

ANCE | NAPOLI

Dossier Stampa

Le ultime uscite di Ance Napoli sui media

*Una raccolta delle uscite dell'Ance Napoli sui media delle
ultime settimane*

24 novembre 2022

A cura dell'Ufficio Stampa e Relazioni Esterne

Editoriali / Napoli Est, insieme per il rilancio



Napoli Est, insieme per il rilancio

Serve una visione strategica per la Città metropolitana

di Angelo Lancellotti • Martedì, 22 novembre 2022

Il dibattito pubblico sull'**area orientale della città** guadagna centralità, in modo alterno, da diversi anni. E si inserisce oggi nel più ampio dibattito sullo sviluppo e le potenzialità della Città metropolitana se si considera che in quel quadrante territoriale insistono i prodromi e le aspettative (da lungo tempo) per un complessivo intervento di rigenerazione urbana e territoriale che possa prendere le mosse dalla **riconversione dei manufatti industriali dismessi**, ruotando su un moderno progetto di riqualificazione ambientale, per restituire valore anche prospettico all'area grazie al completamento di una rete di mobilità e trasporto pubblico, recuperando altresì il patrimonio immobiliare storico e il rapporto con il mare, che unisce - senza soluzione di continuità - Napoli all'intera area vesuviana costiera.

Un **disegno complessivo di crescita economica e sociale** che includerebbe e massimizzerebbe anche il valore dei **nuovi insediamenti produttivi**, del settore terziario, della ricerca e della produzione hi-tech presenti nell'area, in una logica di sistema che punti al rilancio di un'**area strategica**, che registra segni di obsolescenza e degrado di gran parte del tessuto infrastrutturale.

Da qualche mese, in particolare, è al centro dell'attenzione politica e mediatica "**Porta Est**", un grande progetto di logistica e trasporti che, se realizzato, si porrà come **nuova porta di accesso alla città**, con l'obiettivo di creare una più funzionale interrelazione del capoluogo e dei suoi servizi con l'area metropolitana di Napoli, favorendo il potenziamento di un'area 'cerniera',

ricca di interconnessioni, tra Centro storico e comuni vesuviani, aeroporto e snodi ferroviari.

Da questo punto di vista, vale la pena ricordare che l'idea originaria è stata maturata diversi anni fa dalla Regione Campania, che ha finanziato una progettazione per la realizzazione di un **hub trasportistico** di oggettivo valore nell'area di Piazza e Corso Garibaldi. In buona sostanza, un sostanzioso investimento progettuale che punta alla risistemazione della Stazione Centrale e di quella della Circumvesuviana-Eav, alla copertura del fascio dei binari esistenti più a Sud, alla realizzazione di un moderno scalo per i bus a lunga percorrenza ed un sistema di smistamento delle merci che viaggiano su ferro, con ampie aree verdi e di parcheggio.

L'ambizioso progetto, che trova sponda nelle attuali **previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli**, sottende un *must*: la necessaria sostenibilità economica, da garantire attraverso risorse pubbliche reperibili e una valorizzazione delle stesse aree capace di attrarre investimenti privati o di soggetti pubblici che agiscono con logiche produttive, innanzitutto di Ferrovie dello Stato con Sistemi Urbani, che - di fatto - ne dovranno assicurare la realizzazione.

E' sulle esigenze di tale bilanciamento e, più in particolare, sulla quantità e sulla destinazione delle cubature a farsi, in deroga al Piano Regolatore, che si concentrano le principali criticità. L'esigenza di procedere ad una **Variante di scopo** per gli ambiti 12 e 23, infatti, è legata alla necessità di un equilibrio finanziario che va necessariamente perseguito, considerando che nel comprensorio insistono anche altri progetti di ampio respiro per la rivitalizzazione socio-economica come quella di Caramanico o la Ex Corradini, solo per fare qualche esempio.

Altra questione riguarda poi l'intento, legittimo nelle aspirazioni, dell'**accorpamento nella stessa area degli uffici della Regione**, che merita ulteriori approfondimenti perché, da un lato, si tratta di una decisione in divenire, dall'altro di un programma decisamente articolato e complesso, che pure dovrà essere corroborato dall'esplicitazione di puntuali analisi costi-benefici e dalla valutazione di ricadute e opportunità.

