



RASSEGNA STAMPA 29 maggio 2019

**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

Salgono a 150 i tavoli di crisi, preoccupa l'aumento della Cigs

Imprese e lavoro. L'aumento rispetto ai 138 di gennaio dovuto alla grande distribuzione. Appello dei sindacati al governo: è necessario cambiare marcia, no a una gestione burocratica

Carmine Fotina
Giorgio Pogliotti

Nei quasi 150 tavoli di crisi occupazionale aperti al Mise che coinvolgono più di 210mila lavoratori sono due le novità che stanno destando grande preoccupazione negli ultimi mesi. La prima è che accanto ai settori da anni in grande difficoltà - dalla siderurgia all'agroalimentare, dall'automotive alla logistica e agli elettrodomestici - si aggiunge la grande distribuzione organizzata. La seconda è l'esplosione della cassa integrazione straordinaria, alla quale si ricorre in caso di crisi più gravi e ristrutturazioni, che nel primo quadrimestre 2019 segna un incremento di oltre il 26% rispetto allo stesso periodo del 2018 e ad aprile raggiunge un +78% sullo stesso mese dello scorso anno.

Con l'ingresso della grande distribuzione il numero dei tavoli è aumentato rispetto ai 138 aperti a gennaio. Accanto ai nomi di Alitalia, di Piaggio Aero e Bombardier, Aferpi di Piombino, Alcoa di Portovesme, a marchi come Pernigotti, spiccano IperDì e diversi supermercati Coop. La vicenda Mercatone Uno è stata al centro del tavolo del 27 maggio, con il fallimento dichiarato dal Tribunale di Milano della Shernon Holding Srl e la chiusura dei 55 punti vendita: per la salvaguardia dei 1.800 lavoratori si punta ad ottenere l'autorizzazione all'esercizio provvisorio per poter ricorrere alla Cigs. Ieri è stata la volta dei rappresentanti di Conad che hanno riferito dell'operazione di subentro negli asset aziendali di Auchan Sma: coinvolti circa 18mila lavoratori.

Al ministero dello Sviluppo intanto ci si interroga sulla gestione dei singoli tavoli e, su un altro fronte più generale, su come riformare lo strumento delle "aree di crisi". Nella lette-

ra in cui contestano duramente il progetto di riordino del Mise (riduzione delle direzioni generali da 15 a 12) tra gli altri punti criticati i sindacati interni fanno presente al ministro Di Maio e al segretario generale Salvatore Barca il rischio che ci sia ambiguità sulla titolarità della competenza della gestione delle crisi di imprese, se in seno alla direzione Politica industriale o allo stesso segretario generale. Malesere emerso anche nell'incontro di ieri tra lo stesso Barca e le sigle interne.

Ad alimentare la preoccupazione dei sindacati, contribuisce anche il fatto che tra i 210mila lavoratori delle aziende in crisi circa il 35% è considerato più a rischio perché proveniente da imprese in procinto di chiudere, per cui la ricollocazione è più difficile. Senza trascurare poi gli effetti sugli oltre 70mila lavoratori dell'indotto. «I dati sull'esplosione della Cigs ci dicono che siamo in presenza di crisi più profonde - sostiene Salvatore Barone (Cgil) - serve un intervento adeguato di riorganizzazione e ristrutturazione, il pericolo è che al termine della cassa integrazione si perdano migliaia di posti di lavoro». Dal Mise i sindacati attendono un cambio di marcia: «Serve maggiore impegno - afferma Luigi Sbarra (Cisl) - , il ministero non può limitarsi a una gestione burocratica e istruttoria di questi casi: vanno costruiti percorsi attivi di reindustrializzazione e riconversione, cercati acquirenti e partner dentro e fuori i confini nazionali, occorre vigilare su amministrazioni e piani industriali credibili e sostenibili. Serve una struttura di gestione di crisi adeguata, capace, competente. E serve una politica industriale in grado di rilanciare i comparti produttivi del nostro Paese con investimenti veri in ricerca, formazione, innovazione. Strategia di

cui non vediamo traccia nei provvedimenti del Governo».

