

GL 0DUWHG u

GLFHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	22/12/2020	<i>RECOVERY PLAN PER 19 INFRASTRUTTURE (G.Santilli)</i>	3
17	Il Sole 24 Ore	22/12/2020	<i>I PERITI: IL MORANDI CROLLO' PER SCARSA MANUTENZIONE E CORROSIONE DELLA PILA 9 (L.G.)</i>	5
1	Corriere della Sera	22/12/2020	<i>"TIRANTI CORROSI, PER 25 ANNI NIENTE INTERVENTI" (A.Pasqualetto)</i>	6
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	22/12/2020	<i>IL SUPERBONUS TROVA SEI MESI DI PROROGA E ARRIVA A GIUGNO 2022 (F.Poggiani)</i>	8
38	Italia Oggi	22/12/2020	<i>APPALTI PUBBLICI, OK AL CONTRATTO</i>	9
Rubrica Altre professioni				
37	Italia Oggi	22/12/2020	<i>I PROFESSIONISTI VANNO TUTELATI</i>	10
39	Italia Oggi	22/12/2020	<i>OBIETTIVO PRIMARIO LA RIPRESA</i>	11
Rubrica Fondi pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	22/12/2020	<i>CONTE: IL PIANO ALL'ESAME DEL CDM PER FINE ANNO (M.Perrone)</i>	12
33	Italia Oggi	22/12/2020	<i>RESTO AL SUD, FINO ALLA MEZZ'ETA' (B.Pagamici)</i>	14

Recovery plan per 19 infrastrutture

I FONDI EUROPEI

Interventi per 27,7 miliardi: per 22,4 in corso o previsti e da realizzare per 5,3

Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo infrastrutture del Recovery Plan, la missione numero 3 della bozza di programma nazionale, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tec-

nico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida europee. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Piano. Le 19 opere valgono in tutto 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi e opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere in profondità per 5,3 miliardi.

Giorgio Santilli - a pag. 3

Cantieri, le 19 opere del Recovery: 27 miliardi, solo 9 aggiuntivi

Infrastrutture. Uno studio Ance elenca per la prima volta tutti i progetti messi in campo nel Piano: finanziati con fondi Ue interventi già in corso per 22,4 miliardi contro i 5,3 di quelli da progettare

Giorgio Santilli

Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery, la missione numero 3 della bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tecnico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida Ue. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Pnrr. Le 19 opere valgono 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi e opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere per 5,3 miliardi.

Il conto è stato fatto da un documento del centro studi dell'Ance. Delle risorse Ue che il governo intende mettere in campo nel settore con il Pnrr, 18 miliardi circa sono risorse sostitutive di fondi nazionali già disponibili perché previste nei tendenziali di bilancio, mentre 9 miliardi saranno risorse «additive».

Vediamo nel dettaglio quali sono le 19 opere incluse nel Recovery: sono elencate, con il relativo costo residuo, nella tabella che pubblichiamo in questa pagina, suddivise

fra opere già previste, opere con studio di fattibilità in corso di realizzazione e opere in project review, che erano state cioè già progettate ma sono ora in corso di revisione progettuale.

Nel primo gruppo ci sono opere inserite nei programmi infrastrutturali prioritari nazionali da circa venti anni che dovrebbero soprattutto completare il disegno della prima rete Alta velocità: la Liguria-Alpi (una ridenominazione allargata del terzo valico), la Palermo-Catania-Messina, la Verona-Brennero (compreso la tratta di valico), la Napoli-Bari, la Torino-Lione, la Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della Venezia-Trieste. A queste si aggiunge un programma, anch'esso in corso, di potenziamento tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni della rete ferroviaria. Solo due piani generici stradali sono compresi in questo gruppo, perché l'Europa non accetta volentieri opere stradali in un programma che punta come obiettivo prioritario assoluto la sostenibilità ambientale. I due piani stradali sono quello per realizzare le Smart Road e alcuni interventi di valorizzazione del patrimonio stra-

dale (in tutto valgono 1 miliardo sui 22,7 di questo gruppo).

