



Rassegna stampa 7-8-9 novembre 2015

La Gazzetta del Mezzogiorno

l'Attacco

IL SOLE 24 ORE

## IL MONDO CHE CAMBIA

LA LEZIONE DEL «GURU»

### IL NUOVO «PENSATOIO»

Nel nuovo «pensatoio» presieduto da De Finis, chiamati a far parte (per ora) gli imprenditori Salvatori e Biscotti. «Cerchiamo nuove idee»

### «NON SI PUÒ FARE»

Fantetti: «Ci piacerebbe modificare la tendenza del "non si può fare" in questo territorio. Più coraggio nelle scelte»

# Obiettivo futuro, via al centro studi

Confindustria: «Segnerà il percorso dell'imprenditoria foggiana nei prossimi anni»

● Fare imprenditoria a Foggia può essere complicato, ci sono tanti impedimenti ma si gode anche di buoni vantaggi come insegna la bulimica corsa al mattone. Stiamo però affrontando un'epoca di cambiamento e molto di questo futuro così oggi indecifrabile dipenderà dalle idee che si intendono impostare. Confindustria vuole aprire una riflessione su questi temi, annunciando l'apertura del suo primo centro studi l'associazione degli industriali foggiani «vuole cambiare gli schemi del percorso». «Il nostro primo centro studi - ha detto il presidente Gianni Rotice - dovrà essere un elemento di studio e di confronto sul quale Confindustria dovrà percorrere le sue progettualità nei prossimi anni». Il centro studi, presieduto dal giornalista Michy De Finis

(sono stati chiamati a farne parte gli imprenditori Marcello Salvatori e Nicola Biscotti, altre adesioni saranno ufficializzate nei prossimi giorni), sarà chiamato a discutere e ragionare sulle sfide che attendono la Capitanata nei prossimi anni in un mondo che cambia. Per aprire questa sorta di nuovo corso, l'organizzazione degli industriali si è affidata al «verbo» di uno specialista della comunicazione moderna, Oscar Di Montigny, direttore marketing, comunicazione e innovazione di banca Mediolanum considerato una delle «menti più aperte» dell'imprenditoria nazionale, tra i pochi in grado di capire dove sta andando il futuro (ne riferiamo a parte) e di spiegarlo con parole semplici.

«Cominciare con Di Montigny è come se-

gnare un gol da calcio d'angolo - ha detto De Finis - perché incarna il nuovo modo di stare con i piedi per terra di fronte al tempo che scorre inesorabile». Una lezione anche per gli imprenditori foggiani e non solo: «Noto sempre più spesso come la tendenza sul "non si può fare" in questo territorio sia abbastanza diffusa», ha detto Luigi Fantetti di banca Mediolanum. «Di Montigny è una delle dieci persone al mondo in grado di fare marketing e comunicazione. Lui sa - ha aggiunto Fantetti - che anche noi possiamo affrontare le sfide del futuro e vincerle. Ma ci vuole un cambiamento. Lo scopo di questo incontro è prendere consapevolezza di chi siamo e cosa vogliamo».



IMPRENDITORI La sala Fantini ieri in Confindustria

[m.lev.]

X L'ANNUNCIO DELRIO E LA COMMISSARIA CRETU CONFERMANO IL PON 2014-2020 E LA BARI-NAPOLI

# Infrastrutture: 1,8 miliardi per ferrovie e porti al Sud

● **ROMA.** Investimenti complessivi per 1,84 miliardi di euro, il 75% finanziati con fondi Fesr e il 25% con il Fondo di Rotazione Nazionale. Interventi concentrati su ferrovie, aeroporti e trasporto marittimo, con oltre il 37% degli investimenti totali, 684 milioni di euro, impegnati per migliorare la competitività del sistema portuale, retroportuale e intermodale. Cinque regioni interessate - Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia - e 5 aree logistiche in cui concentrare gli investimenti: sistema campano, pugliese, Polo logistico di Gioia Tauro, quadrante orientale e quadrante occidentale della Sicilia. Sono questi, spiega una nota, gli elementi che caratterizzano il Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentato ieri a Napoli dal ministro Graziano Delrio e dalla Commissaria Europea per la Politica Regionale, Corina Cretu.

«Il Pon Infrastrutture e Reti - ha detto Delrio - è parte di un più ampio programma di interventi infrastrutturali nel Sud Italia, che stiamo definendo insieme ai presidenti delle singole Regioni, con l'obiettivo di costruire occasioni di sviluppo, per la logistica e per l'intera economia meridionale. Il nuovo Programma - ha proseguito - rafforza una strategia incentrata su in-

termodalità, sostenibilità dei trasporti e sistemi innovativi per aumentare efficienza e sicurezza. La ferrovia, a partire dalla linea ad alta capacità Napoli-Bari, e il trasporto marittimo, che si fa forza anche della nuova organizzazione definita nel Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica, sono le modalità in cui investiamo per rendere il Mezzogiorno un'area sempre più centrale e vitale del sistema di trasporto euro-mediterraneo». «Una migliore connettività - ha dichiarato la Commissaria Cretu - è vitale per un Paese come l'Italia. Investire con i fondi europei nelle infrastrutture di trasporto intelligenti e sostenibili svilupperà la competitività dell'economia locale e migliorerà la qualità della vita dei cittadini, portando tempi di trasporti più brevi».

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intanto, si dice «fiducioso» in merito alla presentazione del masterplan per il Sud a gennaio. «Penso senz'altro di sì, il presidente Renzi sta chiedendo un'accelerazione, senz'altro cercheremo di garantirla», ha detto. «Si sta lavorando intensamente, la presidenza del Consiglio sta coordinando gli interventi di tutti i ministeri. Siamo molto fiduciosi che questi programmi rappresentino una occasione di sviluppo nel nostro mezzogiorno di cui l'Italia ha bisogno».

