



RASSEGNA STAMPA 15-16-17 febbraio 2020

**LA GAZZETTA  
DEL MEZZOGIORNO**

Il Sole  
**24 ORE**



**1Attacco**

## INTERVISTA

IL PRESIDENTE DI AQP

«SOLO UN'ALLERTA MODERATA»

«Siamo in grado di arrivare a settembre anche se non piovesse più. Il problema è che le dighe non si riempiono per mancata manutenzione»

«PUNTIAMO SUI DISSALATORI»

«La tecnologia è matura, ne servirebbero almeno due. Basta con l'uso dei pozzi perché le falde si stanno salinizzando»

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** La situazione degli invasi lucani (-40% di acqua rispetto allo scorso anno) non creerà problemi idrici durante la prossima estate. Ma il presidente di Aqp invita a guardare oltre: «Dobbiamo guardare sempre vent'anni avanti - dice Simeone Di Cagno Abbrescia -, lavorando sullo sviluppo delle fonti ma anche sull'acquedotto adriatico e sugli accordi con le altre Regioni. Aspettiamo che passi il momento elettorale: questi accordi devono partire dalla volontà politica ma poi dovranno svilupparsi con i tecnici».

**Dunque, cominciamo dalle nuove fonti. Se ne parla da un decennio almeno. Cosa c'è di nuovo.**

«Abbiamo delle possibilità limitate di attingere alle sorgenti del Tara, che sono salmastre e stiamo facendo la prima sperimentazione per dotare le Tremiti di un dissalatore. Seguiremo il percorso della dissalazione, anche se il costo energetico è elevatissimo. L'idea è di individuare due siti, uno potrebbe essere Brindisi e l'altro Manfredonia, che possono servire l'area foggiana e il Salento. Dobbiamo superare il problema della salamoia che probabilmente potrà essere ributtata in mare».

**Cos'è l'acquedotto dell'Adriatico?**

«Abbiamo necessità di trovare nuova acqua. I dati ci dicono che di qui al 2030 servirà il 40% di acqua in più, e non ce lo abbiamo. Il fiume Pescara butta in mare migliaia di litri al secondo: si potrebbero captare per servire basso Abruzzo, Molise e il Foggiano, liberando risorse per servire il Sa-

# «Nessuna crisi idrica quest'estate ma alla Puglia serve più acqua»

## Di Cagno: «Un acquedotto dell'Adriatico per collegare l'Abruzzo al Foggiano»

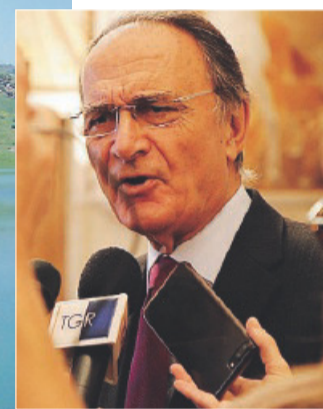
lento. Ciò che è stato fatto dai nostri antenati deve essere fatto oggi: prendere una fonte e fare l'accordo con le Regioni».

**A proposito, la galleria Pavoncelli bis è terminata e resta chiusa in attesa di terminare le procedure amministrative e di consegnarla a voi. Che novità ci sono?**

«Il nuovo commissario è il provveditore alle opere pubbliche. Il vecchio commissario ha avuto 10 giorni per trasmettere i documenti. Noi abbiamo dato la disponibilità a collaborare e tecnicamente siamo pronti a fare qualunque cosa, ma non potevamo subentrare nelle procedure amministrative. Sui tempi, però, non possiamo dire ancora nulla».

**Vi preoccupa la situazione degli invasi lucani?**

«Al momento è solo leggermente inferiore alle medie e lo scenario è di allerta moderata. Il problema è che le dighe non possono essere riempite perché Consorzi ed Eipli non hanno fatto le opere di protezione. Anche qui dovrebbe intervenire la politica. I nostri modelli idraulici ci dicono che se da oggi non dovesse proprio più piovere, l'estate sarebbe superata.



**-39% L'acqua negli invasi. In alto Simeone Di Cagno Abbrescia**

Ma c'è da dire che stiamo lavorando molto anche per tenere più acqua nei tubi».

**Quello della «newco» che dovrà occuparsi del risanamento perdite è tema di polemica politica. Come stanno le cose?**

«I 2.027 dipendenti di Aqp lavorano pancia a terra sulle attività ordinarie. Ci sono 640 milioni di euro da spendere per il recupero delle perdite in 14 anni, un

tempo molto lungo che vorremmo compattare. Per farlo servono operazioni eccezionali per le quali dovremmo distrarre uomini e mezzi a nocimento dell'attività ordinaria. Ecco la necessità di affiancarsi a un partner, per il quale a brevissimo partirà una ricerca di mercato europea. Cerchiamo un soggetto che ci affianchi sia sotto l'aspetto tecnologico che operativo, ma sempre sotto la direzione di Aqp. Faremo appalti sud-

divisi in lotti così da consentire alle imprese locali di partecipare. Io non capisco le critiche di chi dice che vogliamo fare entrare i privati. Tutti gli appalti che facciamo sono fatti da privati ma Aqp è l'esempio perfetto di gestione pubblica dell'acqua: una società per azioni di proprietà di una Regione, che fa utili e li reinveste nel miglioramento del servizio».

**I depuratori sono l'altro tema sensibile che ci riporta**

**all'inizio, alla ricerca delle fonti.**

«Gestiamo 183 depuratori, di cui 130 adeguati alle ultime tecnologie disponibili. Depuriamo e affiniamo quest'acqua e poi siamo costretti a buttarla in mare, mentre per gli usi irrigui utilizziamo acqua degli invasi che potrebbe essere destinata alle abitazioni. Qui c'è un altro impegno che la politica dovrebbe prendersi, perché la nostra agricoltura va avanti per il 90% con l'acqua dei pozzi. Da un momento all'altro le falde potrebbero salinizzarsi e sarebbe un disastro. Ecco perché la Regione dovrebbe stabilire che da qui a 4-5 anni non si debba più attingere acqua dai pozzi».

**E i fanghi di depurazione?**

«Devono diventare una risorsa, per trarne energia, così come avverrà quando riusciremo a fare la società dei rifiuti con l'Ager così come progettato dalla Regione. Abbiamo sperimentazioni in corso per trasformare i fanghi in biosolfato o per produrre biogas. Si prevedeva che nel 2020 si dovessero produrre circa 300.000 tonnellate di fango, ma nel 2019 con i depuratori portati a regime siamo scesi a 211mila».

# MEZZOGIORNO

IL PROGETTO DEL GOVERNO

## QUESTIONI

Necessario un accordo con ArcelorMittal a Taranto alle condizioni imposte da Palazzo Chigi. O soluzione alternativa con altri partner

## LUNGHE ATTESE

«La ferrovia diretta Napoli-Bari sta faticosamente procedendo. E così il raddoppio sulla linea ferroviaria Bari-Bologna»

# Sud, il piano non deve andare piano

Pirro: fondamentale la tempistica nella realizzazione delle opere annunciate

di FEDERICO PIRRO\*

**L**a presentazione avvenuta a Gioia Tauro da parte del presidente Conte e del ministro Provenzano delle linee del nuovo Piano per il Sud rappresenta a nostro avviso un evento di grande rilievo. Senza voler indulgere in alcun modo all'esaltazione della retorica e dell'enfasi degli annunci, possiamo dire che i contenuti del Piano sono sicuramente condivisibili, anche se poi - come già accaduto per precedenti programmi di intervento nel Mezzogiorno - bisognerà verificare la concreta attuazione in tempi realmente utili a determinare una forte ripresa economica dell'Italia meridionale.

Consapevoli di incorrere in una evidente ovvietà, ribadiamo anche noi quanto già altri autorevoli osservatori hanno evidenziato a proposito del comunicato del Governo: ormai per il Meridione, ma anche per il resto del Paese, le risorse per la realizzazione di infrastrutture non scarseggiano, ma il nodo vero da sciogliere è la tempistica del loro effettivo impiego, perché da anni ormai è fin troppo nota (e deprecata) l'estrema lentezza con cui spesso i finanziamenti stanziati diventano cantieri, anche se con qualche lodevole eccezione come la ricostruzione del ponte a Genova, ove, se ancora non si può parlare di «tempi cinesi» per il suo completamento, è sicuramente apprezzabile che, a meno di 2 anni dal crollo del Morandi, comunque si stia procedendo speditamente.

Potrà accadere lo stesso per la realizzazione o il completamento di alcune infrastrutture nel Sud? La ferrovia diretta Napoli-Bari sta faticosamente procedendo e se tutto andrà secondo i tempi previsti dovrebbe concludersi nel 2026. E così il raddoppio sulla linea ferroviaria Bari-Bologna dell'unico tratto a binario unico fra Lesina (Fg) e Termoli (Cb), ostacolato per anni dal Comune di Campomarino che ha imposto a RFI, dopo un estenuante braccio di ferro durato anni, l'aggiornamento del centro abitato del tracciato dei binari con un aggravio di costi di oltre 500 milioni.