Prevalenza schiacciante di opere ferroviarie anche nel gruppo delle nuove opere in fase di progettazione o project review. L'obiettivo strategico è allargare al Sud e alle linee trasversali la rete Alta velocità per connettere parti di territorio italiano oggi escluse. Ecco dunque la Roma-Pescara, la Orte-Falconara, la Salerno-Reggio Calabria, la Genova-Ventimiglia, la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, le opere di adduzione alla Verona-Brennero. Si aggiungono tre voci portuali: la diga del porto di Genova, il piano Cold Ironing per elettrificare le linee dei porti (si veda Il Sole 24 Ore del 13 dicembre) e un piano nazionale per la digitalizzazione dei porti in chiave di sostenibilità ambientale.

Lo studio Ance evidenzia un altro aspetto del Recovery: che il settore delle costruzioni è interessato a progetti compresi in tutte le missioni del Piano. In particolare ci sono importanti progetti nella missione 2 «Rivoluzione verde e transizione ecologica» che vale ben 74,3 miliardi. Almeno 4 cluster impattano sull'edilizia, anche se al momento è

difficile quantificare questo impatto: efficienza energetica e riqualificazione degli edifici (con il Superbonus), mobilità locale sostenibile, tutela e valorizzazione del territorio e della risorsa idrica, impresa verde ed economia circolare.

Il tema che crea polemica è la ripartizione fra risorse sostitutive e «additive»: due terzi e un terzo.

È stato proprio il Comitato tecnico a volere, in concorso con il ministero delle Infrastrutture, a suggerire questa impostazione. Va detto

che tre argomenti depongono in favore del finanziamento con il Recovery di opere in corso: la prima è che solo opere in corso possono rispettare i target molto impegnativi di completare e rendicontare la spesa entro il 2026; la seconda è che solo opere in corso possono contribuire a tirare su il Pil perché opere di nuova progettazione in Italia richiedono anni prima di arrivare alla fase di cantiere (e scontiamo il solito problema strutturale di assenza di progetti cantierabili pronti); la terza è

che molte opere già finanziate con risorse nazionali, lo sono (da anni) sul piano della competenza, ma possono tirare cassa solo con un contagocce pluriennale. Così viceversa, si accelerano opere che sono in ballo da venti anni e che ancora sono a uno stadio parziale. Diverso è il ragionamento - che attiene alle politiche di finanza pubblica e non alle politiche di infrastrutture - sul fatto che le risorse nazionali rimpiazzate andranno a ridurre deficit e debito e non saranno reimpiegate in piani infrastrutturali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PIANO DI RIPRESA

Piano delle infrastrutture, i fondi e le opere

Le risorse del Recovery and resilience facility alle infrastrutture per la mobilità. In milioni di euro

OPERE CON PROGETTO DI FATTIBILITÀ DA REALIZZARE	
Nuova diga del porto di Genova	1.100
Piano nazionale Cold Ironing	1.050
Porti - Sostenibilità ambientale, digitalizzazione efficiente della logistica integrata dei porti. Finanziamento Bando Piano di Azione e Coesione	800
Alta velocità Roma - Pescara	613
Alta velocità Salerno - Reggio Calabria	550
Potenziamento Orte - Falconara	358
Subtotale - 6 opere o programmi	4.471
OPERE IN PROJECT REVIEW	
Genova - Ventimiglia	326
Verona - Brennero opere di adduzione	261
Alta velocità Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia	235
Subtotale - 3 opere o programmi	822

