

GL /XQHGu

GLFHPEUH

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
25	L'Economia (Corriere della Sera)	13/12/2021	<i>Battaglia sui porti (c'e' anche Taranto) la trappola cinese (A.Baccaro)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Appalti, con la svolta digitale taglio a costi e adempimenti (G.Santilli)</i>	5
1	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Bonus casa, pressing a tutto campo (G.Santilli)</i>	7
5	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>"Basta cambiare le regole, credibilita' a rischio" (G.Sa.)</i>	9
5	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Int. a R.Fraccaro: "Non prendiamoci in giro, e' il 110% che traina il Pil. Ora politiche industriali" (G.Sa.)</i>	10
5	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Abi: gli incentivi siano semplici e stabili (L.Ser.)</i>	11
5	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Legambiente: no al ridimensionamento (G.Sa.)</i>	12
5	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Orsini: stop all'incertezza delle norme (M.Mo.)</i>	13
29	Il Sole 24 Ore	11/12/2021	<i>Bonus casa differenti moltiplicano i prezzi da utilizzare per la congruita'</i>	14
29	Il Sole 24 Ore	11/12/2021	<i>Brevi - Bonus per le facciate visibili dalla ferrovia</i>	15
29	Il Sole 24 Ore	11/12/2021	<i>Sul superbonus Iva al 10% Limiti sui beni significativi (L.De Stefani)</i>	16
3	Italia Oggi Sette	13/12/2021	<i>Il superbonus guadagna sprint (T.Cerne)</i>	17
<b>Rubrica Information and communication technology (ICT)</b>				
1	Italia Oggi	11/12/2021	<i>Dal primo gennaio 2022 bollino blu per edifici digital (A.Ciccia Messina)</i>	19
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
1	Il Sole 24 Ore	13/12/2021	<i>Sicurezza: subito la mappa dei rischi per evitare lo stop all'attivita' (G.Taddia)</i>	20
1	Italia Oggi	11/12/2021	<i>Sicurezza lavoro piu' severa (D.Cirioli)</i>	23
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
13	Il Sole 24 Ore	13/12/2021	<i>Avvocati in esercizio senza 5 affari l'anno. Restano gli altri requisiti (V.Maglione)</i>	24
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>L'universita' vive nella continuita' maestri-allievi (N.Irti)</i>	25
41	Italia Oggi Sette	13/12/2021	<i>Scelti &amp; prescelti - Dagli atenei 819 corsi in ingegneria</i>	27
<b>Rubrica UE</b>				
1	Il Sole 24 Ore	12/12/2021	<i>Il piano Scholz e la resistenza ordoliberaler sull'Europa (S.Fabbrini)</i>	28
4	L'Economia (Corriere della Sera)	13/12/2021	<i>Bruxelles si scopre labour e i falchi non volano piu' (D.Di Vico)</i>	30
31	Italia Oggi	11/12/2021	<i>Case a emissioni zero, valanga di no (M.Rizzi)</i>	31
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Il Sole 24 Ore	13/12/2021	<i>Regole taglia liti, l'impatto sui professionisti (I.Cimmarusti/M.De Vito)</i>	32
29	Il Sole 24 Ore	11/12/2021	<i>Le entrate chiudono sui "prezzari dei" ma le norme non sono a senso unico (L.Pegorin)</i>	34
31	Italia Oggi	11/12/2021	<i>Bonus edilizi, nuove scadenze (C.Bartelli)</i>	35
12	Italia Oggi Sette	13/12/2021	<i>Bonus edilizi svincolati. 0 Quasi (S.Cerato)</i>	36
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
21	Il Sole 24 Ore	13/12/2021	<i>Crotone, il Sud e il Pnrr: la dote di 82 miliardi esige il cambio di passo (N.Amadore)</i>	37

