

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MARTEDI' 2° MARZO 2021

Consorzio San Marzano, Grimaldi lascia

L'imprenditore si dimette dall'Ente che tutela il pomodoro. Addio legato a dissidi sulla promozione dell'oro rosso negli Usa

IL CASO » ECCELLENZE E VELENI

► SARNO

Fabio Grimaldi non è più il presidente del Consorzio di tutela del Pomodoro San Marzano dell'Agro Sarnese-Nocerino. In carica dal settembre 2018, l'imprenditore conserviero di Sant'Egidio del Monte Albino ha rassegnato le dimissioni dalla guida dell'Ente nella giornata di venerdì scorso. Al suo posto è subentrato

Giampiero Manfuso, già componente del Consiglio d'Amministrazione per la "parte industria". Manfuso, imprenditore di Sant'Antonio Abate, tragherà il Consorzio fino alle prossime elezioni, quando la guida dovrebbe passare in mano al gruppo della "parte agricola", al momento rappresentata da **Mario Nolano** all'interno del Cda.

Il caso. La scadenza naturale del mandato di Grimaldi sarebbe avvenuta a settembre, ma l'imprenditore ha deciso di fare un passo indietro in modo anticipato qualche mese prima. Ufficialmente, Grimaldi ha motivato il tutto per «motivi personali», ma alla base c'è una divergenza sulla gestione del Consorzio, esponendo spesso l'imprenditore santegidiese a critiche degli altri rappresentanti del Cda. L'episodio che reso insanabile la rottura è relativo a qualche settimana fa e riguarda le attività promozionali del Consorzio negli Stati Uniti, precisamente a Chicago. Qui, in un ristorante della città dei

Bulls, un espositore del Consorzio è stato fotografato con alcuni prodotti di un grande brand italiano. Una vicenda esterna al Consorzio, secondo i fedelissimi di Grimaldi, ma che hanno portato gli oppositori del presidente dimissionario a contestare alcune sue scelte, in primis la gestione delle politiche promozionali del pomodoro San Marzano, affidate a un'azienda statunitense. Questo ha portato Grimaldi a lasciare la presa, passando così il timone a Manfuso.

La reazione. «Il mio mandato sarebbe comunque scaduto a settembre - ha spiegato Grimaldi - . Sono sereno, perché resto all'interno del Consiglio d'Amministrazione e opererò sempre nel bene del Consorzio ». L'ex presidente resta diplomatico e rigetta

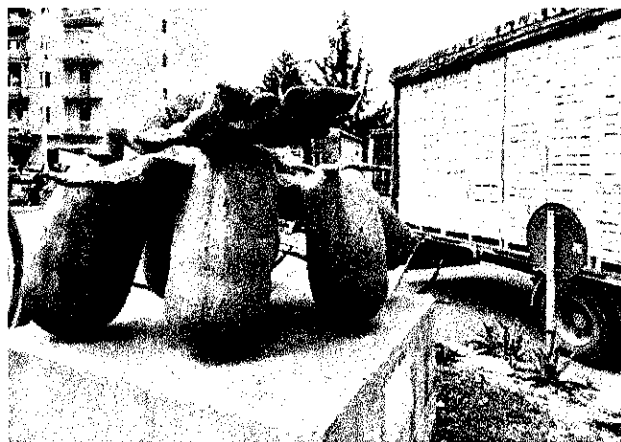
sereno. Ho lasciato soprattutto per motivi personali, ma anche perché permetto al Consiglio d'Amministrazione di essere guidato da altre persone che hanno una veduta differente dalla mia rispetto alla promozione del pomodoro San Marzano ». Massima diplomazia anche sul caso di Chicago: «Si tratta di un'iniziativa privata di un ristorante - ha precisato - . L'espositore era incustodito? Ma di cosa parliamo. Penso che, vista la pandemia in corso, stiamo attraversando un periodo difficile. Dobbiamo andare avanti e senza fare polemiche. (d.g.)

©RIPRODUZIONE RISERVATA

“

l'ex presidente

Resto nel Cda e opererò sempre per tutelare il prodotto. Non faccio polemiche ma serve una guida che sia in sintonia con tutti



Il monumento dedicato al pomodoro Dop a San Marzano sul Sarno



la tesi di chi parla di complotto architettato alle sue spalle, magari da forze esterne al Consorzio. «Evitiamo di fare polemiche ha affermato - . Sono

© la Città di Salerno 2021

Powered by **TECNAVIA**

Martedì, 02.03.2021 Pag. .19

© la Città di Salerno 2021

Il “San Pietro” batte il Comune in tribunale

positano

► POSITANO

Cucina della discordia, il Tar accoglie il ricorso dell’hotel “San Pietro” di Positano. Battuto il Comune. Tutto ebbe inizio nel 2019, quando lo storico albergo nella perla della “Divina” comunicò al Comune degli interventi riguardanti la cucina e la palestra, con tanto di certificato per l’agibilità parziale. Il responsabile dell’area tecnica per l’edilizia privata dell’ente aveva dichiarato «priva di efficacia» la segnalazione certificata per l’agibilità, presentata il 12 agosto 2019 con particolare riferimento proprio al vano cucina.

Il Tar ha richiesto, quindi, al Comune la documentazione per accertare eventuali violazioni o la mancanza di autorizzazioni. La mancanza di ulteriori comunicazioni da parte dell’Ente ha spinto il collegio ad accogliere il ricorso, in quanto la documentazione fornita dall’Hotel “San Pietro” risulta completa di tutti i certificati di conformità e regolarità degli impianti e di tutti i documenti attinenti agli aspetti strutturali, igienico sanitario, di risparmio energetico, catastali, di conformità e legittimità delle opere realizzate. Si tratta di un cucina avveniristica nel segno dell’innovazione del ristorante stellato voluto dal patron **Vito Cinque**.

Visibile dal ristorante attraverso due grandi

finestre, la cucina del ristorante dello storico albergo di Positano è divisa in quattro isole, dove gli ospiti possono ammirare gli chef all’opera.

Nel piano interrato, scavato nella roccia, si trova il sistema di gestione dei rifiuti, che consente di ridurli dell’85% in peso: il calore emesso viene trasformato in acqua calda per soddisfare il 100 per cento del fabbisogno dell’albergo. Il sopravvenuto difetto d’interesse da parte del Comune di Positano ha fatto sì che il collegio accogliesse l’istanza presentata dai responsabili dell’Hotel San Pietro. *(sa.se.)*

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Vito Cinque

IL MERCATO DEL LAVORO SI MUOVE MA AL RILENTO

Ernesto Pappalardo

Parlare del mercato del lavoro in questo particolare momento consente di entrare nel vivo delle previsioni che si possono elaborare agli inizi di un anno che non sarà facile per l'economia. È evidente che si delinea un percorso complicato dal punto di vista occupazionale, anche quando le imprese provano a mettere in campo risposte efficaci per contrastare dinamiche molto negative. Se consideriamo i numeri ai quali fare riferimento ci rendiamo conto che le vecchie problematiche, ben strutturate e radicate, restano, in ogni caso, un ostacolo da rimuovere al più presto.

Segue a pag. 23

Basta dare uno sguardo a quanto si sta verificando in questo inizio di 2021. «In provincia di Salerno nel mese di gennaio saranno programmate circa 4.230 entrate; nella regione Campania 22.860 e in Italia complessivamente 346.000. Nella provincia salernitana sono in decremento del 27% le imprese che assumono rispetto allo stesso mese del 2020, mentre le entrate previste nel periodo gennaio-marzo 2021 saranno di circa 13.860 unità». È questo il quadro che si evince dall'analisi del Sistema Informativo Excelsior - realizzata da Unioncamere e Anpal - che «offre un monitoraggio delle previsioni occupazionali delle imprese private dell'industria e dei servizi con un orizzonte temporale anche trimestrale per fornire informazioni tempestive di supporto alle politiche attive del lavoro». Se, poi, andiamo a verificare (mese di gennaio) come si articoleranno queste entrate, si evince che «nel 37% dei casi saranno stabili, ossia con un contratto a tempo indeterminato o di apprendistato, mentre nel 63% saranno a termine (a tempo determinato o altri contratti con durata predefinita)». È chiaro, quindi, che non tutti i nuovi posti partiranno fin dall'inizio con la certezza della stabilità: nella maggior parte dei casi avranno un tempo prestabilito di scadenza ed è difficile prevedere quando (e se) si avvierà una fase di stabilizzazione. Come pure vanno evidenziate le percentuali dei profili formativi richiesti che delineano ruoli e competenze. Il 22% sarà destinato a dirigenti, specialisti e tecnici (in questo caso la quota è inferiore alla media nazionale, il 30%) e in 32 casi su 100 le imprese «prevedono di avere difficoltà a trovare i profili desiderati». Inferiore al 30 per cento (28%) la quota relativa ai giovani con meno di 30 anni. Solo il 18 per cento delle entrate riguarda personale laureato e le tre figure professionali più richieste «concentreranno il 28% delle entrate complessive previste». In altre parole, non è cambiato - e non poteva di certo cambiare - molto dal punto di vista delle dinamiche di acquisizione di nuove risorse. Permane, cioè, la precisa individuazione del termine della durata, anche se si procederà attentamente a valutare ogni singolo profilo. Il percorso resta particolarmente difficile, la partita per uscire dalla crisi è ancora lunga e non semplice.

Le idee

L'Italia riparte se Nord e Sud sono insieme

di Vito Grassi

Non c'è dubbio che il ritardo del Mezzogiorno - in termini relativi e in alcune fasi anche assoluti - e il gap rispetto al resto del Paese, destinato ad aumentare con il proseguire della pandemia, sia una parte centrale del problema dello sviluppo italiano. Un concetto che emerge in maniera chiara nell'ultimo Quaderno della Fondazione Astrid «Una questione nazionale. Il Mezzogiorno da "problema" a "opportunità"», a cura di Giuseppe Coco e Claudio De Vincenti (edizioni Il Mulino 2020) presentato ieri in un dibattito a più voci che ha coinvolto economisti, esponenti istituzionali, rappresentanti delle forze economiche e sociali. Un contributo prezioso ed efficace nel delineare sia il quadro storico di riferimento che una nuova strategia di rilancio del Sud a valle della pandemia, che punti direttamente sui fattori produttivi quali capitale umano, ricerca, imprenditoria sana e infrastrutture, con particolare riferimento alla piattaforma logistica dell'Europa nel Mediterraneo. Quello che ne emerge è la voglia di voltare pagina, di contrastare una volta per tutte le posizioni di rendita a ogni livello, la determinazione di costruire un ambiente economico e sociale in cui impresa e lavoro possano dispiegare le proprie potenzialità. Nel contesto meridionale, il miglioramento delle infrastrutture materiali e immateriali e delle condizioni per l'accesso delle imprese ai mercati esteri, nonché a quelli interni, non possono che procedere di pari passo: ciascun elemento da solo non garantisce un futuro per le produzioni del Sud. Diversi istituti di ricerca hanno recentemente analizzato in maniera approfondita le forti correlazioni economiche e imprenditoriali esistenti tra il Nord e il Sud Italia, valorizzando proprio il concetto di sistema unitario dell'economia italiana, nonché l'apporto spesso sottovalutato delle regioni meridionali alla creazione di ricchezza e di produzione nazionale. Sebbene sia tuttora in ritardo dal punto di vista economico e industriale, il Mezzogiorno, infatti, è tutt'altro che fermo e presenta importanti potenzialità. Dall'industria aeronautica all'automotive, dall'agroalimentare al settore chimico-farmaceutico alla moda: la dimensione globale della nostre filiere, anche se messa a dura prova dalla crisi, evidenzia un tessuto di imprese eccellenti e fortemente interconnesso dal Nord al Sud. Un tessuto che continua a scommettere sull'internazionalizzazione e che è riuscito a resistere al (prevedibile) calo dell'export italiano nel 2020, ma ha anche permesso di segnalare i punti di forza e le motivazioni per ripartire. Uno degli esempi di Mezzogiorno che resiste è il settore agroalimentare, in cui il Sud primeggia e continua ad avere un ruolo importante. In Campania, Puglia, Abruzzo, Basilicata, Molise e Calabria il tasso medio di crescita del comparto di alimentari e bevande nei primi nove mesi del 2020 è stato del 10,1% rispetto allo stesso periodo del 2019, contro la media nazionale pari all'1,3%. Dati che evidenziano la resistenza di un territorio dalle potenzialità inesprese, che potrebbe commercializzare i propri prodotti non solo con i partner con i quali si intrattengono relazioni già consolidate (Usa e Germania su tutti) ma anche verso nuovi mercati. È uno scenario di grande interesse che richiede alla politica di produrre un disegno di sviluppo capace di dare ancora più spazio a queste energie. Un disegno che metta a sistema le loro potenzialità, affinché facciano massa critica e diventino trainanti per far ripartire il Meridione e l'intero Paese, collocandolo al centro delle relazioni economiche internazionali attraverso la ritrovata centralità dell'Italia nel Mediterraneo. È solo con un progetto unitario e coeso, dunque, che l'Italia può ripartire. Riteniamo indispensabile una convinta strategia nazionale in tal senso, con regia, cantierabilità e monitoraggio strutturati in modo rigoroso nonché dotati di tutti i poteri di sussidiarietà in grado di contrastare anche i fenomeni di infiltrazione malavitosi. Restiamo una grande economia avanzata europea e le interdipendenze fra persone, imprese, settori e Regioni dovranno far sì che dalla crescita degli uni traggano vantaggio anche tutti gli altri.