(*) Importo stimato. Fonte: elaborazione Ance su documenti ufficiali

OPERE GIÀ PREVISTE	
Liguria-Alpi	5.231
Palermo - Catania - Messina	4.449
Verona - Brennero tratta di valico	3.360
Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.995
Alta velocità Napoli - Bari	2.595
Torino - Lione e opere connesse	1.079
Brescia - Verona - Padova*	1.000
Potenziamento Venezia - Trieste e opere connesse	646
Smart Road - Potenziamneto tecnologico e digitalizzazione - Adeguamento della rete stradale	597
Snit 1o livello alle specifiche funzionali (DM 70 2018)	
Realizzazione di interventi di valorizzazione del patrimonio stradale esistente (rete in concessione ad Anas)	499
Subtotale - 10 opere o programmi	22.451
TOTALE	27.744



Riccardo Fraccaro. «La proroga del Superbonus 110% al 2022 è un risultato importante, il primo passo per la stabilizzazione di una norma condivisa da tutti. Lo scrive su Twitter il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio: «continueremo a lavorare per rafforzarlo».

18 miliardi

LE RISORSE SOSTITUTIVE

Quelle destinate dal Recovery Plan alle infrastrutture per la mobilità che sostituiscono fondi nazionali già disponibili



AUTOSTRADE

I periti: il Morandi crollò per scarsa manutenzione e corrosione della pila 9

La causa scatenante del crollo del ponte Morandi «è il fenomeno di corrosione a cui è stata soggetta la parte superiore del tirante Sud- lato Genova della pila 9». Lo scrivono i periti del gip Angela Nutini nella relazione sulle cause del disastro avvenuto il 14 agosto 2018 sulla tratta in gestione ad Autostrade per l'Italia e che ha causato la morte di 43 persone. Il documento, di circa 500 pagine, è stato redatto nell'ambito del secondo incidente probatorio, quello che deve stabilire le cause della tragedia. Il gip aveva formulato 40 quesiti a cui i super esperti hanno risposto. Oltre alla corrosione, a determinare il crollo sono stati anche «i controlli e le manutenzioni che se fossero stati eseguiti correttamente, con elevata probabilità avrebbero impedito il verificarsi dell'evento». «La mancanza - proseguono i periti - e/o l'inadeguatezza dei controlli e delle conseguenti azioni correttive costituiscono gli anelli deboli del sistema; se essi, laddove mancanti, fossero stati eseguiti e, laddove eseguiti, lo fossero stati correttamente, avrebbero interrotto la catena causale e l'evento non si sarebbe verificato». Non solo, i periti aggiungono che «non sono stati individuati fattori indipendenti dallo stato di manutenzione e conservazione



Il cda. Atlantia ha concesso una linea revolving ad Aspi per 900 milioni

del ponte che possano avere concorso a determinare il crollo». Di fatto negli anni «sono state trascurate le indicazioni dello stesso ingegner Morandi con particolare riferimento al degrado degli acciai» dei tiranti. Il progettista infatti «aveva posto attenzione al rischio di corrosione dei cavi. Tali raccomandazioni erano particolarmente importanti e rilevanti tenuto conto della straordinarietà dell'opera. Inoltre, dalle prime verifiche, a breve distanza temporale dall'inaugurazione, sia i tecnici del gestore sia lo stesso Morandi avevano evidenziato un già diffuso stato di ammaloramento e proposto modifiche di intervento». Sono questi dunque i passaggi salienti

del documento chiamato a stabilire le cause del crollo del Polcevera che, oltre alla tragedia, ha innescato anche lo scontro tra Atlantia, la holding che controlla Autostrade per l'Italia, e il governo. Scontro che, come noto, ha avuto come conseguenza principale quello di spingere Atlantia ad avviare un percorso di valorizzazione di Aspi. In proposito, oggi sono attesi gli aggiornamenti di Cassa Depositi e Prestiti che, in compagnia dei fondi Blackstone e Macquarie, è all'opera per rilevare l'88% di Autostrade. Nel mentre il consiglio di amministrazione della controllante, riunito ieri, ha approvato una lettera di supporto per la messa a disposizione in favore di Aspi di una linea di credito revolving, fino ad un importo massimo di 900 milioni di euro, con scadenza 31 dicembre 2022. Le condizioni saranno in linea con quelle precedentemente negoziate in occasione dell'analogo supporto approvato dallo stesso board lo scorso aprile 2020. La nuova lettera di supporto da parte di Atlantia fa seguito proprio al rimborso anticipato del finanziamento infragruppo precedentemente erogato per 350 milioni di euro a giugno 2020 e poi cancellato a seguito dell'emissione obbligazionaria da 1,25 miliardi di euro di Autostrade per l'Italia dello scorso 4 dicembre.