Il tema delle nuove localizzazioni e la sostenibilità dell'articolato progetto "Porta Est" risultano centrali anche per valutare i **potenziali impatti sulle aree circostanti**, molto delicati visti i precari equilibri urbani dell'area, soprattutto se si prefigurano le ricadute sul Centro Direzionale di Napoli (distante in linea d'aria appena 200 metri) e che, com'è emerso anche dai numerosi, autorevoli interventi sul quotidiano *Il Mattino*, necessiterebbe già oggi di un corposo intervento manutentivo e di una sostanziale rigenerazione funzionale. Per

favorirne il rilancio, rinvigorendo tutte le destinazioni previste, realizzando le attrezzature utili a garantire migliori servizi e qualità della vita e di lavoro, a partire dai collegamenti necessari, assicurando così una rivalutazione degli asset esistenti e frenandone il progressivo degrado.

Il tutto tenendo presente, tra l'altro, che il **Centro Direzionale** non è stato realizzato nella sua interezza, nonostante il suo comparto orientale sia stato oggetto di interessanti progetti elaborati anche da investitori privati. In tal senso, val la pena di sottolineare che il completamento dell'opera ipotizzata da Kenzō Tange avverrebbe quasi esclusivamente su aree pubbliche, di proprietà del Comune di Napoli, che potrebbero concorrere ad una più armonica riqualificazione urbana e sociale, corroborando altresì le disastrose finanze della nostra Amministrazione.

"Napoli Porta Est", insomma, è un importante progetto, tecnicamente 'di qualità', ma ha sicuramente bisogno di una messa a punto per gli effetti collaterali che potrebbe determinare e, soprattutto affinché possano essere garantiti il necessario equilibrio finanziario, il ridisegno delle infrastrutture pubbliche sul territorio e un sostanziale bilanciamento tra le funzioni delle diverse aree urbane coinvolte, viste anche la valenza del progetto per l'efficientamento complessivo dell'area e le possibili ricadute positive sul comprensorio orientale della città metropolitana.

Un'ultima considerazione: il vivace dibattito sull'area orientale della città, tuttora in corso, fa emergere la necessità di una fase di confronto e analisi che riporti l'attenzione su una **visione strategica di città**, prevedendo in prima battuta anche l'elaborazione di un **Documento Preliminare di Piano**, che, da un lato potrebbe anticipare le decisioni relative a questa come ad altre aree e, dall'altro, porterebbe all'obiettivo più volte sottolineato dal sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, di giungere alla definizione del **nuovo Piano Urbanistico Comunale** in un'ottica di proiezione moderna, di sviluppo e sostenibilità economica e sociale.

Angelo Lancellotti

Presidente Acen

Angelo Lancellotti, presidente di Ance Napoli e **Ambrogio Prezioso**, past president di Ance Napoli, intervistati dal TG 3 Campania al convegno “*Infrastrutture, mobilità e logistica per lo sviluppo dell’area orientale di Napoli*” organizzato dall’associazione Estramoenia. Edizione serale (19.30) del 20 novembre 2022



24 ORE
Video

Martedì 22 Novembre 2022

Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect   

ABBONATI



Angelo Lancellotti
Presidente ANCE Napoli

LAPRESSE

24 ORE
Video

Martedì 22 Novembre 2022

Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect   

ABBONATI MF 



Ambrogio Prezioso
Presidente ExtraMoenia

Napoli, all'Apple Academy confronto su rigenerazione urbana nell'area orientale

(LaPresse) Presso l'Aula Magna della Apple Developer Academy dell'Università degli Studi di Napoli Federico II si è svolto il convegno dal titolo "Infrastrutture, mobilità e logistica per lo sviluppo dell'area orientale". Per il sindaco Gaetano Manfredi la riqualificazione di Napoli Est "è una sfida sulla quale puntare di cui la città ha bisogno. Continuando a

Area Est, pressing di Prezioso «Servono più infrastrutture»

LA STRATEGIA

Infrastrutture, mobilità, scuola, sanità e sicurezza. Questa la ricetta per il rilancio di Napoli est. Se n'è discusso ieri nell'ambito del convegno - il primo di una lunga serie - organizzato dall'associazione Est(r)Moenia, presieduta da Ambrogio Prezioso, presso l'aula magna dell'Università Federico II di San Giovanni a Teduccio. Decline di interventi, ma un unico filo conduttore: la necessità di trasformare in attrattiva per gli investitori la zona orientale della città. Un messaggio che non a caso arriva da un partner che fa della partnership pubblico-privato il suo cavallo di battaglia. Un patto, l'ennesimo, tra istituzioni locali e mondo dell'imprenditoria. «I progetti non possono essere calati dall'alto» ha sottolineato Prezioso, aggiungendo che ci sono imprese pronte a investire: «La priorità è connettere la zona che va da piazza Garibaldi fino all'aeroporto verso i territori di San Giovanni, Barra, Ponticelli. Occorre farlo - analizza il presidente Est(r)Moenia - spendendo il debito buono del Pnr e sfruttando il Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) della Città metropolitana».