X

MASSIMO LEVANTACI

● Oscar Di Montigny, classe '69, non ha l'aria del santone e nemmeno quella del guru, nell'accezione in cui siamo abituati a considerare queste figure tipo oracolo di Delfi. Barbetta incolta, camicia informale, magrissimo, linguaggio diretto, esempi concreti. Tiene incollata la platea degli imprenditori in Confindustria per quasi tre ore, silenzio irreali, concetti taglienti e una definizione della realtà prossima ventura che spaventa lo stesso Di Montigny. «Il mondo si sta aprendo e io sono preoccupato per i miei cinque figli». Concede al territorio una lontana origine foggiana («la mamma della mia mamma era di qua») e poi via con la sua visione del mondo. Cambiano gli schemi: politica, scuola, società, sesso, religione siamo entrati tutti in un frullatore che gli scandali amplificano. Tutto è marketing, dal Papa che dismette la croce d'oro per parlare al mondo degli umili, alla Coca Cola che colora le sue lattine di verde perché è il "green" la nuova forza. «Non funziona più raccontare storie per vendere qualcosa - dice Di Montigny - noi siamo una generazione che sta vivendo un momento di grande transizione so-

## Di Montigny: il mondo sta cambiando ma l'etica e i valori avranno più senso

«La gente non vuole più essere tradita, è come se fossimo entrati nell'età del Fuoco»

ciale mai avvenuto, come quando è stato scoperto il fuoco. Pensate che la politica abbia gli strumenti per cambiare il mondo? Anche le religioni si stanno radicalizzando. E il genere sessuale non è più un punto di riferimento: gay, trans, metrosexual, oggi ci sono ventiquattro generi diversi. Non è più un riferimento la scuola pubblica come anche lo sport dopo lo scandalo che ha travolto la Fifa. I luoghi di socializzazione non sono più gli stessi, oggi i nostri ragazzi s'incontrano su Facebook come noi andavamo in cortile: è un salto epocale mai successo prima».

Ma attenzione: il mondo digitale non è un mondo virtuale. E Di Montigny cita l'esempio della Chevrolet che ha scritto un comunicato stampa zeppo di emoticon, quelle faccine che sintetizzano un'emozione, considerato un esempio di nuova comunicazione «di cui a distanza di qualche mese si sta ancora parlando. Gentile». Non è un mondo alla rovescia, ma un mondo nuovo in cui persino il



MARKETING E COMUNICAZIONE Oscar Di Montigny

viaggio nell'aldilà viene contestualizzato: con la Capsula mundi (progetto italiano) ci sotterreranno in un uovo, quel che resta di noi sarà cibo per piante. «Chi diventerà un riferimento domani - ammonisce Di Montigny - avrà un vantaggio competitivo enorme. Perché anche se il mondo sta cambiando in fretta non possiamo fare a meno di riferimenti. In Italia - aggiunge - la situazione è compromessa: troppi che sperano e di speranza si muore. Anche la crisi è una falsità: parliamo di un modello oggettivamente complesso e abbiamo pochissimo tempo per sovvertirla».

Come? Di Montigny indica quattro driver per svoltare nel nuovo mondo: demografia, ambiente, tecnologia, etica e valori. «La demografia mischia culture e civiltà, Milano è già quasi occupata per un quinto da nuove etnie. C'è un miliardo di nuovi consumatori che bussa alle nostre porte, un sacco di ricchezza nei territori e l'80% del prodotto interno lordo

che si svilupperà nelle grandi città. L'ambiente è un'altra marcia del cambiamento perché adesso la gente è ora sensibile su certi temi, abbiamo capito che il rischio è nostro se seguiamo nei vecchi comportamenti. La tecnologia applicata a tutti gli ambiti è un'altra grande opportunità: in Silicon valley si sta già studiando un mondo incredibile, nel 2030 avremo un miliardo di device connessi tra loro».

Di Montigny cita Vincent Cerf che ha scritto il protocollo di internet: «Il futuro non ha bisogno di noi». «Vedremo scomparire 2 miliardi di posti di lavoro - osserva - ma ogni posto che salta ne creerà altri 5. Solo che oggi noi non riusciamo a capire dove saranno». Infine l'etica e i comportamenti, forse il driver più importante: «La gente non vuole essere più tradita. Per la Volkswagen sarà difficilissimo ripartire. Le grandi menti, diceva Roosevelt, parlano di idee. E a noi non resta che fare cose essenziali e sostenibili. La Coca Cola sta passando al verde, perché ha capito che sostituire lo zucchero con la stevia risponde alle esigenze di cambiamento dello stile di vita di milioni di consumatori che hanno capito che troppo zucchero fa male».

X

## LA NOTIZIA

Queste le prime risultanze concrete del tavolo di settore con Ance e sindacati

# Ridotti gli oneri delle imprese in Cassa Edile per la competitività



### Obiettivi

Nei prossimi giorni un gruppo di lavoro metterà a punto i contratti



**R**iduzione dei costi previdenziali per imprese e lavoratori, rafforzamento delle azioni per contrastare elusione ed evasione contributiva, avvio delle procedure per il rinnovo dell'accordo integrativo provinciale nel comparto dell'edilizia. Queste le prime risultanze concrete del tavolo di settore riunitosi alla presenza Ance Foggia, Sezione Costruttori Edili di Confindustria Foggia, e le Segreterie provinciali di Feneal-Uil, Filca-Cisle Fillea-Cgil.

Le rappresentanze datoriali e dei lavoratori hanno infatti convenuto di ridurre dal 3% al 2,50% il costo previdenziale a carico di imprese e lavoratori, ponendo in essere un se-

gnale importante in direzione della competitività del settore delle costruzioni, fortemente impegnato per intercettare e valorizzare quindi nel modo migliore gli attesi segnali di ripresa.

Altra iniziativa meritevole di sottolineatura, perché ascrivibile alle azioni più complesive per la tutela della legalità, è la definizione del protocollo operativo per l'avvio del sistema informatico Sisten, che consente di adempiere all'obbligo di legge di inviare per via telematica una notifica preliminare agli organi di vigilanza competenti per territorio all'avvio del cantiere. Nei prossimi giorni, infine un apposito gruppo di lavoro metterà a punto gli elementi contrattuali che saranno po-

sti al centro delle trattative per il rinnovo dell'accordo integrativo provinciale, la cui sottoscrizione costituirà un elemento di fiducia nella ripresa dell'edilizia e quindi in nuove prospettive per il settore.