L'autore è vicepresidente di Confindustria

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento/1

Perché difendo il murale per Ugo

di Domenico Ciruzzi

Gianbattista Vico metteva in guardia gli uomini dal rischio di una involuzione sociale e civile, sempre possibile anche nelle fasi di incivilimento più elevato. Sarei felice di poter fare chiarezza sul sostegno degli "intellettuali" al manifesto sottoscritto per evitare la rimozione del murale verità e giustizia con l'immagine del ragazzino Ugo Russo ucciso da un carabiniere per difendersi dal tentativo di rapina ai suoi danni. Si è scritto e detto di tutto contro tale sottoscrizione degli "intellettuali": dal sostegno indiscriminato agli "altarini" della camorra fino all'essersi costoro - artisti, scrittori, avvocati ed ex magistrati - schierati apertamente a favore di delinquenti e camorristi contro l'Arma dei carabinieri e delle forze dell'ordine così optando, tra legalità ed illegalità, nettamente in favore di quest'ultima. Scrivo per le tantissime persone in buona fede fuorviate da un'informazione sempre più sommaria che, invece di rappresentare un argine al massimalismo dei social che tendenzialmente prediligono la pancia dello sbragativo "bianco o nero", "buono o cattivo", finiscono invece per fungere sovente da cassa di risonanza degli stessi social, obliterando ogni distinguo che possa consentire una riflessione motivata che integri con maggiore coerenza la complessità degli accadimenti. In realtà, il manifesto firmato da "prestigiose figure" di certo non chiede di conservare i murales e gli altarini abusivi dedicati ad affiliati e condannati di camorra, ma chiede invece di non eliminare il murale "verità e giustizia" realizzato da famigliari e comitati di quartiere coordinati da figure istituzionali della Seconda Municipalità e da Alfonso De Vito, noto ed esperto operatore sociale del territorio. Ed invero questo murale è stato realizzato soltanto a seguito dell'attivazione di un iter autorizzatorio da parte di persone che nulla hanno a che fare con la camorra e la cui finalità è in perfetta antitesi con l'esaltazione di comportamenti criminali dagli effetti potenzialmente emulativi. La distinzione tra questo murale - realizzato peraltro non da un "anonimo" ma da un'artista riconosciuto il cui nome e curriculum erano inseriti nella richiesta di autorizzazione inoltrata e debitamente protocollata presso i pubblici uffici - e i tanti altri altarini abusivi, è una distinzione intangibilmente molto netta. E se tale differenziazione può non essere condivisa nel merito, non può però essere negata e cancellata d'emblee con una mano di bianco come si vorrebbe fare con il suddetto murale.

Siamo sempre tutti concordi nel concludere che i ragazzini morti armazzati nel centro della città sono una grande tragedia che riguarda e coinvolge tutti noi ma talvolta siamo perfino incapaci di soffermarci a leggere con più attenzione una situazione che pone una questione più complessa e ben diversa dalla sola e più agevole distinzione tra bianco e nero, Stato ed Antistato. Un quindicenne ucciso è comunque sempre una vittima che non può mai essere esorcizzata soltanto attraverso l'espressione deresponsabilizzante "uno che se l'è cercata". La politica, e la cultura se autentica, devono essere le prime sentinelle dei diritti riuscendo a cogliere i momenti di diversità da ciò che appare prima facie più agevolmente spendibile in modo fuorviante. E tale operazione di distinguo è necessaria al fine di accogliere nel consenso civile cittadini che reclamano giustizia e verità evitando di contro di sospingerli immeritatamente nei gironi infernali. Ritengo sia necessario intervenire per evitare che si accrescano le separazioni segnate dagli sleccati ingiustificati ed ingiusti tutte le volte che è possibile recuperare istanze di dolore e di giustizia provenienti da ambienti poveri che legittimamente chiedono verità, pur nella dolorosa consapevolezza del reato commesso dal figlio quindicenne benché del tutto incensurato e privo di carichi pendenti. La decisione recente del Tar di sospendere la cancellazione del murale "verità e giustizia" in attesa della pronuncia sul merito, indipendentemente dall'esito finale, riscontra in pieno la diversità legittima segnalata nel manifesto sottoscritto. Ricordare con un murale di cui si sono chieste le autorizzazioni previste e nel contempo invocare informazioni su ciò che è accaduto in quella tragica notte di un anno fa nel massimo rispetto della presunzione di innocenza del carabiniere indagato per omicidio volontario, ritengo siano condotte del tutto legittime. Credo fermamente che sia un dovere di tutti noi privilegiare sempre la prevenzione - che peraltro accresce la sicurezza di tutti - se non vogliamo disperdere ancora una volta ampi settori di realtà povere e degradate ma ancora lontane fortunatamente dalla violenza dell'Antistato.

L'autore è avvocato penalista e presidente del Premio Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento/2

Dedichiamoli solo agli innocenti

di Paolo Siani

Napoli avrebbe bisogno di più murales. Di più opere che ricordino le vittime di una guerra che si combatte nelle nostre strade e a cui non si riesce a mettere fine: le vittime innocenti della criminalità. In Campania ce ne sono oltre 500. Di tante nessuno ricorda neanche il nome. Ma erano mamme, papà, figli, fratelli che hanno lasciato lo sconforto e la disperazione in tante famiglie, anche di natura economica quando chi è stato ucciso era un capofamiglia. E lo Stato, per via di leggi complesse, non sempre riesce a stare loro vicino. In città si sta discutendo molto in questi giorni se sia giusto togliere con una passata di vernice un murale dedicato a Ugo Russo, uno dei tanti adolescenti invisibili, ucciso mentre tentava una rapina. Noi tutti non possiamo che provare una grande amarezza per la perdita di un ragazzo così giovane che aveva tutta la vita davanti. Si tratta di un evento drammatico, dinanzi al quale rimaniamo tutti sgomenti. E che conferma un dato incontrovertibile: prima della repressione da parte dello Stato, serve fare opera di educazione nei confronti delle giovani generazioni. Dov'era lo Stato mentre Ugo cresceva? Ha fatto tutto il possibile per evitare che Ugo una sera decidesse di fare una rapina? Sembrano queste le domande urgenti da farsi oggi, se davvero si vogliono aiutare gli amici del quartiere di Ugo a vivere una vita da ragazzi normali, che di certo non contempla compiere una rapina. Se quel murale, come la stessa autrice ha dichiarato dopo la richiesta del prefetto Valentini di toglierlo, fa davvero parte di un progetto di legalità che ha coinvolto i ragazzi

del quartiere, e che di certo non può terminare con la realizzazione dell'opera, allora possiamo pensare che abbia un buon fine e quindi se riportato nel perimetro della legge e delle regole può non essere cancellato. Se è così, vuol dire che quel murale rappresenta un monito da seguire e un invito pressante a rispettare le regole, e certamente anche un monito affinché sia fatta giustizia. Tutti vogliamo che si svolga un giusto processo per Ugo, così come lo vogliamo per tutte le vittime innocenti della criminalità che purtroppo lo stanno aspettando invano da anni. E allora tutti coloro che chiedono che quel murale per Ugo resti lì dov'è, chiedano con la stessa forza e la stessa energia che si realizzi un murale in ogni quartiere dove c'è una vittima innocente della criminalità, per verità e giustizia. Siamo pronti a fornire tutti i nomi affinché Napoli ricordi le tante vittime innocenti della criminalità, dal piccolo Luigi Cangiano di soli 10 anni al pensionato Mariano Bottari, perché il loro ricordo ci aiuti a essere più vivi e più attenti prima che altri ragazzi scelgano la strada dell'illegalità. Le regole vanno rispettate e, se il prefetto chiede la rimozione del murale dedicato ad Ugo, quel murale va rimosso. Con l'impegno di tutti però e con tutte le autorizzazioni necessarie a realizzare un'opera nell'ambito di un progetto serio e duraturo di legalità che ricordi sì Ugo ma anche le tante vittime innocenti. Si tratta molto di più di un murale, si tratta della vita e del futuro della nostra città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo atto di Annunziata, stop alla darsena di levante «Un Progetto frettoloso»

Già revocata la gara

dal nuovo presidente

dell'Autorità portuale

Presutto (5 Stelle):

«Una scelta giusta»

napoli Una delle ultime delibere che aveva firmato Pietro Spirito prima di abbandonare la stanza di presidente dell'Autorità portuale di Napoli era stata a gennaio, quella che indicava la gara per la progettazione e per l'esecuzione dell'ampliamento della banchina di levante del porto partenopeo.

Intervento da circa 5 milioni e mezzo di euro, per metà coperti da un finanziamento statale. Uno dei primi atti di Andrea Annunziata, che è subentrato solo da qualche settimana a Spirito, è ora la revocare in autotutela di quel bando di gara. Il segnale di una forte discontinuità con la gestione precedente. Il presidente in carica giustifica e motiva la sua iniziativa, nel provvedimento che ha firmato a metà febbraio, con la necessità di avviare «un confronto con gli enti territorialmente competenti per acquisire, anche in via preliminare, i pareri prodromici alla necessaria intesa sulle future destinazioni d'uso delle suddette aree e specchi acquei».

Nella delibera di revoca in autotutela si fa riferimento anche all'accordo di programma del 2000, sulla base del quale era stata prevista con il meccanismo della finanza di progetto la realizzazione in una porzione del litorale di Napoli est di un maxi porto turistico per 900 imbarcazioni. Porto Fiorito si sarebbe dovuto chiamare e per costruirlo circa 20 anni fa erano state affidate in concessione le aree ad una cordata di imprenditori. Il progetto non è mai andato a realizzazione, però, e Spirito un paio di anni fa aveva revocato la concessione. C'è un contenzioso tra i privati, che hanno chiesto danni per 70 milioni di euro, e l'Autorità portuale. Non appare del tutto peregrina l'ipotesi che lo stop all'ampliamento della darsena deliberata dall'ex presidente possa anche rappresentare un tentativo di ripescare il progetto del porto turistico che sarebbe stato definitivamente cancellato se si fosse andati avanti con la realizzazione dell'ampliamento della darsena per le navi porta container.

Annunziata, però, con il Corriere del Mezzogiorno insiste esclusivamente sul tema della mancata concertazione: «Bisogna che si consultino sui destini di quell'area i rappresentanti della Regione, del Comune, le parti sociali (sindacati ed imprenditori), i cittadini che vivono in un territorio difficile. Forse per fare in fretta, quel confronto finora non c'è stato. Ecco il motivo della revoca del bando. Ripartiremo entro un paio di mesi con le idee più chiare dopo avere ascoltato tutte le componenti in gioco». Ieri sulla revoca del bando è intervenuto anche Vincenzo Presutto, senatore del Movimento 5 Stelle, che segue molto da vicino le vicende di Napoli est. «E' una decisione — commenta — che accolgo con estremo favore. Il prolungamento della darsena di levante avrebbe cancellato definitivamente il rapporto degli abitanti di San Giovanni a Teduccio con il mare ed avrebbe messo la pietra tombale su ogni ipotesi di riqualificazione dell'area».

Considerazioni analoghe da parte di Enzo Morreale, attivista del comitato civico di San Giovanni a Teduccio: «E' una buona notizia». Sottolinea, peraltro: «Resta ancora aperta la questione delle prospettive di queste aree e incombono altri progetti a forte impatto, a cominciare dalla costruzione dei nuovi serbatoi di gas naturale liquido da 30.000 metri cubi». Così come sono ancora sul tappeto la mancanza del documento di pianificazione strategica e di sistema del porto di Napoli, che prevede lo sviluppo futuro anche in considerazione degli obiettivi che si dà il territorio, e gli interventi di elettrificazione delle banchine. Indispensabili, questi ultimi, affinché le navi all'ormeggio possano spegnere i motori. Oggi li tengono accesi ventiquattro ore su ventiquattro e contribuiscono in maniera pesante all'emissione di sostanze inquinanti nell'aria.

se il sud respinge i capitali

Politica e sviluppo

Mister Lars Carlstrom è in Italia per realizzare una grande fabbrica di batterie per auto elettriche. Il futuro della mobilità di persone e merci sulle strade sarà sempre più affidato a motori alimentati da batterie ricaricabili. Impianti che le producano diverranno fondamentali come raffinerie di petrolio. Daranno lavoro a migliaia di persone e sviluppo ad economie locali. Chi ha potere di scegliere dove impiantarli può divenire una sorta di deus ex machina per il territorio privilegiato dalla sua scelta. Premesso ciò, si capisce perché mr. Carlstrom, svedese di nascita e manager a scala mondiale, è personaggio importante. Le sue scelte, e il come le ha motivate, offrono motivi di riflessione qui a Napoli e nel Sud. Al collega Emanuele Imperiali (Corriere del Mezzogiorno, 25 febbraio) ha spiegato che per l'impianto da realizzare in Italia era alla ricerca d'un sito industriale dismesso, e che tra quelli indicatigli (da chi?) c'erano i due milioni di metri quadrati dove sorgeva la defunta acciaieria di Bagnoli. Ma l'aveva scartato perché lì sussistono problemi di bonifica. Nulla gli interessava e, amabilmente, nulla ha detto, sul fatto che tali problemi si trascinino da un trentennio. Ha chiarito di aver preferito il sito più piccolo (un milione di metri quadrati) di una fabbrica abbandonata della Olivetti, nel comune di Scarmagno, vicino Ivrea. Anche perché il Piemonte ha rilievo nell'industria europea dell'auto ed è ben servito da strade e ferrovie.

[continua a pagina 10](#)

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Martedì 2 Marzo 2021

L'editoriale SE IL MERIDIONERESPINGE I CAPITALI

O

hibò! Ma pure la Campania è presente nell'industria dell'auto e delle produzioni complementari; così come lo è la Basilicata. E vi sono autostrade, ferrovie e porti che garantiscono collegamenti internazionali. E allora? A questo punto temo che l'attenzione si sposti dalla materialità dei fattori ottimali per la localizzazione di industrie ad un fattore immateriale, cui pur viene data importanza da geografi ed economisti. Un fattore che nel tempo ha assunto varie denominazioni: «la volontà del principe», ovvero una scelta dettata da preminenti ragioni di Stato; l'«investment clima», ovvero una predisposizione di soggetti pubblici e attitudini di popolazioni locali ad agevolare in ogni modo l'avvio di investimenti produttivi. Nel mondo finanziario è oggi popolare una espressione – whatever it takes - fare tutto ciò che occorre; al suo autore, Mario Draghi, è stata affidata la responsabilità di governarci.

Anche la «volontà del principe» ebbe ruolo nel far nascere l'Ilva a Bagnoli nel 1910. Nonostante fossero inadeguati i collegamenti: solo un tunnel tra Piedigrotta e Fuorigrotta (1892) e i trenini della Cumana (1907). Ma il mare assicurava arrivi di materie prime e partenze dei prodotti siderurgici. Nei decenni successivi nell'area flegrea vi furono grandi sviluppi produttivi e trasformazioni urbane. Dal 1956 s'aggiunse un «fiore all'occhiello»: lo stabilimento a «misura d'uomo» voluto da Adriano Olivetti, grande industriale, umanista, fondatore del Movimento di Comunità. Sorse a Pozzuoli, su progetto di Luigi Cosenza, uno di quegli architetti napoletani che all'estero ben avrebbero meritato l'appellativo di archistar.