Allora, a che punto sono le progettazioni esecutive e le realizzazioni da parte di Anas e RFI delle strutture di rispettiva competenza? Il presidente Conte annuncia alta velocità e alta capacità su lunghe tratte ferroviarie e stradali del Sud continentale e in Sicilia, senza dimenticare la Sardegna. Bene, ma i tempi della loro realizzazione? Ed inoltre con un'accurata spending review si riuscirebbe a contenere, a parità di prestazioni per l'utenza, il costo di alcune opere? L'ex ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio, con il supporto della Nuova Struttura tecnica di missione, diretta prima dal prof. Cascetta e poi dal prof. Catalano aveva avviato una revisione dei costi previsti per alcune grandi opere strategiche che ci auguriamo sia stata confermata.

In ogni caso, sulla tempistica di attuazione dei programmi infrastrutturali annunciati - che sono in ogni caso riferiti ad opere in gran parte utili - dovranno vi-

gilare diversi soggetti, dalle competenti Commissioni parlamentari, alle Direzioni ministeriali, dagli amministratori sui territori agli stakeholder locali.

Ed è auspicabile inoltre - ma anche in questo rasantiamo l'ovvietà - che l'avvio e la prosecuzione dei cantieri abbiano un positivo impatto sulla crescita del pil, a livello nazionale e locale, perché è fin troppo noto che un sostenuto andamento dell'edilizia pubblica e privata tonifica la domanda interna per tutti i comparti fornitori di beni intermedi al settore e alimenta le dinamiche salariali (e la loro spesa) degli addetti diretti e indiretti impegnati nella realizzazione di opere pubbliche e di abitazioni private.

Ciò detto, chi scrive ritiene però che il Piano per il Sud debba includere anche qualificati interventi per la crescita industriale delle aree meridionali, cominciando, ovviamente, da una positiva risoluzione delle complesse questioni riguardanti il Gruppo Ilva e il suo megaimpianto di Taranto che è al servizio di larga parte dell'industria meccanica nazionale. E in tale prospettiva, è auspicabile che si addivenga ad un accordo con Arcelor Mittal, ma alle condizioni imposte dal Governo italiano, senza cedimenti di alcun tipo sul ruolo presente e futuro di un sito classi-



GIOIA TAURO Il premier Conte illustra il Piano per il Sud

ficato dal 2012 di 'interesse strategico nazionale' e ricorrendo, ove necessario, ad un piano B con altri partner italiani ed esteri, se Arcelor non accettasse quanto proposto dal nostro Esecutivo.

Ma un altro settore da sviluppare nell'Italia meridionale - sempre nell'interesse dell'intero Paese - è quello estrattivo e petrolifero, redigendo rapidamente come peraltro previsto da norme vigenti il Piano delle aree ritenute idonee per le esplorazioni e tornando a rilasciare, dopo una moratoria protrattasi troppo a

lungo, le concessioni di esplorazione ed estrazione richieste. Nell'Italia meridionale rilievi geognostici già compiuti da lungo tempo hanno evidenziato l'elevatissima probabilità che - oltre a quelli in Basilicata e nella Sicilia sud-occidentale già in coltivazione - vi siano altri vasti giacimenti di petrolio e di gas nel Golfo di Taranto e al largo della Sardegna nord-occidentale che dovrebbero essere sfruttati - con l'impiego di tecnologie e procedure estrattive ecosostenibili - anche per ridurre l'aggravio della nostra bilancia

commerciale e per favorire la costruzione e manutenzione di piattaforme petrolifere, come sarebbe possibile a Taranto - ove se ne sono costruite di imponenti da parte della Belleli off-shore sino al Duemila - e come avviene nell'area di Arbatax in Sardegna ad opera della Saipem.

Si dovrebbe inoltre potenziare nell'Italia meridionale la grande cantieristica navale che può contare sui siti della Fincantieri di Castellammare di Stabia e di Palermo, entrambi interessati da programmi di investimento (da accelerare) per il loro potenziamento. Ma anche l'Arsenale della Marina Militare di Taranto - il più grande d'Italia - può essere pienamente rilanciato, accrescendone l'impiego con il dual use, ovvero con lavori anche su navi civili, come già accaduto in passato.

Così come bisognerà sciogliere (una volta per sempre) i nodi che ancora si frappongono al pieno rilancio - su cui si sta lavorando ormai da troppi anni - del polo minerometallurgico a Portovesme in Sardegna, con la ripartenza dell'Eurallumina e della ex Alcoa ora della svizzera SiderAlloys che è l'unico polo di produzione di alluminio primario in Italia.

E un ruolo strategico per il pieno rilancio dell'industria nel Sud devono riprendere o continuare

a svolgere sempre in logiche di mercato le grandi aziende pubbliche - Eni, Enel, Leonardo, Fincantieri, Terna, Ferrovie dello Stato, Poligrafico, etc. - che già dispongono nel Sud di strutture imponenti, ma che potrebbero potenziarle ulteriormente con effetti indotti aggiuntivi.

Insomma, è molto positiva la valutazione di un Piano di grandi opere per il Sud, ma l'auspicio è che esse siano completate in tempi non biblici e che il programma di interventi sia integrato da linee di politica industriale ben precise.

Ma un'ultima riflessione vogliamo offrire ai nostri pazienti lettori. Se le popolazioni del Mezzogiorno non si scrolleranno di dosso ogni residuo di vecchie propensioni alla lamentazione, e ad attendere che sia solo lo Stato a doversi occupare del loro futuro, e se non punteranno invece con grande determinazione a valorizzare le rilevanti risorse materiali, paesaggistiche, storico-culturali, tecnologiche e professionali di cui già dispongono, non vi sarà Piano per il Sud che potrà sostituirsi al loro operato. Senza un Sud che voglia essere protagonista con la piena esaltazione autoprospulsiva delle sue energie migliori, un Piano per il Sud potrà concorrere ben poco alla crescita dell'Italia meridionale.

\*Università di Bari

## TRASPORTI

LE STRATEGIE DELLA REGIONE

## «TRATTATIVA SUI CONTRATTI»

Per il momento nessun nuovo servizio di linea. Il 23 ci sarà una corsa speciale per i fedeli in occasione della visita del Papa

## Bari-Foggia, c'è un treno ma è solo per i pellegrini

Giannini: «È una sperimentazione in attesa dell'inter-operabilità»

● **BARI.** Il Flirt di FerGargano arrivato ieri da Bari a Foggia sui binari di Rfi è stato «solo una sperimentazione, anche in vista dell'arrivo del Papa il 23». Insomma: non ci sarà - né poteva essere diverso - alcun nuovo collegamento tra i due capoluoghi in concorrenza con quelli di Trenitalia. Ma, dice l'assessore Gianni Giannini, l'obiettivo era lanciare un messaggio: «L'interoperabilità apre alla Puglia scenari completamente diversi rispetto a quelli attuali, e siamo alla vigilia di un passaggio importantissimo». Anche se potrebbero volerci anni.

Stiamo parlando della possibilità che un treno «esca» dai binari della propria società. E dunque, ad esempio, che Ferrovie del Gargano (lo faceva già fino al 2011) possa utilizzare la linea di Rfi, o che possa farlo Ferrovie Sud-Est. Significa dunque poter avere un treno diretto dalla stazione centrale di Foggia (Rfi) all'aeroporto di Bari (Bari Nord), o magari da Taranto (Fse) a Barletta. Questo sulla carta. Ma serviranno accordi tra gli operatori per la gestione della linea e - soprattutto - per istituire i nuovi servizi serviranno i soldi. «Se ne parlerà - dice Giannini - nella trattativa per i nuovi contratti di servizio, e comunque vanno definite delle regole». E nel frattempo? Potranno esserci altre sperimentazioni, limitate nel tempo, oppure collegamenti

per occasioni speciali.

È questo il caso di FerGargano, i cui treni Flirt hanno l'abilitazione alla circolazione su rete Rfi (utilizzano la Foggia-San Severo) e possono quindi già arrivare a Bari. Ci torneranno domenica 23, per portare i fedeli in occasione della visita del Papa nel capoluogo, ma è difficilmente ipotizzabile l'istituzione di un treno «a mercato» sulle tratte regionali: il tpl si regge infatti sui con-

tributi della Regione, diversamente i biglietti costerebbero talmente tanto da essere irragionevoli.

Intanto è arrivata la buona notizia dell'emendamento al Milleproroghe per sbloccare l'eterna incompiuta della Bari-Bitritto. L'emendamento (presentato dal Pd, prima firma Stefano Ceccanti, e non dai Cinque Stelle come abbiamo scritto ieri) serve ad affidarne la gestione diretta a Rfi che dovrà farsi carico anche della manutenzione con i soldi già previsti dal Contratto di servizio statale. «Se martedì la legge verrà approvata definitivamente - dice l'assessore Giannini - la linea potrà essere affidata a Rfi senza gara, e dunque non ci sarà la gara nemmeno per il servizio. In questo modo i tempi si accorceranno di molto e saranno circoscritti all'autorizzazione alla messa in servizio da parte dell'Ansf». Parliamo di una linea che dovrà svolgere servizio metropolitano, collegando la stazione centrale di Bari con Carbonara, Loseto e Bitritto (un bacino di 100mila abitanti) e con la possibilità di servire anche lo stadio San Nicola. La stima per l'attivazione è pari a 1,1 milioni di euro l'anno. «Anche i soldi per il servizio - chiarisce Giannini - dovranno essere messi a disposizione dal ministero, come previsto dall'accordo originario».