Unanime soddisfazione è stata espressa dal Presidente di Ance Foggia, Gerardo Biancofiore e dai Segretari provinciali di Feneal-Uil Juri Galasso, Filca-Cisl Urbano Falcone e Fillea Cgil Giovanni Tarantella, i quali hanno evidenziato l'importanza delle intese raggiunte, che, nel quadro di una costante azione sinergica tra le parti sociali, costituiscono anche un valido strumento per il rafforzamento ed il rilancio degli enti paritetici territoriali.

## EDILIZIA

ACCORDO ANCE-SINDACATI

### SCONTO DALLA CASSA EDILE

La Cassa edile per il suo mantenimento chiederà meno contributi alla base associativa. Biancofiore: «Azzerati i debiti»

### UN COLPO AL LAVORO NERO

Un segnale importante per la competitività del settore: il lavoro nero spesso si giustifica con l'alibi delle troppe tasse

# Meno costi per spingere la ripresa

## Nei cantieri ridotte dello 0,5% le spese previdenziali per imprese e lavoratori

MASSIMO LEVANTACI

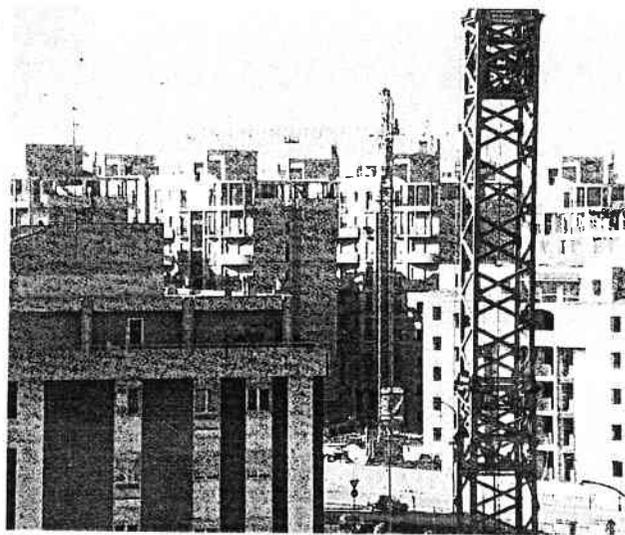
● Quel refolo di ripresa che si riesce a percepire anche in Capitanata si cerca di catturarla in tutti i modi. Può essere letto anche così l'accordo appena firmato fra Ance, sezione edili di Confindustria e i sindacati di categoria di Cgil, Cisl e Uil per la riduzione del costo previdenziale a carico sia delle imprese che dei lavoratori. Un modo - dicono i sindacati - per favorire anche un maggior livello di competitività tra le imprese, tenuto conto che molto spesso il costo del lavoro e la spesa previdenziale sono gli alibi dietro cui si riesce preferibilmente a rifugiarsi per giustificare il lavoro nero nei cantieri. In questo modo le rappresentanze datoriali e dei lavoratori convengono di ridurre dal 3 al 2,5 per cento il costo previdenziale a carico di imprese e lavoratori, «ponendo in essere - recita una nota congiunta - un segnale importante in direzione della competitività del settore delle costruzioni, fortemente impegnato per intercettare e valorizzare quindi nel modo migliore gli attesi segnali di ripresa».

Lo 0,5 per cento di quota risparmiata verrà ripartita in questo modo: per i 5/6 agevolerà le imprese di costruzio-

ne e per il restante un sesto i lavoratori. «Abbiamo messo a posto i conti della Cassa edile - spiega il presidente dei costruttori, Gerardo Biancofiore - così possiamo permetterci di abbassare le tasse a carico di imprese e lavoratori. E' un atto di buona volontà in grado di irrorare nuovo ossigeno alle imprese».

La riduzione favorisce anche i lavoratori, sia pure in proporzione minore. Ma in questo caso la misura va letta come un incentivo all'emersione: «Molte imprese non assumono per schivare i costi previdenziali e altre voci poco gradite - spiega il segretario della Fillea Cgil, Giovanni Tarantella - in questo modo cerchiamo di ridurre la spesa contributiva a carico delle imprese favorendo condizioni di maggiore competitività. Anche per i lavoratori in questo modo sarà più facile trovare un impiego regolarmente contrattualizzato».

Peraltro l'accordo si situa alla vigilia della contrattazione di secondo livello nell'edilizia destinato a introdurre nuovi elementi di fiducia nel rapporto fra imprese e occupazione. «Nei prossimi giorni - rileva infatti la nota congiunta - un apposito gruppo di lavoro metterà a punto gli elementi contrattuali che saranno posti al centro delle trattative per il



CANTIERI L'intesa favorisce l'ingresso di nuova occupazione

rinnovo dell'accordo integrativo provinciale, la cui sottoscrizione costituirà un elemento di fiducia nella ripresa dell'edilizia e quindi in nuove prospettive per il settore». Altra iniziativa per combattere l'illegalità nel settore si chiama "Sisten", il sistema informatico che permette alle imprese di inviare per via telematica la domanda agli organi di vigilanza in apertura di cantiere.

Definito il protocollo operativo fra Ance e sindacati, ora si possono stabilire nuovi criteri di confronto fra le due storiche controparti. E in tal senso viene sottolineata l'«unanime soddisfazione» di tutti i componenti del tavolo: il presidente di Ance Foggia, Gerardo Biancofiore e i segretari provinciali di Feneal-Uil Juri Galasso, Filca-Cisl Urbano Falcone e Fillea Cgil Giovanni Tarantella.

L'ANCE I COMUNI SI ATTIVANO

## Ok al recupero delle case popolari

● «Ance Foggia è pronta a insediare un tavolo permanente a supporto delle amministrazioni locali per la presentazione dei progetti». Lo afferma in una nota l'associazione dei costruttori edili commentando favorevolmente il «programma del Governo di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli Erp, alloggi di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei comuni, programma che va nella giusta direzione. Ora è importante che i comuni presentino i progetti e attivino le strutture amministrative. Il rilancio dell'edilizia residenziale pubblica è fondamentale per dare una risposta ai tanti cittadini che oggi non hanno una casa e per rilanciare il settore dell'edilizia residenziale». Nella nota il presidente di Ance Foggia nonché presidente Pmi estero dell'associazione nazionale costruttori edili, Gerardo Biancofiore, invita i sindaci e i presidenti di Regione «ad attivarsi, a partire dal presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, per cogliere l'opportunità».