Le parti sociali chiedono di avere un prospetto complessivo dei tavoli in corso, perché molte vertenze salutate dal ministero come risolte, poi si riaffacciano. È il caso di Alcoa con i lavoratori che sono tornati a manifestare sotto il Mise, o di Termini Imerese. Passi in avanti per uscire dalla crisi si registrano per vertenze come Divani Natuzzi e Piaggio Aero, ma ancora non si può parlare di uscita dal tunnel. In assenza di statistiche aggiornate sull'operato di Di Maio, restano i dati forniti dal precedente governo che segnalano come, tra il 2014 e il 2017, l'unità di gestione crisi abbia lavorato su 160 casi che hanno interessato 617mila lavoratori, di cui 77.125 (il 13%) hanno trovato una nuova occupazione attraverso un processo di reindustrializzazione. All'inizio del 2018 era stato calcolato che su circa 160 tavoli il 46% riguardava crisi in corso, il 22% casi con conclusione definitiva positiva, il 28% casi con conclusione positiva in monitoraggio, il 3,7% casi con conclusione negativa.

Ad ogni modo non c'è da portare avanti solo il lavoro quotidiano sui singoli tavoli di crisi. In alcuni casi, i tavoli si inseriscono in una situazione di generale difficoltà di un territorio. E può essere quindi determinante l'utilizzo delle agevolazioni previste dalla legge 181/1989 sulle «aree di crisi». Uno strumento che però sta dimostrando di funzionare poco e con tempi biblici: nel caso delle aree di crisi complessa passano in media 10 mesi per far partire i progetti di riconversione industriale. Di qui l'intenzione del Mise di varare rapidamente una riforma per semplificare le procedure.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La riforma.
Allo studio al Ministero dello Sviluppo guidato da Luigi Di Maio la revisione dello strumento delle «aree di crisi»

I NUMERI DELLE CRISI

210 mila

I lavoratori coinvolti nei 150 tavoli di crisi occupazionale aperti al ministero dello Sviluppo. Ai settori da anni in grande difficoltà si è aggiunta ora la grande distribuzione organizzata

+78 per cento

L'incremento di ore di Cig straordinaria ad aprile di quest'anno rispetto allo stesso mese del 2018. Nel primo quadrimestre 2019 l'aumento è stato di oltre il 26% rispetto allo stesso periodo del 2018

Economia La società nel programma Elite di Piazza Affari

Aeroporti di Puglia vola in Borsa. L'asse forte con Ryanair

Niente più fantomatici progetti di fusione con la Gesac (società di gestione dell'aeroporto di Napoli), ma un passo deciso che porterà Aeroporti di Puglia alla quotazione in Borsa. L'azienda della Regione Puglia è pronta a entrare nel progetto Elite di Piazza Affari. E intanto è stato rinnovato il contratto con Ryanair per nuove rotte: l'incentivo previsto è di 8 milioni all'anno, ma senza soldi pubblici. a pagina 11 **Fatiguso**

 **ADP BUSINESS AD ALTA QUOTA**

L'accordo

Con Ryanair intesa da 8 milioni l'anno Senza soldi pubblici

JBARI «Alla fine si è trovata la giusta soluzione per regolarizzare anche dal punto di vista giuridico il rapporto con Ryanair che per noi è un partner quasi fraterno. Il fardello dell'incentivazione alle nuove rotte non cadrà più sulle spalle del bilancio autonomo della Regione. Ovvero: non pagheranno più i pugliesi». Michele Emiliano, governatore della Puglia, tiene a battesimo il nuovo corso dell'alleanza tra il vettore aereo low cost e la Puglia del turismo. Se sinora il tutto era incentrato su un accordo di cinque anni per un assegno di 12 milioni ogni 12 mesi, ora si passerà a una «regolamentazione di mercato fatta direttamente dal Aeroporti di Puglia con proprie risorse». L'accordo, quindi, prevede un

meccanismo di intese sulle singole rotte con una stima di 7-8 milioni di incentivi annuali. Questo grazie anche a un maxi prestito ottenuto da Adp per un plafond di 60 milioni (operazione di Ubi Banca con Monte dei Paschi di Siena, Pop di Puglia e Basilicata, Pop Pugliese e Mediocredito Centrale). Si partirà dal primo novembre.

