



Rassegna stampa 23 giugno 2015

La Gazzetta del Mezzogiorno

CORRIERE DELLA SERA

IL SOLE 24 ORE

l'Attacco

corriere del mezzogiorno

Le vie della ripresa

L'AGENDA DELLE IMPRESE

Squinzi: ora un welfare sostenibile

«È uno dei problemi più importanti che bisogna risolvere: noi siamo pronti al confronto»

Nicoletta Picchio
ROMA

È il prossimo traguardo che riguarda il mercato del lavoro in tutti i suoi aspetti. Ed è il «terreno più sfidante» delle moderne relazioni industriali. «Sarebbe utile lavorare in sintonia e costruire un nuovo sistema di welfare più equo e solidale». L'obiettivo di Giorgio Squinzi è questo: una rivisitazione del modello di welfare, un passo necessario se si vuole mantenere la «sostenibilità del nostro modello sociale. Il problema del welfare è uno dei più importanti che abbiamo da risolvere. Se non troviamo il modo di renderlo sostenibile sarà una catastrofe per il nostro paese». Su questi argomenti Confindustria si è già messa in moto: «Abbiamo elaborato un documento inviato all'attenzione del Primo ministro, venerdì o questa mattina (ieri). Credo si tratti di un dibattito fondamentale per il futuro del paese», ha continuato Squinzi. Il testo riguarda una «riflessione che include pensioni e sanità. Di fronte ad un paese che non cresce vedo sempre più vicino quello scenario di cui mi aveva parlato un ex presidente dell'Inps, e cioè che o cresciamo del 2% all'anno o rischiamo il default dell'Inps stessa».

Non bastano quindi le novità arrivate finora con il Jobs Act e con i decreti collegati, che comunque vanno nella giusta direzione di relazioni industriali più moderne e al passo con la competizione. Bisogna andare avanti, rivedendo le regole della contrattazione, dopo «l'importante accordo sulla rappresentanza» e

avviare una riflessione complessiva su ammortizzatori sociali, politiche attive del lavoro, formazione; oltre a capire, ha aggiunto il presidente di Confindustria, l'orientamento del governo sulle pensioni.

«Confidiamo - ha proseguito - che si apra a breve un confronto con tutte le parti interessate». Bisogna rinnovare il sistema di protezione sociale, la sfida più impegnativa per le relazioni sindacali. Squinzi ha affrontato questi argomenti sia in mattinata

LA SANITÀ

«I consueti tagli alla componente privata non fanno che mettere a repentaglio un asset fondamentale dell'economia»

ta, concludendo l'assemblea di Federchimica, sia nel pomeriggio, all'assemblea di Confindustria di Monza e Brianza.

Il tema della salute è di «capitale importanza» da affrontare in una logica di innovazione (il documento è stato messo a punto dalla Commissione sanità di Confindustria, presidente Federico Nazzari). «I consueti tagli alla componente privata non fanno che mettere a repentaglio un asset fondamentale dell'economia italiana». Analogamente bisogna affrontare il secondo pilastro previdenziale. «Noi siamo pronti con le nostre proposte - ha rimarcato Squinzi - sono convinto che si possa trovare anche rapidamente quella

sintonia che permetterebbe di definire un'intesa di rilevante portata per le imprese, i lavoratori, l'intera società».

Il presidente di Confindustria ha sollecitato il governo a non «smarrire la determinazione» sulle riforme. «Qualcosa e non poco si muove, sta cambiando», ha ammesso. Sono i numeri a darne la misura: 40 miliardi di soldi pagati dalla Pa; 5,6 miliardi di riduzione Irap; 2,6 miliardi di abbattimento degli oneri sociali nel 2015; diminuzione del costo dell'energia, decreto Poletti e Jobs Act, credito d'imposta sulla ricerca e patent box, internazionalizzazione; incentivi agli investimenti privati, anche in innovazione; alternanza scuola lavoro. Ma bisogna andare avanti; c'è bisogno della riforma dell'assistenza e del welfare, della burocrazia, di una revisione della spesa pubblica, di liberare al mercato le rendite monopolistiche. La riforma più difficile, ha aggiunto, è intervenire su quella cultura antidiffusa e radicata. In mattinata Squinzi aveva affrontato la questione Grecia, dichiarandosi «moderatamente ottimista». E sull'Europa ha ribadito che è «pesante, lenta e divisa» e che occorre «un colpo d'ala» della politica per riappropriarsi del proprio ruolo. «Lavoro e sviluppo è il campo su cui si farà meno l'Europa dei nostri cuori, altrimenti saremo destinati a sfaldarci», ha detto Squinzi, che ha anche chiesto più chiarezza sul piano Juncker, convinto che «di euro ne servirebbero il triplo».