# BATTAGLIA SUI PORTI (C'È ANCHE TARANTO) LA TRAPPOLA CINESE

L'aumentata richiesta di approdi per le navi container ha risvegliato l'appetito di Pechino per gli scali del Mediterraneo. Da Cosco a Weichai, dall'italiana Msc alla turca Yilport, gli intrecci tra armatori e terminalisti

di **Antonella Baccaro**

**È** guerra tra i big del trasporto marittimo delle merci. L'obiettivo è accaparrarsi i porti dove far approdare le navi-container la cui richiesta, dopo la fine del lockdown, è cresciuta esponenzialmente, creando un mega-ingorgo e facendo esplodere i prezzi. Un rischio nel quale i porti italiani sono coinvolti con risvolti geopolitici interessanti. Basti pensare che la semplice voce delle mire di due gruppi cinesi sul porto di Palermo, diffusasi qualche settimana fa, ha generato allarme presso il governo e ha scatenato richieste di attivare il «golden power» da parte delle forze politiche sovraniste.

Pechino resta lo spauracchio per l'Europa dopo la discussa conquista nel 2009 del porto del Pireo da parte di Cosco, uno dei colossi dello shipping della Repubblica popolare, nel periodo della peggiore crisi economica ellenica. A distanza di 12 anni, il Pireo, eletto dalla strategia cinese Bel & Road Initiative come porto di riferimento del Mediterraneo, ha raggiunto 5,7 milioni di teu (twenty-fodd equivalent unit, l'unità di misura che prende come riferimento un container lungo sei metri) nel 2019, diventando il primo porto dell'area Med per i container.

## Le intese

Del resto anche l'Italia si trova ad avere firmato nel 2019 un memorandum

d'intesa con la Cina nell'ambito della stessa iniziativa, la Nuova Via della Seta, sia pure non in condizioni sfavorevoli come quelle greche. Tra gli effetti di quegli accordi, sottoscritti dal governo Conte I, c'è la complessa operazione messa a punto sul porto di Taranto: la concessione demaniale di una delle aree più grandi del porto, la ex Belleli, di circa 220 mila metri quadri, al Ferretti Group, controllato all'85% dai cinesi di Weichai Group (società pubblica) per un investimento di circa 100 miliardi e con la promessa di creare 200 posti di lavoro diretti. Questa dell'ottobre 2020 (governo Conte II) è l'ultima iniziativa portata a termine dai cinesi mentre già gli americani rumoreggiavano. Un mese prima erano riusciti a bloccare un tentativo simile da parte dei cinesi sul porto di Trieste, facendo saltare un memorandum d'intesa già firmato dalla China Communications Construction company con l'Autorità portuale. I cinesi sono invece dal 2016 stabilmente presenti a Vado Ligure con Cosco e Qindao, insieme con i danesi di Maersk.

Tornando a Taranto, l'investimento cinese sulla città non è il solo ad aver fatto discutere. Un'altra banchina di 1.900 metri è finita in mano ai turchi di Yilport Holding, controllata al 100% da Yildirim Holding che a propria volta possiede il 24% della francese Cma Cgn, al quarto posto nella classifica mondiale del trasporto container.

## Le alleanze

Gli intrecci tra le varie società vanno tenuti presenti per capire le strategie che coinvolgono i porti italiani. Tra gli armatori esistono tre grandi alleanze: la 2M, che comprende la danese Maersk e la Msc dei fratelli Aponte (1.322 navi); la Ocean Alliance che mette insieme la Cosco, la Evergreen di Taiwan (che nel 2015 abbandonò il porto di Taranto) e la francese Cma Cgn, di cui abbiamo detto (1.200 navi). Infine c'è The Alliance, composta dalla tedesca Hapag Lloyd, dalla sudcoreana Hmm, dalla taiwanese Yang Ming e dalla giapponese One Ocean Network Express (643 navi).

E se tra quelli che abbiamo definito armatori emergono nomi di terminalisti (cioè coloro che acquistano le concessioni nei porti) non si tratta di un errore. Ci sono sempre più compagnie marittime che sono riuscite a svilupparsi verticalmente espandendosi nel business dei terminal, dunque movimentano le merci e poi gestiscono in esclusiva le banchine dei porti dove farli sbarcare.