Da Bari l'offerta (2019-2020) prevede 30 rotte con 6 nuove destinazioni o frequenze (Bordeaux, Budapest, Cuneo, Cracovia, Milano Malpensa e Praga) e 146 voli settimanali, mentre da Brindisi 17 rotte con 4 nuove destinazioni o frequenze (Berlino Tegel, Polonia-Katowice, Parigi, Milano Malpensa) e 90 voli settimanali.

L'obiettivo è di passare a quasi 4 milioni di passeggeri targati Ryanair (2,4 milioni da Bari e 1,4 da Brindisi). L'iniziativa è stata presentata nella sede della presidenza della Regione da Emiliano, dal presidente di Adp, Tiziano Onesti, e da David O'Brien,

Chief Commercial Officer Ryanair e dagli assessori al Turismo, Loredana Capone, e ai Trasporti, Gianni Giannini. «Proprio partendo dal nostro Piano Strategico — ha detto Onesti — avviamo un nuovo modello di partnership che è basato sull'autosufficienza economico-finanziaria e sulla collaborazione di tutti i soggetti coinvolti nella mobilità: dagli assessorati ai territori. Bisogna lavorare sulla mobilità integrata». «Abbiamo anche chiesto Ryanair — ha aggiunto Emiliano — di esaminare seriamente la possibilità di utilizzare almeno uno degli altri due aeroporti pugliesi, quello di Foggia o quello di Taranto. La società ha detto che avvieranno delle valutazioni». O'Brien, invece, ha messo in evidenza

le ricadute dell'attività: «La stima è di creare anche 3 mila nuovi posti di lavoro. Ma bisogna evitare l'aumento delle tasse locali». Su questo profilo Emiliano è stato categorico: «L'idea che sta balzando al governo, piuttosto singolare, è di finanziare il buco dell'Alitalia aumentando le tasse comunali aeroportuali. Siamo totalmente contrari a questa ipotesi perché si rischia di arrivare anche fino al 30% in più di costi per queste compagnie che ovviamente potrebbero essere indotte a smontare i voli regionali e a convergere tutte su Roma».

Si conclude così un periodo alquanto travagliato dell'era Emiliano in tema di trasporti aerei. E spesso, dati alla mano, con un dietrofront co-

struito sulla ragionevolezza. Sono lontani i tempi in cui l'ex sindaco di Bari minacciava di «annullare» gli accordi con la compagnia irlandese. Tanto da spalancare le porte ad Alitalia. Nel 2016 il governatore incontrò in Regione i due vicepresidenti di Alitalia, Claudia Bugno e Massimo Iraci, affermando: «Ci siamo detti disponibili a costruire in tempi rapidi ma su basi solide delle ipotesi che consentano alla Puglia di aggiungere altri collegamenti a quelli già esistenti». Com'è finita? È lo stesso Emiliano a spiegarlo: «E chi li ha visti più, sono spariti». Nel frattempo Ryanair, seppur con incentivi pubblici, ha portato nuovi voli.

V. Fat

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'incontro

Gianni Giannini (Trasporti), il governatore Emiliano, David O'Brien di Ryanair e Loredana Capone (Turismo)

ADP BUSINESS AD ALTA QUOTA

Il piano Aeroporti in «volo» Obiettivo, il listino di Piazza Affari

di **Vito Fatiguso**

BARI Niente più fantomatici progetti di fusione con la Gesac (società di gestione dell'aeroporto di Napoli), ma un passo deciso che porterà Aeroporti di Puglia alla quotazione in Borsa. L'azienda della Regione Puglia — che gestisce i quattro scali regionali (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie) — è pronta a entrare nel progetto dedicato alle società ad alto potenziale di crescita. La decisione sarà formalizzata a breve in assemblea e punta a valorizzare un asset strategico dell'economia locale.

D'altronde, poter gestire il flusso degli arrivi e delle partenze di aerei con una logica «pubblica» significa

innescare una catena del valore soprattutto in termini di business del turismo. Ma anche le nuove occasioni legate allo spazio-porto di Grottaglie (scalo scelto per i voli suborbitali della Virgin Galactic) rappresentano una leva per far comprendere al mondo dell'aerospazio che in Puglia esistono le condizioni giuste (e rapide) per investire.