I PROGETTI

«Quest'area è fondamentale per lo sviluppo della città» ha evidenziato il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi. «Ciò consentirà - ha insistito l'ex rettore - non solo di migliorare tutta l'accessibilità, a partire da piazza Garibaldi fino al Centro direzionale, ma anche la trasformazione della linea di costa che, attraverso il recupero dell'ex Corradini e la realizzazione della passeggiata a mare, permetterà di riconnettere anche San

Giovanni con il mare». Sul progetto "Porta est" ha aggiunto: «A noi interessa la parte infrastrutturale.

Tutto è legato all'accessibilità di piazza Garibaldi: bisogna realizzare il vecchio progetto che prevedeva l'accesso dalla parte retrostante di piazza Garibaldi, per il parcheggio e per gli autobus, la nuova stazione dell'Eav, il tombamento e la copertura del passante ferroviario, insieme a un intervento importante di investimento sul Centro direzionale, sia per un intervento di ristrutturazione complessiva che di connessione con la stazione centrale». Nel corso del convegno - il prossimo si terrà il 16 dicembre - è stato presentato il progetto "Parco lineare", a cura degli architetti Giancarlo Scognamiglio, Marina Habetswallner ed Elvira Romano, che nel 2019 hanno ricevuto dalla Metropolitana di Napoli l'incarico di redigere il progetto di riqualificazione dei luoghi serviti dalle nuove stazioni della linea 1 piazza Poggioreale e largo Tribunale, e della progettazione di un parco urbano a servizio dell'area est compreso fra le due stazioni. L'obiettivo sarà ricucire da un punto di vista architettonico, urbanistico e paesaggistico, la zona in uno spazio unico dedicato al verde, allo sport e al tempo libero.

GLI SCENARI

Sono stati anche analizzati i risultati di uno studio condotto dall'Università Luigi Vanvitelli e coordinato dal professore Armando Careni sull'accessibilità dell'area orientale di Napoli. Lo studio evidenzia come oggi mediamente ogni napoletano per muoversi in città ha disponibile una stazione ferroviaria o una fermata di tram a poco più di 10 minuti a piedi da casa, a fronte di una acces-

sibilità pedonale alle attuali stazioni ferroviarie dell'area est di oltre 20 minuti. Nel suo intervento, Matteo Lorito, rettore della Federico II ha ricordato: «Napoli Est è un'area strategica molto importante, siamo partiti con San Giovanni e andremo avanti fino a Ercolano». Per Angelo Lancellotti, presidente Ance Napoli, «il dibattito sull'area orientale fa emergere la necessità di una fase di confronto e analisi che riporti l'attenzione su una visione strategica di città». Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, ha rimarcato: «Il futuro della zona orientale passa per un confronto con enti locali, territoriali e parti sociali, che hanno un unico grande interesse: lo sviluppo del settore del turismo e delle merci sul corto e lungo raggio da Molo Beverello a Napoli Est». Umberto De Gregorio, presidente Eav, ha invece annunciato l'acquisto di 40 nuovi treni della Circumvesuviana, che porteranno così a 100 la flotta dei convogli. «Lo sviluppo della zona est di Napoli dipende moltissimo dalla sua accessibilità e dalla logistica» è il pensiero di Ennio Cascetta, docente di ingegneria dei trasporti dell'Università Mercatorum, che ha incalzato: «Il completamento della metropolitana consentirà a breve di aumentare radicalmente l'accessibilità su ferro, anche se preoccupa il rallentamento dei lavori verso Capodichino». I due assessori, Edoardo Cosenza (alla Mobilità comunale) e Bruno Discepolo (all'Urbanistica regionale) concordano sul fatto che «Napoli est rappresenti un asset strategico in una prospettiva di rilancio e di sviluppo sostenibile per una riqualificazione ambientale dell'intera città metropolitana».

VA ES.