Il Governo ha annunciato che con la registrazione presso la Corte dei Conti del decreto ministeriale del 12/10/2015 "Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli ERP - alloggi di edilizia residenziale pubblica - di proprietà dei Comuni" ed ex Istituto autonomo case popolari, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avvia l'erogazione alle Regioni di 470 milioni sul programma pluriennale, per ristrutturare o ripristinare oltre 20.000 case popolari.

## AEROPORTO

LA BATTAGLIA PER LA PISTA

## INSPIEGABILE ESCLUSIONE

Il gestore degli scali pugliesi è l'organo tecnico in grado di accreditare l'allungamento della pista. Ma via Capruzzi lo tiene fuori

## LA PAROLA ALL'AZIONISTA

«Indispensabile che il governatore pugliese intervenga, via Capruzzi detiene la partecipazione azionaria di AdP Spa»

## Regione nasconde Aeroporti Puglia

Il gestore mai citato nella lettera all'Ue. Schittulli: «È ora che Emiliano intervenga»

MASSIMO LEVANTACI

La lettera a Bruxelles è stata spedita, la Regione - come annunciato qualche giorno fa dalla Gazzetta - ha replicato punto per punto ai rilievi posti dall'Unione europea in merito all'allungamento della pista del Gino Lisa. Ma non ha citato una sola volta in quel testo l'organo tecnico di Aeroporti di Puglia, forse il solo che agli occhi dell'Unione europea potrebbe accreditare il progetto senza farlo passare per una mera sponsorizzazione d'ufficio quale potrebbe essere la presa di posizione dell'ente regionale in favore di una sua provincia. Un errore «grave» a parere di molti osservatori, un errore forse rimediabile se - come annunciato più volte - i rappresentanti della Regione vorranno cercare un contatto diretto con i membri della Com-

missione che si frappone ad una conclusione positiva della procedura: la partecipazione di Aeroporti di Puglia, in quanto soggetto beneficiario, al cofinanziamento dell'investimento nella misura del 25% delle risorse finanziabili, così come previsto dagli «Orientamenti sugli aiuti di stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03)».

«Al di là di ogni osservazione - sostiene Schittulli - si tratta di una infrastruttura infungibile per la crescita e lo sviluppo di un territorio, come quello foggiano, sensibilmente tuttora penalizzato».

Il leader del movimento Schittulli chiede «un cambio di passo ed una inversione di tendenza sugli indirizzi di Regione Puglia verso Aeroporti di Puglia in merito alle precedenti comunicazioni». «Inoltre - con-

## INTERESSANTE CONFRONTO CON LO SCALO ISOLANO

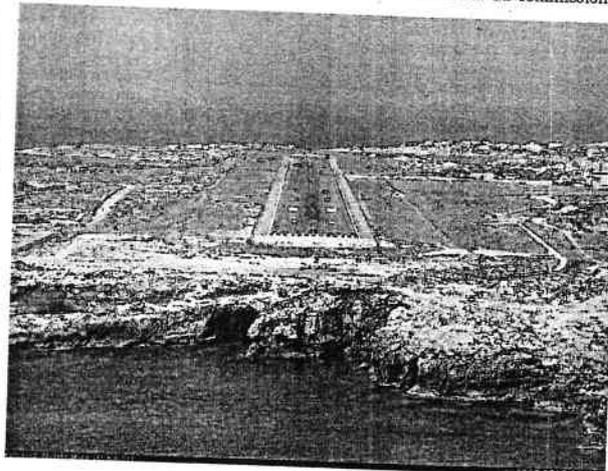
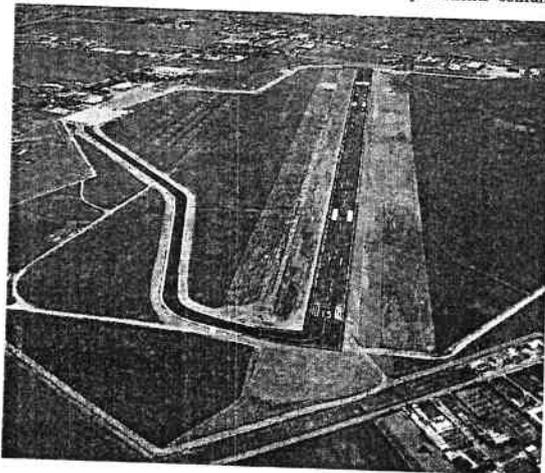
## Fra Gino Lisa e Lampedusa stesse piste ma non gli aerei

A Lampedusa con una pista di 1800 metri possono volare aerei fino a 190 passeggeri, ma a Foggia questo «non è possibile». Lo dice Bruxelles. Altre stranezze si aggiungono sulla contorta vicenda del prolungamento della pista del Gino Lisa. La commissione

battono i tecnici di Vola Gino Lisa secondo cui la consulenza tecnica dell'Ue, «se portata avanti in maniera ottusa, rischia di vanificare ogni sforzo fatto sino ad oggi».

E vediamo perché la tesi dell'Ue sarebbe falsa. La pista del Gino Lisa, dopo l'allungamento, misurerà 2mila metri, dei quali 1800 utilizzabili. «Identica - dice Vola Gino Lisa - alla pista dell'aeroporto di Lampedusa sia per dimensioni (1800x45m LDA/TORA ovvero la lunghezza effettiva disponibile per atterraggi e decolli) che per Resistenza: PCN 37 (resistenza al peso degli aerei; il minimo per gli A-319/A-320 è 35); nessun impianto per atterraggio strumentale con scarsa visibilità; stessa area di sicurezza 90x90 a fine pista (resa). In entrambi i casi - rilevano ancora i tecnici foggiani - si hanno basse elevazioni (circa 80 metri sul livello del mare per Foggia, circa 20 metri per Lampedusa), temperature mediamente comparabili, assenza di ostacoli (montagne/grossi edifici) e venti dominanti stabili».