In definitiva, Adp chiederà di aderire al piano Elite: è il programma internazionale del London Stock Exchange Group nato in Borsa Italiana nel 2012 con la collaborazione di **Confindustria** e dedicato alle aziende ambiziose con un modello di business solido e una chiara strategia di crescita. L'operazione Elite mirano a «certificare» la dinamicità delle società che vengono ac-

compagnate sul mercato per la ricerca di capitali da destinare alla crescita. «Si propone di accelerare lo sviluppo delle imprese — è scritto nel sito di Elite — attraverso un innovativo percorso di supporto organizzativo e manageriale basato su modelli di pianificazione e controllo sia a livello strategico che industriale e su un fra-

metwork di governo societario per rendere imprese già meritevoli ancora più organizzate, trasparenti, competitive e più attraenti nei confronti degli investitori a livello globale». Aeroporti di Puglia, che quest'anno dovrebbe chiudere il bilancio con un utile importante (4 milioni) affronterà un periodo di check societario che dovrebbe concludersi in tre anni. Ma non è escluso che le procedure si chiudano prima con la quotazione nel mercato ristretto di Borsa Italiana. Così sarebbe la prima società regionale pubblica a entrare nel listino. Tale novità sarà illustrata a Milano in occasione di un incontro che si terrà il 21 giugno proprio nella sede di Borsa Italiana. Aero-

porti di Puglia, sostenuta dalla Regione (guidata da Michele Emiliano) non si presenterà a mani vuote. Solo poche settimane fa, all'aeroporto di Bari, è stato presentato il Piano Strategico, documento curato dalla società Steer che traccia il quadro di sviluppo del settore fino al 2028. L'obiettivo è di incrementare i traffici da 7 milioni di passeggeri del 2017 (è il parametro usato nonostante si conoscano già i dati del 2018) ai 10,8 milioni del 2028. Si punta ai trasporti intercontinentali: oltre al recente accordo con la China International Travel Service per l'avvio in estate del volo Bari-Shanghai ci sono spazi anche per il mercato Usa come le «fermate» per il Nord America:

a New York o in alternativa a Filadelfia. Ma soprattutto viene evidenziata un'attività di ristrutturazione interna che ha portato già alla riduzione dei costi e al relativo aumento di produttività. È la strategia tracciata dal presidente di Adp, Tiziano Onesti, che ha incentrato il business plan anche sulla «cartella» dei maggiori ricavi da attività aviation (19 milioni al 2028) e non-aviation (13 milioni). Quest'ultima voce punta a una migliore ottimizzazione degli introiti da parcheggi (attualmente il numero di posti è sotto-stimato rispetto alle esigenze), affitto degli spazi, car rental e vip lounge. Ora toccherà al mercato dare i voti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il manager

Tiziano Onesti,
presidente
di Aeroporti
di Puglia,
nominato
nel 2016 con
l'obiettivo

GLI EFFETTI DELLO SBLOCCA CANTIERI

SUBAPPALTI, NO A TETTI VARIABILI PER LE PA

di **Gabriele Buia**

Gli effetti del decreto sblocca-cantieri, nome mutuato dal sito che come Ance abbiamo messo un anno fa al servizio della società civile per segnalare le opere incagliate sul nostro territorio, sono oggetto tutti i giorni di ampi dibattiti per capire se queste norme riusciranno veramente a sbloccare il Paese. Come Ance riteniamo che questo ambizioso obiettivo possa essere raggiunto solo facendo scelte coraggiose. A partire dal subappalto. Assistiamo da tempo a diverse prese di posizione sul tema, tutte rispettabilissime, ma che non lo affrontano per quello che effettivamente è: una metodologia di organizzazione dei vari fattori della produzione.

Partire da un condizionamento ideologico o vedere il subappalto in un'ottica puramente patologica/giudiziaria (come cioè una sorta di porta di ingresso del malaffare nel settore degli appalti pubblici) non consente né di combattere l'illegalità né di far lavorare le nostre imprese al pari dei loro competitors europei. Per garantire un corretto svolgimento dei lavori è necessario che in cantiere entrino solo imprese qualificate e regolari. Nel caso del subappalto questo si traduce nel fatto che l'impresa subappaltatrice può assumere lavori solo per importi e categorie per le quali è abilitata ad eseguire la singola lavorazione. Quanto alla regolarità, l'impresa subappaltatrice potrà essere autorizzata ad entrare in cantiere solo se avrà documentato, e la stazione appaltante verificato, la validità dei propri adempimenti, in primis le-

rifiche antimafia che poggiano sul ruolo indispensabile e insostituibile delle prefetture, in materia di regolarità contributiva e lavorativa.