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



159329

MORANDI, LA PERIZIA SUL CROLLO

«Tiranti corrosi, per 25 anni niente interventi»

di **Andrea Pasqualetto**

«Il ponte Morandi è crollato per scarsa manutenzione». Dalla perizia dei consulenti del giudice depositata ieri un atto d'accusa ad Autostrade: «Dal 1993 nessun controllo sui tiranti corrosi». A cedere lo strallo sul lato del mare della pila nove.

a pagina 23

43

Morti
per il crollo del ponte Morandi sulla A10 a Genova

90

Metri
l'altezza del ponte Morandi, inaugurato nel 1967

Gli esperti

«Pur conoscendo i rischi di degrado il monitoraggio non è stato adeguato»

La scheda

● Secondo i periti della gip Angela Nutini la causa scatenante del crollo del ponte Morandi «è il fenomeno di corrosione a cui è stata soggetta la parte superiore del tirante Sud-lato Genova della pila 9»

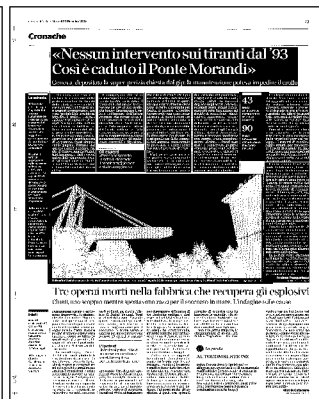
● L'analisi tecnica è contenuta nella relazione sulle cause del disastro avvenuto il 14 agosto 2018

● Nel crollo del ponte Morandi — chiamato anche viadotto Polcevera — sono morte 43 persone

● Il documento di circa 500 pagine è stato redatto nell'ambito del secondo incidente probatorio, quello che dove stabilire le cause del crollo. La Procura aveva formulato 40 quesiti a cui i super esperti hanno risposto



Il disastro Quel che restava del Ponte Morandi di Genova, dopo il crollo del 14 agosto 2018: ora sorge il viadotto San Giorgio dell'architetto Renzo Piano (Imagoeconomica)



159329

«Nessun intervento sui tiranti dal '93 Così è caduto il Ponte Morandi»

Genova, depositata la super-perizia chiesta dal gip: la manutenzione poteva impedire il crollo

«La causa scatenante il crollo è la corrosione della parte sommitale del tirante della pila 9...». «Se i controlli e le manutenzioni fossero stati eseguiti correttamente, con ogni probabilità avrebbero impedito il crollo...». «L'esecuzione dell'intervento di retrofitting lo avrebbe evitato con elevata probabilità...». Sono le conclusioni dell'attesa perizia sulle cause del crollo del ponte Morandi che il 14 agosto del 2018 causò la morte di 43 persone. Quasi cinquecento pagine, firmate dai quattro esperti nominati dal gip di Genova Angela Nutini, tutti ingegneri e tutti docenti universitari: Giampaolo Rosati e Stefano Tubaro del Politecnico di Milano, Massimo Losa e Renzo Valentini dell'ateneo di Pisa.