Passiamo ora agli aerei: dai tabulati che l'Asa Clearance autorizza in base a decollo e atterraggio nei vari scali, leggiamo che dall'aeroporto di Lampedusa si levano regolarmente in volo gli Airbus A-320 da 180 passeggeri (compagnia Wind Jet per Forlì); ma anche i Boeing 737-300 da 148 passeggeri (Blue-Express per Torino) e gli Airbus A321 da 187 passeggeri (Alitalia per Roma Fiumicino) e si potrebbe continuare. Tra tipologie di aerei non considerate dall'Ue per Foggia. La domanda sorge spontanea: «Perché ciò che è operativamente possibile a Lampedusa, non dovrebbe esserlo anche a Foggia? Quali motivazioni o convenienze lo impediscono?».



missione recandosi a Bruxelles per perorare la causa del finanziamento di 14 milioni di euro che rischia di andare perduto. Il ruolo che Aeroporti di Puglia potrebbe svolgere - e che non si capisce perché venga tenuto in subordine dall'assessorato ai Trasporti - viene sottolineato anche dall'ex candidato alla presidenza regionale Francesco Schittulli che, in una nota, ritiene «indispensabile che il presidente Emiliano intervenga, visto che la Regione Puglia detiene la partecipazione azionaria di maggioranza di AdP Spa, per dissipare in via definitiva l'ostacolo

clude Schittulli - il completamento e relativo innalzamento della qualità tecnologica per il più rilevante e miglior utilizzo dello scalo con vettori aerei di maggiore capienza e maggiore propensione ai voli soprattutto charter e low-cost, oltre che di linea e merci, renderebbe maggiormente competitiva l'offerta turistica, migliorando i costi e le tempistiche di trasporto, e l'attrattività e i collegamenti del territorio servito dallo scalo, oltre all'intera Capitanata, come per esempio la zona industriale del basso melfese e quella del vicino Molise».

**DUE PISTE A CONFRONTO**  
Sopra la pista dell'aeroporto di Lampedusa, 1800 metri utilizzabili; a sinistra quella del Gino Lisa che dopo l'allungamento avrà 2mila metri.

Ue scrive, nella sua notifica alla Regione che l'obiettivo principale del progetto è il prolungamento della pista di volo per consentire l'operabilità degli aeromobili di classe "C", quali i Boeing 737 e gli Airbus 319. Tale intervento però, come d'altra parte riconoscono le stesse autorità italiane, non consentirebbe l'operatività degli aeromobili tipicamente utilizzati dai vettori low cost e dai tour operator per catene charter».

Una tesi «assolutamente falsa» ri-

**VENDITA IL GRUPPO TELESFORO-SALATTO: BEN VENGA ANCHE LA PROPOSTA DEI SANNELLA**

# Don Uva, l'opzione locale «soluzione più affidabile»

● «L'opzione locale è a nostro avviso la soluzione più affidabile nella individuazione di un futuro sostenibile per l'ospedale Divina provvidenza di via Lucera. Non ci sarà dunque alcuna contrapposizione fra il gruppo Telesforo-Salatto e D'Alba con la proposta presentata dalla Cooperativa L1 degli imprenditori Sannella». Lo afferma l'imprenditore della Nuoca vlinica San Francesco Paolo Telesforo, espressione di una delle due cordate foggiane per l'acquisizione di uno dei tre ospedali della Casa Divina provvidenza.

Il 14 novembre il commissario straordinario della struttura ospedaliera, Bartolomeo Cozzoli, valuterà le proposte e metterà a disposizione delle cordate ammesse alla trat-

tativa per l'acquisizione dei tre ospedali, la documentazione inerente lo stato contabile. E' probabile che in quella data Cozzoli comunicherà la sua scelta anche in ordine alle modalità di vendita: in un unico blocco per i

tre ospedali di Bisceglie (sede centrale), Foggia e Potenza, oppure la vendita per singoli plessi ipotesi alla quale sono interessati i due gruppi foggiani.

Alla ricollocazione della sede di via Lucera (550 posti letto) sono direttamente interessati circa 450 dipendenti. Il sindaco Landella guarda con «attenzione»

all'evolversi della situazione, il Comune chiede «garanzie» per i livelli occupazionali e i livelli di assistenza ospedaliera della struttura.



**DON UVA** L'ospedale di via Lucera

7

# INFRASTRUTTURE

FOCUS

Il Sole **24 ORE**

Sabato 7 Novembre 2015  
www.ilssole24ore.com

**Pon Infrastrutture e Reti. Ferrovie e porti le priorità della programmazione 2014-2020** • pagina 15

**La commissaria Ue. Cretu: bene le riforme italiane su appalti e porti ma ora bisogna semplificare** • pagina 15

**Agenzia per la coesione. Il direttore Agrò: fondamentale integrare i piani nazionali e regionali** • pagina 15

**Trasporti.** Il ministro presenta le priorità del Pon Infrastrutture e Reti: agganciamo l'Italia e il Mezzogiorno a una rete logistica di tipo europeo

## «Il 2016 anno di svolta, ripartiamo dal Sud»

Delrio: cambiamo passo, 100 project manager per 100 progetti prioritari - «Il Ponte? Dopo aver vinto le sfide di oggi»

di **Giorgio Santilli**

«Il 2016 sarà un anno complicato, ma anche un anno di svolta. Con la clausola di flessibilità Ue per gli investimenti nella legge di stabilità e la programmazione integrata europea che stiamo facendo, possiamo cominciare a correre. Ma per farlo bisogna aumentare la capacità di spesa». Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha presentato ieri a Napoli il nuovo Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020 finanziato con i fondi strutturali Ue. Al Sole 24 Ore spiega la programmazione europea per le infrastrutture, che nel Sud deve puntare all'obiettivo prioritario di sostenere lo sviluppo manifatturiero, ma anche le altre novità che dovrebbero fare del 2016 un anno di svolta. Sgombera subito il terreno dalle polemiche di giornata sul Ponte. «Con Renzi - dice - c'è convergenza di vedute: ha elencato giustamente le priorità per il Sud e ha posto la valutazione del ponte sullo Stretto solo dopo che saranno vinte le sfide che abbiamo davanti».