[m.s.]



**IL TRENO SVIZZERO**  
Uno dei Flirt della flotta di Ferrovie del Gargano abilitati a percorrere la linea Rfi

# ECONOMIA & FINANZA

## Il «bonus facciate», ecco tutte le novità

Detrazione del 90% dei costi sostenuti nel 2020 senza limite massimo di spesa

● **ROMA.** Un maxi sconto fiscale del 90% dei costi sostenuti nel 2020 senza limite massimo di spesa, di cui possono beneficiare tutti. Sono queste le principali caratteristiche del «bonus facciate» la nuova detrazione introdotta dal Governo per favorire interventi di recupero o restauro della facciata degli edifici. Una misura che, ha sottolineato il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, consentirà di avere «città più belle, efficienza energetica, più lavoro nell'edilizia».

Ecco le novità in base alle indicazioni dell'Agenzia delle Entrate.

**10 QUOTE** -Per beneficiare del bonus al 90%, le spese devono essere sostenute nel 2020 anche se i lavori sono stati fatti prima o, per soggetti con periodo d'imposta non coincidente con l'anno solare, nel periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2020. Per interventi su parti comuni, fa fede la data del bonifico fatto dal condominio, indipendentemente dalla

data di versamento della rata condominiale da parte del singolo condomino. La detrazione va ripartita in 10 quote annuali di pari importo.

**SÌ AD AFFITTUARI E CONIUGI** -Possono usufruire della detrazione tutti i contribuenti, residenti e non, che sostengono le spese per l'esecuzione degli interventi agevolati e che possiedono a qualsiasi titolo l'immobile su cui viene fatto l'intervento (proprietario, nudo proprietario, chi detiene un contratto di locazione). Ammessi a fruire della detrazione anche familiari conviventi col possessore o detentore dell'immobile (coniuge, componente dell'unione civile o parente entro il terzo grado) e conviventi di fatto.

**GLI INFISSI NO** -Ammessi gli interventi finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna: pulitura o tinteggiatura esterna sulle strutture opache della facciata; interventi su balconi, or-

namenti o fregi e sulle strutture opache della facciata influenti dal punto di vista termico o che interessino oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva. Il bonus non spetta per gli interventi sulle facciate interne, se non visibili da suolo pubblico. Escluse anche le spese per sostituire vetrate, infissi, portoni e cancelli. In detrazione le spese per l'acquisto dei materiali, progettazione e altre prestazioni professionali, oltre agli eventuali costi collegati alla realizzazione degli interventi (ponteggi e smaltimento materiali).

**L'ENEA** -Per avere la detrazione, il pagamento va effettuato con bonifico bancario o postale con causale, codice fiscale beneficiario e partita Iva o codice fiscale della ditta che ha effettuato i lavori. Solo per gli interventi di efficienza energetica deve anche essere inviata all'Enea, entro 90 giorni dalla fine dei lavori, la scheda descrittiva degli interventi.

# ECONOMIA & FINANZA

AD APRILE

## Confindustria i Giovani riuniti in Puglia

● **ROMA.** Parallelamente alla corsa per la prossima presidenza di Confindustria in via dell'Astronomia si gioca, in queste settimane, anche la partita per il prossimo leader dei Giovani Imprenditori di via dell'Astronomia: verrà eletto il prossimo 12 maggio quando l'imprenditore romano Alessio Rossi arriverà alla fine di un mandato triennale non rinnovabile.

Sfumato il tentativo di convergere su un candidato unico per la scelta del nuovo leader degli industriali under40 si profila, a quanto trapela, una sfida a due tra il veneto Eugenio Calearo Ciman ed il siciliano Riccardo Di Stefano. Nei giorni scorsi, a quanto si apprende, hanno presentato la loro autocandidatura con il supporto del comitato dei Giovani Imprenditori ognuno della propria regione. Non ci sarebbero altri candidati. Eugenio Calearo Ciman, vicentino classe 1982, è in Confindustria un figlio d'arte: il padre Massimo è stato, tra l'altro, presidente di Federmeccanica. «Sì, mi candido!», ha confermato su Twitter.

Riccardo Di Stefano, palermitano del 1986, è già impegnato ai vertici dei Giovani Imprenditori: è uno dei nove vicepresidenti della squadra uscente di Alessio Rossi.

I due candidati presenteranno il 4 aprile il loro programma all'appuntamento a porte chiuse che i Giovani Imprenditori di Confindustria (circa 13mila associati di età compresa tra i 18 ed i 40 anni, organizzati in 95 gruppi territoriali e 20 comitati regionali) organizzeranno per il secondo anno a Borgo Egnazia, in Puglia.

Il voto per l'elezione sarà poi a maggio, un paio di settimane prima dell'assemblea di Confindustria che eleggerà il successore di Vincenzo Boccia alla presidenza 'senior' (che sarà designato a fine marzo con il voto in Consiglio generale).



## IL VERTICE

# Leonardo Spa, nessun rischio per i posti di lavoro nel comparto aerospaziale

“  
Messa ha avuto modo di rassicurare le Istituzioni e i lavoratori sulla solidità degli insediamenti produttivi

“  
Confermato l'impegno per Foggia nel contratto di sviluppo voluto dal presidente Emiliano e da Conte

L'assessore regionale allo sviluppo economico **Cosimo Borraccino** ha definito l'incontro tenutosi ieri con i vertici della **Leonardo spa** utile e proficuo, confermando in tal modo la linea di continuità produttiva degli stabilimenti pugliesi. Un produzione di eccellenza non in discussione né è tantomeno giustificato alcun allarmismo in merito alla riduzione di lavoro e di occupati. A capo della delegazione ricevuta negli uffici dell'assessorato, il dott. **Paolo Messa**, capo delle relazioni esterne, e i dott. **Somma, Cacucci e Gigante**. "Si è trattato - ha detto Borraccino - dell'incontro, da noi richiesto per fare il punto sulle iniziative di sviluppo riguardante i siti produttivi pugliesi. È stato un incontro svoltosi in un clima di cordialità che ha suggellato la volontà della Regione e dell'Azienda di continuare nel percorso di piena collaborazione istituzionale. Nello scorso mese di gennaio, dato che si era diffusa la preoccupazione, da parte sindacale, per un ventilato abbassamento del rate produttivo della Boeing, con conseguenze negative sul piano occupazionale, pur prendendo atto che dalla

Leonardo era giunta la pronta smentita di ogni ipotesi del genere, abbiamo rinnovato la richiesta di calendarizzare un incontro, al fine di riattivare il confronto sulle strategie di sviluppo del gruppo Leonardo S.p.a. in Puglia".

Strategia che sono state confermate dallo stesso Paolo Messa, responsabile delle relazioni istituzionali dell'Azienda, il quale ha già avuto modo di rassicurare le Istituzioni e i lavoratori sulla solidità e sulla eccellenza degli insediamenti produttivi pugliesi, che la Leonardo intende non solo salvaguardare, ma rafforzare. Pertanto, fugate le preoccupazioni, l'incontro odierno ha riportato al centro dell'attenzione i piani di sviluppo che l'azienda prospetta per la Puglia. "In sintesi - ha sottolineato l'assessore Borraccino a margine dell'incontro-, è stata l'occasione per fare il punto sulla situazione complessiva riguardante questa importante realtà imprenditoriale, presente sul nostro territorio con gli stabilimenti produttivi di Brindisi, Foggia, Taranto e Grottaglie, con oltre 3mila dipendenti diretti, che salgono a oltre 7mila se si comprende l'indotto, e che rappresenta uno dei più rilevanti asset del comparto dell'aerospazio pugliese".

Confermato l'impegno per Foggia nel contratto di sviluppo voluto dal presidente **Emiliano** e dal premier **Conte**, confermate anche le attenzioni per assicurare per gli stabilimenti di Grottaglie Taranto e Brindisi il mantenimento dei livelli occupazionali oltre che di ulteriori interventi di crescita. "L'azienda - ha aggiunto Borraccino - nel suo complesso a comunque smentito ogni ipotesi di ridimensionamento". Insieme all'assessore regionale erano presenti il capo dipartimento professor **Laforgia**, il presidente della task force regionale per l'occupazione **Leo Caroli** e la dirigente di sezione crisi industriali, **Biancolillo**.