A questo punto mi tocca far rientrare Scarmagno nel discorso. Perché quando negli anni '60 l'Olivetti (Adriano era già morto) decise di costruire un'altra grande fabbrica per espandere la sua produzione, scelse appunto quel piccolo comune vicino alla casa madre di Ivrea. Se ne dolsero i meridionalisti: speravano che dopo il successo di Pozzuoli l'Olivetti avrebbe ancora privilegiato il Sud. In effetti diede alla Campania un modesto compenso, un impianto di medie dimensioni a Marcianise. Poi l'innovazione tecnologica nelle macchine scriventi e nei computer travolse l'Olivetti. Aveva capacità per inseguirla ma non la forza finanziaria per reggere la concorrenza di Usa e Giappone. Chiusero Pozzuoli, Marcianise, ed anche Scarmagno. Ora mr. Carlstrom ridarà vita al comune del Canavese. Ma da noi? Credo difetti «l'investment clima».

Nello svolgersi dei cicli economici emergono figure letterarie che assumono ruolo emblematico di realtà sociali. Quando nacque l'Olivetti a Pozzuoli, Ottiero Ottieri dall'esperienza di selezionatore del personale trasse il romanzo «Donnarumma all'assalto» (1959) delineando la figura del disoccupato napoletano anelante al benessere intravisto nell'industria. Oggi che l'industria s'è rarefatta, nelle nostre plaghe emerge dalla criminografia di moda una nuova figura, quel Savastano il cui spazio di vita, successo e morte è solo il «sistema»: la camorra.

Provenzano: troppi ministri del Nord? I politici del Sud hanno fatto peggio

Si sta facendo una polemica che non condivido sul nuovo governo». L'ex ministro del Mezzogiorno, Peppe Provenzano partecipa a un seminario dell'associazione Merita, presieduta da Claudio De Vincenti. Provenzano accenna al presunto spostamento dell'asse a Nord, vista la provenienza geografica e partitica del nuovo esecutivo. «Cosa vuol dire troppi ministri settentrionali? — spiega — Veniamo da decenni in cui uomini e politici del Sud non hanno fatto gli interessi del Mezzogiorno e anzi hanno aggravato il divario. Basta con questa polemica». Per Provenzano la questione meridionale è nazionale, anzi europea, visto che è nell'agenda del Recovery. «Decenni di contrapposizione tra Nord e Sud — prosegue — ci hanno fatto dimenticare l'interdipendenza economica tra Nord e Sud. L'elemento della coesione, invece, è centrale in Europa, è tra le linee guida del Recovery, tanto che metà delle risorse stanziare andranno a Spagna e Italia, due paesi che hanno problemi di coesione territoriale». E a proposito delle risorse, altro tema che ha suscitato dibattito, soprattutto la ripartizione dice: «Togliamo la questione quote e andiamo sui temi. Quelli della transizione digitale e ecologica passano per il Sud». Un elemento che accomuna, finalmente, tutti è che il Mezzogiorno ha bisogno di industria. «Dobbiamo rilanciare il turismo — termina l'ex ministro — ma il Sud non può avere una prospettiva fatta di camerieri e affittacamere. Serve l'industria». Proprio ora che sono aperte le due vertenze simbolo: Ilva e Whirlpool. «Se l'industria è un luogo di scontro della politica è un disastro — spiega la segretaria nazionale Cisl, Annamaria Furlan —. Serve una politica industriale che metta al centro la produzione nel Mezzogiorno, partendo da quel che c'è, e bisogna tenere collegate le persone al lavoro. Più che divagare sul Reddito di cittadinanza, dobbiamo ripensare lo strumento degli ammortizzatori e delle politiche attive». Centrale è, infine, il tema delle infrastrutture: «Non è possibile che da Salerno in giù abbiamo ancora una linea borbonica», dice sempre Furlan. Il vicepresidente nazionale di Confindustria Vito Grassi rilancia l'idea di un Mezzogiorno «hub della logistica», protagonista nel Mediterraneo. Confindustria ha inviato un documento a Mario Draghi e nella parte relativa al Mezzogiorno ha parlato di rilancio della portualità e di definitivo avvio delle Zes. Che a tutt'oggi restano una buona idea, ma mai realizzata.

Simona Brandolini

SUD LAVORO ALLE DONNE CON I SOLDI DEL RECOVERY

Intervista Mara Carfagna

Nando Santonastaso

Ministra Carfagna, cosa si prova ad essere ministra del Sud, l'area del Paese di cui lei stessa è originaria?

«È una grande emozione, accompagnata da un notevole senso di responsabilità. Il rilancio del Mezzogiorno è un'espressione che rischia di suonare vuota, retorica, ma io ne conosco il significato umano e sociale per esperienza diretta: dentro quelle tre parole ci sono i destini di milioni di persone, le speranze di milioni di famiglie, il benessere delle donne e dei bambini, le notti in bianco di chi ha perso il lavoro e non sa quando ne avrà un altro».

Ma lei pensa che il governo di cui fa parte sia consapevole fino in fondo che senza il rilancio del Mezzogiorno non può ripartire l'Italia?

«Su un terreno puramente economico è ovvio che il Sud offre, proprio per la sua attuale posizione di svantaggio, potenzialità di sviluppo enormi. Qui è facile trovare mano d'opera, qui anche una sola nuova strada, un nuovo ponte, una nuova linea ferroviaria, possono creare accelerazioni imprenditoriali immediate. In questo governo sono impegnati titolati economisti, è abbastanza ovvio che ne siano consapevoli. Di sicuro lo è il presidente Draghi, che già da governatore della Banca d'Italia aveva avuto un'attenzione particolare per il Sud».

Tutti gli asset indicati dall'Europa per sostenere la ripartenza post Covid passano inevitabilmente dal Mezzogiorno, dalla transizione ecologica a quella digitale, dalle riforme alla coesione sociale. Lei da dove partirebbe?

«Lavoro, investimenti, istruzione. Tre cose strettamente connesse. Tra gli strumenti da rivalutare ci sono senz'altro le Zes, le Zone economiche speciali, che in altri Paesi europei hanno fatto da traino per la crescita di intere regioni. Su questo stiamo mettendo a punto una proposta organica. Il PNRR è l'occasione per avviare una nuova stagione di investimenti in infrastrutture, ma anche per portare avanti la digitalizzazione delle aree interne, per rendere i porti meridionali competitivi: è assurdo che il principale sbarco delle rotte asiatiche sia Rotterdam. Intendo impegnarmi con forza anche sul versante dei diritti, contro la discriminazione territoriale che comprometta da anni il diritto dei cittadini meridionali alla salute, all'assistenza per i bambini e per gli anziani, all'istruzione, alla mobilità».

Lei è stata anche nella precedente esperienza di ministra un'attivissima e convinta sostenitrice della parità di genere. Cosa si sente di dire alle tante, troppe donne del Sud espulse dal mondo del lavoro anche in seguito alla pandemia?

«Le donne che lavorano nel nostro Paese sono troppo poche, il 48% contro il 64% della media europea. Al Sud, in particolare, è una vera catastrofe: l'occupazione femminile è al 32%, con enormi ripercussioni sulla povertà delle famiglie e dei bambini, sull'abbandono scolastico e pure su fenomeni criminali come il caporalato, per il quale ogni estate registriamo casi di donne morte di fatica nei campi per due euro l'ora. Le infrastrutture sociali sono la chiave per risolvere il problema e dovranno essere al centro del Recovery Plan: offrono occupazione alle donne e, al tempo stesso, le alleggeriscono di gravosi impegni di cura». Lo spirito europeista indicato dal premier Draghi sarà il punto di riferimento dell'azione del governo. A suo giudizio, cosa occorre al Sud per sentirsi pienamente in Europa?

«Consapevolezza delle proprie risorse e dei propri mezzi. Bisogna avere coraggio, buttare il cuore oltre l'ostacolo e capire che l'assistenzialismo fine a se stesso non è l'unica strada percorribile. Per far sentire il Sud pienamente in Europa bisogna renderlo una terra attrattiva per gli investimenti, anche quelli internazionali. Questo è il modo migliore per generare posti di lavoro».

Di sicuro il rapporto con le Regioni sarà determinante per il suo lavoro. Teme personalismi o conflittualità particolari con qualche governatore?

«Avrò incontri con i presidenti nei prossimi giorni. Credo siano tutti consapevoli che il governo di unità nazionale richieda uno sforzo di collaborazione non solo tra Regioni e amministrazione centrale ma anche tra filiere politiche diverse e altrimenti conflittuali. Collaborare è nell'interesse di tutti, soprattutto sul terreno dell'utilizzo dei fondi europei. Tutti si giocano il loro credito politico in questa vicenda: il ruolo di Bastian Contrario non gioverebbe a nessuno».

Ma lei pensa di poter proseguire alcuni percorsi ereditati dal governo precedente in materia di Mezzogiorno?

«Nel corso del passaggio di consegne con il ministro Provenzano, abbiamo affrontato in modo attento e leale i principali dossier. Ognuno ha la propria visione, ovviamente, ma il rispetto del Paese sta proprio nel proseguire ciò che di buono si trova nell'operato altrui, senza far prevalere inutili orgogli di partito e non ho problemi a dire che il ministro Provenzano ha fatto un gran lavoro. La principale linea di continuità sarà sul tema dell'occupazione, proseguiremo il negoziato con la Commissione UE per stabilizzare la decontribuzione del 30%. Mi piace anche l'idea degli ecosistemi dell'innovazione: la possibilità di replicare altrove il modello di San Giovanni a Teduccio, dove università e imprese del digitale hanno saputo creare un hub inedito nel Mezzogiorno. Penso al south-working che non deve essere un titolo vuoto ma una strategia integrata di incentivi, infrastrutture e servizi. Il Sud può diventare il luogo di lavoro di professionisti, italiani e stranieri, ad alta competenza che non hanno vincoli fisici».

Qual è allora secondo lei l'ostacolo più forte che il Sud deve affrontare? La rassegnazione, l'indifferenza, la povertà educativa, l'illegalità?

«La rarefazione della sua principale ricchezza: il valore delle persone e la loro energia. L'abbandono di migliaia di giovani ogni anno, la rinuncia a investire e aprire nuove cose al Sud, la rassegnazione all'idea che giù da noi non si può fare. Dobbiamo invertire una rotta che sembra segnata, persino agli occhi di molti cittadini meridionali, in larga parte anche a causa degli stereotipi ai limiti del razzismo che hanno avuto larga circolazione in questi anni. Le possibilità ci sono, le idee anche, le risorse pure. Siamo alla vigilia del ciclo di programmazione dei fondi europei, dei fondi nazionali di coesione e del PNRR. Sono consapevole del fatto che il tempo a disposizione è limitato ma con responsabilità e impegno proveremo a costruire un'agenda seria e credibile per il rilancio del Mezzogiorno».

Fonte il Mattino 2 marzo 2021© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti marittimi gli aiuti ancora al palo e l'Inps batte cassa

IL CASO

Antonino Pane

Crociere, autostrade del mare, aliscafi e traghetti: per il trasporto passeggeri via mare il 2020 è stato un anno da dimenticare al più presto. «Un anno orribile, senza precedenti nella storia recente del nostro Paese», sottolinea Assarmatori. Secondo i dati raccolti da Assoport, uno dei settori più colpiti è stato sicuramente quello delle crociere: rispetto al 2019 il crollo nel settore è stato del 94,6%. Una batosta pesantissima anche per il comparto dei traghetti: ha perso il 46,7%. E ancora più pesante il calo del corto raggio, vale a dire il comparto che comprende aliscafi e traghetti su rotte brevi come quelle per le isole del golfo: -49,2%.

Assarmatori mette in evidenza come di fronte a questo disastro, il comparto non ha ancora ricevuto aiuti. Oltre alla quasi totale cancellazione del traffico crociere (si è passati dagli oltre 12 milioni di passeggeri del 2019 a poco più di 700 mila), i dati mettono in evidenza come, nel corso del 2020, le imprese di navigazione operanti servizi di collegamento con le isole maggiori e nelle Autostrade del Mare hanno registrato, su base annua, una perdita di passeggeri e relativo fatturato di oltre il 50%. Allo stesso modo, le imprese attive nei settori dei trasporti marittimi di corto raggio, prevalentemente insulari, hanno subito lo scorso anno una riduzione di passeggeri di circa il 53% con conseguenti perdite di oltre metà del fatturato rispetto all'anno precedente. E di fronte a questi cali il settore, del trasporto passeggeri via mare, non ha potuto beneficiare di nessun tipo di assistenza. E neanche quegli aiuti, che pure erano stati promessi, si sono concretizzati. La mancata emanazione dei decreti attuativi, infatti, costringerà gli armatori a versare i contributi previdenziali per i dipendenti da cui erano stati esentati proprio per la pandemia.

AIUTI TEORICI Ma come si è arrivati a questa situazione? Cominciamo col dire che ad agosto scorso il governo si era mosso varando due misure di sostegno all'interno del decreto n. 104. Per il cabotaggio con l'articolo 88 era stata prevista per alcuni mesi la decontribuzione del costo del lavoro del personale navigante imbarcato sulle navi iscritte al registro nazionale. Va anche sottolineato che in un primo tempo l'aiuto temporaneo doveva durare da agosto a dicembre 2020, successivamente, con la legge di bilancio, il periodo è stato esteso fino ad aprile 2021. Insomma, questi provvedimenti avevano esteso temporaneamente anche al cabotaggio un aiuto che c'è dal 1990 per il personale imbarcato sulle navi italiane operanti su rotte internazionali e che ha l'obiettivo di rendere il costo del lavoro dei marittimi italiani in linea con quello della concorrenza estera.