Dalla previdenza alla sanità

«Abbiamo preparato una proposta di documento inviata all'attenzione di Renzi»

Le priorità per le strade

Delrio: «Voglio che per i prossimi 4-5 anni si mettano 550 milioni all'anno per la sicurezza»

Opere pubbliche. Giovedì il comitato annunciato dal premier per «sbloccare le opere»

Pronti per il Cipe piano Anas e sblocco del Terzo Valico

Giorgio Santilli
ROMA

Ci saranno sicuramente il contratto di programma Anas e lo sblocco del terzo lotto («ridotto» da 1,5 miliardi a 600 milioni) del Terzo valico Milano-Genova nel menù del Cipe che giovedì prossimo dovrebbe varare un pacchetto di opere pubbliche.

Erastato Matteo Renzi ad annunciare sabato a sorpresa per il 25 giugno una «riunione di governo per sbloccare le opere pubbliche». Il premier aveva aggiunto che «l'Italia si è rimessa in moto, ma se ora vogliamo accelerare, dobbiamo sbloccare l'edilizia».

La «riunione di governo» di dopodomani dovrebbe essere in realtà una riunione del Cipe cui il premier vuole dare la massima visibilità, con tanto di conferenza stampa e slides a Palazzo Chigi. Ieri, per altro, lo stesso Renzi è tornato sul nodo spinoso della banda larga cui dovrebbero essere assegnati - secondo i piani del governo - 4,6 miliardi del Fondo sviluppo coesione (Fsc) per portare le infrastrutture nel Mezzogiorno.

«Stiamo valutando - ha detto ieri Renzi - se per la banda larga serve un decreto o basta il Cipe». Una mezza frenata che corrisponde alle informazioni raccolte nei palazzi dei ministeri più direttamente interessati alla riunione del Cipe.

La distribuzione del Fsc andrà più in là, considerando che si attende anche un decreto della presidenza del Consiglio che dovrebbe ripartire le compe-

tenze sui fondi Ue e connessi (come il caso del Fsc) e affidare al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, il coordinamento di una cabina di regia sui piani finanziati con il Fsc dove siedono anche gli altri ministeri interessati ai fondi e Regioni.

Una delle grandi sfide infrastrutturali delle prossime settimane è infatti la divisione dell'immensa torta del Fsc 2014-2020 (oltre 50 miliardi) per cui la legge di stabilità 2015 prevede una delibera Cipe che program-

BANDA LARGA

Al comitato non dovrebbe andare l'assegnazione dei 4,6 miliardi per la banda larga. Renzi: stiamo valutando se serve un decreto o basta il Cipe

mi l'80% delle risorse disponibili. «Sceglieremo circa 100-120 progetti rispetto ai 20 mila finanziati nei precedenti cicli di programmazione», aveva detto Delrio nell'intervista al Sole 24 Ore del 17 maggio scorso. La partitona sul Fsc non sembra ancora matura e allora il Cipe potrebbe limitarsi, su questo versante, a rimodulare cifre limitate della programmazione 2007-2013.

Quel che andrà di sicuro al comitato interministeriale - quasi a segnare il cambiamento di rotta impresso da Graziano Delrio all'Anas con l'arrivo del nuovo presidente e ad Gianni Armani - è il contratto di programma della società

stradale. Di fatto si tratta del piano investimenti e manutenzione, documento centrale dell'interstrategia dell'azienda e del settore.

Il tratto centrale del piano lo ha indicato ieri lo stesso Delrio. «Ho chiesto - ha detto - di revisionare tutto il piano Anas e il suo contratto di programma, perché abbiamo trovato una situazione in cui dei 450 milioni di euro disponibili nel 2014, c'erano 363 milioni di euro per nuove strade e gli interventi per la sicurezza erano limitati a 16 milioni di euro. Il nuovo contratto di programma Anas prevede invece 550 milioni di euro per la manutenzione straordinaria e ordinaria». Delrio ha spiegato la sua strategia. «Voglio che per i prossimi 4-5 anni (pari alla nuova durata del contratto di programma) si mettano 550 milioni all'anno per la sicurezza. Oggettivamente - ha concluso il ministro delle Infrastrutture - non abbiamo bisogno di nuove strade, in quanto non c'è un gap infrastrutturale in Italia, ma di risolvere il vero problema che ci portiamo dietro, il gap manutentivo».