La Regione ha ribadito la massima disponibilità a confrontarsi e a collaborare con questa realtà imprenditoriale per offrire tutti gli strumenti utili e le migliori condizioni affinché possa ancora crescere e a produrre ricadute positive in termini di buona occupazione per il territorio. La Fiera internazionale dell'aerospazio in programma a Grottaglie, nel Tarantino il prossimo mese, sarà una ulteriore occasione di incontro per ulteriori step sulle politiche industriali che l'importante azienda intende mettere in campo in Puglia. *oda*



# Il treno di *Francesco*

IL 23 FEBBRAIO

# A BARI

PER INCONTRARE IL PAPA

PARTENZE DA  
**ISCHITELLA**

**CARPINO**

**CAGNANO VARANO**

**SAN NICANDRO**

**APRICENA**

**SAN SEVERO**



 **Ferrovie  
del Gargano**

INFO E ACQUISTO BIGLIETTI  
FDG VIAGGI E TURISMO - 0884 561020  
[www.ferroviedelgargano.com](http://www.ferroviedelgargano.com)  
0882.228960





## CON VENTI UNITÀ

LA VERTENZA SICUREZZA

## I NUOVI PRESIDI

Prima i carabinieri del Ros, quindi il Reparto prevenzione criminale, poi «i cacciatori di Puglia», infine il pm alla Dna

## LA SITUAZIONE

Oltre 2100 le forze dell'ordine nella seconda provincia più grande del Paese, più di un terzo nella città capoluogo

Nasce oggi la Dia  
ci sarà il ministro

Ora il prossimo passo dev'essere la corte d'appello

• «Grazie» alla quarta mafia, per quanto possa essere paradossale, a Foggia e in provincia negli ultimi 4 anni sono stati istituiti la sezione dei carabinieri del Ros (4 aprile 2017) presso il comando provinciale di Foggia, un'unità di 15 militari che indaga su mafia, droga e terrorismo; il Reparto prevenzione criminale della Polizia «Puglia settentrionale» di stanza a San Severo (15 maggio 2018) impegnato nel pattugliare le strade su tutto il territorio; lo squadrone eliportato dei carabinieri «cacciatori delle Puglie» (5 settembre 2018) specializzati in rastrellamenti e perquisizioni in zone impervie, nato sulla scorta dei «cacciatori di Calabria e Sardegna» inviati di rinforzo nel Foggiano nell'agosto 2017 dopo la strage di mafia sul Gargano; alla Dna - direzione nazionale antimafia - è arrivato da Bari il pm Giuseppe Gatti (già pm a Foggia e poi nel capoluogo regionale) per occuparsi proprio della mafia foggiana.

**NASCE LA DIA** - E da oggi - cerimonia alle 10 alla presenza del ministro dell'Interno Lucia Lamorgese - sarà attiva a Foggia anche una sezione della Direzione investigativa antimafia composta da 20 unità (carabinieri, finanzieri e poliziotti) al comando di un tenente colonnello dei carabinieri: indagherà su mafia, traffici di droga e traffico di rifiuti so, coordinata dalla Dda di Bari. La Dia ha sede nell'ex caserma Miale di piazza Italia, ex scuola allievi agenti della Polizia che fu chiusa nel 2008 (che errore e che perdita per la città).

**E ORA LA CORTE D'APPELLO** - Il prossimo passo per adeguare presidi di sicurezza e di giustizia alla situazione del territorio è una sezione distaccata della corte d'appello di Bari, che comporterebbe anche sezione distaccata di Dda, Tribunale per i minorenni, più personale alla squadra mobile. Disegni di legge per istituirla sono stati presentati pressoché in tutte le legislature degli ultimi decenni, ma desso passi in avanti si stanno compiendo per dare attuazione all'ultimo disegno di legge in ordine di tempo, quello depositato in Senato nell'agosto 2018 dal Movimento 5 Stelle che prevede a Foggia la corte d'appello; si parla anche di un eventuale «Ddl sulla giustizia» che preveda una rivisitazione dei distretti giudiziaria pugliesi, con massima attenzione al territorio Foggiano. La futura cittadella della Giustizia, che sorgerà (ma ci vorrà tempo) ampliando l'attuale sede di viale Primo Maggio, potrebbe quindi prevedere gli spazi necessari anche per la corte d'appello.

**LE FORZE DELL'ORDINE** - In città e provincia (tenendo presente che Margherita di Savoia, San Ferdinando e Trinitapoli per se fanno capo amministrativamente alla Provincia Bat, rientrano nella giurisdizione del Tribunale di Foggia e fanno capo alle forze dell'ordine del capoluogo dauno) operano oltre 2100 tra carabinieri, poliziotti e finanzieri. L'ultima cifra ufficiale è quella fornita il 14 maggio 2015 dall'allora ministro dell'Interno Angelino Alfano, che in città presiedette una riunione del comitato provinciale per l'ordine pubblico in seguito ad una delle cicliche stagioni delle bombe: all'epoca erano in servizio 2061 unità, di cui 829 a Foggia (chiaramente non tutti in strada) suddivisi tra 929 carabinieri, 667 poliziotti e 465 finanzieri.

I numeri  
In calo reati, arresti  
e sequestri di droga

■ Mafia, ma non solo. Nel 2019 in città e provincia sono stati denunciati oltre 23mila reati, in calo rispetto ai 26mila del 2018. In città i reati sono tornati a calare sotto quota 9mila. La metà di tutti i reati denunciati alle forze dell'ordine è rappresentata dai furti: quasi 11.500 il dato complessivo, di cui quasi 5mila nella sola Foggia. Quelli più frequenti sono i furti d'auto, reato che registra un aumento a fronte del calo delle altre tipologie di reato: in città hanno superato quota 1800 (in pratica ogni 24 ore «spariscono» 5 macchine); e quota 3500 in tutta la provincia. In calo invece le rapine e gli omicidi: 11 con 14 vittime, metà delle quali donne ed è un record in negativo in 32 anni di delitti nel Foggiano. Gli omicidi di mafia sono stati 3 (e 2 a Trinitapoli), al momento tutti ancora irrisolti. In calo gli arresti, intorno a quota 1850 contro i 2400 del 2018. Drastico abbattimento anche dei sequestri di droga scesi a circa 3 quintali, contro le tonnellate rinvenute nel 2018 e 2017.

L'Arma ha un comando provinciale; 7 compagnie (Foggia, Cerignola, San Severo, Manfredonia, Lucera, San Giovanni Rotondo, Vico del Gargano); 1 tenenza (Vieste); 58 caserme a fronte di 64 comuni nel Foggiano. La Polizia ha la Questura, 4 commissariati (Cerignola, Manfredonia, San Severo, Lucera), Polpo, Polfer, autocentro, cui aggiungere Polstrada e distaccamenti di Cerignola, San Severo e Vieste. La Guardia di Finanza è strutturata su 1 comando provinciale (Foggia); 2 gruppi

30

CLAN

Secondo l'ultima mappa della Direzione investigativa antimafia

3

ORGANIZZAZIONI

Che vanno a comporre la «quarta mafia d'Italia» dopo Cosa nostra, 'ndrangheta e camorra

100

PRESIDI

Di carabinieri, Fiamme gialle e Polizia distribuiti sul territorio



(Foggia e San Severo); 4 compagnie (Foggia, Cerignola, San Severo e Manfredonia); 5 tenenze (Lucera, Vieste, Margherita, Torre Fantano e San Nicandro); e 9 caserme.

**QUARTA MAFIA E 30 CLAN** - In Capitanata - seconda regione per estensione del Paese - secondo l'ultima mappa della Dia ci sono una trentina di clan distribuiti tra Foggia, alto Tavoliere, Cerignola e basso Tavoliere, Gargano. Vanno a

## DISEGNO DI LEGGE

Per avere sezione distaccata e con essa anche la Dda

costituire quella che l'ex procuratore nazionale antimafia Franco Roberti definì nel 2017 la «quarta mafia d'Italia» (definizione che ingloba Società foggiana, mafia cerignolana e mafia garganica), dopo Cosa nostra, 'ndrangheta e camorra. Quanti siano gli uomini del malaffare è ignoto: secondo una vecchia mappa risalente ai primi anni del nuovo secolo erano almeno un migliaio tra affiliati e contigui, il 30% dei quali legati alla «Società foggiana».

## AREA INDUSTRIALE

UNA BOMBA ECOLOGICA

## PARLA IL COMMISSARIO

«La vasca accumula fanghi che non possono essere smaltiti. È solo un esempio di quel che si può fare per rilanciare lo sviluppo locale»

## SICUREZZA E CANTIERI DA APRIRE

«Le aziende ci chiedono di ripristinare l'illuminazione contro i furti. Sulla piattaforma logistica non possiamo perdere 40 milioni»

## L'Asi risolve la grana del depuratore

Pronti 8,5 milioni del Cis. De Paolis: «Impianto da rifare, ma ora tornerà a funzionare»

MASSIMO LEVANTACI

● Rimettere in sesto i conti dell'Asi (debiti per 1 milione) probabilmente non costerà davvero nulla ai soci, la rassicurazione del commissario straordinario Agostino De Paolis fornita due giorni al sindaco di Foggia e al presidente della Camera di commercio, nel vertice tenuto in Regione, trova una prima conferma nella firma del disciplinare, avvenuta ieri mattina, che sblocca somme per 8,5 milioni. «Sono i finanziamenti del Cis, il contratto istituzionale di sviluppo del governo - dice De Paolis alla *Gazzetta* - risorse immediatamente disponibili che ci consentiranno di ricostruire ex-novo il depuratore del consorzio ormai troppo piccolo e fermo da due anni. È un primo passo - sottolinea il commissario - abbiamo a disposizione finanziamenti comunitari e regionali cui poter attingere, lavori già programmati e finanziati da portare a termine. Diamoci da fare».