ARRIVA L'INPS E allora? A tutt'oggi questo aiuto, a un mese dalla sua scadenza, non è stato ancora reso concreto. E non basta. La mancanza dei decreti attuativi ha scatenato l'Inps che pretende dalle società armatoriali il pagamento di quegli stessi contributi che in realtà una norma di legge ha sospeso. E bisogna anche dire che, per lo stesso motivo, l'assenza dei decreti attuativi, non è stato distribuito un centesimo neanche dei soldi previsti con la seconda delle misure di sostegno al traffico marittimo passeggeri adottate con il decreto dello scorso agosto (art. 89), ossia il fondo di ristoro per le perdite subite dai gestori di traghetti: 50 milioni di euro per i mancati ricavi dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, rifinanziato poi nell'ultima legge di bilancio con ulteriori 20 milioni di euro. Il dettaglio dei numeri è impressionante nel corto raggio, ad esempio, dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, i dati raccolti dicono che la riduzione dei passeggeri è stata di circa l'85% nel periodo 23 febbraio 31 maggio 2020, di circa il 33% nel periodo 1° giugno 30 settembre 2020 e infine di circa il 49% nel periodo 1° ottobre 31 dicembre 2020. Durante il periodo di lockdown generale (9 marzo - 3 giugno 2020), imposto dal governo, la riduzione dei passeggeri, se confrontata al biennio precedente, è stata davvero senza precedenti. Una ripresa del trasporto passeggeri si è registrata soltanto tra il secondo e il terzo trimestre senza tuttavia recuperare le ingenti perdite, mentre i servizi, anche per garantire i necessari approvvigionamenti alle popolazioni, non si sono mai interrotti.

le nuove misure

Rinviato a oggi il Dpcm: Governo spaccato sulla stretta alla scuola

Divide l'ipotesi di chiudere anche nelle zone arancioni Lombardia: altre restrizioni

Marzio Bartoloni

Barbara Fiammeri

roma

Il Governo si spacca sul nervo scoperto della scuola e rinvia a oggi il varo dell'atteso Dpcm che proroga gran parte delle precedenti misure dal 6 marzo al 6 aprile. Ieri i ministri della cabina di regia riuniti dal premier Draghi si sono divisi proprio sul capitolo delle restrizioni per gli istituti scolastici: se è ormai scontato, come ha chiesto anche il Cts, che tutte le scuole (dalla materna in su) chiuderanno nelle zone rosse (locali o regionali), lo scontro è sull'ipotesi di bloccare le lezioni in presenza anche nelle «zone arancioni» più colpite cioè laddove, secondo il parametro fissato dal Cts, ci sono 250 positivi ogni 100mila abitanti a livello locale e a rischio varianti. Già oggi diverse parti d'Italia stanno sperimentando l'«arancione scuro» con lo stop alle lezioni in presenza a cui ieri si è unita anche la Lombardia che con una ordinanza ha allargato le aree arancioni scuro e chiuso le scuole (esclusi i nidi) in 50 Comuni tra Cremona, Mantova e Como, Pavia e parte dell'hinterland milanese. Prorogando poi le restrizioni pure a Brescia. Anche la sindaca di Ancona ieri ha chiuso tutte le scuole fino al 14 marzo così come Bologna.

Ieri i ministri Roberto Speranza (Salute), Dario Franceschini (Beni culturali), Stefano Patuanelli (Politiche agricole), nonché il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi, si sarebbero schierati per la linea della massima prudenza sottolineando però anche i paradossi del Dpcm: per la linea rigorista non ha senso allontanare il contagio dalle classi e permettere ai ragazzi magari di assembrarsi nelle vie dello shopping e dei centri commerciali che resterebbero aperti nelle zone arancioni. Serve cioè una «coerenza» anche rispetto alle restrizioni. Ma l'ala degli aperturisti batte sul tasto dell'economia su cui insistono anche le Regioni alcune delle quali, nel documento inviato al Governo, chiedono di mantenere i centri commerciali all'aperto disponibili anche nel week end e di lasciare aperti in zona rossa parrucchieri e barbieri, che invece il nuovo Dpcm include tra gli esercizi chiusi.

Sulla scuola la decisione per ora resta in stand by. La cabina di regia si riunirà ancora stamane, poi ci sarà un nuovo passaggio con le Regioni prima della firma del Dpcm. Tra le richieste dei Governatori (Lombardia in primis) c'è proprio quella di prevedere

esplicitamente la chiusura «delle scuole e dei servizi per l'infanzia e delle scuole primarie e secondarie di primo grado». Una richiesta finalizzata ad evitare eventuali ricorsi che possano rimettere in discussione le ordinanze regionali come avvenuto nei mesi scorsi.

Nel frattempo il governo sta pensando di prorogare i congedi straordinari per aiutare le famiglie con le scuole chiuse. L'idea allo studio è di riproporre gli aiuti, finora retribuiti al 50%, scaduti a fine 2020. Questi congedi sarebbero appannaggio di mamma o papà a casa con figli under 14 (si potrebbe arrivare anche agli under 16). La durata dovrebbe essere legata alla quarantena o al periodo di lezioni on line. Sul piatto ci sono 50 milioni di euro. La cifra salirebbe nel caso si replicasse anche il bonus baby sitter (si ragiona su un importo, una tantum di 500 euro, da utilizzare sempre tramite il libretto famiglia).

Il nuovo Dpcm arriva nel pieno di una recrudescenza dell'epidemia. Ieri i nuovi contagi sono scesi a 13.114 dai 17.455 del giorno prima ma solo perché si sono fatti molti meno tamponi, tanto che il tasso di positività è balzato al 7,6% (dal 6,8% di domenica). «La curva dei contagi sta risalendo in modo significativo. La verità - ha spiegato ieri Speranza - è che le prossime settimane non saranno facili».

L'allarme è legato alle varianti, come quella inglese, che ormai dilagano. Il nuovo Dpcm confermate la linea del rigore a partire da chiusure e coprifuoco. Anche se, epidemia permettendo, dal 27 marzo riapriranno nelle zone gialle cinema e teatri. Sempre fino al 27 resta il divieto di spostamento tra Regioni. Come sempre è consentito il rientro alla propria residenza, domicilio o abitazione così come gli spostamenti motivati da esigenze lavorative, ragioni di salute o situazioni di necessità. È consentito recarsi nelle seconde case in zona gialla o arancione solo al nucleo familiare e se la casa è disabitata. Non si può andare invece con amici e parenti o se le abitazioni - a meno di urgenti e necessari motivi - sono in zone rosse o arancione scuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marzio Bartoloni

Barbara Fiammeri

EMERGENZA CORONAVIRUS**MATTEO SALVINI**
SEGRETARIO
DELLA LEGA

Un generale che all'estero si è occupato di logistica farà sicuramente meglio di Arcuri

MATTEO RENZI
EX PREMIER
LEADER DI ITALIA VIVA

La scelta del presidente Draghi va nella direzione che Italia Viva chiede da mesi. Bene!

NICOLA ZINGARETTI
SEGRETARIO
DEL PARTITO DEMOCRATICO

Figliuolo arriva in un momento cruciale di una battaglia che vinceremo. Ad Arcuri un ringraziamento

GIORGIA MELONI
PRESIDENTE
DI FRATELLI D'ITALIA

Bene la rimozione. Siamo stati i primi a chiedere di dare un netto segnale di discontinuità

La svolta di Draghi via Arcuri, al suo posto il generale degli Alpini

Figliuolo commissario all'emergenza: guiderà la squadra anti-pandemia
Il plauso di maggioranza e opposizione, silenzio dei big del Movimento

LUCAMONTICELLI
ROMA

Da mesi al centro di polemiche politiche per la gestione della pandemia, Domenico Arcuri fa le valigie. Al suo posto Francesco Paolo Figliuolo, generale di corpo d'armata, nominato da Mario Draghi commissario straordinario per l'emergenza Covid. Il premier archivia così l'era Conte, ridefinendo il vertice della squadra che dovrà organizzare la macchina della campagna vaccinale. Un cambio di passo che arriva subito dopo la sostituzione del numero uno della Protezione civile Angelo Borrelli con Fabrizio Curcio.

La parabola di Arcuri, che

nell'esecutivo giallorosso godeva del potere di coordinare tutti i dossier più delicati, si è chiusa ieri in meno di un paio d'ore. L'amministratore delegato di Invitalia è stato prima

**L'amministratore
di Invitalia ricevuto
per 30 minuti,
poi la lettera di congedo**

ricevuto dal presidente del Consiglio alle 14 per un incontro di mezz'ora. Poi, intorno alle 15.30, al termine della cerimonia di giuramento dei sottosegretari, è arrivata la lettera di congedo di Palazzo

Chigi attraverso una breve nota: «A Domenico Arcuri i ringraziamenti del governo per l'impegno e lo spirito di dedizione con cui ha svolto il compito a lui affidato in un momento di particolare emergenza per il Paese».

Il benservito al manager, in scadenza a fine mese, era stato comunque preparato e anticipato in queste due settimane. Il suo depotenziamento era chiaro a tutti, anche a causa delle ombre emerse dall'indagine della Procura di Roma sulla vicenda degli affidamenti a tre consorzi per l'acquisto di milioni mascherine. Per lui il pm ha chiesto l'archiviazione.

«È stato un anno straordinario

rio e sono riconoscente a chi mi ha dato la possibilità di occuparmi della più grande emergenza che la storia recente ricordi», ha detto Arcuri uscendo di scena.

Affidare la guida della struttura commissariale a un generale dell'esercito rappresenta un segnale inequivocabile di discontinuità rispetto al passato. La scelta di Mario Draghi di coinvolgere nella somministrazione delle dosi anti virus l'esercito e la Protezione civile, lasciata ai margini dal Conte bis, era già stata annunciata nel discorso della fiducia al Senato.

Figliuolo ha ricoperto incarichi di vertice nelle Forze Armate occupandosi proprio di



Il generale Francesco Paolo Figliuolo è il nuovo commissario

logistica, un indizio che lascia immaginare come la Difesa possa diventare un altro tassello fondamentale per intensificare la campagna vaccinale.

E con il Dipartimento di Curcio potrà operare a stretto contatto per spingere al massimo la capacità organizzativa dello Stato e moltiplicare il numero di vaccinazioni. Bisogna correre per riuscire a proteggere il maggior numero di cittadini, l'obiettivo è inoculare 500 mila fiale al giorno e la svolta deve arrivare ad aprile, visto che nel secondo trimestre l'Italia dovrebbe poter contare su oltre 64 milioni di dosi.

Esultano per il siluramento

dell'ex super commissario il centrodestra e Italia viva.

«Un generale che in Italia e all'estero si è occupato di logistica sicuramente farà meglio del signor Arcuri», è il commento di Matteo Salvini. «La mia non era una crociata personale e non ho nulla contro Arcuri, ma ha dimostrato il suo fallimento in tutte le missioni in cui è stato chiamato: dalla scuola, alle mascherine, alle primule», ha aggiunto il leader della Lega.

Giorgia Meloni, dall'opposizione, rivendica di essersi opposta per prima al braccio destro di Conte. Mentre per Silvio Berlusconi «era necessario che si mettesse in campo una struttura più efficiente».

Ha 60 anni, originario di Potenza ma torinese d'adozione: "Darò tutto per combattere il virus" Da Sarajevo alla lotta al Covid chi è il militare scelto per la crisi

IL PERSONAGGIO

GRAZIA LONGO
ROMA

Molto stimato per le capacità organizzative e l'equilibrio, il generale di corpo d'armata Francesco Paolo Figliuolo, 60 anni, originario di Potenza ma torinese d'adozione, era in corsa per il ruolo di capo di stato maggiore dell'Esercito, posto poi occupato dal generale Pietro Serino. Da ieri, invece, su nomina del premier Mario Draghi, è diventato il nuovo Commissario straordinario per l'emergenza Covid al posto di Domenico Arcuri.

In qualità di Comandante logistico dell'Esercito - incarico che riveste dal 7 novembre 2018 - dall'inizio della diffusione della pandemia, ha dato prova di saper gestire l'e-

mergenza con una serie di fruttuose iniziative. Nell'ultimo anno, ad esempio, è proprio grazie al suo impegno che sono stati creati in tempi brevissimi due centri Covid.

Uno nella capitale, al policlinico militare del Celio, dove sono stati allestiti 150 posti letto di cui 50 in terapia intensiva e sub-intensiva. Un altro all'ospedale militare di Milano, con 50 posti letto. E sempre a lui si deve il coordinamento dei drive in per effettuare il tampone: ne sono stati istituiti 200 in giro per tutta Italia.

Figliuolo ha, inoltre, dato impulso alla riconversione di numerosi laboratori biologici in centri per esami Covid. Più recentemente ha poi contribuito alla realizzazione del centro vaccinazioni anti coronavirus alla Cecchiagnola, a Roma, e all'invio di 5 ufficiali militari in Molise appena diventata zona ros-

La carriera

1

L'operazione Isaf nel 2004

Dopo l'Accademia di Modena ha svolto diversi incarichi tra cui comandante di contingente nazionale in Afghanistan nel 2004-2005

2

Balkan

Nel 2014-2015 è stato comandante delle Forze Nato in Kosovo. Già nel '99 era stato al comando Nato-Sfor a Sarajevo

3

La formazione

Ha tre lauree e negli anni si è dedicato molto alla formazione di base e avanzata degli Ufficiali dell'Esercito, anche presso la scuola di Torino

sa, quattro a Campobasso e uno a Termoli.

Negli anni, dopo l'Accademia di Modena, ha maturato varie esperienze e ricoperto molteplici incarichi nella Forza Armata dell'Esercito, interforze e internazionale. È stato comandante del Contingente nazionale in Afghanistan, nell'ambito dell'operazione Isaf (ottobre 2004 - febbraio 2005) e comandante delle Forze Nato in Kosovo (settembre 2014 - agosto 2015), nella stessa area di crisi balcanica che lo aveva già visto impegnato agli inizi degli anni 2000, quale Comandante della Task Force «Istria» in Gorazdevac e, precedentemente, nel '99, nell'ambito dell'organizzazione logistica del Comando Nato-Sfor in Sarajevo.

Si ricordano, inoltre, esperienze ad ampio spettro nei campi della formazione di base e avanzata degli Ufficiali



Nel 2016 il presidente Mattarella ha insignito il generale Figliuolo

dell'Esercito, presso la Scuola di Applicazione di Torino, della pianificazione operativa e dell'addestramento in ambito Nato, presso il Joint Command South di Verona e, non ultimo, della logistica, ricoprendo le funzioni di Capo Ufficio Logistico del Comando delle Truppe Alpine ed in seguito quelle di Capo Ufficio Coordinamento del IV Reparto Logistico dello Stato Maggiore dell'Esercito.

to, dove assumerà i successivi incarichi di Vice Capo Reparto dal novembre 2011 all'agosto 2014 e Capo Reparto dall'agosto 2015 al maggio 2016.

Fino al 5 novembre 2018 aveva ricoperto l'incarico di capo ufficio generale del Capo di Stato Maggiore della Difesa, in un momento di fondamentale trasformazione delle Forze Armate in chiave interforze. Tre lauree (Scienze

L'industria riparte, segni di ripresa

L'economia reale. Gli indici di fiducia dei direttori acquisti sono ai massimi degli ultimi tre anni: 57,9 punti a febbraio

Mercati. Borsa di Milano in rialzo dell'1,8%, bene i listini europei, spread Btp-Bund in flessione a 99 punti

Andrea Franceschi

Mentre i servizi ancora stentano per via delle restrizioni anti-Covid l'industria corre e traina la ripresa economica nel Vecchio Continente. L'ultima conferma di questo trend è arrivata ieri dagli ultimi indici di fiducia Pmi pubblicati da Ihs Markit. Dalla rilevazione mensile resa nota ieri è emersa infatti una solida ripresa dell'attività in tutta l'Eurozona con l'indice che a febbraio si è attestato a 57,9 punti come non accadeva da febbraio 2018. Con l'esclusione della sola Grecia c'è stata una solida ripresa dell'attività in tutte le economie dell'area con la Germania (indice Pmi a quota 60) a fare da traino.

