitiche». Tranquilla infine Di Maio anche sulla legge 199 anticaporalato, quella che prevede fino all'arresto dei datori di lavoro

che ingaggino manodopera illegale, norma molto contestata dalle aziende. «Salvaguarderemo tutto quanto fatto di buono finora - precisa il vicepremier - l'obiettivo è costruire insieme un lavoro da portare avanti».

Positive le reazioni. «Un passo avanti importante - dice il presidente della Regione, Michele Emiliano - il ministro riconosce l'importanza della legge sul caporalato. La Puglia ha investito 7 milioni sulle foresterie in sostituzione dei ghetti, il sostegno del governo ci incoraggia ad andare avanti». «Un metodo di lavoro apprezzabile», per il presidente nazionale della Coldiretti, Roberto Moncalvo. «Necessario adesso rendere corresponsabile tutta la filiera, ci auguriamo che il governo vada a fondo cancellando i fenomeni di costruzione dei prezzi a tavolino».



FOGGIA

Il vicepremier Luigi Di Maio ha presieduto ieri a Foggia il tavolo operativo sul lavoro illegale nei campi e ha annunciato un piano triennale di attività

Foto Maizzi

IMMOBILI
AFFARI E OPPORTUNITÀ

Nel primo semestre investimenti in calo del 40% (3,3 miliardi di euro)

Prevalgono i capitali esteri (65%), ma riprendono quota quelli domestici (35%)

RESIDENZE UNIVERSITARIE ALLOGGI PER LA TERZA ETÀ, STRUTTURE SANITARIE ASSISTENZIALI COSTITUISCONO LE ASSET CLASS ALTERNATIVE. QUALI SONO LE AREE CUI PUNTANO GLI INVESTITORI

Il mattone riprende fiato e tira il freno Ma il mercato tonico offre buone chance

GIAMBATTISTA PEPI

I dati del primo semestre 2018 relativi agli investimenti immobiliari riflettono una tendenza molto diversa dal boom verificatosi del 2017. La conferma giunge da Cushman & Wakefield, società leader mondiale nella consulenza e nei servizi per il real estate.

Nel primo semestre 2018 il volume complessivo delle transazioni (per un valore che sfiora i 3,3 miliardi di euro) segna una flessione del 40% rispetto allo stesso periodo del 2017, quando si è registrato un ammontare degli investimenti doppio rispetto alla media dell'ultimo decennio. Ricordiamo che il volume degli investimenti nel settore immobiliare nel 2017 ha superato il record storico registrato nel 2007 con oltre 11,3 miliardi di euro considerando tutti i settori ad esclusione del residenziale.

Nei primi sei mesi dell'anno nuovi fattori di incertezza, legati anche alla situazione politica ed economica italiana, con la lunga crisi durata oltre tre mesi che ha preceduto la formazione del governo Conte hanno contribuito, secondo Cushman & Wakefield, a rallentare la crescita sostenuta degli investimenti immobiliari, che proseguiva da cinque anni. La domanda si conferma elevata, ma assai più cauta rispetto al passato.

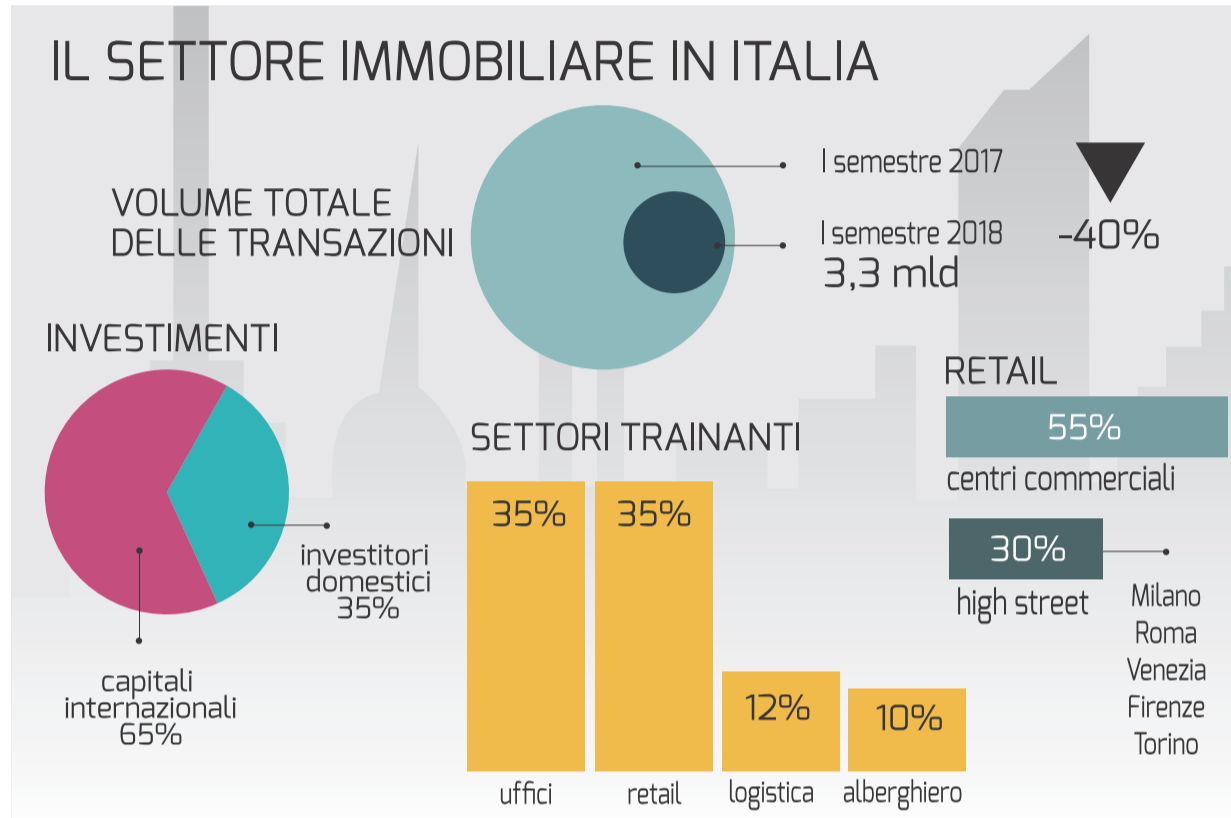
“La prima metà del 2018 è stata comunque dinamica – dice Joachim Sandberg, Head of Italy and Southern Europe Region di Cushman & Wakefield -. Sicuramente la situazione di stallo politico alla fine di maggio, seppur transitoria, ha rappresentato un ulteriore elemento d'incertezza in Italia che ha rallentato le attività d'investimento. L'interesse di alcuni investitori verso il Paese si è raffreddato, aumentando la cautela nel valutare nuove opportunità, ma l'interesse rimane forte, anche in un'ot-

tica di diversificazione europea”. “Si possono evidenziare alcuni trend che hanno caratterizzato il primo semestre - aggiunge Sandberg. I capitali internazionali continuano a rappresentare la componente principale degli investimenti (circa 65%), ma l'attività degli investitori domestici (35%) è in aumento rispetto al 2017; continua la compressione dei rendimenti prime, con transazioni nel settore uffici chiuse sotto il 3,5%, segnale di un mercato in salute nel quale l'interesse continua ad essere forte. Infine, abbiamo la conferma dell'attenzione verso lo sviluppo immobiliare, sia per grandi progetti di rigenerazione urbana, sia per singoli immobili da valorizzare”.

La diminuzione dei volumi si registra in particolare nel settore direzionale (-58%), decremento riconducibile ad una combinazione di cause diverse, ma principalmente alla carenza di prodotti in linea con gli standard internazionali, risultato della limitata attività di sviluppo e riqualificazione negli ultimi anni. Uffici e retail si confermano i settori dominanti per volumi transattati (35% ciascuno), seguiti da logistica (12%) e alberghiero (10%).