© FOTODUCCHE/REPERATA

04480



**CONFRONTO PROMOSSO
DALL'ASSOCIAZIONE
"EST(RA)MOENIA"
«TANTE IMPRESE
PRONTE A INVESTIRE
SUL TERRITORIO»**

LA SFIDA Ambrogio Prezioso, leader di Est(ra)Moenia

Il dibattitodi **Francesco Parrella**

Napoli Est, la ricetta di Prezioso: «La rigenerazione urbana viaggi insieme a quella sociale»

«**L**a rigenerazione urbana è una roba di cui tutti parlano, ma si fa se parallelamente sviluppiamo anche una rigenerazione sociale». Parte da questa premessa Ambrogio Prezioso, che con l'associazione *Est(ra)Moenia*, di cui è presidente, ieri ha riunito al Polo universitario Federico II di San Giovanni a Teduccio, docenti, associazioni di categoria e amministratori, per parlare di infrastrutture, mobilità e logistica per lo sviluppo dell'area orientale della città.

«L'idea — ha spiegato l'ex leader dell'Acen e dell'Unione industriali — è di affiancare ai progetti infrastrutturali in campo, in primis quelli che

riguardano la mobilità se pensiamo che ogni anno transitano per la Stazione Centrale 50 milioni di passeggeri, percorsi da avviare con il terzo settore per contrastare dispersione scolastica, aumento della disoccupazione e fragilità. Qui si può davvero realizzare una sostenibilità economica, sociale ed ambientale».

Il rettore della Federico II, Matteo Lorito, ha sottolineato che già ai tempi di Carlo di Borbone la zona orientale fu individuata come un'area di sviluppo: «Noi come Università faremo la nostra parte. A partire dall'ex Manifattura Tabacchi, dove porteremo i fondi del Pnrr, che diventerà un grande centro di ricerca».

Umberto De Gregorio, presidente Eav, ha evidenziato

invece come il rilancio di Napoli Est si lega alla sopravvivenza della Circumvesuviana, dove ci sono opere in corso per 1 miliardo, con piazza Garibaldi che diventerà il nuovo terminale, e ci sarà il raddoppio dei binari, da 4 a 8. «Nel giro di 12-16 mesi — ha precisato — partirà anche la gara per 40 nuovi treni, per un totale di 100 nuovi mezzi».

L'assessore comunale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Edoardo Cosenza, ha definito invece «cruciale» la chiusura della linea 1 della metro fino a Capodichino, aggiungendo che l'obiettivo di questa amministrazione «è di arrivare ad avere un treno ogni tre minuti». In cantiere anche una nuova pista ciclabile, che il Comune ha finanziato con 35 milioni di euro, «con il progetto che a breve potrà andare a gara», che permetterà di costeggiare il mare arrivando fino a Pietrarsa.

Poi bus rapidi per collegare l'Ospedale del Mare al resto della città e, «grazie ai fondi del Pnrr — ha detto ancora Cosenza — realizzeremo per la linea 10 una nuova gara entro il 2023».

L'assessore regionale all'Urbanistica, Bruno Discepolo, dal canto suo, nel ricordare che la Regione sta lavorando al risanamento dell'ex Corradini, ha sottolineato che c'è la volontà di costruire anche nuovi studentati, fino a Ercolano. «Ci stiamo muovendo con progetti che vanno oltre il localismo, come abbiamo fatto con i Masterplan del Litorale Domitio e Salerno Sud».

Poi una critica all'ex ministro per il Mezzogiorno, Mara Carfagna: «Non condividiamo molto — ha detto Discepolo — i contratti interistitu-

zionali di sviluppo. Per la valorizzazione del territorio molto meglio i nostri progetti di Area vasta».

Il presidente di Ance Napoli, Angelo Lancelotti, ha affermato che «la politica per 20 anni non ha consentito ai privati lo sviluppo di iniziative a Bagnoli come a Napoli est, dove serve — ha detto — un progetto unitario che agevoli gli investimenti». Ennio Cascetta, per 10 anni assessore regionale ai Trasporti, ha lamentato come in città il dibattito sul futuro della metropoli sia «molto modesto». E, con una metafora, ha spiegato: «I progetti sono come le medicine, hanno una scadenza», citando, tra l'altro, l'idea del collegamento ferroviario con il porto, che dopo vent'anni va «reinterpretato». Sul tema il presidente dell'Autorità del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha sostenuto che «è arrivato il momento di decidere: o utilizziamo tre ibridi o optiamo per un trasporto su ferro fino al confine della città. Si vedrà con il nuovo governo e il nuovo ministro dell'Ambiente cosa si può fare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli imprenditori: "Acceleriamo sull'area Est"