Una sfida è la capacità di spesa cui Delrio ha in mente di dare una vera spallata. «Metterò - dice il ministro - cento project manager sui cento progetti più importanti per il Paese. Dovranno fare un monitoraggio 24 ore su 24 dell'opera di cui sono re-

A": aerospazio, agroindustria, abbigliamento e automotive. Abbiamo selezionato cinque aree logistiche integrate con una forte presenza manifatturiera su cui il Pon scommette portando infrastrutture ferroviarie, sviluppo dei porti e razionalizzazione delle Autorità portuali, tecnologie e servizi logistici di livello europeo.

**Quali sono queste aree e come le avete scelte?**

Abbiamo l'area campana intorno ai porti di Napoli e Salerno, il sistema pugliese, il polo logistico di Gioia Tauro e due poli in Sicilia, quadrante occidentale e quadrante sud-orientale. Hanno tre caratteristiche comuni: presentano forti insediamenti industriali, hanno enormi margini di efficientamento logi-

### PRIORITÀ MANIFATTURA

«Puntiamo sul manifatturiero forte del Sud nelle 4 A: automotive, agroalimentare, abbigliamento, aerospazio. Scelte cinque aree logistiche»

### LA LEGGE DI STABILITÀ

«Sono molto soddisfatto per la clausola di flessibilità negli investimenti, l'aumento

pa. Abbiamo fatto un lavoro importante con i presidenti delle Regioni per coordinare gli investimenti anche sulle reti di livello regionale: l'obiettivo è rendere raggiungibile la rete europea da ogni parte. In questa direzione vanno sia i contratti di programma che i Por. Consente alle zone non toccate dalle direttrici principali di connettersi comunque ai corridoi europei.

**In questa strategia è compreso il Fondo sviluppo coesione?**

Certo. Abbiamo fatto un patto con le Regioni e stiamo mettendo a punto insieme piani di settori importanti che saranno firmati dal Presidente del Consiglio. In questi Patti le regioni rinunciano a farsi il loro pezzo ed entrano in questa strategia nazionale. Una svolta decisiva che ci consentirà di utilizzare il Fsc per investire e migliorare i servizi anziché, come è stato finora, a ripianare i disavanzi sanitari. Le regioni potranno scegliere, per esempio, se con quei fondi comprare nuovi treni e facilitare così lo svolgimento delle gare per il trasporto regionale o finanziare contratti potenziali con Trenitalia o se invece destinarli ancora alla spesa corrente. Il nostro obiettivo è fare piani settoriali che tengano insieme piani nazionali e regionali ma dove si scelgono insieme le priorità su cui investire.

**La legge di stabilità la aiuta? È**



**Coordinamento.** Finanziamenti europei e nazionali

## Risorse anche da Por, fondi Ten e Piano Juncker

di **Alessandro Arona**

■ I finanziamenti del Pon «Infrastrutture e Reti» (1.832 milioni di euro dai fondi strutturali europei e 460 dal co-finanziamento nazionale, si veda il servizio nella pagina successiva) sono un tassello di un complesso mosaico di fondi e programmi che hanno il comune obiettivo di rafforzare le infrastrutture ferroviarie, potenziare i porti e le loro connessioni, migliorare i collegamenti tra grandi corridoi e reti locali. Un mosaico insieme ai Por delle Regioni del Sud, in primis, ma anche ai fondi nazionali Sviluppo e coesione (Fsc, l'ex Fas) e anche ai prestiti garantiti Bei nell'ambito del Piano Juncker. Ma anche, ed è un novità dei programmi 2014-2020, con i "residui" del 2007-13, favorendo cioè il "traghetamento" su Pon e Por 2014-20 di opere e progetti che non sono riusciti a completare la spesa entro il termine del 31 dicembre 2015 (fermo restando l'utilizzo dei "progetti sponda" per non perdere i finanziamenti, si veda nella pagina successiva).

Il coordinamento delle politiche di coesione è stato "inven-

ferroviario sull'area metropolitana Bari Nord.

Anche i fondi Connecting Europe facility (Cef), destinati dall'Unione europea alle infrastrutture prioritarie della rete Ten-T, sono finanziamenti a fondo perduto. Si tratta di 24 miliardi di euro per tutta la Ue nel periodo 2014-20, di cui la prima tranche da 13 assegnati il 29 giugno scorso in seguito a bando. L'Italia ha ottenuto in questa prima tornata 1.158 milioni, che in modo complementare al Pon vanno in gran parte a opere nel Nord Italia: 590 milioni per il tunnel ferroviario del Brennero, 472 per l'alta ca-

### TRASPORTI

Con il Connecting Europe 1,1 miliardi all'Italia per i valichi alpini, con il Feis prestiti Bei alle autostrade del Nord in Ppp

capità Torino-Lione (in entrambi i casi le quote per lo stato italiano), 41 milioni per il potenziamento della linea ferroviaria Chiasso-Milano (sulla diret-

Una sfida è la capacità di spesa cui Delrio ha in mente di dare una vera spallata. «Metterò - dice il ministro - cento project manager sui cento progetti più importanti per il Paese. Dovranno fare un monitoraggio 24 ore su 24 dell'opera di cui sono responsabili, garantire le realizzazioni nei tempi previsti e rispondere direttamente a me».

**Ministro Delrio, andiamo per ordine. Che cos'è il Pon Trasporti che ha presentato a Napoli?**

Il Pon è un pezzo importante di una più complessiva strategia europea che vuole migliorare l'offerta di trasporto sostenibile e portare in Italia una grande rete infrastrutturale di tipo europeo. In questo disegno il Mezzogiorno ha un ruolo centrale: se riparte il Sud, riparte l'Italia, come dice il masterplan messo a punto da Palazzo Chigi.

**Qual'è l'impostazione del Pon?**

Il Pon si regge su due ragionamenti: il primo è che vogliamo potenziare i nodi di una rete nazionale ed europea e non singoli punti isolati, sfruttando al meglio l'idea di agganziarsi ai grandi corridoi europei; il secondo è che vogliamo tenere fortemente la programmazione nazionale e regionale con una sfida di rilancio dello sviluppo industriale nel Sud.