La limitata offerta di prodotto core nel direzionale ha generato un'elevata competizione e quindi una compressione dei rendimenti prime fino a raggiungere valori minimi storici, intorno al 3,50% netto per Milano e 4% netto per Roma.

“In risposta a questo scenario - aggiunge dal canto suo Claudia Buccini, Head of Research di Cushman & Wakefield in Italia - gli investitori hanno iniziato ad ampliare e diversificare le loro strategie di investimento, valutando opportunità prime, ma in posizioni secondarie dotate di solidi fondamentali immobiliari; oppure progetti di sviluppo o riqualificazione per creare nuovo prodotto di grado A, con la flessibilità e l'efficienza attualmente richieste dai conduttori. In altri casi



ancora, gli investitori hanno spostato la loro attenzione su asset class alternative, come residenze universitarie, per anziani o strutture sanitarie assistenziali, che tuttavia rappresentano settori ancora poco maturi nel mercato italiano e possono richiedere una più lunga fase di analisi e valutazione dell'investimento”.

Il retail continua ad essere un obiettivo in mauscolo per gli investitori, con particolare riferimento a centri commerciali (55% del volume retail) e high street (30%); circa il 60% delle transazioni registrate nel primo semestre è rappresentato da portafogli.

Per quanto riguarda l'ambito high street, le città principali si confermano Milano, Roma, Venezia, Firenze e, in minor misura, anche Torino, dove l'interesse degli in-

vestitori è alimentato dalla dinamicità del mercato delle locazioni e dal positivo andamento dei canoni, sostenuti dai flussi turistici che caratterizzano queste città.

In linea generale, Milano rimane più resiliente rispetto ad altri mercati italiani, confermandosi come “gateway city” in Europa, in grado di competere con le altre piazze europee e di attrarre un numero crescente di aziende e investitori. Per quanto riguarda il segmento extra-urbano (out of town), il mercato è sempre più polarizzato, con domanda crescente e pressione sui rendimenti per i centri riconosciuti come “retail destination”; soffrono i prodotti secondari non supportati da solidi bacini d'utenza.

La logistica rappresenta il 12% sul totale degli investimenti, ed è l'unico

settore che viaggia su un andamento in crescita rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+25% ma partendo da una base limitata), a conferma del forte interesse generato dalla continua evoluzione dell'eCommerce e dall'espansione della grande distribuzione. Gli investitori sono focalizzati su opportunità immobiliari con contratti di locazione di lunga durata e conduttori affidabili, ma valutano anche occasioni di sviluppo per creare nuovo prodotto in linea con le richieste sempre più sofisticate degli operatori.

L'alberghiero offre opportunità e ampi margini di crescita, non solo nelle principali realtà metropolitane come Milano, Roma, Venezia e Firenze, dove l'attenzione degli investitori è sempre elevata, ma anche in centri secondari che offrono rendimenti appetibili, oppure considerando asset class alternative come residenze per studenti e ostelli, settori attualmente in evoluzione.

(riproduzione riservata)





Meno iscritti e meno volontari, la crisi profonda del Sindacato (da Nord a Sud)

PIETRO CAPUANO

Il sindacato italiano continua a registrare un calo del consenso. In soli due anni, le principali organizzazioni sindacali hanno perso complessivamente circa 450mila iscritti. Una contrazione, che poteva manifestarsi in forma ancora più allarmante se non fosse per l'Unione Italiana dei Lavoratori (UIL) che ha fatto registrare, al contrario, un incremento, seppur non particolarmente rilevante.

I numeri non lasciano spazio a dubbi: dal 2015 al 2017, i tesserati hanno subito una contrazione di 447mila persone, di cui ben 293mila residenti nelle realtà regionali del Mezzogiorno. È la Confederazione Generale Italiana del Lavoro (CGIL) a registrare il maggiore decremento con un calo di ben 285mila iscritti seguita dalla Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL) con meno 188mila tesserati. Per l'Unione Italiana del Lavoro (UIL), andamento in controtendenza: circa 26mila iscritti in più nell'arco temporale osservato.

Piemonte, Valle d'Aosta e Campania si collocano in coda alla graduatoria delle regioni "più sfiduciate" dalle organizzazioni sindacali. Al contrario, sul podio delle regioni a maggiore appeal sindacale si posizionano Basilicata, Toscana e Sicilia. Circa 574mila italiani over 13 anni, pari soltanto all'1,2% della popolazione di riferimento, infine, hanno dichiarato di aver svolto attività sociale gratuita per un sindacato nel 2016 con un decremento di oltre 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

È quanto emerge dall'Indice di Appeal Sindacale (IAS) ideato dall'Istituto Demoskopika che, analizzando il periodo 2015-2017, ha tracciato una classifica delle regioni in relazione all'attrattività delle principali organizzazioni dei lavoratori sul territorio. Due gli indicatori utilizzati: gli iscritti ai sindacati di CGIL, CISL, UIL e le persone di 14 anni e più che hanno svolto attività gratuita per un sindacato.

Sono tre le regioni a guidare la graduatoria dell'Indice di Appeal Sindacale (IAS) realizzata dall'Istituto Demoskopika sulla base di tre livelli di gradimento, alto, medio e basso. La Puglia, invece, si pone tra le regioni che hanno un livello medio di appeal.

La Basilicata prima su tutte, con un punteggio complessivo pari a 115,48 si posiziona in cima alla classifica delle realtà regionali "più sindacalizzate" guidando l'area del livello alto di appeal. A pesare significativamente il primo posto ottenuto nella "geografia" degli iscritti: ben 717 tesserati per mille occupati. Sul podio, al secondo posto, si colloca la Toscana totalizzando un risultato complessivo pari a 110,35 punti "condizionato" positivamente dal primato quale realtà territoriale più virtuosa in relazione ai volontari: 16 persone di 14 anni per mille residenti over 13 anni. A chiudere il medagliere dell'appeal sindacale la Sicilia con 108,4 punti. Nell'area del livello alto altre due realtà regionali, Calabria e Liguria, rispettivamente con 107,77 e 107,14 punti.

Nell'area di livello medio trovano spazio dieci regioni: Molise (103,9 punti), Sardegna (102,46 punti), Lazio (101,86 punti), Emilia Romagna (100,75 punti), Puglia (99,42 punti). E, ancora, Abruzzo (99,26 punti), Veneto (98,96 punti), Friuli Venezia Giulia (98,83 punti), Lombardia (97,04 punti) e Marche (95,5 punti).

Infine, nell'area di livello basso, caratterizzata dalle regioni con minore gradimento verso le organizzazioni sindacali di Cgil, Cisl e Uil, si collocano le rimanenti cinque realtà territoriali. Il territorio più disincantato dal ruolo delle sigle sindacali è il Piemonte che ha totalizzato complessivamente solo 88,93 punti, immediatamente preceduto dalla Valle d'Aosta e dalla Campania rispettivamente con 92,05 punti e con 93,63 punti. Nell'area delle maggiori sfiduciate, infine, anche l'Umbria (94,58 punti) e il Trentino Alto Adige (95,11 punti).

Sono ben 447mila le persone che hanno rinunciato ad iscriversi ai sindacati solamente nell'ultimo biennio: nel 2013 tesserati erano poco più di 11,5 milioni, nel 2016 erano 11,4 milioni mentre nel 2017 il numero complessivo è sceso a 11,1 milioni. Un andamento costantemente decrescente pari a una contrazione delle adesioni del 7,2% rispetto al 2012 quando gli iscritti hanno sfiorato la soglia dei 12 milioni di tesserati.



Basilicata e Toscana si posizionano in cima per maggior gradimento nei confronti delle sigle sindacali

“
Livello
Nell'area di livello medio trovano spazio dieci regioni, tra cui anche la Puglia con un indice che sfiora i 100 punti (99,42)
”

“
Iscritti
Sono quattro le realtà meridionali a comparire tra le prime sei regioni per "sforbiciata" degli iscritti, tra cui la Puglia
”

pika emerge un quadro piuttosto differenziato abbastanza significativo.