Il depuratore è diventato negli ultimi due anni una bomba ecologica per l'Asi, continua ad accumulare i fanghi che non può trattare né smaltire. De Paolis si è impegnato con i soci nel «giro di una settimana a far ripartire



**ALLARME AMBIENTALE** Il depuratore dell'Asi in una foto dall'alto. A sinistra Agostino De Paolis, ex dirigente di Pubblica sicurezza

tere il consorzio industriale nelle condizioni di operare senza più impedimenti, i problemi si sono accumulati senza che si trovasse il modo di risolverli. Ora mettiamo da parte il passato, studierò forme di collaborazione stabili con gli enti e con i soci per facilitare questo percorso».

Sulla videosorveglianza, in particolare, il commissario ha raccolto il grido d'allarme degli imprenditori che «chiedono il ripristino dell'illuminazione per scoraggiare i reati di natura predatoria che imperversano nella zona». «Le imprese dovranno consorziarsi con l'Asi - anticipa De Paolis - avremo i finanziamenti per mettere in sicurezza l'area, sono in contatto diretto con la segreteria del ministro

dell'Interno».

Sulla piattaforma logistica si gioca forse la partita più impegnativa: «Un progetto che risale al 2016, in quattro anni non si è arrivati a una soluzione. Io proverò a trovarla e sono convinto che andrà bene, a breve a Bari incontrerò per questo il Nucleo di valutazione dell'Unione europea. Abbiamo tempi strettissimi per cominciare i lavori, finora non c'è stata la concertazione necessaria per far coesistere pubblico e privato (il progetto della Lotras: ndr). Qual è la soluzione? La stazione appaltante sarà l'Asi ma, partendo dai parretti della legge, evitiamo che si penalizzino Asi e Lotras insieme. Il mio intento è far sbloccare i fondi».

## STOP POLEMICHE

«Il passato non conta più, basta polemiche. Il sindaco di Foggia vuol dialogare»

il depuratore almeno per il suo funzionamento ordinario». Con i fondi del Cis verrà smantellata la vasca e si realizzerà un impianto più grande in grado di accogliere le richieste di un'area industriale che solo negli ultimi dieci anni ha visto l'insediamento di due grandi imprese (Princes e Rosso Gargano), oltre alle capacità di espansione incentivate dall'apertura del casello sull'A14. L'approccio di De Paolis è pragmatico, lo riconoscono anche le imprese che hanno incontrato nei giorni scorsi il commissario: «L'obiettivo è lavorare per il territorio, il passato mettiamolo da parte. Ho già avuto incontri diretti con sindaci e con altri soci non presenti a Bari. Lo stesso sindaco di Foggia si è detto disponibile ad incontrarmi, al di là della polemica il suo approccio mi sembra costruttivo. C'è molto tempo da recuperare, lavoriamo tutti insieme per rendere questo consorzio funzionale alle imprese e che fornisca alle nuove aziende che volessero insediarsi tutte quelle condizioni di agibilità oggi assenti». La piaga del consorzio industriale non riguarda solo il depuratore. C'è un problema sulla videosorveglianza vecchio di anni, interventi sulla rete idrica e fognaria da completare, l'eterno braccio di ferro sui lavori per la piattaforma logistica (40 milioni già pronti) che dovranno necessariamente partire «entro quest'anno». «Abbiamo la necessità di rimettere in sesto il funzionamento tecnico dell'ente senza incappare in provvedimenti successivi. Mi riferisco alla sen-

tenza del Tar, prevista il 29 gennaio ora rinviata, sul procedimento disciplinare a carico degli undici componenti dell'assemblea dei soci che votarono l'ex presidente Riccardi, incarico inconfirabile come da provvedimento dell'Autorità anticorruzione. Stiamo ora preparando il bilancio del 2019 e ci accingiamo a una pianificazione triennale. La fase del commissariamento ha l'obiettivo di met-

**CONTE A GIOIA TAURO****Piano Sud  
per spendere  
21 miliardi  
in tre anni**

— a pagina 3

LA PRESENTAZIONE DEL PIANO A GIOIA TAURO

# Per il Sud previsti 21 miliardi di spesa in tre anni

## Pocedure per accelerare i progetti. Bonus lavoro triennale per le donne

ROMA

Per il Mezzogiorno il governo si impegna ad accelerare la spesa di risorse già esistenti, fino a 21 miliardi nel triennio 2020-2022. È l'effetto di una serie di interventi descritti nel programma presentato ieri a Gioia Tauro dal premier Giuseppe Conte e dal ministro per il Sud Giuseppe Provenzano, in larga parte un'operazione di riorganizzazione amministrativa e di attuazione di norme inserite nell'ultima legge di bilancio.

### Interventi e priorità

Il documento del governo mette in evidenza cinque temi che con un orizzonte al 2030 dovrebbero assorbire la maggior parte delle risorse: giovani (istruzione e lavoro), infrastrutture materiali e sociali, investimenti ecosostenibili, innovazione, apertura al Mediterraneo (export, zone economiche speciali). Entrando nel dettaglio, le principali novità preannunciate sono il rafforzamento del bonus fiscale sulla ricerca per investimenti al Sud (100% per la ricerca fondamentale, 50% per quella industriale, 25% per lo sviluppo sperimentale); il rifinanziamento del piano Export Sud; per l'occupazione femminile la trasformazione in triennale dell'attuale bonus Sud (sgravio contributivo al 100% fino a 8.060 euro annui) che

invece rimarrebbe annuale per gli uomini.

Per le zone economiche speciali si lavora ancora insieme all'Agenzia delle entrate per sbloccare il credito di imposta alle imprese della logistica, attualmente escluse.

Quanto alle infrastrutture, Conte ha ricordato i 33 miliardi già finanziati nei contratti di programma di Anas e Rfi e per i quali c'è l'impegno ad affidare i lavori tra il 2020 e il 2021. Nel capitolo sull'istruzione, invece, ci sono l'apertura pomeridiana delle scuole dal 2020-2021, a partire dai Comuni con il più alto tasso di dispersione scolastica, e l'allargamento della no tax area per le università del Mezzogiorno.

### L'accelerazione della spesa

Per il periodo 2021-2027 - tra fondi Ue, cofinanziamento nazionale e territoriale, Fondo sviluppo e coesione (Fsc) - è già previsto che l'Italia conti su 123,2 miliardi. Una mole di risorse che rende quantomai attuale la necessità di migliorare le performance di spesa. «Veniamo da un decennio di dimezzamento della spesa pubblica al Sud, a dispetto dei luoghi comuni» osserva Provenzano, citando il calo da 21 a 10,3 miliardi di spesa per gli investimenti ordinari della Pa tra il 2008 e il 2018. Secondo il governo è possibile una virata partendo da alcuni punti fermi: la «clausola del 34%», il riassetto della governance dell'Fsc varato un anno fa, un fondo dedicato al miglioramento della progettazione, la valorizzazione delle centrali di committenza (puntando di più su

Invitalia) e un Programma specifico per il rafforzamento delle amministrazioni di spesa con il reclutamento di nuove professionalità.

### Il target triennale

Si parte dall'obiettivo per il 2020-2022: 21 miliardi. Attuando la clausola del 34% minimo di spesa ordinaria in conto capitale al Sud, si calcola di attivare 5,6 miliardi di investimenti in più rispetto ai livelli del 2016-18. Si tratta in sostanza di un travaso dal Centro-Nord al Mezzogiorno. Ulteriori 2 miliardi, sempre grazie al 34%, deriveranno da quanto stanziato nella legge di bilancio. La clausola risale al 2017 (governo Gentiloni) ma è stata resa vincolante solo nell'ultima manovra e attende un decreto attuativo da emanare entro il 31 marzo.