Il fenomeno viene bene descritto da Confetra nel suo Almanacco del trasporto: nel mondo quattro compagnie — Cosco, Maersk, Msc e Cma Cgn — hanno movimentato nel 2019 il 41,9% dei container nei porti, contro il 29,7% registrato dieci anni prima. Al primo posto della classifica mondiale troviamo Cosco, che ha movimentato 109,8 milioni di teu, con un aumento nel decennio del 199,2%. Maersk è terza con 84,2 milioni di teu (+48%), Me-

diterranean Shipping Company sesta con 50,8 milioni di teu (+209,8%) e Cma Cgm ottava con 26,1 milioni di teu (+125%).

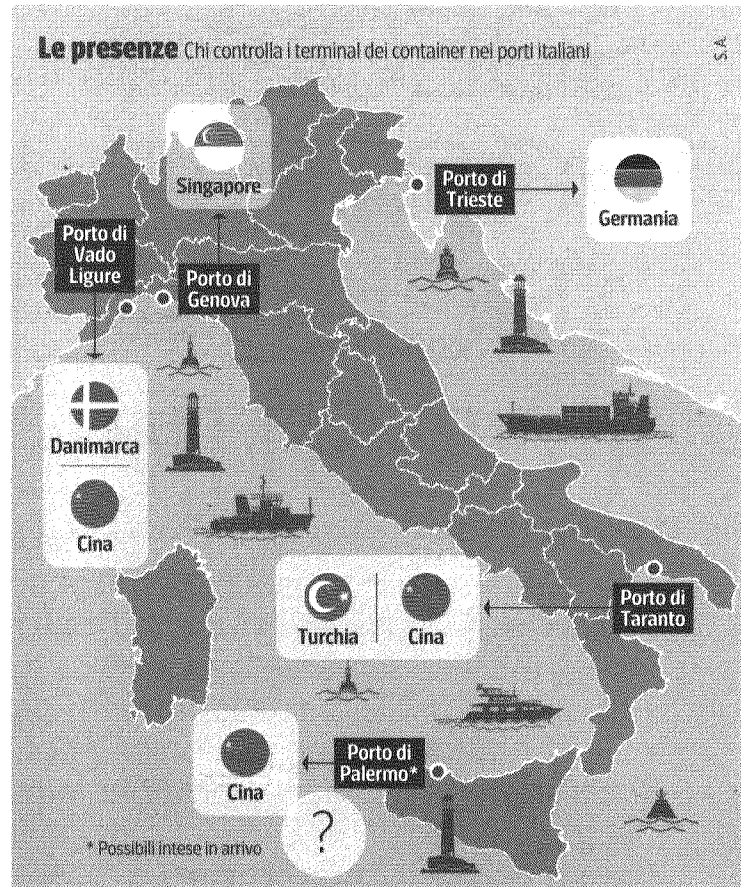
Sono cresciuti del resto anche i terminalisti «puri», ad esempio, la seconda società nella classifica mondiale è Psa (Singapore), che in dieci anni è cresciuta di trenta milioni di teu.

In Italia nel 2020, il 41,41% dei contenitori imbarcati e sbarcati nei porti italiani è passato attraverso i terminal controllati da Msc che, dopo avere «occupato» il porto di Gioia Tauro, ha preso piede anche in quelli genovese e triestino. In quest'ultimo, a inizio anno, sono entrati i tedeschi di Hhla con il tacito accordo del governo ita-

liano che non ha opposto il «golden power».

Il secondo operatore in Italia è invece il terminalista «puro» Psa, che ha movimentato dal porto di Genova un milione 943 mila 965 teu. Al terzo posto un altro terminalista: Contship Italia, partecipata al 66,6% dal gruppo tedesco Eurokai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Le voci delle mire su Palermo di due gruppi orientali hanno scatenato le richieste di attivare il golden power**

**Cosco**

Wan Min, presidente della multinazionale China Ocean Shipping Company. La società è presente a Vado Ligure e controlla il Pireo, primo porto merci dell'area Med



**Msc**  
Gianluigi Aponte, fondatore della Mediterranean Shipping company (Genova, Gioia Tauro, Trieste), alleata della danese Maersk