Con oltre 293mila iscritti in meno, pari al 65,6% del calo complessivo delle adesioni, sono le regioni del Mezzogiorno, nel 2017, a rinunciare prioritariamente all'appartenenza sindacale nell'arco temporale considerato con una variazione negativa pari al 5,1 rispetto al 2015. A seguire il Nord con una riduzione pari 114mila iscritti (-2,7%) e il Centro con una contrazione delle adesioni di poco meno di 40mila persone (-2,5%).

Al livello regionale, sono quattro le realtà territoriali meridionali a comparire tra le prime sei regioni per "sforbiciata" degli iscritti alle sigle sindacali, in valore assoluto, con oltre 245mila adesioni in meno nell'ultimo biennio: Campania con 90,8 mila iscritti in meno, Puglia con 66,7 mila iscritti in meno, Sicilia con 53,7 mila iscritti in meno e Calabria con 33,8 mila iscritti in meno. Tra loro si posizionano altre due regioni rilevanti per contrazione di tesserati: la Lombardia con 50,5 mila iscritti in meno e l'Emilia Romagna con 46,1 mila iscritti in meno.

A seguire per andamento negativo delle adesioni, Lazio (-21,4 mila iscritti), Umbria (-20,7 mila iscritti), Abruzzo (-16,4 mila iscritti), Marche (-16 mila iscritti), Piemonte (-13,3 mila iscritti), Toscana (-8,5 mila iscritti), Sardegna (-7 mila iscritti), Friuli Venezia Giulia (-6,2 mila iscritti), Molise (-4,8 mila iscritti), Liguria (-3,1 mila iscritti) e Basilicata (-2,8 mila iscritti). In controtendenza, infine, il dato delle rimanenti tre realtà territoriali che, nell'arco temporale analizzato, si sono contraddistinte per un incremento dei tesserati ai sindacati: Trentino Alto Adige (+8mila iscritti), Veneto (+6,1 mila iscritti) e Valle d'Aosta (+630 iscritti).

Dall'analisi territoriale dell'Istituto Demoskopika

La legge di Bilancio

Manovra, è caos sul tetto del 3% fiammata dello spread oltre 290

Salvini assicura: "L'Italia rispetterà le regole". Savona prende tempo. Governo a caccia di 24 miliardi

Ho detto sfioreremo,
non sforeremo il 3%.
Voglio rimanere sotto
quel limite facendo
quel che gli italiani
ci chiedono di fare

MATTEO SALVINI

ROBERTO PETRINI, ROMA

L'"avvertimento" di Fitch e l'appello alla prudenza del ministro dell'Economia Tria dalla Cina non placano il clima di rissa sui conti pubblici. A poco più di tre settimane dalla presentazione del nuovo programma economico del governo che sarà contenuto nella cosiddetta "nota" di aggiornamento al Documento di economia e finanza si brancola ancora nel buio: probabilmente si dovrà viaggiare a denti stretti almeno fino al 27 settembre data prevista dalla legge per il varo della "nota" che il Tesoro vuole rispettare, nonostante gli inviti ad anticipare il quadro programmatico del 2019, anche perché è necessario attendere il 21 di questo mese quando l'Istat metterà a disposizione i dati più freschi del 2018.

Così ieri i mercati, al primo test successivo alla pagella di Ficht di venerdì scorso, hanno reagito con nervosismo: lo spread è salito oltre quota 290 superando il livello di fine settimana e solo in chiusura è ridisceso a 282 forse per una delle tante affermazioni del vicepremier Salvini che ha detto che l'Italia «rispetterà le regole».

Parole sufficienti per arrestare di qualche punto base il fatidico spread ma non certo per recuperare gli oltre 150 punti di differenziale con il Bund tedesco che già quest'anno ci costano circa un miliardo in termini di spesa per interessi sul debito pubblico. Tanto più che il balletto intorno

al 3 per cento continua: lo stesso Salvini non ha evitato ieri di gettare ulteriore benzina sul fuoco rilanciando l'idea di «sfiorare il 3 per cento». Parole che si sommano a quelle poco rassicuranti di

Di Maio, che a ridosso del giudizio di Fitch, ha sostanzialmente detto che non pugnalerà gli italiani per star dietro ad una agenzia di rating. Non contribuisce a fare chiarezza il ministro per gli Affari europei, Paolo Savona, che all'uscita di un breve consiglio dei ministri, ha consegnato ai giornalisti l'ennesima frase sibillina: «Lo sfioramento del 3 per cento? Aspettate un paio di giorni...». Non aiuta ad abbassare la polvere il viceministro dell'Economia Massimo Garavaglia che, interrogato sullo sfioramento del 3 per cento, si è limitato ad assicurare che «non si arriverà a tanto».

La verità è che, come hanno sottolineato molti osservatori, il dibattito è "viziato": si parla del 3 per cento del rapporto deficit-Pil, fissato negli Anni Novanta dal Trattato di Maastricht ma superato dal Fiscal compact e dalle regole europee del biennio 2011-2012 e introdotte nella nostra Costituzione: in realtà oggi si deve raggiungere il pareggio di bilancio strutturale cioè al netto della congiuntura avversa (al netto cioè di ammortizzatori sociali o tassi d'interesse). In base queste regole la Commissione, negli atti ufficiali, ci ha già detto che mancano all'appello uno 0,3 per cento di Pil (circa 5 miliardi)

La volontà di sfiorare
il 3% è una invenzione.
Il punto è far crescere
l'Italia più del debito,
al contrario di quanto
avviene da troppi anni

MASSIMO GARAVAGLIA

per quest'anno e uno 0,6 (circa 10 miliardi per il prossimo) per rispettare il percorso di avvicinamento al pareggio di bilancio che ci è richiesto. Ma anche se si volesse far riferimento al disavanzo nominale (il 3 per cento di Maastricht) bisognerebbe considerare che il Def lasciato in eredità nell'aprile scorso da Gentiloni-Padoan indica un obiettivo di deficit-Pil dello 0,8 per cento raggiungibile peraltro solo mettendo in campo l'aumento dell'Iva.

Regole che per il momento sembrano dimenticate e che, forse, potranno essere scavalcate dal nuovo vento populista che gira per l'Europa.

Tuttavia va ricordato che i mercati guarderanno la riduzione del debito italiano (operazione peraltro appena compiuta nel 2018 da Spagna e Portogallo) e che molti osservatori calcolano che il limite massimo per il nostro deficit-Pil nel 2019 è teoricamente fissato al 2 per cento, soglia che in presenza di una crescita del Pil, inflazione compresa, del 2,5 per cento, consente di far diminuire seppur di poco il debito.

Anche per questo dal previsto vertice di maggioranza di domani i gialloverdi, dovranno cercare coperture che, Iva compresa, nella migliore delle ipotesi, dovranno raggiungere i 24 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Mario Calabresi

I numeri

I limiti per tenere i conti sui binari dell'Europa

3% Il tetto del 3 per cento nel rapporto tra deficit e Pil è fissato dal 1992 nel Trattato di Maastricht

0,8% L'ultimo Def lasciato in eredità da Gentiloni e Padoan nell'aprile 2018 fissa un deficit tendenziale 2019 allo 0,8%

2% Secondo molti osservatori il limite teorico di deficit che ci consentirà di ridurre il debito è al massimo il 2 per cento



Il ministro dell'Economia, Giovanni Tria

ANSA/GIUSEPPE LAMI

Per un'opera 15 anni Otto persi in burocrazia

INCHIESTA

Solo il 45,7% del tempo si usa per la realizzazione: il resto va in procedure

Dalla Tav alla Maglie-Santa Maria di Leuca: giro d'Italia dell'inefficienza

Le imprese in pressing: interventi più rapidi per aiutare la manifattura

Per realizzare un'opera pubblica di dimensioni medio-grandi sono necessari 15 anni e 9 mesi. Più della metà, otto anni di tempo, si perde nell'inerzia burocratica tra una fase e l'altra.