Lei torna a battere sulla necessità dello sviluppo manifatturiero nel Mezzogiorno, un suo cavallo di battaglia già da quando ha impostato la programmazione del nuovo ciclo di fondi Ue 2014-2020 a Palazzo Chigi.

Le infrastrutture non sono sviluppo in sé ma portano o sostengono lo sviluppo e per noi lo sviluppo è, anche nel Mezzogiorno, soprattutto lo sviluppo del potenziale di un manifatturiero forte che c'è già. Noi lo riscontriamo prioritariamente in alcuni settori che chiamiamo "le 4

## LA LEGGE DI STABILITÀ

«Sono molto soddisfatto per la clausola di flessibilità negli investimenti, l'aumento delle risorse all'Anas, la stabilizzazione per Rfi»

stico, hanno bisogno di progetti di collegamento infrastrutturale tipo "culto mio" ai porti. Ci tengo a dire, però, che non stiamo parlando di un Pon isolato: abbiamo già orientato nella direzione di connettere queste aree agli investimenti ferroviari e stradali contenuti nei contratti e programmi di Rfi e Anas.

**Itempi di decollo qual saranno?**

Questa sfida ci deve trovare pronti subito perché il prossimo ciclo di programmazione Ue ci darà meno risorse. Sulla ferrovia Napoli-Bari abbiamo fatto le prime consegne di lavori e a cavallo dell'orizzonte del Pon i primiti saranno finiti: Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino. Intanto ci stiamo muovendo anche da Bari per una linea che è più lunga dell'Alta velocità Milano-Bologna e noi ci impegniamo a realizzare in tempi minori di quanto ci sia voluto per Milano-Bologna.

**Che vuol dire che il Pon non è atto isolato? Che altro state pianificando per il Sud?**

Per il 2017 velocizziamo a 200 km/h l'Adriatica e la Tirrenica con investimenti che sono contenuti nell'aggiornamento del contratto di programmazione Rfi. Noi siamo l'unico Paese a essere attraversato da quattro corridoi europei e questa è una grande opportunità per noi e anche per l'Europa. Sui corridoi ferroviari italiani si può spostare una quota importante delle merci che sono dirette verso il sud e il sud-est dell'Eu-

Trenitalia o se invece destinarli ancora alla spesa corrente. Il nostro obiettivo è fare piani settoriali che tengano insieme piani nazionali e regionali ma dove si scelgono insieme le priorità su cui investire.

**La legge di stabilità la aiuta? È soddisfatto?**

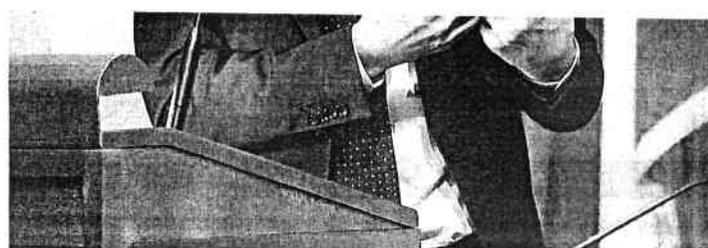
Sono molto soddisfatto. Il 2016 sarà un anno complicato, ma un anno di svolta assoluta. La clausola di flessibilità sugli investimenti inserita nella legge di stabilità, oltre a metterci a disposizione dieci miliardi veri di cassa, sblocca il vincolo del patto di stabilità interno che finora aveva molto rallentato la spesa delle Regioni. Ora bisogna potenziare fortemente la capacità di spesa e cominciare a correre.

**Torniamo alla novità dei cento project manager sui cento progetti prioritari.**

I Rup, responsabili unici del procedimento, dovranno continuamente monitorare il singolo progetto, stare sul pezzo 24 ore su 24, garantire sui tempi di realizzazione dell'opera. Riferiranno e risponderanno direttamente a me. Se voglio sapere qualcosa sulla realizzazione della Salerno-Reggio Calabria o del collegamento ferroviario con il porto di Livorno, parlerò direttamente con il project manager.

**Nella stabilità non è riuscito a garantire all'Anas una tariffa ombra alimentata dall'accisa sulla benzina. Rinuncia o va avanti?**

Non rinuncio affatto. Con il presidente del Consiglio siamo convinti sia la soluzione giusta e ci stiamo ancora lavorando per superare alcune obiezioni di legittimità. Intanto però siamo riusciti ad aumentare le risorse all'Anas e a stabilizzare quelle per Rfi su un orizzonte pluriennale. È fondamentale avere programmi pluriennali con progetti canterabili.



Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Graziano Delrio

## Le 5 aree logistico-manifatturiere prioritarie

### Logistica Campania

Necessario superare le criticità di una rete ferroviaria e stradale povera e la scarsa integrazione modale

### Sistema pugliese

Nodo critico la perifericità rispetto ai traffici nazionali e internazionali. Il triangolo di porti Bari-Brindisi-Taranto dovrebbe connettere l'Italia peninsulare e bacino Mediterraneo

### Porto logistico di Gioia Tauro

Favorire l'accessibilità del nodo e migliorare l'operatività delle banchine sono fondamentali per recuperare il 27% di traffici persi

### Quadrante sud-orientale Sicilia

Interventi sui porti di Augusta e Messina e sull'interporto di Catania, nonché sul porto di Catania che non è nella rete Comprehensiva, ma rientra nell'area logistica integrata.

### Quadrante Sicilia occidentale

Punto di arrivo del Corridoio europeo 1. Sinergia portuale Europa-Termini Imerese. Asse portante infrastrutturale la ferrovia Palermo-Messina



Fonte: ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Dentro il Pon.** Destinati agli scali portuali 684 milioni pari al 37% del totale delle risorse: la scelta del governo italiano è favorire l'intermodalità

# Sono i porti la vera novità del piano per il Sud

**Verà Viola**  
NAPOLI

Porti e intermodalità assumono un ruolo centrale nel nuovo Pon Infrastrutture e Reti, con uno stanziamento di 684 milioni, pari al 37% del totale delle risorse. Se ne è parlato ieri a Napoli, proprio alla presentazione del Pon da 1,8 miliardi per il Sud, alla presenza del ministro Graziano Delrio e del commissario europeo per le Politiche regionali, Corina Crețu. Presente anche il vicepresidente di Confindustria, Vincenzo Boccia.