E, dunque, si conferma in sostanza quanto era stato ipotizzato fin dai primi mesi: il Morandi è crollato per la corrosione dei cavi di uno strallo, che hanno determinato il veloce cedimento dell'intera struttura. «La rottura di un tirante provoca la rottura della simmetria che attiva il collasso...». Collasso per la rottura del tirante, rottura per l'alta

corrosione, corrosione per la scarsa manutenzione e scarsa manutenzione per gli inadeguati controlli e ispezioni. Una catena di cause per il più grande disastro autostradale della storia d'Italia. Rispetto alla quale naturalmente viene tirata in ballo Autostrade per l'Italia, il gestore: «Avrebbe dovuto avere una conoscenza adeguata di come l'opera era stata costruita, valutando la rispondenza con i documenti progettuali, cosa che avrebbe permesso di individuare il grave difetto costruttivo nell'ultimo tratto del tirante, in corrispondenza della sommità dell'antenna, consentendo di prevedere e tenere sotto controllo il processo di degrado».

Ma è un po' tutta la storia del ponte a essere messa sotto accusa: «A partire dalla sua costruzione (l'inaugurazione e del 1967, ndr) è stata via via trascurata negli anni la serie di indicazioni del progettista, l'ingegner Riccardo Morandi, con particolare riferimento al degrado degli acciai dei cavi». Morandi aveva infatti richiamato più volte l'attenzione sul rischio di corrosione. «Indicazioni importanti, tenuto conto della straordinarietà

dell'opera... Lo stesso progettista e i tecnici avevano evidenziato fino al 1985 un già diffuso stato di ammaloramento e proposto modifiche non sempre e non compiutamente accolte...». Ponte nato male e conservato peggio: «Carenze progettuali nei dettagli costruttivi e difetti di esecuzione hanno determinato la formazione di una cavità... carenze di controlli in fase di costruzione da parte della direzione dei lavori e della commissione di collaudo...».

Le pile 9 e 10 erano state sistemate. Ma stiamo parlando del 1993: «Da allora non sono stati eseguiti interventi che potessero arrestare il processo di degrado in atto e/o di riparazione dei difetti presenti nelle estremità dei tiranti che, sulla sommità del Sud-lato Genova della pila 9, erano particolarmente gravi».

Fino ad arrivare agli ultimi anni, quando i problemi avrebbero dovuto emergere dalle ispezioni previste per legge. «I sistemi di monitoraggio attuati, pur conoscendo i rischi di degrado dei materiali, non sono però risultati adeguati a individuare le criticità presenti nella parte del

viadotto crollata».

E mentre manutenzioni e controlli latitavano, la corrosione degli stralli avanzava. Mancava soprattutto l'intervento sulla pila 9 e in particolare allo strallo dalla parte di Genova, il ventre molle del ponte. Del quale è rimasto solo quel progetto di potenziamento chiamato retrofitting, mai realizzato. «Le metodologie di calcolo, con riferimento al progetto, dovevano essere migliorate tenendo conto che nel caso dei trefoli la letteratura scientifica ha da tempo dimostrato come la semplice perdita di sezione dell'acciaio sia un parametro pericolosamente semplicistico».

Conclusione dei periti: «È chiaramente mancato un coordinamento ingegneristico in grado di raccogliere e confrontare tra loro tutte le informazioni disponibili che, seppur incomplete, dovevano destare un ben maggior allarme sullo stato dell'opera».

La perizia verrà discussa nell'ambito dell'incidente probatorio sulle cause del crollo. Le udienze riprenderanno a gennaio e lì anche i consulenti di accusa e difesa potranno dire la loro.