La «variabile tempo», incartata in una visione formalista, attraversata da riforme paralizzanti e scioperi di firme, colpisce le imprese e condiziona l'efficienza del sistema-Italia da Nord a Sud, dalla Tav a Santa Maria di Leuca. Questo mentre le imprese sono in pressing per interventi più rapidi (a partire da Genova) per aiutare l'economia.

— Servizi alle pagine 2-3

L'Italia fragile e le opere al rallentatore: in media persi 8 anni in burocrazia

La crescita frenata. Per realizzare un'opera medio-grande necessari 15 anni e 9 mesi, più della metà se ne va nell'inerzia burocratica fra una fase e l'altra. I ritardi colpiscono anche l'industria: almeno 10 mesi per avviare i progetti nelle «aree di crisi complessa»

**Carmine Fotina
Giorgio Santilli**

ROMA

Il viadotto Himera sull'autostrada Palermo-Catania è crollato il 10 aprile 2015, ma ci sono voluti sette mesi per ripristinare la viabilità locale e quasi tre anni per aggiudicare la gara per l'appalto di ricostruzione, il 16 febbraio 2018. Un precedente che avrà il suo bilancio a cantieri chiusi e opera ripristinata ma che già conferma dalla fase iniziale come, anche di fronte alle emergenze, i tempi di risposta della burocrazia italiana restino lunghissimi.

mi. Tempi che nessuno si augura di rivedere a Genova per la ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi. I protagonisti pubblici e privati parlano di mesi e non di anni per costruire il nuovo Ponte e c'è da augurarsi che queste previsioni siano realistiche.

Certo è che una riduzione di tempi per la rinascita genovese sarà possibile solo tenendo i riflettori accesi, facendo pressing, denunciando ritardi. Perché la situazione italiana viene da decenni di rallentatore sul fronte delle infrastrutture e del territorio. La pubblica amministrazione italiana, e il mondo delle opere pubbliche in particolare, ha

totalmente perso il senso dell'importanza della «variabile tempo», completamente incartata in una visione formalista, attraversata da riforme paralizzanti e scioperi di firme, da un regi-



me di responsabilità incerto (come dimostra anche il caso del Ponte Morandi), da una capacità tecnica di stare sulle cose debolissima. Senza la consapevolezza che la «variabile tempo» è decisiva per l'efficienza del sistema-Italia, il risultato è la vittoria della burocrazia lenta. Anzi della malaburocrazia come dimostra l'ultimo studio del Nucleo di verifica e controllo (Nuvec) della Presidenza del Consiglio sui tempi di realizzazione svolto su un monitoraggio di 56 mila opere. I tempi medi per lavori medio-grandi (sopra i 100 milioni) sono 15 anni e 8 mesi, in leggera crescita rispetto al precedente studio del 2014. Ma la cosa più clamorosa è l'ammissione che il 45,7% dei tempi (per le grandi opere poco più di 7 anni) sono spesi per la «fase effettiva» (progettazione, gare e lavori) mentre il 54,3% (8 anni e mezzo) è per i «tempi di attraversamento», cioè i tempi «dati dall'intervallo temporale che intercorre tra la fine di una fase e l'inizio della fase successiva». Burocrazia pura, quindi. O anche interminabili iter per l'approvazione di un'opera. Ovviamente questi tempi sono ridotti se si parla di opere di dimensione inferiore, ma la proporzione resta la stessa. E quella di tempi più rapidi è una sfida, o forse un'opportunità, per il nuovo governo.

Non solo infrastrutture

Anche l'industria soffre di tempi inadeguati rispetto alle esigenze di rilancio. Anche qui «tempi di attraversamento» si può dire, spesso legati alle infrastrutture di contesto. Occorrono dieci mesi almeno per far partire i progetti nelle aree di crisi complessa. Si tratta di aree che riguardano specifici territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale. Ne esistono 17, di cui

finora 11 già oggetto di intervento. In un'audizione al Senato, Domenico Arcuri - ad di Invitalia, il soggetto attuatore - ha spiegato che il primo passaggio è l'istanza di riconoscimento di crisi industriale con una delibera della Regione. Poi il ministero dello Sviluppo riconosce la crisi e nomina un gruppo di coordinamento e controllo. Successivamente Invitalia formula la prima proposta di progetto di riconversione industriale e pubblica la call per le manifestazioni di interesse ad investire. Infine il Gruppo di coordinamento approva il Piano e si arriva all'accordo di programma. «Tra l'istanza della Regione e l'accordo trascorrono non meno di 10 mesi, di cui solo uno è impiegato da Invitalia per la proposta del progetto», dice Arcuri. E allora qual è il «tappo»? Nel Gruppo ci sono amministrazioni non sempre funzionali all'attuazione delle azioni finali. Mancano - sottolinea Invitalia - modalità «straordinarie» di intervento da parte del ministero delle Infrastrutture e trasporti (a differenza di Mise, Ambiente e Lavoro) e questo molto spesso non ha permesso di fornire risposte ai fabbisogni infrastrutturali delle aree di crisi. L'accordo di programma è stato già firmato per le aree di Taranto, Piombino, Trieste, Rieti, area Antonio Merloni, Termini Imerese, Livorno, Venafrò-Campochiaro-Bojano, Val Vibrata-Valle del Tronto-Piceno, Savona, Terni-Narni. Ancora indietro invece Venezia, Gela, Frosinone, Portovesme, Porto Torres, aree della Campania. In totale, su 690 milioni di agevolazioni a valere sulla legge 181/89, le risorse impegnate sono il 36%. Diverse le proposte di revisione normativa, a partire dall'introduzione di un gestore unico per l'attuazione degli interventi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il viadotto

Himera Crollato il 10 aprile 2015 ci sono voluti sette mesi per riprisitinare la viabilità locale e quasi tre anni per la gara di appalto di ricostruzione di questo viadotto sull'autostrada Palermo-Catania



RASSEGNA STAMPA dal 4 al 30 agosto 2018



INVESTIMENTI

TRASPORTI NELL'AREA INDUSTRIALE

«POSITIVO» IL TAVOLO TECNICO

Il presidente del consorzio: «Positivo» il tavolo tecnico, dallo schema proposto dalla società privata verrà eliminato il centro direzionale

CI SONO IN GIOCO 40 MILIONI

I 40 milioni di finanziamento regionale scadono a fine 2019, ora è tempo di chiudere il progetto per la pubblicazione della gara d'appalto

L'Asi alla Lotras: lavoriamo insieme

Riccardi: «La piattaforma logistica punto di partenza di un grande piano di sviluppo»

MASSIMO LEVANTACI

● Piattaforma logistica all'Asi, prove di disgelo fra la presidenza Riccardi e la Lotras dopo le schermaglie sul progetto (privato) che il pubblico non potrebbe far suo. Le strutture tecniche del consorzio industriale e del gruppo che fa capo all'imprenditore Armando De Girolamo hanno approfondito gli aspetti del progetto presentato dalla società foggiana, che prevede una piastra di connessione dei collegamenti ferro-gomma proprio a distanza ravvicinata dal centro intermodale della Lotras. Positivo al termine dell'incontro il commento di Riccardi: «È un punto di partenza il progetto della Lotras, qualcosa credo andrà rivisto come il centro direzionale in esso contenuto che non rientra nel finanziamento regionale non trattandosi di intervento infrastrutturale. Ma è un dialogo che va avanti, sono



Istanza alla Procura

Il consorzio chiede il dissequestro dell'autoparco per i Tir

■ L'Asi presenterà alla Procura della Repubblica di Foggia «istanza di dissequestro dell'autoparco per la sosta dei Tir», finito di costruire nell'estate del 2016 e mai inaugurato a causa dell'inchiesta giudiziaria su una lottizzazione abusiva nell'area che portò anche al sequestro (poi revocato) del centro commerciale GrandApulia. Lo annuncia il presidente del consorzio, Angelo Riccardi: «La permanenza di questo stato di cose ci preoccupa - sottolinea il sindaco - temiamo che l'area costruita di tutto punto e dotata di strutture essenziali per la sosta dei camionisti venga vandalizzata. Abbiamo il dovere di intervenire per salvaguardare i nostri beni, mi auguro che la nostra richiesta possa essere presa in considerazione naturalmente con i tempi e le necessità compatibili con l'indagine in corso».