Il solido legame tra l'industria tedesca e quella italiana ha favorito l'exploit dell'indice Pmi manifatturiero nel nostro Paese che si è attestato a 56,9 punti a febbraio. È il dato più alto da tre anni a questa parte che riflette una crescita della domanda che si è riflessa positivamente sugli ordini e sulla produzione. Un ottimismo che ha avuto riflessi positivi anche sull'occupazione. «In previsione di un aumento della produzione nei prossimi 12 mesi - spiega Lewis Cooper, economista di Ihs Markit - le aziende italiane hanno assunto personale al tasso più veloce da giugno 2018».

Il traino della ripresa di ordini e produzione arriva dalla domanda globale in netta ripresa che - segnala IHS Markit - si è tradotta in un aumento delle esportazioni.

Non sono mancati gli effetti collaterali di una ripresa tanto rapida in un contesto ancora segnato dalle restrizioni anti-Covid in tutto il mondo. Uno su tutti un aumento dei tempi e dei costi delle forniture. «I ritardi nelle spedizioni e la carenza di materiale hanno causato ritardi quasi record sulla catena di distribuzione» segnala Chris Williamson, economista di IHS Markit. «I prezzi pagati per le materie prime - aggiunge - sono di conseguenza aumentati al tasso più veloce in quasi dieci anni». Tradotto: dobbiamo aspettarci un aumento dell'inflazione nei prossimi mesi. O almeno «finché domanda e offerta torneranno a ribilanciarsi». E le prime conferme in questo senso non mancano. L'ultima rilevazione Istat sui prezzi al consumo - pubblicata ieri - ha fotografato a gennaio una crescita dell'inflazione dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Un dato nettamente superiore alla previsione di consensus

(+0,6%). E lo stesso si è visto anche in Germania dove la crescita dei prezzi è stata dell'1,3% (1,2% la stima degli analisti).

Si moltiplicano insomma i segnali di ripresa. Nell'Eurozona e nel resto del mondo. E il via libera dell'Fda al vaccino Johnson & Johnson regala al mondo una nuova arma contro il contagio. I motivi per essere ottimisti insomma non mancano. Se non fosse per l'incognita inflazione. Quella dei prezzi è infatti una variabile che non lascia dormire tranquilli gli investitori. Il timore è che una loro risalita possa costringere le banche centrali a ritirare gli abbondanti stimoli monetari erogati per sostenere la ripresa. Ed è per questo che nell'ultima settimana sui mercati è tornata la volatilità e un'avversione al rischio che ha fatto perdere all'indice globale Msci World oltre il 2 per cento. Eppure ieri, nonostante i dati abbiamo confermato le pressioni inflazionistiche, sui mercati è stata una giornata di stabilizzazione. Le Borse europee hanno recuperato oltre l'1,8% mentre a Wall Street i rialzi hanno superato il 2 per cento. Un rimbalzo favorito dall'attenuarsi delle pressioni sul mercato obbligazionario. Dopo le forti vendite dei giorni scorsi sono scattate le ricoperture sui bond e i tassi sono scesi: quello dei Treasury è tornato sotto l'1,5%, quello dei Bund, che settimana scorsa era balzato a -0,2%, è tornato a -0,33% mentre quello del BTp, che era salito allo 0,83%, si è attestato allo 0,66 per cento. Intanto, nell'ultima settimana, la Bce ha comunicato acquisti di titoli per 12 miliardi di euro. In netto calo rispetto ai 17,2 della settimana prima. Ma il dato non tiene conto delle sedute più volatili di giovedì e venerdì ed è viziato da un ammontare di scadenze superiore alla media.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Andrea Franceschi

Il mercato dell'auto perde il 12%. Le case: servono nuovi incentivi

Resta critica la situazione del mercato italiano dell'auto, anche per effetto della pandemia. A febbraio le immatricolazioni sono state 42.998, in calo del 12,3% rispetto allo stesso mese del 2020. Il totale dei primi due mesi del 2021 è pari a 277.145, il

13,1% in meno dell'analogo periodo dell'anno scorso. Stellantis ha immatricolato a febbraio 59.047 auto, il 13% in meno dello stesso mese del 2020, con una quota pari al 43,3% del mercato (-0,3%). Sono otto i modelli del gruppo nella top ten con la Fiat Pan-

da e la Lancia Ypsilon in vetta. In calo le immatricolazioni di Volkswagen (-23%) e Renault (-21,7%). La flessione del mercato non è stata troppo pesante grazie al sostegno alla domanda degli incentivi introdotti dalla legge Finanziaria. Per questo tutti gli operatori del settore continuano a insistere sulla necessità di un rifinanziamento.

Nell'anno più nero del Pil il debito vola oltre il 155% l'Ue: il Patto resta sospeso

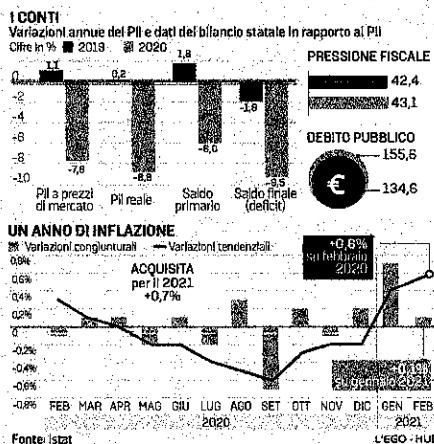
Nel 2020 l'Italia è crollata dell'8,9%, ai livelli del 1997 Bruxelles: niente ritorno all'austerità per tutto il 2022

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

Nel 2020 il debito italiano ha sfondato il tetto del 155% del Pil, che è crollato dell'8,9% tornando ai livelli di 23 anni fa, e il deficit ha toccato quota 9,5% (dati Istat), ma «non è il momento di tornare all'austerità». Paolo Gentiloni lo dice da tempo e lo ha ripetuto anche ieri, ora però è arrivato il momento di passare dalle parole ai fatti: domani la Commissione europea annuncerà i criteri necessari per ripristinare le regole del Patto di Stabilità. Che, con ogni probabilità, resteranno sospese anche nel 2022. Del resto anche il ministro delle Finanze tedesco, Olaf Scholz, ha annunciato che Berlino non rispetterà il pareggio di bilancio nemmeno l'anno prossimo.

Bruxelles non deciderà domani quando riattivare le regole di bilancio, ma stabilirà le condizioni. Per il verdetto bisognerà attendere maggio, dopo la pubblicazione delle previsioni economiche di primavera (e dopo il confronto tra i ministri delle Finanze). Domani, però, la Commissione spiegherà quali saranno i parametri macro-economici da osservare per decidere se mantenere o meno la sospensione del Patto. C'è stato un forte braccio di ferro all'interno della stessa

LA SITUAZIONE ITALIANA



Commissione tra le due visioni opposte: il vicepresidente Valdis Dombrovskis, preoccupato per la sostenibilità dei conti pubblici, preferirebbe anticipare il ripristino delle regole. Gentiloni, invece, insiste nel dire che i Paesi devono poter continuare a sostenere le rispettive economie fino a quando la crisi non sarà alle spalle, spenden-

do e facendo debito, purché si tratti di «debito buono». Pur senza schierarsi apertamente, Ursula von der Leyen ha appoggiato la linea Gentiloni. Anche perché da Berlino è arrivato un via libera in questa direzione: non solo Scholz, ma anche Armin Laschet — nuovo leader della Cdu — aveva preannunciato più deficit nel 2022.

Secondo le previsioni economiche di febbraio, il Pil (medio) dell'Ue tornerà ai livelli pre-crisi verso la metà del prossimo anno: ieri l'indice che misura la fiducia delle imprese ha fatto il balzo maggiore degli ultimi tre anni. Quello italiano, che lo scorso anno ha perso il 9,5% mentre tornava a salire il peso del fisco (al 43,1% dal 42,55) dovrà attendere almeno fino al 2023. Ma la Commissione ha deciso che le regole non potranno essere ripristinate nel corso dell'anno, visto che i governi hanno bisogno di certezze per preparare le leggi di bilancio. Dunque a maggio bisognerà prendere una decisione: o le regole rientreranno in vigore già dall'inizio dell'anno prossimo oppure non prima del 2023. Se le previsioni di primavera dovessero rivelarsi in linea con quelle invernali, i Paesi non saranno tenuti al rispetto dei vincoli sui conti nemmeno nel 2022.

Nel frattempo si aprirà il cantiere per la modifica delle regole, ma la strada per arrivare a un'intesa rischia di essere lunga e piena di ostacoli. Il dibattito non entrerà nel vivo prima dell'autunno, visto che a settembre ci sono le elezioni tedesche e molto dipenderà dalla linea del nuovo governo. Tutti i Paesi europei, o quasi, contestano le attuali regole del Patto di Stabilità e Crescita, il problema è che lo fanno con motivazioni diametralmente opposte. Anche se la pandemia ha costretto tutti a spendere di più, non sarà semplice trovare un'intesa entro la fine del prossimo anno, vale a dire prima del ripristino delle vecchie regole. Il governo guidato da Draghi avrà un ruolo cruciale in questa trattativa e potrebbe fare gioco di squadra con Macron, anch'esse — come detto — molto dipenderà dal successore di Angela Merkel. E l'anno prossimo ci saranno le elezioni presidenziali anche in Francia.

di Repubblica/Infografica

LEADER DELLA UIL DAL 1992 AL 2000

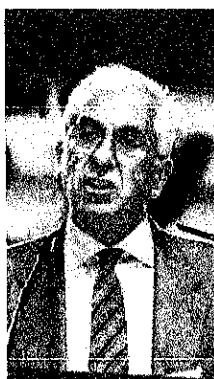
Addio Pietro Larizza "Uomo del dialogo e della concertazione"

«Uomo del dialogo, ha portato la sua preziosa esperienza alla presidenza del Cnel, e quindi nel Senato della Repubblica. Larizza ha lasciato un segno come dirigente sindacale impegnato nella difesa dei diritti dei lavoratori e nella costruzione di una rete di relazioni industriali in grado di sostenere, al tempo stesso, sviluppo e coesione, per la affermazione di principi di giustizia sociale». Così il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ricorda Pietro Larizza scomparso ieri a 85 anni la maggior parte dei quali dedicati all'impegno sociale e politico. Larizza, per otto anni segretario generale della Uil è stato tra i protagonisti

si indiscussi della stagione della concertazione che pose fine a due anni di scontri durissimi tra sindacati e Confindustria e che secondo Sergio Cofferati, leader Cgil dal 1994 al

Fu uno dei protagonisti dello storico accordo con il governo Ciampi

2002, «salvò l'Italia». Un anno dopo la nomina, infatti, Larizza ha firmato il Protocollo Ciampi del luglio 1993, pietra miliare della politica dei redditi, un'intesa che spianò poi la



Pietro Larizza aveva 85 anni

strada ad altri accordi con i governi a partire da quello guidato da Lamberto Dini, sulla riforma delle pensioni, di cui era uno dei massimi esperti in Italia, e poi con gli esecutivi guidati da D'Alema e Amato. In quegli anni vennero così realizzate alcune importanti riforme come quella del rapporto di lavoro pubblico, del merca-

to del lavoro, della programmazione negoziata per il Sud, della sanità.

Larizza era nato a Reggio Calabria nel 1935 - ed è stato tra i sostenitori della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina - per poi trasferirsi a Roma nei primi anni 60. Socialista convinto e impegnato iscrisse alla Uil per poi entrare nel 1973 nella segreteria della camera sindacale di Roma, diventandone segretario generale nel 1976. Nel 1979 fu eletto segretario confederale Uil, con delega alle politiche industriali seguendo tutti i dossier più caldissimi ristrutturazioni industriali. Nominato segretario organizzativo nel 1981 divenne leader nel febbraio 1992, al posto di Giorgio Benvenuto, e restò in carica fino al giugno 2000. Presidente del Cnel fino al 2005 sposò il progetto politico dell'Unione, la coalizione di centrosinistra guidata da Romano Prodi che lo portò in Senato al posto del dimissionario Goffredo Bettini. m.rr.

di Repubblica/Infografica

TRIBUNALE DI TORINO

Immobili industriali e commerciali, strutture turistiche

TORINO - LOTTO 72) CIRCOSCRIZIONE 10 CORSO UNIONE SOVIETICA, 612/38, 612/39 E 612/40 a parte dei tre fabbricati ad uso produttivo identificati con le lettere B-C-D e con i numeri civici 612/38, 612/39 e 612/40 denominati "MIRAFIORI 1", con forma geometrica rettangolare, elevati a cinque piani fuori terra oltre ad un piano interrato, collegati tra loro tramite una scala dotata di due ascensori e una scala esterna di sicurezza per il fabbricato civ. 612/38 e tramite vano scala dotato di due ascensori, oltre due ascensori all'ingresso e due scale esterne di sicurezza per i fabbricati civ. 612/39 e 612/40, due rampe carrabili di collegamento al piano interrato, una per edificio, oltre ad altre posta sul lato nord a servizio del solo piano primo interrato, oltre ad un'uscita di sicurezza carrabile posta sul lato sud distinti al Catasto Terreni al foglio 1477 rispettivamente con le particelle 40, e. u. di are 5,30 (cinque e trenta) e 43, e. u. di are 3,06 (tre e sei), n. 44, e. u. di are 13,94 (tredici e novantaquattro), 45, e. u. di are 6,97 (sei e novantasette) e 46, e. u. di are 6,97 (sei e novantasette) le seguenti unità immobiliari: a) al piano secondo dell'edificio civ. 612/38: locale open-space avente accesso dall'atrio comune, con annessi servizi igienici, confinante con distacco atrio condominiale, vano ascensore, vano scala, altra unità, scala esterna di sicurezza, distacco su due lati, salvo altri. Prezzo base Euro 560.000,00. L'offerta non è efficace se è inferiore a Euro 420.000,00. Vendita senza incanto 20/04/21 ore 15:00. Professionista Delegato alla vendita Avv. Domenico Monteleone. Curatore Fallimentare Dott. Giuseppe Ruvolo. Rif. FALL 115/2015 T0749692