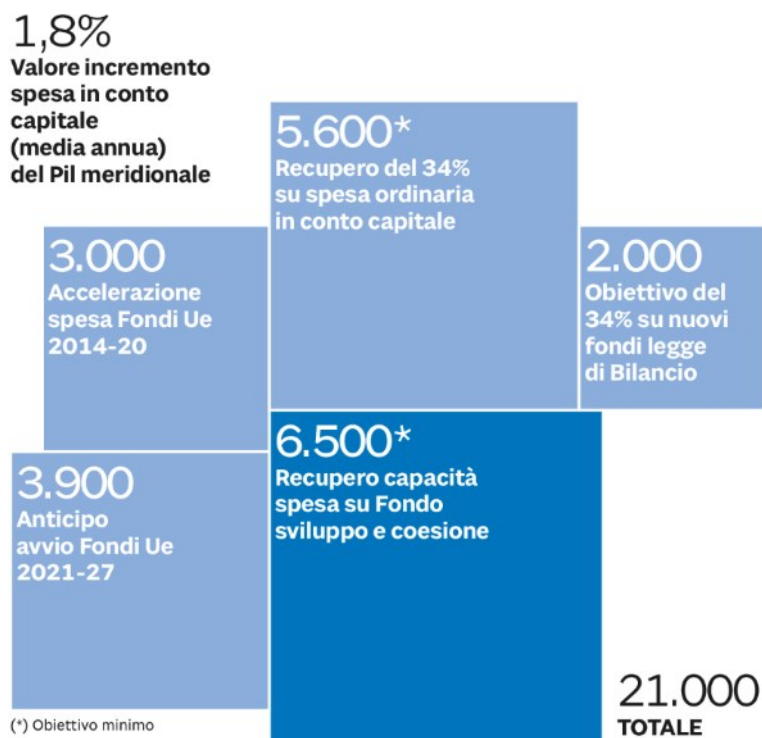
Ministero e Agenzia per la coesione contano poi di accelerare la spesa del Fondo sviluppo e coesione per 6,5 miliardi in più nel triennio rispetto ai trend assolutamente deludenti del recente passato (spesa intorno al 3%). Ci si impegna ad anticipare la spesa relativa alla nuova programmazione europea 2021-2027, arrivando a un 7% della dotazione già nel primo biennio (3,9 miliardi). Infine, nel computo dei 21 miliardi totali, il governo include anche i 3 miliardi da spendere rapidamente per rispettare i target della programmazione Ue 2014-2020.

—C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il rilancio degli investimenti al Sud

Risorse in milioni di euro nel triennio 2020-2022



**Giuseppe Provenzano.** Il ministro per il Sud ha presentato ieri a Gioia Tauro insieme al premier Giuseppe Conte il piano Sud 2030

# Porti e ponti: reti al collasso In 10 città la sfida Tav

**Italia bloccata.** Dal Brennero a Palermo aumentano i punti critici per la logistica  
Alta velocità: 10 milioni di utenti potenziali

Dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora più per la fragilità e vetustà di quelle esistenti, tra il crollo del viadotto sulla A6 e le limitazioni su autostrade liguri e dorsale adriatica per problemi di staticità. Botta (Spedito): «Con l'onda lunga del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova rischia di perdere il 4-5% del traffico container». Senza contare i divieti ai

mezzi pesanti imposti dall'Austra al Brennero. Un'altra sfida per il Paese è l'Alta velocità ferroviaria: il tema è estenderla alla parte d'Italia che ne è esclusa, con benefici alla crescita. Territori e imprese chiedono di essere agganciate al circuito. Ci sono dieci città che potrebbero portare all'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi rispetto ai 40 attuali. Costo 27 miliardi, molti progetti già in corso.

**Caprino, Morino e Santilli**

—alle pagine 4-5

## La sfida Alta velocità: collegare altre 10 città e 10 milioni di utenti

**Il Paese diviso in due.** Costi per 27 miliardi, molti progetti in corso  
Ma serve potenziare subito i treni per Bari e Lecce, Reggio Calabria, Trieste, Genova, Ancona, Pescara e Palermo-Catania-Messina

**Giorgio Santilli**

I tre uomini che davvero hanno risanato e rilanciato le ferrovie - Mario Schimberni, Lorenzo Necci e Mauro Moretti - avevano idee completamente diverse dell'Alta velocità. Il primo - che ha portato nelle Fs la cultura dell'impresa e dei conti in ordine - l'aveva accantonata e amava ripetere, a proposito dei faraonici piani di investimenti che gli proponeva il doroteo ministro Bernini a fine anni '80,

che su certe linee «converrebbe pagare il taxi a tutti i passeggeri che le usano». Il secondo ha lanciato il progetto che oggi consente Roma-Milano in tre ore (e l'Italia spesso dimentica di riconoscerglielo), il terzo ha tirato fuori l'Av dal pantano in cui un sistema di appalti discutibile lo aveva infilato e lo ha ingegnerizzato con un'attenzione al servizio e una quantità di treni che oggi fa parlare di metropolitana d'Italia.

Da trenta anni sulla necessità degli investimenti ferroviari il dibattito è furioso. Ancora prima che

arrivassero Danilo Toninelli e Marco Ponti al Ministero delle Infrastrutture con le analisi costi-benefici (e un approccio molto severo verso le ferrovie) il tema è se valga la pena sostenere o meno gli alti costi degli investimenti ferroviari per trasportare passeggeri e merci o, se si preferisce, quale sia la quantità di passeggeri e merci che giustifichi la spesa pubblica. I politici e i territori reclamano binari e collegamenti nella convinzione gli uni che gli appalti portino consenso, gli altri che le infrastrutture generino sviluppo. E non hanno torto: le autostrade degli anni 50 e la prima stagione della Cassa per il Mezzogiorno sono lì a dimostrarlo. Così come l'Alta velocità oggi.

A parte che bisognerebbe mettere almeno altre tre persone nel Pantheon di chi ha fatto grande l'Alta velocità (Pierluigi Bersani per la liberalizzazione dei treni veloci, Giuseppe Sciarrone per aver inventato Italo e Andrea Camanzi per aver dato all'Av un sistema regolatorio che tutto il mondo viene a studiare) e che la missione di tutti i successori è anzitutto preservare il patrimonio di credibilità del sistema (bisognerà valutare gli effetti dell'incidente di Lodi), oggi il tema centrale è estendere l'Alta velocità a quella parte d'Italia che ne è esclusa. Come confermano gli studi dell'Università Federico II di Napoli e di Ennio Cascetta (si veda Il Sole 24 Ore del 30 gennaio scorso), le città «no Tav», che cioè sono fuori del circuito Tav, crescono meno di quelle che stanno dentro. Naturale quindi che amministratori locali e imprese chiedano a gran voce - oggi più di ieri - di rientrarvi quanto prima o almeno di essere agganciate a quel circuito virtuoso. Non basta, in molti casi, qualche Pendolino vestito da Frecciargento o qualche autobus di collegamento con le stazioni Av.

Oggi l'Alta velocità fa 40 milioni di passeggeri l'anno, più di sei volte dei 6,5 milioni con cui era partita nel 2009. Ci sono dieci città - oltre le tre venete (Verona, Padova, Venezia) per cui i progetti sono in corso - che potrebbero portare al sistema dell'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi: Reggio Calabria, Bari, Lecce, Palermo, Catania, Messina, Ancona, Pescara, Genova e Trieste per cui sono reclamati a gran voce e avviati progetti di velocizzazione della rete. Non linee ad alta velocità a 350 chilometri orari, sia chiaro, ma un mix di

interventi infrastrutturali (raddoppi) e tecnologici (controllo e fluidificazione del traffico). In tutto il costo si aggira intorno ai 27 miliardi, di cui il 60-70% già disponibili e spesso in corso, ma bisogna potenziare subito anche servizi ferroviari e materiale rotabile, ove possibile. L'obiettivo è tagliare i tempi di percorrenza e aumentare la capacità di transito di treni. Per Bari-Napoli si passa da oltre tre ore e mezza a poco più di due con una spesa di 6 miliardi, tutta in appalto quest'anno. In Sicilia dove la nuova rete è tutta da costruire si abatteranno i tempi della Catania-Palermo (da 110 a 60 minuti) e sulla Catania-Messina (da 70 a 45 minuti) con una spesa di sei miliardi. Da Genova a Milano con i 6,4 miliardi il terzo valico ridurrà entro il 2023 i tempi del 50% (da un'ora e mezza a un'ora) ma è improprio accollare il costo tutto a un disegno di collegamento passeggeri visto che la priorità in quel caso è sulle merci. Sull'Adriatica con tecnologia e qualche raddoppio si risparmiano 40 minuti da Bologna a Bari e un'ora fino a Lecce. Da Venezia a Trieste, abbandonata la linea Av della discordia, tutti d'accordo su un intervento di velocizzazione da 1,8 miliardi ora al via per abbattere i tempi da due ore a una. Sulla Salerno-Reggio Calabria, opera rilanciata dal piano Sud appena presentato, servono tre miliardi ma al momento ci sono interventi e risorse per 780 milioni.

Su altre linee, soprattutto le trasversali per Ancona o Pescara, se è vero che bucare gli Appennini avrebbe un costo insostenibile, bisogna fare un grande sforzo per fluidificare, eliminare colli di bottiglia qualche curva di troppo sul tracciato e usare da subito il miglior materiale rotabile possibile per accorciare i tempi e molta tecnologia.