Ponte ancora chiuso stoppati i camion carichi di pomodoro



NUOVI LAVORI Il ponte chiuso

● Ponte nuovamente inagibile nell'area Asi (lato via Trinitapoli), proprio nel mezzo della campagna del pomodoro. Così i Tir carichi di pomodoro sono costretti a girare al largo, passare attraverso le strade prospicienti il GrandApulia (dove il traffico è già sostenuto) per raggiungere gli stabilimenti della Princes e di Rosso Gargano che si trovano praticamente uno di fronte all'altro. Secondo quanto riferiscono alcuni testimoni, «il ponte era pronto per entrare in funzione, ma i lavori sono stati misteriosamente ripresi quando anche l'asfalto era stato collocato sulla carreggiata e sembrava che fosse tutto pronto per il transito dei mezzi».

DE GIROLAMO

L'imprenditore ha finanziato lo studio costato 2 milioni. «Ho fatto solo il mio dovere»

molto fiducioso sull'esito positivo. Disponiamo di un'area industriale molto appetibile agli occhi degli investitori, abbiamo il dovere di valorizzarla». De Girolamo, contattato dalla Gazzetta, non ha voluto commentare le parole del presidente dell'Asi limitandosi a un laconico: «Penso di aver fatto il mio dovere». La Lotras, come si ricorderà, ha finanziato per 2 milioni un progetto di fattibilità della nuova piattaforma logistica all'Asi offrendo al consorzio la sua idea di investimento. Lotras ritiene di aver agito da unico player del territorio, peraltro facendo leva sulla funzione e un'esperienza alle spalle che hanno portato la società foggiana ad essere tra i vettori privati più dinamici per il trasporto merci su rotaia del Centro-Sud. De Girolamo ha finora cercato di tenersi alla larga dalle polemiche, ma di certo non ha gradito le parole di Riccardi pronunciate qualche settimana fa: «Il progetto è privato, ma il finanziamento (di 40 milioni: ndr) pubblico», aveva detto il sindaco di Manfredonia sottolineando dunque il



dovere di una società a partecipazione pubblica qual è l'Asi «di sentire prima gli altri soci». Parole tutto sommato condivisibili, ma la questione si è appesantita di distinguo, rancori e qualche veleno che non hanno giovato a un rapido chia-

rimento tra le parti. Oltretutto la presunta inconfirmità dell'incarico a Riccardi, con conseguenti dimissioni dal CdA dell'Asi del presidente della Camera di commercio Fabio Porreca, hanno sollevato un polverone nel quale Riccardi a fatica ha

CANTIERE BLOCCATO I lavori per il fascio di presa e consegna dei treni, di fronte alla Lotras. Anche questo intervento è stato posto sotto sequestro nel novembre 2016 dalla magistratura

cercato in questi giorni di concentrarsi sui problemi. E quello della piattaforma certamente lo è, tenuto conto che il finanziamento scadrà nel dicembre 2019 e i tempi risultano già stretti per approvare il progetto, fare le gare d'appalto (con relativi, immancabili ricorsi) e infine far partire i lavori. Non a caso ora Riccardi vede nel progetto della Lotras «una via d'uscita - ammette - possiamo lavorare senza patemi per portare a casa il progetto al dicembre 2019 perché la lotras è in fase avanzata di progettazione». Insomma un'inversione di rotta o forse erano state ingigantite le parole di Riccardi in prima battuta. A questo possiamo aggiungere un elemento nuovo, emerso dalle nostre colonne giusto qualche giorno fa: la possibile ripresa del progetto per un centro

servizi nell'area industriale. Il progettista, Alberto Arvalli, ha dichiarato al nostro giornale che «l'investimento è da ritenersi ancora in piedi» e che l'imprenditore Sarni proprietario dei cento ettari ex Sfir ha «contratti in tasca già firmati per partire». Nell'area sono previsti anche interventi sulla logistica, oltre a un albergo, un parco fluviale, un distributore di carburanti e altro. L'Asi potrebbe allora pensare di integrare i due progetti anche se un piano del genere difficilmente troverebbe d'accordo De Girolamo se non altro per averci pensato prima. Per Riccardi «il centro servizi ex Sfir è un'ipotesi da prendere in considerazione», ma il sindaco per il momento preferisce concentrarsi su altro. E non alimentare polemiche ulteriori.

MERCATO DEL GRANO

LA RIPRESA PROMETTE SCINTILLE

IL PRESIDENTE DI ITALMOPA

Cosimo De Sortis: «Le quotazioni dei cereali sono collegate, ma i rincari potrebbero essere vanificati dalle produzioni di Usa e Canada»

IL PARERE DELL'ESPERTO

Nicola De Vita, mugnaio: «La forbice dei prezzi si avvicina, il frumento tenero costa più del duro. Ma nostre produzioni poco esportabili»

Crolla il frumento, operatori in ansia

Ai minimi la produzione del «tenero», prospettive di rialzo del prezzo per il duro

MASSIMO LEVANTACI

● Con la borsa sospesa fino al 22 agosto per la pausa estiva, forse è lecito sognare. Tanti cerealicoltori foggiani già lo stanno facendo in questi giorni sotto l'ombrellone a leggere le notizie che provengono dai mulini di mezza Europa a proposito del crollo della produzione di grano tenero e del conseguente aumento dei prezzi, i più alti negli ultimi cinque anni. Non sono le quotazioni tuttavia a preoccupare di più i produttori del Nord: la carenza di frumento tenero potrebbe rivelarsi, infatti, un fattore decisivo nelle prossime settimane in grado di mandare in crisi diversi produttori. Ci sarà una corsa alle quantità di grano duro? E con quali effetti sulle quotazioni di mercato? Secondo il presidente di Italmopa, il foggiano Cosimo De Sortis, il forfait sul grano tenero avrà «sicuramente» ripercussioni sulle quotazioni: «I prezzi dei cereali sono tra loro tutti collegati - risponde alla Gazzetta - nel breve periodo potrebbe esserci un aumento delle quotazioni destinato però a non durare molto. Negli Stati Uniti, dove si partirà a giorni con la raccolta, è previsto un significativo aumento delle produzioni. A metà settembre comincerà la mietitura anche in Canada e anche lì le produzioni vengono date in netto aumento. Come sappiamo - precisa il presidente degli industriali della pasta di Confindustria - stiamo parlando di due paesi fortemente esportatori, quindi credo che tutto sommato se ci sarà una fiammata dei prezzi del grano duro questa sarà molto contenuta». Al momento Foggia quota 22,5 euro al quintale il grano duro fino e 19 euro lo «slavato», prezzi bassi che da tempo non entusiasmano gli agricoltori. C'è dunque ora aria di attesa, lo conferma anche un mugnaio di tradizione come Nicola De Vita: «La forbice dei prezzi si potrebbe avvicinare, ricordo che il frumento tenero costa sempre