Per quanto riguarda il terzo valico ferroviario, non c'è ancora una via libera definitiva delle Infrastrutture, ma dovrebbe concludersi l'operazione che, per utilizzare i finanziamenti di 600 milioni previsti dallo sblocco-Italia, si riduce l'entità del lotto costruttivo, precedentemente fissata a 1,5 miliardi. In questo modo i cantieri dovrebbero partire in poche settimane.



Leader degli Industriali. Giorgio Squinzi, presidente di Confindustria

IL PROSSIMO TRAGUARDO

Welfare più equo

■ Per il presidente di Confindustria è la prossima sfida: «Sarebbe utile lavorare in sintonia e costruire un nuovo sistema di welfare più equo e solidale»

Il documento

■ «Abbiamo elaborato un documento - dice Squinzi - inviato all'attenzione del Primo ministro. È una riflessione che include pensioni e sanità. Di fronte ad un paese che non cresce vedo sempre più vicino quello scenario di cui mi aveva parlato un ex presidente dell'Inps, e cioè che o cresciamo del 2% all'anno o rischiamo il

default dell'Inps stessa»

Sanità

■ Per Squinzi «i consueti tagli alla componente privata non fanno che mettere a repentaglio un asset fondamentale dell'economia italiana»

Previdenza complementare

■ «Sono convinto che si possa trovare anche rapidamente quella sintonia che permetterebbe di definire un'intesa di rilevante portata per le imprese, i lavoratori, l'intera società» sostiene Squinzi a proposito della previdenza complementare

ZONA INDUSTRIALE

Marseglia sostituito
dall'architetto urbanista
progettista delle cooperative
edilizie e storicamente
vicino a Franco Di Giuseppe

Di Trani è il nuovo direttore dell'Asi



L'architetto Rosario Di Trani è il nuovo direttore generale del consorzio Asi. Il consiglio di amministrazione ne ha deliberato la nomina nei giorni scorsi ed oggi ci sarà la firma del contratto.

Di Trani è un architetto urbanista che lavora da tempo con molti costruttori foggiani. È sua la firma del progetto presentato da Raffaele Tonti su via Bari, oggetto dell'accordo di programma che ha come partner l'Università degli Studi di Foggia. Progetto arenatosi dopo il mancato accordo tra Tonti e Lello Zammarano che in un primo momento sembrava interessato a rilevarne la proprietà.

Con un passato da componente del Comitato urbanistico regionale (Cur, competente per l'approvazione dei piani urbanistici comunali), Di Trani è tra i progettisti che hanno lavorato nello sviluppo edilizio della 167 foggiana.

Lo storico direttore del consorzio della zona industriale di Borgo Incoronata, Michel Arcangelo Marseglia, lascia

quindi il suo posto, pare su richiesta dello stesso cda dell'organismo. Un epilogo arrivato dopo un lungo periodo di frizioni con l'Assindustria di Gianni Rotice che da imprenditore ha provato a bloccare con ricorsi gli affidamenti dei lavori per la messa in sicurezza dalle alluvioni dell'area e per la realizzazione della bretella ferroviaria per il potenziamento dei collegamenti con la rete nazionale.

La nomina di Rosario Di Trani ha la stessa origine di quella di Marseglia: segnalato dal Nuovo Centro dell'ex scudocrociato Franco Di Giuseppe - a cui l'architetto è storicamente legato - e accettato dal sindaco e componente del consorzio, Franco Landella.

Il lavoro che attende l'architetto sarà soltanto marginalmente di progettazione; elaborazione e controllo di bandi di gara e procedimenti amministrativi saranno al centro delle sue attività.