Da anni sono previste e standardizzate tutte le procedure autorizzative, il che vuol dire che eventuali anomalie dipendono solo dai mancati controlli della mano pubblica. La soluzione, allora, come ha recentemente ribadito anche l'Europa, non è imporre un modello organizzativo rigido dei fattori della produzione alle imprese, ma è fare bene i controlli.

Come è possibile, allora, affidarsi

La cabala di numeri fra 30, 40 e 50% sembra tirata a caso per fare danni alle imprese

esclusivamente a una cabala di numeri che sembrano tirati a caso sulla pelle delle imprese (30, 40, 50%), con le difficoltà che ne derivano nell'organizzare il processo produttivo, per individuare quali appalti sono a rischio infiltrazione? Come se la criminalità organizzata si potesse annidare solo in quel 10 o 20% in più.

La procedura di infrazione avviata dall'Unione europea contro l'Italia il 24 gennaio di quest'anno, proprio per i limiti arbitrariamente imposti dal legislatore sui lavori in subappalto, la dice lunga. Né appare accettabile che l'utilizzo del subappalto sia rimesso ad una scelta discrezionale di ogni

singola stazione appaltante da effettuare gara per gara.

Come Ance chiediamo, sul tema specifico, maggiori poteri in capo alle stazioni appaltanti ma che non si esauriscano in mere verifiche formali bensì possano garantire l'effettività, la verificabilità e l'efficacia dei controlli. Né siamo favorevoli alla possibilità che il subappalto sia completamente libero perché questo significherebbe una destrutturazione del settore.

È altrettanto inaccettabile, poi, l'individuazione di un numero esorbitante di categorie di lavorazioni repute super-specialistiche. Un conto è limitare il ricorso al subappalto per alcune lavorazioni caratterizzate da connotati di specialità, altro è estenderne a dismisura il numero con riflessi negativi sulla concorrenza.

Già da questa breve disamina si può facilmente comprendere che il subappalto più che soffrire di carenza di regolamentazione è invece affetto dal male italico di frammentazione normativa, peraltro in continuo mutamento, che rende impossibile la vita agli operatori e alle stazioni appaltanti che dovrebbero garantirne il corretto funzionamento.

Un Paese adulto e maturo di questo dovrebbe discutere senza contrapposizioni e scontri ideologici che nulla hanno a che fare con i veri problemi da risolvere. Il nostro auspicio è che nel Governo e nel Parlamento prevalga il buon senso e che finalmente si torni a legiferare non contro qualcuno, ma nell'interesse di tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Reintegra possibile solo se esplicitamente prevista dal contratto

CASSAZIONE

Licenziato un dipendente che ha detto frasi erotico-sessuali di fronte a una collega

Angelo Zambelli

In tema di licenziamento per giusta causa soggetto alla disciplina dell'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori, la Cassazione, con la sentenza 14500/2019, ha correttamente ritenuto che, in presenza di una condotta non rientrante tra quelle punibili con una sanzione conservativa sulla base delle previsioni dei contratti collettivi, non è consentito al giudice reintegrare in servizio il dipendente operando un'estensione delle condotte descritte dal Ccnl «sul presupposto del ritenuto pari disvalore disciplinare».

Un datore di lavoro ha licenziato per giusta causa un dipendente per aver proferito - utilizzando mezzi aziendali e reiterando la propria condotta in due telefonate - espressioni di natura erotico sessuale alla presenza di una collega.

La Suprema corte, rigettando i motivi di ricorso del lavoratore ha precisato che «il giudice di merito deve... accertare se sussistono o meno la giusta causa e il giustificato motivo di recesso, secondo le previgenti nozioni fissate dalla legge.... Nel caso in cui escluda la ricorrenza di una giustificazione della sanzione espulsiva, deve svolgere.... un'ulteriore disamina sulla sussistenza o meno delle due condizioni previste dal comma 4 dell'articolo 18 per accedere alla tutela reintegratoria: «insussistenza del fatto contestato» ovvero fatto rientrante «tra le condotte punibili con una sanzione conservativa».