qualcosa in più rispetto al duro. Oggi a fronte di un'ulteriore spinta al rialzo delle quotazioni potrebbe esserci un significativo riavvicinamento dei prezzi. Ma è un po' presto per capire come andrà: teoricamente - aggiunge De Vita - dovrebbe aumentare anche il prezzo del duro, siamo però soltanto nel campo delle teorie. Peraltro va considerato anche un altro aspetto sulla produzione di grano duro: quest'anno il nostro grano non è esportabile, parecchie quantità hanno preso acqua negli ultimi giorni di coltivazione e si ritrovano per questo con un basso peso specifico. Se questo tipo di grano per gli esperti mugnai italiani è comunque idoneo per produrre pasta e prodotti di qualità, altrettanto non si può dire per i paesi importatori poco esperti nella lavorazione del grano. Voglio ricordare - aggiunge De Vita - che la tecnologia del duro all'estero è nuova, se i pastai non dispongono di un prodotto di alta qualità e con elevato contenuto di proteine non saprebbero come lavorare quantitativi di livello inferiore. Gli importatori all'estero preferiscono spendere di più comprando grano di una certa tipologia piuttosto che avventurarsi in soluzioni per loro poco pratiche». Nonostante l'abilità dei pastificatori italiani, preoccupa tuttavia nel nostro paese il calo interno del consumo della pasta mentre cresce l'export: il 57% delle 3,36 milioni di tonnellate prodotte dai pastifici nazionali viene venduto all'estero. «Il settore nei volumi sta un po' arrancando - conferma De Sortis - ma attendiamo i dati del secondo semestre in genere sempre i più delicati sulle tendenze di mercato del grano duro. Oggi abbiamo di fronte a noi due fenomeni: il ribasso delle produzioni di frumento tenero e l'aumento delle produzioni americane che in teoria dovrebbero compensare la domanda di frumento tenero. Non abbiamo però la palla di vetro per stabilire in questo con-

testo quali conseguenze ci saranno sul duro». «Ormai i conti li facciamo con il mondo - aggiunge a tal proposito Nicola De Vita - il calo del frumento tenero può avere ripercussioni anche sulle semine in Capitanata. Ma anche in questo caso i nostri produttori dovranno fare i conti con le semine che ci saranno a febbraio in Australia e ad aprile in Canada. Da noi si partirà un po' prima e dovremo essere bravi e fortunati a fare la sintesi di tutti questi fattori. Non a caso il mercato del grano è diventata una scienza complicatissima, bisogna stare sempre in allerta perché anche notizie un tempo insignificanti come il calo del frumento tenero oggi possono diventare strategiche nell'ottica aziendale».



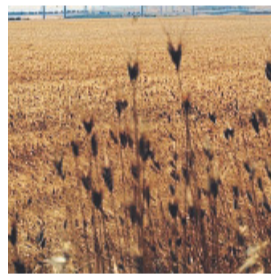
IMPORTAZIONI Un carico di grano dall'estero, nel riquadro Cosimo De Sortis

IL CIBO CHE AVELENA LE TESTIMONIANZE DI NIRCHIO, MARGAGLIONE, MARUOTTI AL CONVEGNO SU "GRANO E CANCRO"

Glifosato da vietare, l'allerta dei medici

«Aumentano i tumori, l'erbicida viene usato oggi in agricoltura cento volte di più»

● Per avere un'idea del grado di trasparenza e di onestà applicati da un'azienda alimentare, dovremmo verificare lo stato dei servizi igienici dei dipendenti. L'originale tesi è del prof. Maurizio Prosperi, ordinario alla facoltà di Agraria dell'università di Foggia. Nel corso del convegno all'Ordine dei medici su "grano e cancro: ambiente, alimentazione e stili di vita" si è parlato anche di igiene oltre che di cibo. Osservato speciale il grano, fonte primaria della dieta mediterranea ma anche elemento di preoccupazione a causa delle sostanze chimiche con cui viene trattato. Nel mirino il glifosato, il potente erbicida utilizzato universalmente in agricoltura, al bando delle autorità medicoscientifiche: «Lo Iarc (l'agenzia internazionale per la ricerca e la cura contro il cancro: ndr) nel 2015 ha concluso che il glifosato è probabilmente cancerogeno. Ma l'Unione europea ne ha confermato l'uso. Si conferma, in sostanza - afferma Giuseppe Maruotti, ginecologo e cerealicoltore - l'esistenza di due partiti: pro o contro Monsanto, ovvero la mul-



GRANO COLTIVATO Allarma il tasso di glifosato

tinazionale titolare del brevetto sul glifosato. Ormai lo troviamo dappertutto, bisogna capire quanto è trasmissibile all'uomo. Il dato di fatto - aggiunge Maruotti - è che l'aumento del numero di tumori, in particolare modo al pancreas e i casi di autismo lasciano perplessi. Nessuno vuol gridare "al lupo", ma da medico dico: è un campanello d'allarme». Il glifosato è sul banco degli imputati per la natura aggressiva e l'uso anche smodato che se ne fa in campagna: l'impiego è aumentato di circa cento volte dal 1974 al 2014 e un ulteriore aumento si ritiene sia prevedibile a causa dell'emergere di erbacce resistenti al glifosato. «L'esposizione umana al glifosato è in aumento - rileva Maurizio Margaglione, direttore di Genetica medica all'università di Foggia - e la mancanza di studi di biomonitoraggio ed epidemiologici è un'importante lacuna. Le valutazioni sulla sicurezza si basano per lo più su studi condotti oltre 30 anni fa». Diretti gli effetti anche sull'aumento di casi di celiachia e di intolleranza al glutine. «Nuove prove si accumulano circa il coinvolgimento di questa aumentata sensibilità a numerose patologie tipiche delle società economicamente più abbienti come le malattie autoimmuni, il diabete, l'obesità, le malattie neurodegenerative e i tumori», sottolinea Vincenzo Nirchio, dirigente medico agli Ospedali riuniti nonché direttore della scuola di Agopuntura.

LA PISTA PIÙ LUNGA PARTITO IL CONTO ALLA ROVESCIA

LAVORI ENTRO OTTOBRE

Definito il cronoprogramma, Aeroporti di Puglia dovrà espropriare aree per 11 ettari. I lavori in via Castelluccio entro ottobre

LE PRESCRIZIONI AMBIENTALI

La seconda fase prevede l'applicazione delle 41 prescrizioni ambientali, lo scavo per la costruzione di 400 metri forse da gennaio

Gino Lisa, così nascerà il cantiere

Lunedì 27 via alla pianificazione tecnica, si parte con l'acquisizione delle aree

MASSIMO LEVANTACI

● Pista del Gino Lisa, partito il conto alla rovescia per la realizzazione dei lavori, evento atteso da quasi vent'anni cioè da quando si cominciarono a individuare i limiti operativi di uno scalo fuori mercato. Lunedì 27 cominceranno ufficialmente le operazioni per l'apertura del cantiere, prevista una riunione tecnica che sarà convocata da Aeroporti di Puglia per la pianificazione delle procedure propedeutiche all'apertura del cantiere. Il cronoprogramma, delineato per grandi linee dall'ingegnere foggiano Antonio Bruno (responsabile del procedimento nonché progettista dell'allungamento a 2mila metri) stabilisce una serie di tappe di avvicinamento all'intervento edilizio vero e proprio. Si parte con l'acquisizione delle aree sulla testata Nord, lato via Castelluccio-via Camporeale, sulla quale sono previsti espropri per un totale di 11 ettari. Una fase che richiederà circa un mese di tempo tra atti amministrativi, notifiche ai proprietari, definizione degli indennizzi e delimitazioni delle aree che ospiteranno il cantiere. L'apertura del cantiere



LO SCALO E LA CITTÀ
Una panoramica del Gino Lisa, sullo sfondo il capoluogo dauno

minciare ai primi del prossimo anno, la conclusione dell'intervento e il collaudo non prima di giugno 2019. Così la prima vera stagione estiva con la pista da 2mila per gli albergatori garganici sarà programmabile per il 2020, anche se ovviamente lo scalo da giugno prossimo sarà agibile per tutti gli impieghi comprese le finalità di Protezione civile grazie alle quali la Regione Puglia è riuscita ad ottenere il via libera sia dal ministero delle Infrastrutture che dall'Unione

ATTERRAGGIO

Il nuovo tracciato sarà utilizzabile per 1789 metri per l'atterraggio

strutturale degli aeroporti pugliesi. Il cantiere del Gino Lisa prenderà forma strada facendo, man mano che verranno acquisite le aree e si procederà con gli interventi propedeutici all'inizio vero e proprio dei lavori, con lo scavo che darà inizio effettivo all'allungamento del sedime.