Andrea Pasqualetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MIO
110%
 QUOTIDIANO

**Il superbonus
 trova sei mesi
 di proroga
 e arriva
 a giugno 2022**

Poggiani a pag. 29

LEGGI DI BILANCIO 2021/ Ammessi coibentazione del tetto e barriere architettoniche

Al superbonus sei mesi in più

Detrazione maggiorata ok fino al 30 giugno 2022

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Il Superbonus del 110% trova la proroga definitiva ma soltanto di sei mesi. La detrazione maggiorata sarà applicabile, infatti, sulle spese sostenute nell'intervallo tra l'1/7/2020 e il 30/6/2022, rispetto al termine attualmente previsto del 31/12/2021. Detrazione estesa, inoltre, agli interventi per la coibentazione del tetto e per l'eliminazione delle barriere architettoniche e alle unità possedute da un unico proprietario. È previsto aumento del 50% dei limiti di spesa per la ricostruzione degli edifici danneggiati da eventi sismici. Queste le principali novità introdotte in commissione alla Camera al ddl Bilancio 2021 in tema di detrazione maggiorata del 110%, di cui agli articoli 119 e 121 del dl 34/2020.

Proroga. Le disposizioni introdotte modificano, innanzitutto, il termine ultimo per l'esecuzione degli interventi destinatari della detrazione maggiorata al 30/6/2022 da ripartire, rispettivamente, in cinque rate

annuali, per le spese sostenute fino al 31/12/2021 e in quattro rate annuali per quelle sostenute nel 2022; per gli Istituti autonomi case popolari (Iacp) o enti equipollenti, il nuovo termine è fissato al 31/12/2022 (non più 30/6/2022).

Beneficiari. Tra i destinatari della detrazione maggiorata vengono inserite le persone fisiche, operanti al di fuori dell'esercizio dell'impresa o di arte e professione, anche per gli interventi eseguiti su edifici composti da due a quattro unità immobiliari, distintamente accatastate, anche se posseduti, e questa è la novità più interessante, da un unico proprietario o in comproprietà da più persone fisiche.

Nuovi interventi. Tra le novità sul tema si segnala quella relativa all'estensione dell'applicazione del superbonus agli interventi per la coibentazione del tetto, senza limite del concetto di superficie disperdente al solo locale riferibile al sottotetto e agli interventi finalizzati alla eliminazione delle barriere architettoniche, di cui alla lettera

e), comma 1, dell'art. 16-bis del dpr 917/1986, anche nel caso in cui, si legge dalle note allegante all'emendamento approvato, gli interventi siano eseguiti in favore di ultrasessantacinquenni. La detrazione, inoltre, viene estesa anche alla installazione degli impianti fotovoltaici solari collocabili su strutture di pertinenza degli edifici (per esempio, sui garage).

Limiti di spesa. L'aumento del 50% dei limiti della spesa ammessa ai bonus per gli interventi di ricostruzione degli edifici danneggiati dagli eventi sismici viene esteso a tutti gli edifici collocati in tutti i comuni interessati dagli eventi avvenuti dopo il 2008, dove è stato dichiarato lo stato di emergenza. È previsto, inoltre, che per gli edifici colpiti dagli eventi sismici a partire dall'1/4/2009, dove è stata dichiarato lo stato emergenziale, i bonus spettano ma soltanto sulla quota di spesa eccedente il contributo disposto per la ricostruzione dell'unità immobiliare. Il legislatore interviene sul comma 8 dell'art. 119 del dl 34/2020,

che si riferisce all'intervento trainato, destinatario anche del 110%, di installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici e modifica il limite di spesa che passa dagli attuali euro 3.000 a euro 2.000 per gli edifici unifamiliari o per le unità collocate all'interno di edifici plurifamiliari ma funzionalmente indipendenti e con accesso autonomo, a 1.500 euro per edifici plurifamiliari o unifamiliari che installino un numero massimo di otto colonnine e a 1.200 euro per la stessa tipologia di edifici ma che installino un numero superiore a otto colonnine.