Proprio in relazione a tale ultima condizione la Cassazione ha statuito

che, mentre le previsioni contrattuali che descrivono condotte punibili con il licenziamento non vincolano il giudice, tale «principio generale subisce un'eccezione ove la previsione negoziale ricollegghi a un determinato comportamento giuridicamente rilevante solamente una sanzione conservativa».

In tal caso, prosegue la Corte, «il giudice è vincolato al contratto collettivo, trattandosi di condizione di maggior favore fatta espressamente salva dal legislatore»: un'interpretazione estensiva, volta a far rientrare nell'ambito delle condotte punite con sanzioni conservative fattispecie non espressamente tipizzate nel contratto collettivo, sarebbe eccezionalmente consentita solo ove emerga una «inadeguatezza per difetto dell'espressione letterale adottata dalle parti sociali rispetto alla loro volontà».

La Corte ha precisato che tale verifica esegetica deve essere eseguita «con particolare severità in un contesto, come quello in esame, nel quale trova applicazione il principio generale secondo cui una norma che prevede un'eccezione alla regola generale deve essere interpretata restrittivamente». Pertanto solo laddove il fatto contestato sia espressamente contemplato dal Ccnl come punibile con sanzione conservativa, il licenziamento sarà non solo illegittimo ma meritevole di tutela reintegratoria.

In conclusione, la Cassazione, avendo accertato che la motivazione resa dalla corte territoriale risulta conforme ai principi sopra richiamati e non ricorrendo le due condizioni previste dal comma 4, articolo 18 dello Statuto dei lavoratori per la reintegrazione, ha confermato la sentenza d'appello in merito all'applicazione del «regime generale di tutela risarcitoria dettato dal comma 5 del medesimo articolo».

I numeri. Misure di controllo delle merci come test sanitari e certificazioni hanno toccato quota 50,450

Commercio: in dogana più barriere non tariffarie

40%

**LA QUOTA
SUL FOOD**

La percentuale di barriere non tariffarie che colpisce l'agroalimentare sul totale delle misure che riguardano le esportazioni italiane

Laura Cavestri

dazi doganali? Al netto delle tensioni tra Usa e Cina – che minacciano, tra 6 mesi, aumenti anche per l'export Ue verso gli Stati Uniti di auto e relativi componenti – non sono mai stati così bassi. Le barriere tariffarie sono, infatti, complessivamente, al minimo storico.

Al contrario, quella che cresce è l'altra faccia della stessa moneta. Quella di cui si parla meno, cioè dell'arcipelago di attestati di conformità, normative tecniche, certificazioni, abilitazioni, valutazioni legali, sanitarie, ambientali, test di laboratorio, compresi i *crash test* differenziati da Paese a Paese. Che, da un lato, assicurano standard sempre più elevati di sicurezza, qualità, garanzie a tutela per i consumatori e per il Paese importatore. Dall'altro, quando sono troppi, sproporzionati o ingiustificati, diventano in realtà strumenti di distorsione del mercato, di protezione della propria – talvolta fragile – manifattura interna. A tutto danno dei Paesi esportatori, spesso a prescindere dalla qualità dei prodotti e da una sana concorrenza.

Ma quando una misura non tariffaria diventa barriera? Esiste un'unità di misura?

Meno dazi, più barriere

Il livello medio mondiale dei dazi sui manufatti – come ha rilevato Prometeia a fine 2018 – è sceso tra il 2001 e il 2017 di circa 2 punti percentuali, passando dal 9% al 7%. Le riduzioni dei dazi più significative si sono viste nei mercati emergenti: in Cina il dazio medio è passato dal 13,1% al 5,6% nel periodo 2001-2017 e in India è crollato da quasi 27 a meno del 7 per cento.