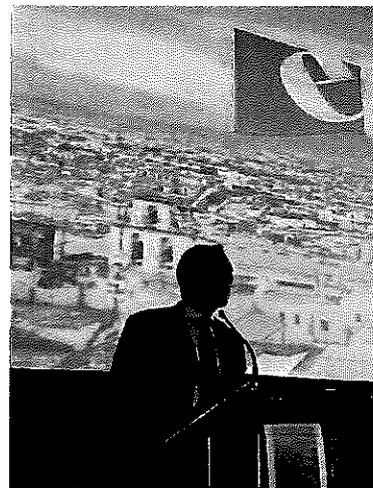
Tempi stretti per realizzare i progetti e cambiare il volto dell'area Est. A partire da stazione centrale e porto. Più che fare il punto della situazione il convegno promosso ieri da Est(ra)Moenia è un invito ad agire. «L'area orientale ha bisogno di credere di più in se stessa, investendo su un'infrastrutturazione a 360 gradi - afferma Ambrogio Prezioso, presidente dell'associazione che raccoglie imprenditori, professionisti e studiosi - la priorità è connettere la zona che va da piazza Garibaldi fino all'aeroporto verso i territori di San Giovanni, Barra, Ponticelli. Occorre farlo spendendo il debito buono del Pnrr e sfruttando il Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) della Città metropolitana».

Nel corso del convegno svoltosi nell'Aula magna dell'Università Federico II di San Giovanni a Teduccio è stato anche presentato "Parco lineare", progetto a cura degli architetti Giancarlo Scognamiglio, Marina Habetswallner ed Elvira Romano, che nel 2019 hanno ricevuto dalla Metropolitana l'incarico di redigere il progetto definitivo di riqualificazione urbana dei luoghi serviti dalle nuove stazioni della Linea 1 Poggioreale e largo Tribunale, e della progettazione di un parco urbano a servizio dell'area est compreso fra le due stazioni. Dai risultati di uno studio condotto dall'Università "Luigi Vanvitelli" e coordinato dal professore Armando Carteni «si evidenzia come ogni napoletano per muoversi in città ha disponibile una stazione ferroviaria o una fermata di tram a poco più di 10 minuti a piedi da casa, a fronte di una accessibilità pedonale alle attuali stazioni ferroviarie dell'area est di oltre 20 minuti». Il sindaco Gaetano Manfredi ricorda «gli interventi infrastrutturali e di trasformazione urbana con investimenti molto significativi messi in campo. Ciò consentirà non solo di migliorare tutta l'accessibilità, a partire da piazza Garibaldi fino al Centro direzionale, ma anche la trasfor-

mazione della linea di costa che, attraverso il recupero dell'ex Corradini e la realizzazione della passeggiata a mare, permetterà di riconnettere anche San Giovanni con il mare». Su piazza Garibaldi, però, Manfredi mette un paletto: «Bisogna realizzare il vecchio progetto che prevedeva l'accesso dalla parte retrostante della piazza sia per il parcheggio che per gli autobus, la copertura del passante ferroviario, la nuova stazione di Eav». Il recupero dell'area Est continuerà ad avvenire in stretta collaborazione con l'università Federico II guidata dal rettore Matteo Lorito. Ma sono ancora tanti i nodi da sciogliere a partire dai collegamenti con il porto, con il dilemma se puntare solo sui treni o anche sui bus ecologici di nuova generazione. Questioni di cui hanno discusso gli assessori regionale e comunale Bruno Discepolo e Edoardo Cosenza con Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità Portuale. Cosenza, inoltre, ricorda che «l'area Est nel 2023 sarà interessata dalle gare per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di San Giovanni-Barra; del bus rapido che da piazza Garibaldi attraverserà tutta la zona di Ponticelli passando per via Argine fino ad arrivare all'Ospedale del Mare e al Nuovo Santobono. E c'è anche una pista ciclabile che finanzieremo con i fondi Pnrr e arriverà fino a Pietrarsa, attraversando l'ex depuratore di Napoli Est. La maggiore criticità è la spiaggia e l'inquinamento del mare che non sono gravi come a Bagnoli ma vanno migliorati. Vorremo creare luoghi dove i cittadini possano fare il bagno in piena sicurezza». Chiede «un confronto che riporti l'attenzione su una visione strategica di città per giungere alla definizione del nuovo Piano urbanistico comunale in un'ottica di proiezione moderna, di sviluppo e sostenibilità economica e sociale», Angelo Lancellotti, presidente Ance Napoli. - **a.dicosi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