Tipologie. Definita l'unità immobiliare funzionalmente indipendente e precisato che sono ricompresi tra gli immobili che accedono ai bonus anche gli edifici privi di Attestato di prestazione energetica (Ape) perché sprovvisti di copertura, di uno o più muri perimetrali o di entrambi, purché al termine degli interventi gli stessi acquisiscano la classe energetica in fascia «A». Per gli interventi eseguiti nei condomini è previsto

che la detrazione spetti anche per le spese sostenute (quindi pagate) entro il 31/12/2022 ma a condizione che sia già stato eseguito almeno il 60% dell'intervento complessivo alla data fissata per il termine ordinario (30/6/2022), mentre per gli interventi eseguiti dagli Iacp, che non sono riusciti a completare l'intervento a fine del 2022, la detrazione del 110% spetta se alla detta data è stato eseguito almeno il 60% dell'intervento totale e per le spese sostenute entro il 30/6/2023.

Cessione e sconto. Infine, insieme alle modalità di deliberazione delle assemblee condominiali per l'imputazione dell'intera spesa a uno o più condomini e il rispetto dell'obbligo di sottoscrizione delle polizze obbligatorie per i professionisti tecnici, le modifiche introdotte prevedono che le disposizioni in tema di cessione e sconto in fattura si applicano anche ai contribuenti che sostengono nell'anno 2022 le spese per gli interventi indicati dall'art. 119 del dl 34/2020.

© Riproduzione riservata

La conferma della piena applicabilità in una recente sentenza del tribunale di Milano

Appalti pubblici, ok al contratto

Ccnl Anpit-Cisal dotato della maggiore rappresentatività

DI ICONIO MASSARA*

Una recentissima pronuncia del Tribunale di Milano, n. 596 del 28.5.2020, ha cristallizzato, qualora ce ne fosse ancora bisogno, la piena applicabilità dei Ccnl sottoscritti da Anpit e Cisl negli appalti pubblici.

La sentenza, definitivamente passata in giudicato, riveste grandissima importanza, sia per i principi affermati, che per l'importanza del Foro, atteso che Milano ha sempre rappresentato una fonte di giurisprudenza condivisa poi su tutti gli altri fori nazionali.

Le ricorrenti invocavano in particolare, sulla base dell'art. 30 comma IV (come modificato dal dlgs n. 56/2017), dlgs n. 50/2016, che venisse loro applicato il Ccnl Multiservizi, sottoscritto dalla triplice, in luogo del Ccnl Servizi Anpit-Cisal, ritenuto non rientrante nei parametri dell'art. 30 stesso.

Il Giudice, con attenta analisi dei fatti posti a fondamento della domanda, rigettava il Ricorso, espressamente dichiarando che, "la resistente ha documentato la sua iscrizione all'associazione datoriale Anpit a far data dal 2015, iscrizione tuttora in essere. Deve ritenersi che il contratto Ccnl Servizi Anpit-Cisal, applicato dalla stessa società, sia dotato della maggiore rappresentatività richiesta dalla predetta norma."

Citava il giudice, a sostegno della tesi decisoria, il decreto del presidente del consiglio dei ministri del 08.08.2013, il dm del Ministero del lavoro del

15.07.2014 n. 14280, il documento del 29.08.2017 della presidenza del consiglio dei ministri.

Inoltre, la sentenza appare del tutto esaustiva e completa, in quanto richiama precedente giurisprudenza amministrativa, tra cui l'ordinanza n. 617/2015 del Tar Puglia, la quale aveva già ritenuto che il Ccnl in questione sia stato stipulato da una delle confederazioni sindacali più rappresentative su base nazionale.