TORINO - CIRCOSCRIZIONE 10 CORSO UNIONE SOVIETICA, 612/15 A,B,C LOTTO 53) a) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; b) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; c) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; d) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; e) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; f) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; g) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; h) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; i) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; j) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; k) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; l) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; m) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; n) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; o) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; p) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; q) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; r) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; s) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; t) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; u) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; v) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; w) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; x) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; y) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; z) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; aa) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ab) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ac) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ad) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ae) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; af) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ag) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ah) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ai) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; aj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ak) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; al) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; am) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; an) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ao) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ap) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; aq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ar) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; as) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; at) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; au) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; av) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; aw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ax) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ay) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; az) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ba) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; be) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bi) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; br) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bs) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; by) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; bz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ca) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ce) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ch) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ci) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ck) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; co) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cs) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ct) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; cz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; da) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; db) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; de) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; df) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; di) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; do) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ds) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; du) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; dz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ea) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ec) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ed) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ee) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ef) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ei) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ej) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ek) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; el) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; em) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; en) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ep) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; er) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; es) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; et) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; eu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ev) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ew) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ex) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ey) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ez) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fa) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fe) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ff) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fi) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fs) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ft) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; fz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ga) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ge) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gi) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; go) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gs) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; gz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ha) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; he) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hi) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ho) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hs) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ht) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; hz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ia) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ib) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ic) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; id) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ie) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; if) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ig) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ih) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ii) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ij) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ik) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; il) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; im) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; in) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; io) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ip) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ir) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; is) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; it) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ix) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; iz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ja) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; je) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ji) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; js) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ju) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jy) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; jz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ka) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ke) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ki) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kl) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; km) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ko) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ks) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ku) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ky) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; kz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; la) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ld) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; le) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; li) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ll) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lm) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ln) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ls) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ly) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; lz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ma) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; md) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; me) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mg) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mi) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mk) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ml) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mn) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mo) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mp) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mq) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mr) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ms) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mt) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mu) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mv) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mw) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mx) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; my) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; mz) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; na) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nb) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nc) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nd) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ne) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nf) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ng) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nh) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; ni) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nj) al piano primo interrato dell'autorimessa comune agli edifici A-B-C: posto auto; nk) al piano

CONFINDUSTRIA

Energia, l'industria chiede regole certe per il mercato Ue

Primo confronto ieri tra la commissaria Ue Simson e il Gruppo tecnico energia

Nicoletta Picchio

Il New Green Deal, il mercato europeo del gas, rinnovabili ed efficienza energetica. E poi l'approvvigionamento e della sicurezza. La Commissaria Ue per l'energia si è incontrata ieri per la prima volta dal suo insediamento con il Gruppo tecnico Energia di Confindustria, presieduto da Aurelio Regina.

Un confronto con le istituzioni, con la presenza anche del direttore generale di Confindustria, Francesca Mariotti, e con le principali industrie manifatturiere e dell'energia del nostro paese. Al centro dell'incontro lo sviluppo del mercato interno. I settori del manifatturiero, spiega un comunicato di Confindustria, hanno sottolineato l'importanza di superare gli ostacoli normativi che «ancora impediscono un mercato del gas europeo integrato, interconnesso e adeguatamente funzionante». Alla Commissaria Simson sono stati presentati i risultati dell'impegno dell'industria italiana nei settori delle energie rinnovabili e dell'efficienza energetica. Su questi temi occorre «raggiungere un quadro normativo sicuro e stabile nel tempo».

Il ruolo dell'industria italiana è stato riconosciuto dalla Commissaria Ue: «è leader nell'efficienza energetica e in molte tecnologie energetiche. Per questo pensiamo che possa uscire vittoriosa dal processo di transizione verso l'energia pulita». Per la Simson l'Italia «è centrale per la realizzazione del Green Deal e per il successo di una ripresa sostenibile in Europa e nel Mediterraneo». La Commissione «è pronta a collaborare con l'Italia per sviluppare il suo forte potenziale, per accelerare l'adozione di energie rinnovabili e di nuove tecnologie come l'idrogeno, garantendo parità di condizioni in tutto il mercato unico e a livello globale».

Sull'energia «c'è sicuramente bisogno di più Europa», ha detto Regina. Il presidente del Gruppo tecnico ha esposto le necessità dell'Italia: «bisogna definire i nuovi obiettivi del Green Deal europeo nel settore energetico e supportare gli Stati membri verso i loro obiettivi, in particolare con i Piani nazionali per l'energia e il clima». L'Italia, ha aggiunto, ha una grande rilevanza geopolitica per l'Europa per soddisfare la sicurezza dell'approvvigionamento sia per quanto riguarda il mercato del gas, sia per gli obiettivi di interconnessione elettrica della Ue e di cooperazione transfrontaliera. Diversificare le fonti di approvvigionamento è un obiettivo da perseguire perché, secondo Regina, «significa prezzi più bassi dell'energia per tutti i cittadini Ue».

Per quanto riguarda i settori manifatturieri energy intensive a rischio delocalizzazione per il presidente del Gruppo tecnico sono «cruciali la garanzia di misure di tutela quali il Carbon Leakage, il Cross Border Adjustment e una corretta revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. È stata messa sul tavolo anche la revisione della fiscalità energetica: per Mariotti è «importante che sia integrata in modo organico alla altre politiche e strumenti ambientali quali il meccanismo Ets, per evitare distorsioni che potrebbero penalizzare il sistema industriale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicoletta Picchio

EF ECONOMIA & FINANZA

È morta Anna Majani, la "signora dei cioccolatini" di Bologna

È morta ad 85 anni, Anna Majani, vicepresidente della azienda di famiglia Majani, la più antica fabbrica di cioccolato d'Italia - nota nel mondo per la Scorza e il Cremissimo Fiat - creata nel 1796 in una piccola bottega nella Bologna. «Arrivederci Signorina...rimarrà

sempre nei nostri cuori», così Anna Majani viene ricordata sui social dalla sua azienda. «Profondo cordoglio» è stato espresso dal sindaco di Bologna, Virginio Merola, che la ricorda come «imprenditrice e donna di cultura».

Nel piano da sottoporre all'Europa il passaggio alla compagnia Ita di aerei e personale. Le manutenzioni messe a gara

Nuova Alitalia, il governo stringe l'obiettivo è il decollo entro l'estate

IL RETROSCENA

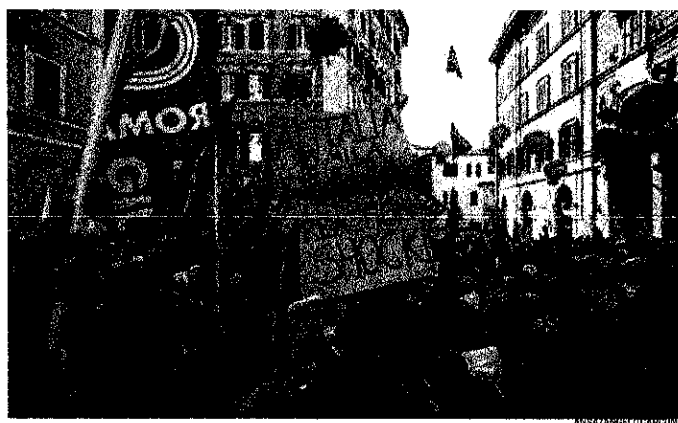
PAOLO BARONI
ROMA

Di fronte ad una emergenza finanziaria che diventa ogni giorno più grave il governo intende accelerare il varo della nuova «Ita», in modo da intercettare il traffico turistico dell'estate e far partire nelle migliori condizioni la società candidata a subentrare alla vecchia Alitalia. Lo ha confermato ieri mattina ai sindacati confederali dei trasporti il nuovo ministro delle Infrastrutture e della mobilità sosten-

Il primo vertice con Draghi per sbloccare la partita dei ristori: 77 milioni per gli stipendi

nibili Enrico Giovannini. Che subito dopo ha partecipato ad un nuovo vertice, ancora interlocutorio però, convocato da Draghi a palazzo Chigi. Assieme a lui il ministro dell'Economia Franco, quello dello Sviluppo Giorgetti e, per la prima volta, con loro anche il responsabile del Lavoro Orlando.

Il nuovo governo sta mettendo a punto una proposta da sottoporre in settimana al commissario europeo alla Concorrenza Margrethe Ve-



La manifestazione dei lavoratori del comparto aereo

stager nella speranza di sbloccare l'operazione. Bruxelles chiede una reale discontinuità tra la vecchia e la nuova compagnia e vuole che i vari asset siano messi a gara; Roma invece sarebbe orientata a passare direttamente il settore aviation (aerei e relativo personale) alla nuova Ita, con l'affitto temporaneo delle attività di assistenza a terra e delle manutenzioni che poi verrebbero messe a gara. Oltre a ciò si punta anche a sbloccare l'ultima tranche di ristori (73 milioni) previsti dal «decreto Rilancio».

In questo modo la gestione

commissariale, che ieri è riuscita come promesso a pagare a tutti i dipendenti Alitalia gli stipendi di febbraio, avrebbe un minimo di risorse per tirare avanti qualche settimana e poi potrebbe lasciare il campo alla nuova società.

Corsa contro il tempo

Il fattore tempo, dopo il blocco legato alla crisi di governo, ora è decisivo per evitare che la crisi del vettore diventi irrimediabile. Il governo, già dopo il vertice al Mise di venerdì scorso, ha ribadito di credere nel progetto di rilancio ed in una «compagnia aerea nazionale»

al servizio del Paese, ed è «determinato a voltare pagina». «Si sta lavorando con l'obiettivo di rendere indipendente Ita - spiega una fonte - che deve essere in grado di operare senza gravare sui conti dello Stato».

Rispetto alle prime ipotesi che assegnavano ad Ita 52 aerei (destinati poi a salire a 70) e 5.200-5.500 dipendenti, il protrarsi della crisi legata al Covid potrebbe costringere la newco a ridimensionare i propri programmi. Nell'ipotesi di una ripartenza con appena 40 apparecchi e solamente 2.000 dipendenti, ne resterebbero 8.500 in carico alla ge-

stione commissariale. Circa un migliaio potrebbero avere i requisiti per il prepensionamento, ma molti altri dovrebbero finire in cassa integrazione. E per questo ieri il confronto è stato allargato al ministro del Lavoro: i ragionamenti che il premier ha fatto coi 4 ministri, infatti, oltre al tipo di negoziazione da mettere in campo con Bruxelles ed ai tempi di definizione della crisi, si infatti è concentrato anche sul tema degli ammortizzatori sociali.

Giovannini, nell'incontro con Fit, Fit e Uiltrasporti - sempre molto preoccupati per le possibili ricadute occu-

Subito gli ammortizzatori per gli addetti che non entrano in Ita

pazionali e molto critici rispetto alla soluzione dello spezzatino societario - ha detto di essere al corrente della situazione di Alitalia, così come di tutte le altre emergenze del comparto trasporti, ed ha quindi assicurato il massimo impegno del governo. Ma non è andato oltre aggiornando il tavolo coi sindacati a dopo il confronto che assieme a Franco e Giorgetti avrà venerdì con la Vestager. —

© FOTOGRAFIA RISERVATA

IL PUNTO

SANDRARICCIO

Nella Pa 4000 assunzioni Spid e Cie per i servizi

◀ Cambiano le chiavi per accedere ai servizi digitali della pubblica amministrazione. Adesso, le porte si apriranno con lo Spid (Sistema pubblico di identità digitale), la Cie (Carta d'identità elettronica) e la Gns (Carta nazionale dei servizi). Questi tre strumenti prenderanno il posto del vecchio Pin, credenziale che resterà comunque utilizzabile fino alla data di naturale scadenza e comunque non oltre il 30 settembre 2021. Si aprono intanto le porte a nuovi posti di lavoro nella pubblica amministrazione: sono 4.536 i prossimi posti da destinare a concorso nel 2021 nelle amministrazioni centrali e negli enti pubblici non economici. Lo indica il ministero della Pa, spiegando che in base ai più recenti fabbisogni comunicati sono 4.000 le unità di personale diplomato di Area II destinate alle amministrazioni centrali. Il Dipartimento della Funzione pubblica bandirà una selezione per 250 funzionari di area III per il ministero dei Beni culturali. Per Agid e ministero dell'Economia, 101 funzionari informatici e 93 collaboratori amministrativi. Per il ministero delle Infrastrutture saranno reclutati 80 tra ingegneri, architetti e geologi.

Orlando stoppa il leader del Carroccio: siamo per semplificare, non per rimuovere

Scontro Lega-Pd sul codice degli appalti Salvini: cancelliamolo per riaprire i cantieri

IL CASO

ALESSANDRO DI MATTEO
ROMA

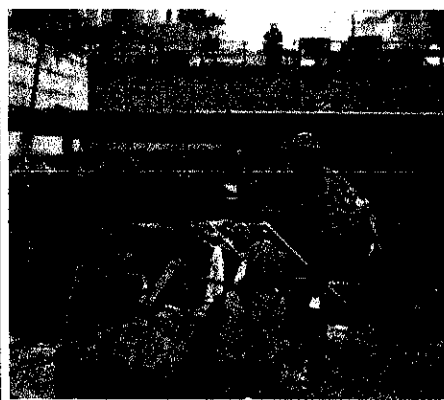
Un altro scontro Pd-Lega, stavolta sugli appalti, dopo la polemica sui vaccini. Anche se, in questo caso, la discussione attraversa anche i democratici. La sospensione del codice degli appalti è uno dei cavalli di battaglia di Matteo Salvini, e il leader della Lega ieri ha subito colto l'occasione quando ha letto le dichiarazioni del sindaco di Firenze Dario Nardella, Pd. «Voglio lanciare un grido d'allarme - ha detto Nardella al Corriere della Sera - con queste norme noi le opere non le faremo. Per realiz-

zare un'opera da 25 milioni con il codice degli appalti in Italia occorrono dieci anni».

Il premier Mario Draghi, durante il discorso per la fiducia in Parlamento, parlando di appalti aveva definito «centrale

Il capogruppo dem Delrio: «Ragioniamo sui dati e non su posizioni ideologiche»

il ruolo dell'Anac», aggiungendo che «la semplificazione avrebbe una funzione anticoruttiva». Una formula volutamente ampia, che la Lega e Fi, usano appunto per chiedere di sospendere e rivedere il



Per Draghi il ruolo di Anac è «centrale» nel controllo degli appalti

codice. Dice Salvini: «Anche il Pd, col sindaco di Firenze, chiede di cancellare il codice degli appalti per aprire i cantieri. Bene, avanti col modello Genova».