La pista verrà allungata di 400 metri su un tracciato che attualmente ne misura 1600. Ma il rettilineo realmente utilizzabile dagli aerei sarà di 1789 metri per l'atterraggio, mentre i restanti 200 metri circa (la cosiddetta area di "back track") sarà utilizzata dai piloti come una sorta di

"inversione a U" per la rotazione dell'aeromobile che, una volta atterrato, dovrà raggiungere il piazzale per la discesa dei passeggeri. I lavori, aggiudicati cinque anni fa all'impresa foggiana De Bellis, dovranno ora essere riassegnati: prevista a breve la firma del contratto e l'elaborazione del progetto esecutivo. Lavori aggiudicati per un totale di 4,5 milioni (gli espropri ne costeranno altri 4) nell'appalto è previsto, oltre all'allungamento, anche la riqualificazione completa della pista. Si suppone che le operazioni di allungamento vero e proprio dovrebbero co-

borazione del progetto esecutivo. Lavori aggiudicati per un totale di 4,5 milioni (gli espropri ne costeranno altri 4) nell'appalto è previsto, oltre all'allungamento, anche la riqualificazione completa della pista. Si suppone che le operazioni di allungamento vero e proprio dovrebbero co-

europea all'utilizzo integrale di fondi pubblici per la pista. Inoltre verrà anche stabilito che durante tutto il periodo dei lavori il Gino Lisa resterà chiuso al traffico: può sembrare una stravaganza per uno scalo da quasi un decennio ormai senza voli, in realtà ad essere inibito sarà il transito dei piccoli velivoli da turismo che sulla pista foggiana non è mai mancato.

AEROPORTO CHIUSO

L'aeroporto resterà chiuso durante l'intervento, riapertura a giugno 2019

dovrebbe avvenire circa un mese dopo, una volta completata la fase di acquisizione delle aree: troverebbero in tal modo conferma le previsioni dell'ingegner Marco Franchini, direttore generale di Adp, che lo scorso aprile durante un sopralluogo della Protezione civile al Gino Lisa, indicava «entro ottobre» (non tra poche diffidenze) la data entro la quale si sarebbe potuto ipotizzare l'inizio lavori. E' a questo punto che dovranno essere definite anche le 41 prescrizioni di Via, la valutazione d'impatto ambientale, richieste dal ministero dell'Ambiente ai fini dell'esecuzione all'opera. Si tratta di tener conto di una serie di accorgimenti e di specifiche prescrizioni sia sulla natura dell'intervento che sulle attività di cantiere. Aeroporti di Puglia potrebbe occuparsene direttamente, ma una decisione su questo punto e su altre questioni tecniche sarà presa durante la riunione tecnica del 27 e in successivi incontri. Sarà una grande opera pubblica, una delle più importanti e significative per la nostra città e l'intera provincia, costata 14 milioni di fondi Cipe (comitato interministeriale per la programmazione economica), stanziati dal governo nel 2011 nell'ambito di un pacchetto di opere pubbliche per migliorare la capacità infra-

LO STUDIO DEL GRUPPO CLAS DAL BOEING 737 ALL'AIRBUS 319 ECCO GLI AEREI CHE POTRANNO OPERARE DALL'AEROPORTO FOGGIANO

Con l'estensione della pista il «Lisa» potrà offrire 51.302 posti settimanali

● L'estensione della pista permetterà un incremento potenziale di passeggeri (target generale di riferimento) pari al 446%, secondo quanto rileva uno studio del gruppo Clas commissionato dalla Regione Puglia nel 2016 sull'aeroporto Gino Lisa. «L'aeroporto di Foggia - si legge nell'elaborato - è attualmente dotato di una pista di volo della lunghezza effettiva di 1550 metri. A causa della modesta lunghezza della pista di volo, su quest'ultima possono operare aeromobili per il traffico regionale da 50-70 posti, come l'Atr 42 e 72, Saab 2000 oltre a velivoli di aviazione generale ad ala fissa e rotante. Con il progetto di allungamento - si legge ancora in uno stralcio - intende raggiungere una lunghezza di circa 1800 metri (utilizzabili: ndr) che consentirebbe l'operatività di un numero maggiore di velivoli regionali, più grandi e anche di alcuni velivoli di medio raggio, che permettono collegamenti con aeroporti più distanti e operati da compagnie che rivestirebbero maggiore interesse ai fini dello sviluppo commerciale dello scalo». Nello studio vengono elencati in una tabella i principali aerei (di tipo sia regionale che da medio raggio, e non in dismissione si precisa) in grado - in linea di massima - di operare sulla pista di Foggia prima e dopo l'allungamento. «È utile applicare questo "filtro" - rileva il gruppo Clas - all'analisi dell'offerta di voli in partenza dagli aeroporti contigui al Gino Lisa (Bari, Napoli, Brindisi, Pescara) per evidenziare come, sulla base di considerazioni analogiche e parametriche ri-



BOEING 737-200 L'aereo può trasportare 136 passeggeri

spetto al contesto di mercato del Sud Italia, l'estensione della pista potrà permettere un incremento potenziale del target generale di riferimento del 446%».

Secondo una comparazione tra le due tabelle evidenziate nello studio, attualmente il Gino Lisa presenta una potenzialità di posti settimanali complessivi dagli aeroporti contigui pari a 9384 passeggeri in virtù dei seguenti aerei che possono operare dallo scalo dauno: Airbus A318 (131 passeggeri), Atr 42 (42), Atr 72 (72), Avro Rj100 (112), Bombardier Dash 8 Q400 (78), Fokker 50 (50), Airbus A319 (160). Velivoli che lo studio colloca in un target di disponibilità della pista che varia dai 450 metri sufficienti per gli Atr42 ai 1575

metri occorrenti per il più capiente Airbus A319.

Con la nuova pista da 2mila metri (di cui 1789 utilizzabili in fase di atterraggio) la potenzialità di posti settimanali sale a quota 51.302 per effetto di un aereo ben più capiente che dal prossimo anno (secondo gli auspici) potranno cominciare a operare anche dal Gino Lisa dopo l'allungamento. Eccoli: Boeing 737-200 (136 passeggeri), Boeing 737-300 (188), Boeing 737-700 (177), Crj 900 (90), Embraer RJ145 (50), Fokker 100 (100). Questi aerei - riferisce ancora lo studio del gruppo Clas - richiedono una disponibilità di pista variabile dai 1692 metri del Crj ai 1800 (quota massima) dell'Embraer.