Di gare in sospenso il consorzio Asi non ne ha più. L'unica grande operazione ancora da concludere è quella dell'ampliamento dell'area con 200 ettari di terreni verso Foggia da inglobare al più presto, prima dell'entrata in funzione del secondo casello autostradale prossimo ad essere concluso. Dell'iter se ne sta occupando Palazzo di Città con i suoi assessorati dell'Urbanistica e dei Lavori Pubblici, per Landella, avere un professionista politicamente vicino è, quindi, una garanzia di non poco conto.

Il Comune è impegnato nella chiusura dell'iter per l'ampliamento di 200 ettari dell'area

Riaperta la tratta ferroviaria Rodi Garganico-Peschici



Lavori

Conclusi a dieci mesi dall'evento meteo che provocò ingenti danni



Giannetta

“La attivazione della tratta a mare è stato il nostro obiettivo prioritario”



Ferrovie

Ultimati i lavori, la circolazione è tornata alla normalità

Domenica scorsa ha riaperto la tratta ferroviaria Rodi Garganico-Peschici Calenella, chiusa dal settembre scorso a causa dell'alluvione che flagellò il Gargano Nord nel settembre 2014. Lo ha reso noto la Direzione di Esercizio delle Ferrovie del Gargano: ultimati i lavori di manutenzione straordinaria, la circolazione è tornata alla normalità a dieci mesi dall'evento meteo che provocò ingenti danni a diversi Comuni della zona. La ripertura della linea ferrata ricongiunge i due tratti del promontorio mettendo la parola "fine" ai disagi che hanno coinvolto personale e, soprattutto, viaggiatori. "I lavori di ripristino della ferrovia - commenta Daniele Giannetta, direttore

Germano: "Mi viene offerta la possibilità di ringraziare le maestranze"

di esercizio delle Ferrovie del Gargano - sono stati condizionati dalla ricostruzione di tre ponti di cui il più importante quello in località "Molino di mare" sul torrente "Asciatizzo".

Contestualmente si è intervenuti per la pulizia della sede ferroviaria e delle opere idrauliche da fango e detriti e quindi, a seguire, alla ricostruzione del binario e degli impianti di protezione dei passaggi a livello. Imponente è stato l'impegno economico e di risorse umane delle Ferrovie del Gargano e della società controllata "Lavori Ferroviari 2". Il tratto ferroviario costeggia la strada lungomare che da Rodi Garganico porta a S. Menaino (Vico del Gargano), spazzato via dalle piene dei canali e dalle mareggiate provocate dai nubifragi dello scorso settembre, quando l'intero comprensorio fu costretto a fronteggiare un'autentica emergenza per via del dissesto del territorio che trascinò fango e pietre



ma che erose anche la massicciata su cui corrono i binari.

"La attivazione della tratta a mare - conclude Giannetta - è stato il nostro obiettivo prioritario considerata la vocazione turistica del Gargano. Già da diversi anni stiamo proponendo un servizio più efficace ed efficiente che ci conforta nei dati di traffico costantemente crescenti. Treni nuovi, stazioni presentate con servizio di 118, vigilanza, infomobilità, esercizio notturno costituiscono un valore aggiunto all'economia del territorio. Il com-

pletamento della variante di Apricena e l'attuazione del modello treno tram da Ischitella a Peschici città sarà la spinta decisiva per portare il Gargano in Europa. Riconfermare il treno tram notturno, perché il nostro territorio, ad alta vocazione turistica, possa trarre vantaggi, così come il completamento della variante ferroviaria che consentirà tempi di percorrenza più competitivi". Soddisfazione in casa delle Ferrovie del Gargano. "Mi viene offerta la possibilità di ringraziare le maestranze e i tecnici della Direzione di Esercizio -

sottolinea il direttore generale Vincenzo Germano -, il cui pervicace impegno riafferma con forza l'ormai pluridecennale connubio tra le Ferrovie del Gargano e il territorio attraversato dai suoi binari. Per molti anni, la ferrovia ha rappresentato l'unica reale possibilità per le genti garganiche di sottrarsi all'isolamento cui la morfologia dei luoghi le aveva destinate. Sui binari sono transitate persone e merci contribuendo all'emancipazione socio-economica di quei territori. Con il tempo la "mission" della "Garganica" è andata modifi-