Al contrario, a confermare l'impennata del trend delle misure non tariffarie sono i dati del Wto. Se si sommano certificazioni (fito-) sanitarie, barriere tecniche, sussidi e restrizioni, nel mondo sono, oggi, in vigore, più di 50,450 "norme invisibili". Se si prendono in considerazione solo le misure sanitarie e le barriere tecniche (la fetta più grande della torta), si vede che sono 43 mila, tutte ripartite tra Unione europea, Stati Uniti e Cina.

Oggi, il 44% dell'export italiano deve superare più di una barriera, tariffaria e non.

Il 40% delle misure non tariffarie dirette verso l'export italiano colpisce l'agroalimentare, il 15% la chimica e il 10% la meccanica e le autovetture. Sette, quest'ultimo, che però, per noi, è il primo nella top ten del Made in Italy per volumi e valori.

«Il mondo – spiega il coordinatore della ricerca di Ispi, Antonio Villafranca – sta cambiando con molta velocità, ora ci sono soggetti che prima della globalizzazione non esistevano e ci sono barriere non tariffarie che rendono, per esempio, sempre più difficili gli affari per le imprese europee e statunitensi in Cina».

Per le imprese che vogliono operare nel mercato internazionale, le certificazioni accreditate «sono un costo aggiuntivo, ma soprattutto una garanzia di qualità maggiore che viene più che ripagata in termini di beni esportabili» ha spiegato Lucia Tajoli, docente di Politica economica al Politecnico di Milano, che insieme a Luca Salvatici, docente della stessa materia all'Università degli Studi di Roma Tre, ha realizzato lo studio sugli effetti delle misure non tariffarie sull'evoluzione del commercio internazionale. «La rilevanza di queste barriere per l'Italia – ammettono i due studiosi – è probabilmente accentuata dalla diffusa presenza di aziende esportatrici di piccole e medie dimensioni, che trovano in queste misure un ostacolo non sempre facilmente superabile».

L'importanza degli accordi

La strada "maestra" per azzerare (o ridurre) doppi costi e doppi adempimenti è quella degli accordi commerciali di libero scambio, come quelli che la Ue ha sottoscritto con Corea del Sud e Canada, che hanno inaugurato il mutuo riconoscimento dalle Dop/Igp ai certificati di valutazione di conformità accreditati di prodotti elettrici, apparecchiature elettroniche e radiofoniche, giocattoli, macchinari e strumenti di misurazione.

La questione delle misure non tariffarie, per il counsellor del Wto, Laura Locks, «sta diventando sempre più evidente a causa della complessità crescente dei prodotti ma anche del fatto che i consumatori vogliono prodotti sempre più sicuri. Il Wto monitora costantemente la trasparenza e la proporzionalità delle misure adottate dai Paesi con gli obiettivi del libero mercato. Quando questi mancano, si apre un dialogo con i Paesi per arrivare a prevenire le controversie tra Paesi. Un lavoro "certosino" che non smettiamo di portare avanti. Anche se la volontà di collaborazione dei Paesi membri è essenziale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Prima
della guerra
Usa-Cina
il livello
dei dazi
era sceso
ai minimi,
al livello
medio
del 7%**

Il quadro globale

TENDENZA IN CRESCITA

Le misure non tariffarie al 31/12/2018

TOTALE MISURE NEL MONDO

43.785

di cui:

25.738

BARRIERE TECNICHE AL COMMERCIO

18.047

MISURE (FITO-) SANITARIE



Stati Uniti

4.673

1.632

BARRIERE TECNICHE AL COMMERCIO

3.041

MISURE (FITO-) SANITARIE

Cina

2.551

1.295

BARRIERE TECNICHE AL COMMERCIO

1.256

MISURE (FITO-) SANITARIE

Unione Europea

1.955

1.248

BARRIERE TECNICHE AL COMMERCIO

707

MISURE (FITO-) SANITARIE

MISURE INTRAPRESE E IN VIGORE

Situazione mondiale al 31/12/2018

	INTRAPRESE	IN VIGORE
Sanitarie +Fito	14.551	3.496
Barriere tecniche	22.939	2.799
Antidump	280	1.827
Controvalore	45	173
Salvaguardia	22	36
Salvaguardie speciali	-	652
Restrizioni quantitative	-	1.636
Quote	-	1.274
Aiuti di Stato	-	273
Sussidi all'export	-	429

Fonte: Wto