Ovviamente il leader della Lega sa bene che questa non è la posizione ufficiale del partito, ma proprio per questo non ha voluto perdere l'occasione di creare scompiglio in casa democratica. Anzi, Salvini fa filtrare che su questo - e su altri temi scottanti - è pronto a rilanciare: «Ha già altre battaglie in agenda», dicono fonti della Lega. «Ha chiesto un incontro con il presidente del Consiglio e il ministro dell'Interno per discutere di immigrazione, anche alla luce dell'indagine sulla Mare Jonio».

Subito arriva lo stop di Andrea Orlando: «Vorrei dire al senatore Salvini, evitando ogni polemica, che il Pd non chiede di cancellare il Codice degli Appalti, cosa peraltro impossibile essendo in larga parte il recepimento di direttive europee. Il Pd, come ha fatto in questi mesi, lavora per semplificare le procedure, per ri-

duce il numero delle stazioni appaltanti, per superare la burocrazia difensiva». Idem, continua Orlando, sono «contro la logica del massimo ribasso e del subappalto indiscriminato», ma «non è sacrificando i diritti dei lavoratori, riducendo la concorrenza e esponendosi al rischio di infiltrazioni che si fa ripartire il Paese». E anche il capogruppo ed ex ministro Graziano Delrio chiarisce: «I dati dicono che dalla entrata in vigore del Codice degli appalti si sono aperti più cantieri. Ragioniamo sui dati e non su posizioni ideologiche».

Ma insorge anche Leu. Per Federico Fornaro «la cancellazione del Codice degli appalti riporterebbe indietro le lancette del tempo e pagare il conto sarebbero solo i lavoratori». Il sindaco Nardella, intanto, tiene il punto, aprendo di fatto anche un fronte interno al partito democratico: «Confermo la mia idea sul codice degli appalti: lasciamo stare le polemiche e le repliche stizzite che leggo anche da esponenti del mio partito». —

© FOTOGRAFIA RISERVATA

SVILUPPO ECONOMICO

Start up innovative, piattaforma attivata

Da ieri via alle domande relative a investimenti già effettuati nel 2020

Giuseppe Latour

Parte la piattaforma online dedicata al bonus del 50% per gli investimenti in start up e Pmi innovative. All'indirizzo padigitale.invitalia.it da ieri alle 14 è possibile compilare e inviare le richieste di accesso all'agevolazione.

Il bonus, che è stato attivato qualche giorno fa dal ministero dello Sviluppo economico con la pubblicazione di un decreto datato 28 dicembre 2020, premia le persone fisiche che investono, direttamente o indirettamente, nel capitale sociale di start up e Pmi innovative iscritte nell'apposita sezione speciale del Registro delle imprese «al momento dell'investimento».

L'attivazione della piattaforma ha aperto un periodo di due mesi, fino al 30 aprile prossimo, durante il quale sarà possibile presentare richiesta per gli investimenti già effettuati nel corso del 2020. Quindi, prima della pubblicazione del provvedimento attuativo del Mise. Si tratta di una deroga rispetto alle regole ordinarie, che obbligano l'impresa beneficiaria a presentare l'istanza online prima dell'effettuazione materiale dell'investimento. In questo modo, vengono immediatamente comunicati i dati dell'investitore, dell'impresa stessa e dell'eventuale Oicr coinvolto.

In questa fase, è anche possibile effettuare la verifica sul rispetto delle soglie del «de minimis», che limita gli aiuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giuseppe Latour

MEDIA

Bonus pubblicità, possibile prenotare il credito 2021

L'opzione fino al 31 marzo Bonus esteso anche a Tv e radio locali

Paolo Stella Monfredini

Fino al 31 marzo 2021 è possibile inviare la «Comunicazione per la fruizione del credito di imposta per gli investimenti pubblicitari» al Dipartimento per l'informazione e l'editoria. La comunicazione, con funzione di prenotazione del bonus per l'anno 2021, deve essere trasmessa mediante i servizi telematici delle Entrate, utilizzando la procedura nella sezione dell'area riservata «Servizi per» alla voce «Comunicare», accessibile con Spid, Cns o Cie e con le credenziali Entratel e Fisconline. Il bonus pubblicità per gli anni 2021 e 2022 potrà essere goduto anche in relazione agli investimenti sulle emittenti tv e radio locali.

Il credito di imposta è stato introdotto dall'articolo 57-bis del Dl 50/2017. La platea dei beneficiari comprende le imprese e i lavoratori autonomi (indipendentemente dalla natura giuridica, dalle dimensioni e dal regime contabile), nonché gli enti non commerciali che effettuano investimenti in campagne pubblicitarie sulla stampa quotidiana e periodica anche on line e sulle tv e radio locali, analogiche o digitali.

A regime il credito d'imposta è concesso, nella misura unica del 75% del valore incrementale degli investimenti effettuati, nel limite massimo di spesa stabilito ai sensi del comma 3 dell'articolo 57-bis del Dl 50/2017 e in ogni caso nei limiti dei regolamenti UE relativi all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento Ue agli aiuti de minimis. Per fruire del credito di imposta è necessario che il valore degli investimenti pubblicitari superi almeno dell'1% gli analoghi investimenti effettuati sugli stessi mezzi di informazione nell'anno precedente.

In questo quadro normativo è intervenuta la legge 178/2020 che, introducendo il comma 1-quater all'articolo 57-bis del Dl 50/2017 ha previsto che per gli anni 2021 e 2022, il credito d'imposta di cui al comma 1 è concesso, ai medesimi soggetti ivi previsti, nella misura unica del 50% del valore degli investimenti pubblicitari effettuati sui giornali quotidiani e periodici, anche in formato digitale, entro il limite massimo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Dalla lettura pareva emergere che, per gli anni 2021 e 2022, il bonus fosse limitato agli investimenti pubblicitari effettuati sui giornali quotidiani e periodici; interpretazione rafforzata dal fatto che non era stata prevista alcuna dotazione finanziaria in relazione alle campagne pubblicitarie effettuate sulle emittenti televisive e radiofoniche locali. Le istruzioni precisano viceversa che, accanto alla misura di

natura straordinaria introdotta dalla legge di Bilancio 2021 per la stampa, resta applicabile la misura a regime in relazione alla pubblicità effettuata sulle tv e radio locali, anche digitali.

In sintesi per gli anni 2021 e 2022 il bonus è riconosciuto: nella misura unica del 50% del valore degli investimenti pubblicitari effettuati sui giornali quotidiani e periodici, anche in formato digitale, entro il limite massimo di 50 milioni di euro per ciascuno dei due anni; nella misura unica del 75% del valore incrementale, purché pari o superiore almeno dell'1% degli analoghi investimenti effettuati sullo stesso mezzo nell'anno precedente, in relazione agli investimenti effettuati sulle emittenti televisive e radiofoniche locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paolo Stella Monfredini

CONTABILITÀ

Ammortamenti e rivalutazioni, così i bilanci assorbono il Covid

Salva la deducibilità degli ammortamenti non contabilizzati

L'Agenzia conferma che il risparmio fiscale va effettuato nel 2020

Alessandro Germani

Franco Roscini Vitali

I bilanci 2020 devono convivere con la situazione provocata dal Covid-19, pertanto gli amministratori potranno usufruire delle particolari disposizioni che intendono alleviare gli effetti negativi della pandemia.

Prescindiamo dalla disposizione che consente di derogare al postulato della continuità, nella speranza che riguardi situazioni non particolarmente diffuse che tra l'altro, in alcuni casi, sono figlie di andamenti negativi ante pandemia.

Le altre disposizioni contabili che intendono venire in aiuto agli amministratori nella redazione dei bilanci 2020 sono la possibilità di non contabilizzare gli ammortamenti dei beni materiali e immateriali e la rivalutazione dei beni d'impresa e delle partecipazioni. Altra disposizione agevolativa riguarda la sospensione, sino ai bilanci 2025, degli articoli 2446 e 2447 del Codice civile.

La norma sugli ammortamenti costituisce un'ulteriore possibilità rispetto a quella da sempre contenuta nell'articolo 2426 del Codice civile che consente la modifica dei criteri di ammortamento e dei coefficienti applicati con obbligo di illustrazione e motivazione nella nota integrativa.

L'Organismo italiano di contabilità ha diffuso, in forma di bozza, il documento interpretativo 9, precisando che è possibile applicare la deroga ai singoli elementi delle immobilizzazioni materiali o immateriali, a gruppi delle stesse oppure a un'intera voce di bilancio.

Si tratta di individuare l'unità elementare di contabilizzazione e tale scelta deve essere coerente con le ragioni che hanno indotto la società a non effettuare gli ammortamenti.

Dalla lettura degli esempi illustrativi si evince che la sospensione degli ammortamenti è legata alla parte "alta" del conto economico, costituita dalla differenza (A-B) tra valore della produzione (A) e costi della produzione (B).

Dal punto di vista fiscale è prevista la deducibilità delle quote di ammortamento, non contabilizzate nel conto economico, in sede di dichiarazioni Ires e Irap.

Infatti, è prevista la deduzione delle quote di ammortamento nei limiti previsti negli articoli 102, 102-bis e 103 a prescindere dall'imputazione nel conto economico: si applica il comma 4, lettera b), dell'articolo 109 del Tuir che prevede la deducibilità dei componenti negativi non imputati nel conto economico per disposizione di legge.

Questa previsione comporta l'iscrizione in bilancio delle imposte differite passive (principio Oic 25) che saranno utilizzate al termine del piano di ammortamento, quando l'ultima quota sarà stanziata contabilmente ma sarà già stata dedotta fiscalmente (o, prima, in caso di cessione).

Nel corso di Telefisco 2021, l'agenzia delle Entrate, in risposta ad un quesito, ha ribadito il tenore letterale dell'articolo 60, comma 7-bis, della legge 126/2020.

La risposta dell'agenzia delle Entrate conferma che la deduzione deve avvenire in via extracontabile mediante variazione nella dichiarazione relativa all'esercizio 2020.

In particolare, non sarebbe consentito recuperare fiscalmente la quota di ammortamento non imputata nel conto economico 2020 in coda al processo di ammortamento: questo comportamento, che vorrebbe evitare la gestione del doppio binario e la conseguente contabilizzazione della fiscalità differita, non sembra consentito dalla norma di legge.

Questa interpretazione, che parrebbe confermata anche da Assonime nella circolare 2/2021, è stata oggetto di critiche a causa delle ipotizzate difficoltà derivanti dalla contabilizzazione delle imposte differite: se il problema è costituito da una scrittura contabile in partita doppia, nelle realtà di minori dimensioni si potrà evitarne la rilevazione, in particolare se irrilevanti.

Con riferimento alla rivalutazione, un problema riguarda la possibilità di rivalutare i marchi autoprodotti, protetti giuridicamente ma non iscritti nello stato patrimoniale perché le spese di registrazione d'importo irrilevante sono state imputate nel conto economico.

Problema che sarà probabilmente oggetto di attenzione nella versione finale del documento interpretativo 7 che potrebbe confermare tale possibilità, come più volte scritto su queste pagine, da ultimo il 15 gennaio. Possibilità confermata, dal punto di vista fiscale, dalla Dre della Lombardia nella recente risposta a interpello 904-2406/2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alessandro Germani

Franco Roscini Vitali

LAVORO E COVID-19

Il blocco dei licenziamenti vale anche per i dirigenti

Per il tribunale di Roma l'esclusione lede l'articolo 3 della Costituzione

Angelo Zambelli

Con un'ordinanza del 26 febbraio, il Tribunale di Roma ha ordinato la reintegrazione di un dirigente licenziato il 23 luglio 2020 per soppressione della posizione, ritenendo tale licenziamento nullo per violazione del divieto imposto dalla normativa emergenziale (articolo 46 del Dl 18/2020 prorogato dal decreto legge Rilancio): il "blocco" andrebbe infatti interpretato nel senso di vietare i licenziamenti "economici" individuali anche nei confronti dei dirigenti.

Il giudice giunge a tale sorprendente conclusione muovendo dalla pretesa ratio del divieto che, ispirata a un criterio di solidarietà sociale, consisterebbe nell'evitare che le conseguenze economiche della pandemia si traducano nella soppressione immediata di posti di lavoro, riverberandosi negativamente sui lavoratori. Esigenza ritenuta comune anche ai dirigenti, la cui esclusione, sostiene il Tribunale, porrebbe un problema di irragionevolezza in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione.

Il Tribunale prosegue la propria argomentazione, da un lato, individuando una incomprensibile discrasia nel fatto che i dirigenti, cui è applicabile la tutela in caso di licenziamento collettivo, a parità di giustificazione economica del recesso non vedrebbero operare il blocco in caso di licenziamento individuale, a differenza degli altri lavoratori; dall'altro lato, rinvenendo la medesima "essenza" che contraddistingue il giustificato motivo di licenziamento (articolo 3 della legge 604/1966), nella nozione di "giustificatezza oggettiva" del licenziamento del dirigente.

Ciò consentirebbe di ritenere che il riferimento della norma emergenziale all'articolo 3 della legge 604/1966 sia volto (unicamente) a identificare la natura ostativa della ragione posta a fondamento del recesso e non, invece, a delimitarne l'ambito soggettivo di applicazione.

È tuttavia chiaro che una simile interpretazione sia di difficile condivisione per precisa (e più volte reiterata) scelta del legislatore che, non solo disponendo il divieto, ma prorogando la norma per ben quattro volte, ha sempre e invariabilmente confermato il riferimento all'articolo 3 - e non a "licenziamenti economici" tout court - pacificamente non applicabile ai dirigenti per altrettanto espressa decisione legislativa (articoli 2 e 10 della legge 604/1966).

Una lettura sistematica della norma nel contesto in cui è inserita dovrebbe portare a concludere che i dirigenti sono esclusi dal blocco, posto che la discutibile tenuta

costituzionale della normativa emergenziale di divieto dei licenziamenti economici risiede nel necessario contemperamento che il legislatore ha operato garantendo alle aziende l'accesso – pressoché gratuito – ad ammortizzatori sociali di portata universale, dalla cui fruizione sono tuttavia pacificamente esclusi i dirigenti, per i quali è preclusa qualsiasi sospensione del rapporto in cassa integrazione.

A ben vedere, infine, la lettura «costituzionalmente orientata» cui accenna il Tribunale con il richiamo all'articolo 3 della Costituzione, condurrebbe a conclusioni diametralmente opposte a quelle indicate dal giudice, considerato che non si ha disparità di trattamento di situazioni eguali (tra dirigenti e altri lavoratori), bensì trattamenti diversi di situazioni, economicamente e ontologicamente, differenti.