L'Alta velocità di rete (Avr) è la scelta razionale e di buon senso adottata con «Connettere l'Italia» dalla storica riprogrammazione a 360 gradi fatta nel 2017 da Graziano Delrio ministro delle Infrastrutture con alla guida della struttura tecnica di missione prima Ennio Cascetta e poi Giuseppe Catalano, ora rientrato nella stessa posizione-chiave al ministero, dopo la parentesi di Toninelli, per dare continuità a quelle politiche. La scelta dell'Avr - in mezzo fra non fare nulla perché troppo costoso e promettere investimenti senza freno che poi non vengono

realizzati per i vincoli di bilancio - ha ridimensionato o cancellato con la project review molte opere faraoniche in favore di «opere utili, sostenibili e condivise», scelte per i servizi ferroviari che sapranno offrire. In questo modo si prova a ricucire l'Italia superando la ferita fra Tav e No Tav, a patto che si superi la burocrazia (tre anni per approvare il contratto di programma Fs è un'assurdità) e che sul lato del servizio Freccie e Italo facciamo lo sforzo adeguato che loro compete, considerando non solo i passeggeri potenziali attuali ma anche lo sforzo di creare, con le leve aziendali, nuovo traffico.

Proprio Bari è un esempio significativo delle promesse fatte e poi non mantenute: Ntv aveva annunciato di valutare un servizio che non ha mai avviato, mentre Trenitalia solo a marzo, dopo anni di promesse, avvierà un treno diretto, una Freccia verso Napoli, superando scali intermedi e orari interminabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I NUMERI DELL'AV

### 40

#### I milioni di passeggeri l'anno

Oggi l'Alta Velocità nel nostro Paese fa oltre 40 milioni di passeggeri ogni anno. Un numero che è più grande di sei volte rispetto ai 6,5 milioni di passeggeri con cui era partita nel 2009 l'Alta Velocità in Italia

### 10

#### Città da aggiungere all'Av

Ci sono dieci città - oltre le tre venete (Verona, Padova, Venezia) per cui i progetti sono in corso - che potrebbero portare al sistema dell'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi. Si tratta di Reggio Calabria, Bari, Lecce, Palermo, Catania, Messina, Ancona, Pescara, Genova e Trieste

### 7%

#### La differenza di Pil in base all'Av

Le città dotate di stazione Alta velocità hanno visto crescere il Pil del 10% nel decennio 2008-2018 contro il 3% delle province che hanno una distanza superiore alle due ore da una stazione. Sette punti di differenza

**L'impatto dell'Alta velocità di rete**

**I TEMPI DI PERCORRENZA ATTUALI**

«Connettere l'Italia», il programma di interventi infrastrutturali approvato dall'ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio con Ennio Cascetta alla struttura di missione partita dalla situazione attuale che taglia l'Italia in due



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Connettere l'Italia (Cascetta-Delrio)

**I TEMPI DI PERCORRENZA DOPO GLI INTERVENTI**

Delrio-Cascetta con «Connettere l'Italia» hanno rivisto il programma di interventi Fs per ridurre i tempi di percorrenza nelle zone del Paese con l'Alta velocità di rete (Avr). Molti progetti in corso, altri in progettazione



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Connettere l'Italia (Cascetta-Delrio)

**L'ITALIA A PIÙ VELOCITÀ**

La mappa delle Fs con le principali linee del Paese classificate per velocità massima consentita. Ne viene fuori un'Italia divisa in luci e ombre cui il contratto di programma prova a rimediare parzialmente



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Fs

**IL PAESE COLLEGATO E QUELLO SCOLLEGATO**

Legambiente nel suo ultimo Pendolaria ha realizzato a sua volta una mappa d'Italia usando come variabile il numero di treni giornalieri sui singoli assi. Anche da questa foto un'Italia collegata e una scollegata



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Legambiente

**I FRONTI APERTI****1****NAPOLI-BARI**

**Treno diretto cercasi**  
Poi la linea a 200 km/h

**Una freccia a marzo, poi in 2 ore**  
Napoli-Bari è da 10 anni la priorità di Fs a Sud, il commissario ha accelerato l'opera (6,2 miliardi). Tutti i lotti appaltati nel 2020, fine nel 2026: si andrà in due ore. Ma Bari reclama subito il treno diretto. Dopo varie promesse non mantenute, arriverà a marzo

**2****SALERNO-REGGIO CALABRIA**

**Progetti da 3 miliardi,**  
la vera Av ne costa 30

**Obiettivo: da Roma a RC in 4 ore**  
Il dibattito dura da 20 anni: fare l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria? Per nessuna analisi costi-benefici un costo fra 20 e 30 miliardi è supportato dal traffico. La velocizzazione ne costa 3 (disponibili 780 milioni, appalti per 230), taglia i tempi di percorrenza di 40 minuti, a 3 ore.

**3****PALERMO-CATANIA-MESSINA**

**Costo 8 miliardi, linee**  
non prima del 2028

**Tempi ridotti dell'80%**  
Lavori per 8 miliardi per ammodernare Palermo - Catania e Catania -Messina . La prima è partita, la seconda aspetta la Conferenza di servizi. Nel 2028 si viaggerà a 200 km/h, in 45 minuti (ora 70) sull'asse verticale, in 60 (ora 110) su quello orizzontale

**4****ROMA-PESCARA**

**Lavori finiti nel 2027**  
(se si trovano i soldi)

**Il raddoppio Chieti-Pescara**  
È un primo progetto da 602 milioni che prevede un mix di tecnologie e infrastrutture per velocizzare il traffico e aumentare la capacità. Il costo è di 602 milioni, finanziato per 352: i primi 211 arriveranno con il contratto di programma Fs

**5****GENOVA-MILANO**

**Con il terzo valico**  
si risparmia mezz'ora

**Da 90 minuti a 60**  
L'impiego delle Freccie (rosse e bianche) ha consentito di ridurre i tempi di percorrenza sulla linea storica a 90 minuti. Concluso nel 2023 il terzo valico - che serve soprattutto alle merci dal porto verso l'Europa - con tempi di percorrenza ridotti a un'ora

**6****VENEZIA-TRIESTE**

**Tempi dimezzati**  
anche senza linea Av

**Una scelta condivisa**  
Già da tempo governo, Regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia e Rfi hanno abbandonato il progetto di linea Av che avrebbe richiesto almeno 20 anni e hanno optato per la velocizzazione della linea storica (1,8 miliardi) che ridurrà i tempi da due ore a un'ora

**7****BOLOGNA-BARI-LECCE**

**Sulla linea adriatica**  
risparmi di 60 minuti

**Tecnologie e un raddoppio**  
L'obiettivo dell'attuale upgrade tecnologico è viaggiare a 200 km/h su 300 km, risparmiando 40 minuti tra Bologna e Bari (si scende a 4 ore e mezza) e 60 fino a Lecce. Raddoppio del tratto a binario unico fra Termoli e Lesina (33 km). Costo 700 milioni



# Fondi al Sud, la Cgil promuove Conte: “Finalmente”

## Segretario

**Pino Gesmundo**  
Segretario  
regionale della  
Cgil Puglia:  
promuove il piano  
del governo



di **Antonello Cassano**

“Finalmente torna il Mezzogiorno nell’agenda politica del governo”. La Cgil Puglia promuove il “Piano per il Sud 2030” presentato dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte insieme ai ministri per il Sud e per l’Istruzione, Peppe Provenzano e Lucia Azzolina. “Se le misure annunciate troveranno piena attuazione, seppur articolate in un orizzonte pluriennale – dichiara il segretario generale della Cgil Puglia, Pino Gesmundo – possono rappresentare una spinta importante per sostenere la crescita del Mezzogiorno”.

Per mettere in atto il piano che prevede 123 miliardi in dieci anni con fondi europei e statali, il governo ha deciso di applicare la clausola del 34 per cento: al Sud andrà un terzo degli investimenti nazionali in proporzione alla popolazione. Però la Cgil vuole fare chiarezza: “I 21 miliardi del prossimo triennio dovranno essere aggiuntivi sia alle risorse finanziarie del Fse che a quelle relative alla spesa ordinaria per il Mezzogiorno”. Quanto alla clausola del 34 per cento, “la Cgil in Laboratorio Sud propone una soglia del 43 per cento per cinque anni, per dare an-

cora più spinta”. Il sindacato però prova a indicare la strada: “Serve accelerare la spesa per gli investimenti e la realizzazione di opere importanti sul versante infrastrutturale, alcune addirittura finanziate da 20 anni e mai partite per la mancanza di progetti esecutivi, come il raddoppio ferroviario della Lesina-Termini”.

Fra gli interventi del Piano sono previsti finanziamenti per il Cantiere Taranto (con la transizione ecologica della città), un nuovo finanziamento da 55 milioni per incentivi fiscali a professionisti e imprese nella Zes ionica e il completamento degli interventi del Cis, contratto istituzionale di sviluppo, oltre che gli stanziamenti per la realizzazione dell’Acquario Mediterraneo sempre a Taranto. Fra le varie idee lanciate dal sindacato ci sono anche un’Agenzia nazionale per il Sud, definita “una nuova Iri che coordini gli investimenti” da Gesmundo e una Banca per il Sud “che sostenga le imprese che nel Mezzogiorno vogliono investire”. Il segretario della Cgil manda pure un’avvertimento alla politica locale in vista delle elezioni regionali: “Alla Regione e a chi si candida per governarla il compito di impegnarsi in un dialogo e una collaborazione proficua con il governo”. Ma l’opinione sul piano del governo è positiva: “Finalmente nell’agenda di un governo c’è il Mezzogiorno, dimenticato da anni se non relegato a interventi spot o addirittura vessato da proposte di riduzione dei trasferimenti, come sarebbe accaduto con i progetti di autonomia differenziata della destra di Matteo Salvini. Ora serve un confronto con tutte le parti sociali e le istituzioni”.