"I programmi ci sono realizziamoli". Ma su piazza Garibaldi, il sindaco sottolinea: "Resta il vecchio progetto da concludere"



▲ **Presidente**
Ambrogio Prezioso alla guida di Est(ra)Moenia

Superbonus 110 domande sempre in crescita in Campania

di Paolo Popoli



Sono 19.387 le richieste in regione per un valore di 4,1 miliardi di euro di cui 2,5 già impegnati per lavori. I costruttori si dicono però preoccupati per la nuova linea del governo e chiedono un confronto

21 NOVEMBRE 2022 ALLE 17:56

2 MINUTI DI LETTURA

Dati in crescita anche ad ottobre per il Superbonus 110 in Campania, terza regione del Mezzogiorno per numero di interventi richiesti (19.387) dopo la Sicilia (22 mila) e la Puglia (20 mila), e prima, sempre nel Sud, per il valore degli investimenti dall'introduzione della misura: 4,15 miliardi di euro ammessi a detrazione, di cui 2,5 miliardi per lavori già conclusi. A osservare l'andamento in regione è l'Ance Campania con un raffronto dei bollettini sul Superbonus pubblicati ogni mese dall'Enea. I dati sono riferiti al 31 ottobre e sono in linea con il trend nazionale, dove i bonus per l'efficientamento energetico e antisismico sono arrivati a un valore complessivo di 55 miliardi di euro (di cui 38 già impegnati), rispetto ai 39 miliardi di fine luglio con lavori già ammessi a detrazione per 28 miliardi.

Le domande in Campania erano 13 mila al 31 luglio, 18.300 a fine settembre e 19.387 al 31 ottobre. La crescita nell'ultimo mese è circa del sette per cento. Sempre da luglio a oggi, gli interventi ammessi sono cresciuti di un miliardo di euro, passando dai tre miliardi agli attuali 4,15 con le spese effettivamente sostenute aumentate da 1,9 miliardi a 2,56 (pari al 61,7 per cento delle domande finora asseverate). La parte del leone la fanno i condomini con 3540 domande per un valore di 2,25 miliardi di cui 1,3 già spesi. L'investimento medio, per i condomini, è passato da 615 mila euro di fine luglio agli attuali 637 mila.

Il numero di richieste aumenta come quello dei cantieri, in attesa dei dati di fine novembre che secondo le previsioni dovrebbero presentare un boom. Il governo, che ha dichiarato "insostenibile il ritmo del credito imposta attuale", ha stabilito con il decreto Aiuti quater il taglio alla detrazione dal 110 per cento al 90 a partire da gennaio 2023. Ma i condomini che presenteranno la pratica entro il 25 novembre potranno ancora beneficiare dell'agevolazione al 110 per cento. Sarà dunque una corsa per sfruttare l'ultima finestra utile.

La crescita delle domande fa però i conti con il blocco della cessione dei crediti d'imposta, meccanismo su cui si basa il Superbonus, con sei miliardi da smaltire per banche e istituti che hanno perciò fermato gli acquisti dalle imprese, con il rischio di stop per qualche cantiere già aperto. Le preoccupazioni dei costruttori riguardano inoltre la difficoltà a trovare figure professionali assieme all'aumento dei costi legati alla produzione. Abi e Ance, associazioni di categorie di banche e costruttori, critiche sulla decisione del governo contenuta nel decreto di spalmare i crediti da quattro a dieci anni, chiedono modifiche in sede di conversione del testo in legge.

"Secondo uno studio del Censis su dati Istat - spiega **Angelo Lancellotti, presidente Ance Napoli** - i 55 miliardi di investimenti del Superbonus hanno generato in un anno un contributo diretto al Pil per 79,7 miliardi e per 36 miliardi per l'indotto, senza considerare che, sempre

secondo questo studio, il 30 per cento della spesa incrementale per i bonus pesa effettivamente sullo Stato e che nel Sud il valore aggiunto delle costruzioni è cresciuto nel 2021 del 25,9 per cento". Per il presidente dei costruttori napoletani, "la nuova linea del governo rischia di penalizzare una misura espansiva che ha prodotto valore ed efficienza al patrimonio immobiliare, nonché una considerevole spinta economica. Le modifiche al Superbonus rischiano di ridurre bruscamente l'occupazione con chiusure aziendali e l'impennata di contenziosi. Per questo riteniamo urgente un intervento dell'esecutivo e un confronto con le associazioni interessate".