# Appalti, con la svolta digitale taglio a costi e adempimenti

## Cambia la Pa

Le stazioni appaltanti potranno usare i requisiti già utilizzati per altre gare

Appalti pubblici: si cambia con il digitale. L'Autorità anticorruzione ha approvato due delibere che consentono una brusca accelerazione verso la digitalizzazione delle procedure. Svolta necessaria per superare le inefficienze del sistema italiano. Si introduce il bando di gara tipo, la procedura telematica e il fascicolo virtuale che consente l'eliminazione di adempimenti formali a carico di Pa e imprese.

Giorgio Santilli — a pag. 6

Le stazioni appaltanti potranno usare i requisiti già utilizzati per altre gare: così si creano white list per ogni singola gara

# Appalti, la catena è tutta digitale Taglio a costi e adempimenti

**Anac.** L'Autorità anticorruzione ha approvato le delibere con cui introduce il bando di gara tipo, la procedura telematica e il fascicolo virtuale che consente l'eliminazione di adempimenti formali a carico di Pa e imprese

## Giorgio Santilli

ROMA

L'Autorità nazionale anticorruzione ha approvato il 29 novembre due delibere che consentono una brusca accelerazione verso la digitalizzazione dell'intera catena degli appalti pubblici, avvicinando l'obiettivo dell'e-procurement integrale che molti osservatori - a partire dai paper di Bankitalia - considerano la svolta necessaria per superare inefficienze del sistema italiano, quali la frammentazione e la scarsa qualificazione delle amministrazioni. La prima delibera introduce il bando digitale tipo, partendo da forniture e servizi sopra soglia Ue nei settori ordinari (ma applicabile anche ai lavori ove compatibile) e dando così il via alla procedura telematica aperta con cui le stazioni appaltanti effettueranno d'ora in avanti ogni affidamento; la seconda - che prende la forma di un comunicato del presidente Giuseppe Busia - dà il via di fatto al fascicolo virtuale dell'operatore economico che, grazie all'utilizzo della banca dati

nazionale dei contratti di appalto gestita da Anac, consentirà alle stazioni appaltanti di utilizzare gli accertamenti già effettuati da un'altra stazione appaltante per ammettere l'operatore economico alla gara, velocizzando l'attività di verifica dei requisiti generali. Di fatto sarà possibile ricavare dalla banca dati white list di imprese che posseggono i requisiti richiesti per partecipare alla gara.

Il nuovo bando tipo diverrà operativo quindici giorni dopo la pubblicazione della delibera sulla Gazzetta ufficiale, prevista per fine dicembre.

L'adozione del bando tipo consente di ottimizzare le procedure di gara spostando via via verso la procedura telematica tutte le amministrazioni e le gare. Il documento consentirà all'Anac anche di supportare le stazioni appaltanti nella predisposizione della cosiddetta lex specialis (le regole che sovrintendono al singolo appalto), promuovendo l'applicazione uniforme delle norme. In particolare, l'Autorità anticorruzione punta a standardizzare il di-

sciplinare di gara, ridurre i casi di deroga al bando tipo, contenere il numero di clausole oggetto di deroga al bando tipo, abbattere i tempi di predisposizione della documentazione di gara e di svolgimento della gara, contenere gli oneri amministrativi derivanti dalla partecipazione agli appalti per gli operatori economici, abbandonando definitivamente la documentazione di carta.

Il fascicolo virtuale promette di essere una vera rivoluzione, soprattutto per la fase di qualificazione: consente infatti l'acquisizione telematica dei documenti di comprova dei requisiti. Lo strumento non è nuovo, ma il decollo di questo documento digitale è stato reso possibile dalle modifiche all'articolo 81 del codice degli appalti e dall'attribuzione all'Anac della competenza di introdurre concretamente l'uso nelle gare: ad assegnare questa competenza all'Autorità guidata da Giuseppe Busia è stato il governo Draghi, all'interno dei decreti del Pnrr, per consentire di procedere con rapidità e maggiore efficacia. La scommessa è cen-









































