candosi di concerto con la valorizzazione turistica delle bellezze naturalistiche di cui tutto il Promontorio è ricco. Le Ferrovie del Gargano vogliono pienamente essere infrastruttura, ponendosi a servizio del territorio per il crescente sviluppo di un turismo ecosostenibile, fermamente convinte che tale scelta imprenditoriale sia l'unica realmente perseguibile. In tale desiderio devono essere inquadrati l'istituzione di nuovi servizi ferroviari, l'impiego di veicoli sempre più confortevoli e performanti e la volontà di reperire le necessarie risorse per l'introduzione di tecnologie innovative, quale quella del treno tram, che ancor di più risultano confacenti alla mutata domanda di mobilità". I danni più ingenti si registrarono all'altezza del km 13+500, circa 200 metri massicciata risultano danneggiati così come nei pressi della fermata "Guardiola", poco prima della località "S. Barbara". Due le frane che interessarono la stazione di Rodi Garganico, mentre nella Baia di Calenelle sulla linea ferrata si riversò un vero e proprio fiume di fango.

Golfo**Energias, la Regione dà il via libera. Ma a Manfredonia è caos**

LA REGIONE ESPRIME PARERE FAVOREVOLE SULLA REALIZZAZIONE DI UN DEPOSITO COSTIERO GPL A SIPONTO. 5 STELLE CONTRO EMILIANO

I TEMI



Polemiche

La questione è da mesi seguita da diverse associazioni, movimenti civici e forze politiche



Scenari

Se non ci saranno novità il 1 luglio Energias Q8 darà il via ai lavori per il deposito gpl



Fiore

Ci chiediamo come mai il sindaco non sia espresso ma abbia delegato la questione ad articoli di stampa

LUCIA PIEMONTESE

E' montata una generale preoccupazione, con strascico di polemiche, a Manfredonia in seguito al parere favorevole condizionato di compatibilità ambientale espresso dalla Regione Puglia in merito alla V.L.A. relativo al progetto Energias (ex Isosar srl di Napoli) di costruzione di un deposito costiero di gpl a Siponto.

La questione è da mesi seguita da diverse associazioni, movimenti civici e forze politiche, a cominciare dal M5S, che parla di "grave ed equivoca questione dell'impianto Energias Q8 Italia".

I parlamentari pentastellati hanno portato la vicenda alla Camera, definendo il neo governatore pugliese Pd Michele Emiliano "uno smemorato", dal momento che aveva affermato, proprio nel Golfo, la sua contrarietà all'insediamento industriale promettendo di tornare a confrontarsi sul tema. Incontro mai svoltosi, però.

Intanto il M5S di Manfredonia dà per scontata la realizzazione del deposito di gpl, mandando su tutte le furie il riconfermato sindaco Angelo Riccardi (Pd).

"La società Energias ha protocollato in data 1 giugno presso il Ministero dell'Ambiente, la Regione Puglia, la Provincia di Foggia e il Comune di Manfredonia una impropria

prima cittadino Riccardi, che sul social network ha così commentato la nota dei 5 Stelle: "Questa notizia è vergognosamente falsa e dimostra l'assoluta mancanza di consapevolezza dell'iter amministrativo. Invece di affrontare la questione responsabilmente e con tutti gli elementi a disposizione, si continua a diffondere un clima di allarmismo, al momento del tutto infondato".

L'Attacco ha provato inutilmente a contattare l'impresa, tramite il responsabile dell'area tecnica, l'ingegner Claudio Marino, il dirigente Energias che ha finora tenuto i rapporti con la città di Manfredonia. Non è stato possibile, però, parlargli.

**I grillini danno per scontata la realizzazione del deposito, mandando su tutte le furie il sindaco Riccardi**

istanza di autorizzazione ai sensi della legge 4 aprile 2012 n°35 recante la dicitura "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo, artt. 57 e 57bis". Grazie alla azione parlamentare del portavoce Giuseppe D'Ambrosio si è riusciti a scoprire la mossa elusiva della società napoletana atta a evitare ogni confronto politico in sede di giunta regionale e comunale, entrambe ancora in fase di nomina istituzionale. A seguito di tale istanza nel caso in cui l'ufficio preposto del Comune di Manfredonia non si esprimesse (silenzio assenso), il 1° luglio l'Energias Q8, nonostante sia priva del VIA ministeriale e sebbene la Regione Puglia abbia chiesto una documentazione suppletiva, comincerà i lavori per il mega impianto da 60.000.000 di litri di GPL", affermano i grillini sipontini, che sono guidati dai neo consiglieri comunali Gianni Fiore e Massimiliano Ritucci.