IL RILANCIO PASQUALE CATANEO

«Ora un piano industriale che metta lo scalo al pari degli altri»

● «L'inserimento del Gino Lisa tra gli scali d'interesse nazionale deve essere ora una priorità di Aeroporti di Puglia», afferma il consigliere Pasquale Cataneo, rappresentante della Provincia di Foggia nell'assemblea degli azionisti della società di gestione degli scali pugliesi. Per il rappresentante foggiano il "ripercussione" dello scalo dauno sarebbe un punto fermo nell'ottica della «promozione del piano strategico aziendale in cui AdP - rivela - si pone l'obiettivo di passare dai 7 milioni di passeggeri attuali negli scali di Bari e Brindisi a 12 milioni». Ed a tal fine sollecita «un piano industriale con la ripresa dei voli nell'aeroporto foggiano». A tal fine Cataneo auspica «una maggiore sinergia del partenariato pubblico-privato provinciale e regionale», elemento in grado di contribuire alla «definizione di un piano industriale da parte di Aeroporti di Puglia per lo scalo foggiano che, con la ripresa di voli aerei e la promozione di attività di marketing, dedichi le stesse attenzioni finora rivolte altrove». Un piano a sostegno dello «sviluppo socio-economico del nord della Puglia, dei suoi cittadini e delle sue imprese, per contribuire fattivamente a rendere la prima rete aeroportuale italiana sinergica e competitiva ed a raggiungere insieme e, pariteticamente, gli obiettivi prefissati».

NON SOLO CARTA

QUASI UNA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE

VARATO IL PIANO DA 72 MILIONI

Entra nel vivo il piano di investimenti da 72 milioni, l'impianto foggiano alternativo allo stabilimento madre a Roma

TUTTE LE PRODUZIONI SENSIBILI

La politica dell'Ipzs è conservare in «doppia copia» le produzioni sensibili, contro il rischio di incidenti o di disastri naturali

I «backup» del poligrafico a Foggia

Banconote, passaporti, carte d'identità: arrivano tutte le produzioni di scorta

MASSIMO LEVANTACI

● La carta resta il core-business del Poligrafico di Foggia, ma se prima (ormai tanto tempo fa) era di tipo comune, al massimo filigranata, oggi si sta passando a profili industriali più specifici e che, in ogni caso, l'Ipzs ha riportato all'interno dopo aver per anni esternalizzato a ditte dell'indotto. La ripresa di settembre segnerà una autentica rivoluzione industriale come non si vedeva da decenni. Decollano definitivamente i programmi già impostati

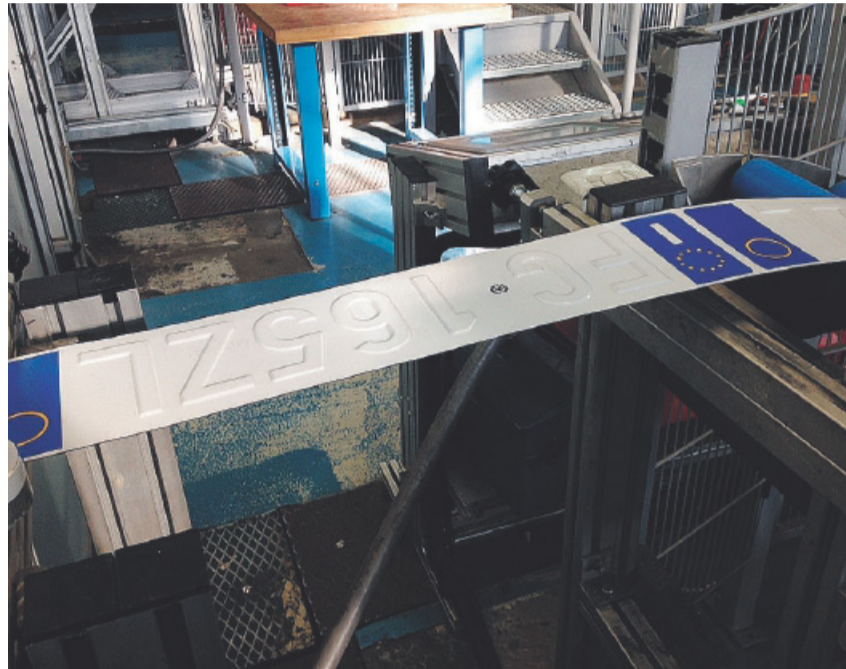
SALTO DI QUALITÀ'

In via del Mare un salto di qualità tecnologico e anche «politico»

lo scorso anno e la bonifica dell'ex parco paglia attesa dalla fine dell'ultima guerra - per quanto non attinente con i mutamenti produttivi in atto - è un segno tangibile del nuovo corso. Questa mission ha una parola d'ordine: backup produttivo. Parliamo di produzioni di rilevanza pubblica, l'Ipzs non può permettersi il lusso di tenere bloccata la produzione dei passaporti, come delle banconote e altri profili sensibili in

caso di incidenti o disastri naturali. Tutte o quasi le linee già attive su Roma devono essere portate a Foggia, il secondo pilastro su cui si regge l'architettura del gruppo Poligrafico. La verità è che in via del Mare si comincia soprattutto a percepire il salto di qualità tecnologico e anche «politico» compiuto dello stabilimento di Foggia non più semplice costola della casa-madre romana. Lo si capisce dall'arrivo di linee di un certo peso: la produzione della carta per i passaporti, la carta per le banconote e altre carte pregiate, infine le carte d'identità elettroniche la grande scommessa per l'istituto foggiano che da tempo aveva messo nel mirino la commessa. In particolare la carta per i passaporti è la novità più rilevante del periodo, poiché parliamo di una carta finora acquistata dall'Ipzs in Serbia e che ora si farà in casa, nell'impianto foggiano, per sviluppare una linea dall'alto valore aggiunto se non altro perché le somme un tempo impiegate per acquistare la materia prima oggi vengono meno. Un grande piano industriale sta per essere varato, sulla scorta dei 72 milioni di investimenti annunciati nel dicembre 2016 in occasione dei festeggiamenti per gli ottant'anni dello stabilimento foggiano dall'amministratore delegato Paolo Aielli e confermati in sede di task-force

TARGHE AUTO La linea di eccellenza nell'ex cartiera (nella foto l'impianto), aumentano numeri e fatturato



regionale e alla presenza dei sindacati dal direttore di stabilimento Alberto Mormile. Come se non bastasse vola anche la produzione delle targhe automobilistiche: quest'anno saranno realizzati 4,7 milioni di pezzi, numero in linea con i precedenti, ma è da notare che il ventilato (e sponsorizzato a livello politico) trasferimento a Verres, in Valle d'Aosta di una quota di produzione resta un'ipotesi sempre più lontana, a quanto

pare ora irrealizzabile dopo che i finanziamenti promessi dalla Regione valdostana sembrano ormai essere venuti meno. Concentriamoci perciò su Foggia, stabilimento di tradizione che al pari dell'omologo impianto romano tiene sempre più in mano le redini e lo sviluppo del gruppo di Stato Ipzs.

MACCHINA IN TONDO - La nuova «star» è questo complesso

macchinario, installato tra maggio e giugno scorsi, che a breve darà vita alle nuove linee su passaporti, banconote e carte pregiate. Davanti allo stabilimento è un continuo via vai di ditte specializzate, in fabbrica si sta infatti costruendo il caveau nel quale sarà custodita la materia prima e ovviamente il prodotto finito prima di essere trasferito ad altri impianti del gruppo per l'utilizzo finale. Una svolta decisiva sarà

anche l'installazione - data per prossima - del Data green center (o Disaster recovery), il «cervellone» in remoto delle informazioni sensibili dei ministeri, la banca dati che custodisce i segreti dello Stato e che Foggia sarà tenuta a custodire in una sorta di «doppia copia». Le carte d'identità elettroniche (Cie) costituiscono inoltre l'ultima scommessa del gruppo: codice fiscale, impronta digitale, oltre alle informazioni personali contenute in un unico chip. Nell'impianto romano di piazza Verdi la produ-

VOLANO LE TARGHE

Vola la linea targhe, quest'anno saranno prodotti 4,7 milioni di pezzi

zione è già in corso da alcuni anni, ora lo stesso impianto sta per essere installato anche a Foggia. E infine gli ologrammi, ovvero l'anima che rende autentiche le banconote: sette gli impianti da installare o in fase di installazione in via del Mare, un grande sforzo organizzativo per il più antico impianto industriale della nostra città (anno di nascita 1936) che dopo questo massiccio lifting diventerà modernissimo.