**Le associazioni imprenditoriali****Confindustria manda in porto  
la riunificazione della nautica**

La scissione che aveva diviso il settore dal 2015 viene alla fine ricomposta e questo potrà avere anche effetti positivi sulla capacità di consolidare la ripresa

**S**i erano divisi, dopo aver liti-gato. E ora fanno pace. Sono gli uomini e le donne della nautica tricolore, settore che da qualche anno ha ripreso a correre dopo gli anni bui della crisi. Da pochi giorni, infatti, i duellanti di un tempo si sono riuniti nella nuova casa comune, **Confindustria Nautica**, che è poi la casa di sempre, sotto il cappello protettivo della **Confindustria** nazionale. Non è stato facile, però, arrivare all'intesa finale, anche perché l'addio era stato lacerante. L'allora presidente di Ucina, l'associazione che riuniva tutti gli operatori del settore, Massimo Perotti, aveva addirittura deciso di fare un passo indietro per fermare una scissione che era ormai nell'aria. Il cambio di presidenza, con la nomina di Carla Demaria, non aveva però fermato l'addio, con alcuni fra i principali marchi della nautica (Azimut-Benetti, Ferretti, Baglietto) pronti a traghettarsi nella sua nuova associazione Nautica Italiana, nata nel 2015. Talmente distanti, i due, da mettere quasi in discussione la scelta di Genova come sede naturale del Salone Nautico. Ma proprio da Genova è ripartito il confronto, con la difesa del Salone come principale evento del Mediterraneo, e un dialogo che, un pezzetto alla volta, si è ricomposto fi-

no all'ultimo Salone del capoluogo ligure. È stato proprio fra gli stand del Nautico, infatti, che il nuovo presidente di Ucina Saverio Cecchi e il collega di Nautica Italiana Lamberto Tacoli hanno concesso a uso dei media una stretta di mano accompagnata da un sorriso a dimostrare la comune volontà di fare pace. E così è stato. Dopo le rispettive assemblee, che a dicembre avevano benedetto la ritrovata intesa, nei giorni scorsi si è ufficializzato il processo di riunificazione della filiera nautica da diporto che ora naviga in un'unica associazione nazionale.

Dal punto di vista tecnico è stato il consiglio generale di **Confindustria Nautica**, riunitosi a Genova, a formalizzare le adesioni dei nuovi soci, avviando nel contempo il processo per l'integrazione degli organi direttivi dell'associazione a livello di consiglio e di assemblee di settore.

Fra i nomi che già hanno aderito, Baglietto e Cerri Cantieri Navali (entrambi del gruppo Gavio), Ferretti, Fincantieri Yachts e Perini Navi – per il settore Navi – Anvera/Lg e Sacs nel settore imbarcazioni, Mase – nel settore Accessori e componenti – Marina di Portofino, Marinedi Group e Porto Lotti – per i porti turistici – Compagnia Generale Telemar – nei Servizi – a cui si aggiungono gli studi di progettazione Zuccon International Project e Francesco Paszkowski Design.

«Andiamo avanti, molte ulteriori adesioni sono in corso di formalizzazione», spiega il presidente Saverio Cecchi che all'ex presidente di Nautica Italiana Lamberto Tacoli rivolge un ringraziamento «per questo percorso condiviso».

Nel frattempo, le iscrizioni alla nuova casa comune della nautica proseguono. Sono infatti entrate anche realtà societarie come Aon, primo gruppo

in Italia e nel mondo nella consulenza dei rischi e delle risorse umane e nell'intermediazione assicurativa e riassicurativa, Boero, Isyba (Italian Ship e Yacht Broker Association), Coast to Coast Investimenti srl e Pressmare, prima testata online.

Adesso inizia il vero e proprio lavoro associativo per coinvolgere al più presto i nuovi soci nelle attività delle assemblee di Settore. Servono idee e proposte per aggredire il mercato in un momento tornato nuovamente favorevole. Dopo aver raggiunto il suo picco nel 2008, con un fatturato di 6,2 miliardi di euro, anche la nautica tricolore era stata travolta dalla crisi internazionale, scivolando al di sotto dei tre miliardi. Ne aveva subito fatto le spese anche il Salone Nautico di Genova, la cui versione extralarge di nove giorni si era ridotta a cinque. Poi, dal 2015, l'inversione di rotta, con una crescita progressiva che si è presto tradotta in un giorno in più del Salone (da 5 a 6) e soprattutto nel recupero del fatturato, lo scorso anno arrivato a 4,2 miliardi. Si proseguirà ora su questo percorso con la squadra attualmente al timone dell'associazione. Il consiglio di **Confindustria Nautica**, visti i risultati, ha infatti chiesto al presidente Cecchi di continuare a gestire l'Associazione «per completare a pieno l'attività di sviluppo associativo». — **m. min.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Saverio Cecchi**  
presidente di  
Confindustria  
Nautica



**Lamberto Tacoli**  
ex presidente  
di Nautica  
Italiana



1 Un cantiere nautico da diporto. Il settore ha superato la crisi ed è tornato a crescere

1

# Bonus facciate, zona A o B difficile da individuare

**In Comune.** La vecchia definizione del decreto del 1968 è quasi sempre inutilizzabile, non resta che ricorrere ai buoni uffici del municipio e farsi rilasciare la certificazione

**Saverio Fossati**

La circolare 2/E di ieri sul bonus facciate ha certo reso molto più chiaro il quadro dell'agevolazione e di fatto adesso sarebbe possibile partire subito.

Ma con il condizionale, perché resta irrisolto uno dei nodi principali: quello sull'ubicazione (solo le zone A e B del territorio comunale) dell'edificio sui effettuare l'intervento in facciata. La norma, infatti, è nata al Mibac con l'esplicito intento di abbellire i centri storici cittadini, con la possibilità di detrarre dalle imposte dirette (Irpef o Ires) il 90% delle spese sostenute (si veda il Sole 24 Ore di ieri). Tuttavia, al di là delle problematiche fiscali che la stesura finale della norma, nella legge di Bilancio 2020, ha suscitato, in gran parte risolte dall'intervento dell'agenzia delle Entrate, colpisce la scarsa dimestichezza con la legislazione urbanistica di chi ha materialmente immaginato il limite principale: quello delle zone.

La disposizione, infatti, autorizza il beneficio della detrazione solo se l'edificio si trova nella zona A o B del Comune. L'individuazione di queste zone è affidata alla definizione contenuta nel decreto ministeriale 1444/1968, una norma nata 52 anni fa (si vedano le definizioni nella pagina), prima ancora che venissero create le Regioni con la relativa competenza in materia edilizia e ben prima che centinaia di norme si sovrapponevano a delineare un quadro, nell'ambito dell'autonomia municipale, sul quale solo gli uffici tecnici comunali sono in grado di dire l'ultima parola.

In sostanza, i Comuni interpellati



ADOBESTOCK

**Documento.** Le Entrate impongono di procurarsi la «certificazione urbanistica» con l'indicazione della zona in cui si trova l'immobile per poter ottenere il bonus

ti hanno risposto più o meno la stessa cosa: la definizione del 1968 andrebbe sovrapposta a quanto risulta dall'attuale Puc (piano urbanistico comunale) o Pgt (piano di governo del territorio) e solo così si può capire se la casa si trovi in zona A o B. In Liguria, per esempio, esiste una tabella di raccordo a livello regionale, ma poi bisogna verificare in Comune in ogni caso.

Internet (dove si può cercare il Puc o il Pgt del Comune con relativa mappa) può venire in soccorso ma anche riservare sorprese: a Milano, per esempio, si trova subito la mappa dell'area B, che però non c'entra nulla con la zona B, perché serve al traffico veicolare.

Per questo, forse, la circolare, redatta dall'agenzia delle Entrate che non ha certo colpe in questo

pasticcio, liquida la faccenda in modo un po' pilatesco indicando l'obbligo di farsi rilasciare una «certificazione urbanistica» (costo medio 50 euro, se si fa da soli) dagli «enti competenti».

Di fatto, il primo passo per chi si accinge all'impresa di rifare la facciata, è quello di recarsi in Comune e ottenere la certificazione urbanistica (niente autocertificazioni), primo perché senza di quella non si può sfruttare il bonus e secondo perché è l'unico modo per capire in quale zona si trovi l'edificio.

Ma non tutti i Comuni possiedono una cartografia adeguata alla nuova esigenza, quindi in qualche caso il problema di procurarsi la «certificazione» potrebbe rivelarsi irrisolvibile.

**Quasi impossibile capire la zona di competenza su Internet, la visita in municipio è obbligatoria**

© RIPRODUZIONE RISERVATA