La sentenza richiama, altresì, ulteriori precedenti di merito tra i quali vi è la Sentenza del Tribunale di Trani n. 2195/2019, la quale si era precedentemente pronunciata sui minimali contributivi, statuendo che: «... parte ricorrente ha documentato che la Cisl (una delle organizzazioni sindacali sottoscrittrici del Ccnl invocato) è stata inserita nell'elenco dei sindacati comparativamente più rappresentativi (vd. dm del Ministero del lavoro del 15.07.2014 n. 14280, allegato in atti); inoltre tale sindacato dal 29.08.2017 è entrato a far parte del Cnel, consacrando così la maggiore rappresentatività su base nazionale dello stesso. Ebbene, alla luce di quanto innanzi, si ritiene che il Ccnl Fails-Cisal-Lait e Anpit, possa assurgere a Ccnl Sottoscritto da organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, ai fini della legge n. 389/1989, solo a far data dal 15.07.2014, ossia da quando la Cisl (una delle organizzazioni più rappresentative...)». Sul punto appare importante, altresì, richiamare la pronuncia del Tar Piemonte, sent. n. 144 del 22 gennaio 2015, avente ad

oggetto la contestata applicazione del Ccnl Anpit-Cisal al posto del Ccnl multiservizi, la quale ha nuovamente cristallizzato la piena e legittima applicabilità del Ccnl Servizi, in luogo del Multiservizi della Triplice.

Anche il Tar Calabria di Catanzaro, con la recentissima sentenza n. 01404/2020 ha riaffermato i suddetti principi anche in relazione al Ccnl Anpit-Unci-Cisal per le cooperative, asserendo che «l'applicazione di un determinato contratto collettivo rientra nelle prerogative dell'imprenditore e nella libertà negoziale delle parti, risultando sufficiente che sia rispettata la coerenza del contratto nazionale applicato con l'oggetto dell'appalto posto in gara, secondo quanto stabilito dall'art. 30, comma 4, dlgs 50/2016».

Tali principi vengono altresì affermati dal Tar Calabria anche in relazione alla clausola sociale, attraverso l'espresso richiamo a copiosa giurisprudenza, tra le quali: Cons. stato, Sez. V, 12.9.2019, n. 6148; Cons. stato, Sez. III, 18.9.2018, n. 5444; Cons. stato, Sez. V, 17.1.2018, n. 272; Cons. stato, Sez. V, 18.7.2017, n. 3554; Cons. stato, Sez. III, 9.12.2015 n. 5597, secondo cui «la c.d. "clausola sociale" non può imporre all'impresa subentrante in una gara pubblica di prescegliere un determinato contratto collettivo, potendo essa scegliere invece un contratto collettivo diverso, applicabile all'oggetto dell'appalto e che salvaguardi i livelli retributivi dei lavoratori riassorbiti in modo adeguato e congruo».

In tale prospettiva, va

escluso che in virtù della clausola sociale inserita negli atti di gara l'aggiudicatario sia tenuta all'applicazione di un contratto collettivo diverso rispetto a quello di appartenenza, come anche va escluso che il mancato mantenimento del contratto collettivo per i lavoratori da riassorbire sia indice di anomalia dell'offerta (Cons. stato, Sez. V, 12.9.2019, n. 6148; Cons. stato, Sez. III, 18.9.2018, n. 5444).

Appare di tutta evidenza che i principi citati, facenti parte di un orientamento giurisprudenziale oramai consolidato, sono perfettamente in linea con i dettami costituzionali di cui all'art. 39, e cristallizzano un principio di libertà sindacale e di pluralità che deve essere alla base della costruzione di nuove e diverse relazioni industriali e sindacali, che prescindano da posizioni preconcepite e rendite di posizione, ma che consentano ai protagonisti di potersi misurare sul campo, mettendo al centro del dibattito complessivo i temi del lavoro, in una nuova e diversa accezione, che sia fondata sulla proposta innovativa, sulla flessibilità, sulla contrattazione aziendale, sul welfare, nel solco di una necessaria innovazione che serve per risolvere le sorti dell'economia. I Ccnl Anpit-Cisal sono imperniati su tali presupposti, per offrire al tessuto imprenditoriale e del lavoro in senso lato la possibilità di essere al passo con i tempi, con il fine unico di offrire all'Azienda Italia nuove opportunità di rinascita, fondate sulla legalità e libertà sindacale.

*** consigliere nazionale Anpit**

—© Riproduzione riservata—