L'ordinanza sembra quindi voler riscrivere più che interpretare la norma e, forse, una tale forzatura della volontà del legislatore potrebbe anche essere il frutto di un contenzioso privo di contraddittorio, dovuto alla contumacia della società che ha operato il recesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Angelo Zambelli

CONTRATTO DI LAVORO

Moda, i pellettieri fanno da apripista nella lotta al dumping contrattuale

Aumento di 78 euro sui minimi e più contributi a Sanimoda e Previmoda

Marcolin: «Via concreta per innalzare legalità e correttezza del sistema»

Cristina Casadei



ANSA Le lavorazioni. La filiera della pelletteria rappresenta una delle eccellenze del made in Italy e dà lavoro a più di 42mila persone

Con il rinnovo del contratto dei 42mila pellettieri e addetti delle industrie di ombrelli e ombrelloni che ha accordato un aumento di 78 euro sui minimi, comincia a delinearsi meglio il benchmark dei contratti della moda. Prendendo i livelli medi di riferimento, alla fine del 2020 Anfao (occhialeria) ha accordato ai circa 17mila lavoratori del settore 70 euro per il trattamento economico minimo (tem) e 83 per quello complessivo (tec), Unic (concia) 65 sui minimi e 86 sul tec. Ieri Assopellettieri e Confindustria Moda hanno trovato con Filctem Cgil, Femca Cisl, Uiltec Uil l'accordo sull'ipotesi di rinnovo che prevede un aumento di 78 euro per il tem al 3° livello. Il contratto sarà valido fino a marzo del 2023 e i primi aumenti sono stati spostati verso la fine dell'anno. La prima tranche di 20 euro arriverà infatti a novembre di quest'anno, la seconda di 25 euro ad aprile del 2022, la terza di 20 euro ad ottobre del 2022 e, infine, l'ultima di 13 euro a marzo del 2023.

Il contrasto al dumping

L'elemento qualificante di questo contratto è sicuramente una nuova iniziativa di sistema che, attraverso il contrasto al dumping contrattuale e ai contratti pirata, ha lo scopo di qualificare tutta la catena produttiva, dalle grandi aziende committenti alle imprese dei settori degli appalti e della sub-fornitura. Le parti si sono date come obiettivo l'innalzamento degli standard di sostenibilità sociale e delle garanzie di qualità dei prodotti e dei processi lungo tutta la filiera produttiva. Con questo contratto Assopellettieri e i sindacati hanno riaffermato che la notevole diffusione di queste

situazioni di dumping contrattuale, che riguarda sia gli aspetti economici che quelli normativi dei rapporti di lavoro, e la conseguente situazione di distorsione della concorrenza che ne deriva, «non giovano alla crescita complessiva della qualità del lavoro nella moda e, quindi, alla qualità ed al pregio delle produzioni e dei prodotti di moda italiani né, tantomeno, corrispondono al valore della responsabilità sociale dell'impresa che rappresenta un vanto assoluto per i prodotti di moda del nostro Paese», spiegano in una nota.

Gli accordi di confluenza

Assopellettieri e i sindacati indicano alle imprese della filiera della pelle due fronti su cui agire. Da una parte, per incentivare le aziende che attualmente applicano ai propri dipendenti i contratti pirata, è stato tracciato «un percorso di progressiva confluenza nell'applicazione dei contratti nazionali firmati dalle associazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale». Questo percorso prevede appositi «Accordi di confluenza» tra le parti interessate e avrà una durata massima di tre anni, il tempo ritenuto congruo per armonizzare le diverse situazioni.

Le regole dell'appalto

Le imprese committenti, cioè le grandi imprese della moda, dal canto loro si sono impegnate nei propri contratti di appalto e di fornitura, in capo agli appaltatori e ai fornitori (e ai sub-appaltatori e sub-fornitori), ad applicare i contratti nazionali firmati dalle associazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale o, in subordine, l'impegno a sottoscrivere gli «Accordi di confluenza». «La conclusione di questo percorso rappresenta un risultato importante per tutto il sistema della pelletteria - spiega il presidente di Assopellettieri, Franco Gabbrielli -: anche grazie all'introduzione degli Accordi di confluenza saranno garantiti la legalità e la sostenibilità sociale dichiarando al contempo che tra le aziende di pelletteria non c'è spazio per chi gioca sporco». Gabbrielli ha anche ringraziato pubblicamente Gucci «per il sostegno e l'impegno profuso a favore della filiera produttiva in questa importante trattativa», dove a capo della delegazione trattante c'era il vicepresidente di Assopellettieri Stefania Orselli che in Gucci è Industrial Relations & Labour Law Director.

Best practice per i sindacati

A guidare la controparte c'erano invece Sonia Paoloni per la Filctem-Cgil, Raffaele Salvatoni per la Femca-Cisl e Daniela Piras per la Uiltec-Uil che invieranno l'accordo al Governo perché lo considerano «un esempio di buone e proficue relazioni sindacali atte a migliorare sia le condizioni di lavoro dei lavoratori che la concorrenza leale tra le aziende. L'accordo sulla competitività dovrà costituire un modello da seguire per tutto il settore della Moda e soprattutto un esempio di best-practice anche per le Istituzioni in assenza di un quadro normativo che possa porre fine al fenomeno della concorrenza sleale».

Gli elementi economici

Per il welfare contrattuale l'intesa prevede un miglioramento sia della sanità integrativa che della previdenza complementare. Il contributo al sanimoda sarà così elevato a 12 euro mensili a partire dal primo aprile di quest'anno, mentre sul Previmoda è previsto che, fermo restando il contributo a carico del lavoratore pari a 1,50%, dal primo aprile del 2022 il contributo a carico dell'azienda salga al 2%. Per chi lavora in aziende che non fanno contrattazione di secondo livello è previsto un elemento di garanzia retributiva di 230 euro all'anno.

I contratti della moda

Il presidente di Confindustria Moda, Cirillo Marcolin a sua volta ha sottolineato l'importanza di «indicare a tutta la filiera produttiva una via concreta per innalzare complessivamente i livelli di legalità e correttezza del sistema, secondo i principi della leale concorrenza e della responsabilità sociale delle imprese. Si tratta di un ulteriore esempio della qualità, della sostenibilità e dell'unicità che distingue la moda italiana nel mondo». All'interno di Confindustria Moda, la Federazione italiana tessile, moda e accessorio, sono riunite le imprese associate a Sistema moda Italia, Assopellettieri, Associazione Italiana Pellicceria, Anfao, Assocalzaturifici, Federorafi e l'Unione nazionale dell'industria conciaria. Sono rappresentate 64.300 imprese del made in Italy, che con un fatturato di oltre 97 miliardi di euro danno lavoro a circa 575mila lavoratori. Tra i contratti da rinnovare adesso mancano all'appello il tessile che riguarda 400mila persone, per il quale i sindacati hanno già presentato la piattaforma per il rinnovo con una richiesta di 115 euro. E le calzature che riguardano poco meno di 80mila addetti. Aperto e in fase di avanzamento il negoziato tra Federorafi e Fiom, Fim e Uilm per il contratto dei 32mila lavoratori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cristina Casadei

CHIMICA

Plastica ecologica, Bio On va all'asta

La base della gara è stata fissata in 95 milioni circa, in campo numerose offerte

Ilaria Vesentini

Si chiude la parabola dell'ex unicorno dell'Aim. Bio-on, a meno di tre anni dall'inaugurazione in pompa magna dello stabilimento di bioplastiche di Castel San Pietro Terme va all'asta con tutti i suoi asset: sito produttivo, brevetti, marchi, partecipazioni azionarie, attrezzature, magazzini, contratti verranno battuti dal Tribunale di Bologna il prossimo 5 maggio, partendo da una base d'asta di circa 95 milioni di euro.

Arriva così al punto finale la rapida china intrapresa 16 mesi fa dalla promettente "Intellectual property company" specializzata in bioplastica, con gli arresti dei vertici per presunte manipolazioni del mercato, la sospensione dalla quotazione in Borsa, la dichiarazione di fallimento e la nomina dei curatori Antonio Gaiani e Luca Mandrioli incaricati di accompagnare l'azienda verso il bando di vendita.

All'asta va un lotto unico congiunto che comprende sia il complesso aziendale della Spa sia Bio-on Plants Srl, che ha in pancia i laboratori e le scorte di polveri PHA: saranno venduti in blocco tutti i beni immobiliari, l'impianto produttivo di Castel San Pietro Terme, arredi, portafoglio brevetti, marchi, licenze, le partecipazioni azionarie, la tecnologia fermentativa per produrre bioplastiche da colture agricole, i beni mobili, le attrezzature e le scorte di magazzino nonché i contratti pendenti, inclusi i rapporti di lavoro subordinato in essere. La base d'asta – recita l'avviso di vendita – è di 94.956.796 euro e le offerte in aumento non potranno essere inferiori a 100mila euro. «Sono già state registrate molteplici manifestazioni di interesse a vario titolo», fanno sapere i sindacati, reduci da un tavolo metropolitano di salvaguardia con le istituzioni provinciale e regionale per sollecitare attenzione sociale per i 28 lavoratori rimasti in carico alla procedura (13 per la SPA e 15 per Bio-On Plants, contro gli oltre cento di due anni fa) e auspicando un'acquisizione di stampo industriale.

I curatori hanno predisposto una data room virtuale (supportata da una data room fisica nella sede produttiva, previo appuntamento) per permettere la necessaria due diligence ai soggetti interessati a salvare l'ex gioiellino bolognese delle biotecnologie green. Per l'accesso bisognerà versare un deposito cauzionale di 250mila euro (10mila euro saranno trattenuti quale contributo per le spese di gestione della data room stessa). Fino al 31 marzo i curatori si riservano la possibilità di integrare la documentazione ufficiale. Nel frattempo i lavoratori sono tutelati fino all'estate, tra trattamento FIS Covid per gli addetti della Spa e Cig straordinaria per Bio-on Plants.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ilaria Vesentini

LA CONGIUNTURA

L'Istat lima deficit (9,5%) e debito (155,6%) 2020

Pil, il calo si ferma a -8,9% Inflazione: +0,1% a febbraio, ma accelera a +0,6% annuo

Davide Colombo

roma

L'eccezionale contrazione dell'economia italiana nell'anno buio della pandemia si è fermata prima che scattasse la doppia cifra sugli indicatori guida del quadro macroeconomico e dell'indebitamento netto. Un dato niente affatto banale, su cui molti previsori non avrebbero scommesso fino a pochi mesi fa.

Ieri Istat, nella statistica flash su Prodotto nazionale e indebitamento, ha fissato la caduta del Pil a -8,9% in termini reali e a -7,8% a prezzi correnti. Mentre il rapporto tra indebitamento netto e Pil si è fermato a -9,5%, a fronte del -1,6% toccato nel "normale" 2019. Bruciato il saldo primario, ovvero l'indebitamento netto meno la spesa per interessi, che ha chiuso con un negativo di oltre 99 miliardi (-6% sul Pil), un dato che come gli altri ha rari e remoti precedenti, visto che l'ultima figura in rosso di questo importante saldo risale al 2009 con un -0,7%. In valore assoluto l'indebitamento è cresciuto a 156,3 miliardi, in peggioramento di circa 128,4 miliardi rispetto al livello del 2019. Nella Nota di aggiornamento l'indebitamento netto era previsto a -10,8% e il debito/Pil al 158%. Ieri Istat ha invece fermato l'impennata del debito/Pil a fine 2020 al 155,6%, con un salto di 159,3 miliardi in soli dodici mesi.

Le cause di queste performance sono note: la caduta delle entrate e l'enorme aumento delle spese dovute alle misure di sostegno per contrastare gli effetti della crisi su famiglie e imprese. Mentre dietro la contrazione del Pil c'è stata soprattutto la gelata della domanda interna (-7,8%). Più in dettaglio, in termini reali gli investimenti fissi lordi hanno lasciato sul terreno il 9,1%, i consumi finali sono arretrati del 7,8%, le esportazioni di beni e servizi sono scese del 13,8% e le importazioni del 12,6%. Rispetto alle ultime previsioni della Nota di febbraio dell'UpBilancio le esportazioni hanno fatto un po' meglio e gli investimenti un po' peggio. Ma il quadro è questo. Ecco invece i numeri sul lato dell'offerta: il valore aggiunto è calato del 6,0% nell'agricoltura, del 11,1% nell'industria in senso stretto, del 6,3% nelle costruzioni e del 8,1% nelle mega comparto dei servizi.

La contrazione dell'attività produttiva si è accompagnata a una decisa riduzione dell'input di lavoro e dei redditi: le unità di lavoro (Ula) sono diminuite del 10,3%, mentre i redditi da lavoro dipendente e le retribuzioni lorde sono scesi rispettivamente

del 6,9% e del 7,5%. Ora le attese sono sul primo trimestre, ancora fortemente condizionato dal vai e vieni delle misure anti-contagio regionali, ricordando che il Pil acquisito da cui si parte è il +2,3% indicato sull'anno da Istat il primo febbraio scorso.

Il nuovo governo pubblicherà le sue prime previsioni nel Def di aprile, documento in cui leggeremo in primis la linea di rientro ipotizzata per il debito/Pil a fronte di un rimbalzo dell'economia. Rientrare dagli attuali livelli non sarà facile, anche in un contesto di mercati distesi: ieri il Mef ha comunicato un appesantimento del fabbisogno nei primi due mesi 2021. Il saldo ora si attesta a 14,1 miliardi, con un peggioramento di 15,5 miliardi rispetto al risultato registrato nel primo bimestre 2020. In particolare a febbraio hanno pesato le minori entrate fiscali e anche, in maniera molto meno rilevante (circa 200 milioni), i rimborsi per il cashback. Mentre la spesa per interessi sui titoli di Stato ha segnato una riduzione di circa 470 milioni rispetto all'anno precedente.

Infine l'inflazione. Istat ieri ha diffuso anche i dati preliminari su febbraio. Secondo le stime l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic), al lordo dei tabacchi, ha registrato un +0,1% su base mensile e +0,6% su base annua (da +0,4% di gennaio). L'inflazione di fondo, al netto degli energetici e degli alimentari freschi e quella al netto dei soli beni energetici salgono entrambe da +0,8% rispettivamente a +1% e a +0,9%. L'inflazione acquisita 2021 è al momento pari a +0,7% per l'indice generale e a +0,4% per la componente di fondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Davide Colombo