"Ci chiediamo come mai a venti giorni dall'atto protocollato il sindaco in carica di Manfredonia non si sia espresso né politicamente né istituzionalmente, ma abbia delegato la discussione di fattibilità ad articoli di stampa faziosi e al limite della propaganda commerciale. Ricordiamo che il neo eletto presidente della Regione Puglia Michele Emiliano definì (con sorpresa per la mancanza di sue informazioni) a novembre 2014 l'impianto uno scempio inaudito. Con l'aiuto degli attivisti di Capitanata e della Puglia, dei portavoce comunali, regionali e nazionali il M5S farà piena chiarezza sull'oscurantismo in cui versa Manfredonia, la cui vocazione, lo ribadiamo con decisione, è turistica, non petrolifera e industriale".

Un allarmismo ingiustificato, secondo il

Lavori pubblici. I chiarimenti dell'Anac sugli interventi di valore superiore ai 150mila euro

Appalti, costi per la sicurezza nell'offerta

Alberto Barbiero

Gli operatori economici che concorrono in un gara di appalto per lavori pubblici devono specificare nell'offerta i costi della sicurezza aziendali, mentre le stazioni appaltanti devono specificare questo elemento nel disciplinare.

L'Autorità nazionale anticorruzione, con un comunicato del presidente ha fornito alcune importanti precisazioni alle stazioni appaltanti in ordine al bando-tipo numero 2/2014, che le amministrazioni devono obbligatoriamente utilizzare per le gare per appalti di lavori pubblici di valore superiore ai 150mila euro, indette con il criterio del prezzo più basso.

L'Anac ha chiarito che anche

nelle procedure per l'affidamento di lavori pubblici i concorrenti devono specificare nell'offerta economica i costi della sicurezza aziendali, analogamente a quanto previsto per gli appalti di beni e servizi, con estensione applicativa di quanto stabilito dall'articolo 87, comma 4, Dlgs. 163/2006, adducendo all'interpretazione del Consiglio di Stato, che nella decisione

CAUSE DI ESCLUSIONE

Prima di dichiarare l'inammissibilità è necessario chiedere al concorrente di regolarizzare la propria posizione

dell'adunanza plenaria n. 3 del 20 marzo 2015 ha ritenuto che l'obbligo di procedere a tale indicazione, pur se non dettato *expressis verbis* dal legislatore, si ricavi in modo univoco da un'interpretazione sistematica delle norme regolatrici della materia date sia nel Codice dei contratti che nel Testo unico sulla sicurezza sul lavoro.

Dato che nel bando-tipo tale aspetto non era stato regolamentato, l'Anac specifica che al fine di garantire l'osservanza del principio di diritto espresso ed evitare di generare un errato affidamento dei concorrenti in ordine all'assenza dell'obbligo, le stazioni appaltanti sono tenute a prevedere nei bandi di gara l'obbligo degli

operatori economici di indicare espressamente nell'offerta gli oneri di sicurezza aziendali. L'Anac precisa che deve essere inserita una specifica frase al punto 1 del paragrafo 17.1 del bando-tipo n. 2/2014 e che analoga formulazione deve essere contenuta nel modello di dichiarazione di offerta economica allegato al bando. Per le procedure in corso l'Anac suggerisce alle stazioni appaltanti di inserire un chiarimento al bando nel profilo del committente, in cui specificare ai concorrente l'obbligo di indicazione dei costi della sicurezza aziendali.

Il bando-tipo per gli appalti di lavori presentava anche un altro problema, essendo stato defini-

to prima dell'assestamento del quadro normativo e interpretativo in materia di nuovo soccorso istruttorio.

L'Anac evidenzia come le cause di esclusione dalla procedura di gara individuate nel bando-tipo n. 2/2014 siano regolarizzabili nei modi e nei limiti chiariti nella determinazione n. 1/2015, con conseguente possibilità di procedere all'esclusione del concorrente solo dopo l'infruttuosa richiesta di regolarizzazione da parte della stazione appaltante.

Per le clausole del bando relative all'esercizio del potere di soccorso istruttorio, il bando per i lavori pubblici può essere integrato con le formulazioni proposte dall'Autorità nello schema per i beni e servizi sottoposto a consultazione il 18 maggio.

FIFEVENIUNTE RISERVATA