Lo sviluppo dei porti meridionali e della intermodalità -

per il ministro Delrio - richiede forte impegno e sinergia tra istituzioni, per recuperare i ritardi maturati nella stagione passata, quando «i porti italiani - ha detto il ministro - hanno perso il 7% del traffico merci e altrettanto nel trasporto pas-

## IL GOVERNATORE DE LUCA

«Lavoreremo per fare della Campania la principale piattaforma logistica verso il Mediterraneo. Rifiuteremo la logica degli interventi parcellizzati»

saggeri, guadagnando solo nel settore crocieristico».

Ruolo importante spetta ai porti di Napoli e di Salerno. «Lavoreremo per fare della Campania una grande piattaforma logistica, come vuole l'Europa. E integrando con il Por, che penso sarà approvato a novembre, il Piano dei trasporti nazionale», ha detto il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, che non ha evitato di assumere importanti e cogenti impegni.

Del resto lo sviluppo dei porti, per la Campania, è senza dubbio una priorità. In particolare per lo scalo di Napoli che è commissaria-

to da circa tre anni e ha maturato forti ritardi nelle opere di ammodernamento finanziate dalla precedente programmazione europea.

Un fronte, insomma, da rilanciare con urgenza, visto che il 70% delle merci viaggia via mare. E in vista delle grandi prospettive offerte dal mercato dei Paesi del Mediterraneo (11% dell'export italiano e 16% di quello meridionale) e dal raddoppio del canale di Suez, come rivela anche il recente studio di Srm Intesa Sanpaolo.

«La Campania - ha precisato il governatore De Luca - è ob-

bligata a ragionare sullo sviluppo del Sud puntando a diventare la principale piattaforma logistica verso il Mediterraneo». In quest'ottica De Luca ha chiarito: «Rifiuteremo la logica degli interventi parcellizzati e della frammentazione della spesa, che non crea sviluppo, e non risolve i problemi veri, ma punteremo sui grandi interventi infrastrutturali».

Il governatore, più nel dettaglio, ha parlato della necessità di incrementare gli investimenti sui porti, Napoli e Salerno, e di migliorarne i collegamenti con rete ferroviaria, con i retroporti,

2015 (fermo restando l'utilizzo dei "progetti sponda" per non perdere i finanziamenti, si veda nella pagina successiva).

Il coordinamento delle politiche di coesione è stato "inventato" dall'Italia già nella programmazione 2007-13, ma nei fatti praticato poco.

Ora sembra che il governo voglia fare sul serio. Sia perché Delrio (che segue i fondi europei da inizio 2014 come sottosegretario alla Presidenza) crede molto nel coordinamento tra programmi, tra settori e tra Stato e Regioni. Sia perché il rafforzamento della regia nazionale tramite l'Agenzia di coesione rende più forte la capacità del governo di incidere, sia nella fase della scelta (i programmi), sia nella fase attuativa e dei controlli.

Tra Por e Pon (si veda anche il servizio qui sotto) c'è il coordinamento più diretto, perché si tratta in entrambi i casi di finanziamenti (Europa+Italia) a fondo perduto, destinati alle regioni del Sud. Nel settore "infrastrutture e trasporti" (obiettivo tematico 7 dell'accordo di partenariato), sulle stesse Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia, agli 1,8 miliardi di euro del Pon si aggiungono 1,6 miliardi di opere nei programmi regionali. Ad esempio: sulla direttrice Napoli-Bari-Lecce/Taranto, il Pon finanzia il potenziamento tecnologico del nodo di Napoli, il raddoppio Bari S. Andrea-Bitetto, la tratta Cancello-Frasso Telesino e il lotto prioritario della Frasso Telesino-Vitulano, mentre il Por Puglia si occuperà del completamento dell'adeguamento

capità Torino-Lione (in entrambi i casi le quote per lo stato italiano), 4 milioni per il potenziamento della linea ferroviaria Chiasso-Milano (sulla direttrice del Gottardo, in Svizzera). Poi 13,7 milioni per il sistema tecnologico Erms sulla linea ferroviaria Genova-Rotterdam, 3,4 milioni ai progetti tecnologici sull'interporto di Padova, 13,1 milioni per uno studio sulle autostrade del mare, 9,2 mln per un piano di miglioramento della navigabilità del Po.

L'impostazione cambia completamente con il Piano Juncker, nel quale il fondo Feis (massaggiabile per 21 miliardi) presterà garanzia ai finanziamenti Bei, ampliando il range delle operazioni finanziabili, fino a uno stimato 60 miliardi di euro di prestiti garantiti. Nel target ci sono infrastrutture in partenariato pubblico-privato, concessionari privati (autostrade, aeroporti), oltre a prestiti a imprese Pmi e Mid-Cap. Per l'Italia si sta per ora lavorando a prestiti per Pedemontana Veneta, terza corsia A4 Venezia-Trieste (Autovine Venete), Pedemontana Lombarda.

Sul fronte del Fondo coesione (risorse nazionali, 80% al Sud), nel Ddl Stabilità 2016 c'è una norma che impegna il Cipe - su ricognizione e proposta di Dps e Agenzia coesione - a finanziare entro febbraio quei progetti del 2007-13 che al 31/12/2015 non hanno completato la spesa.

L'obiettivo è dare continuità agli interventi, procedendo senza stop nei cantieri aperti.

## LE OPERE DI DE LUCA

### Il disegno di legge Campania

- Il Ddl approvato dalla giunta Campania per volontà del Governatore De Luca ora è all'esame del Consiglio
- Prevista una forte semplificazione per rendere più efficiente l'apparato amministrativo: fra le altre misure c'è l'istituzione di uno sportello unico
- Per realizzare le grandi opere - dice De Luca - «è necessario un grande sforzo tecnico e amministrativo». Il presidente della Campania ha detto di essere sintonizzato su molte scelte del governo e del ministero delle Infrastrutture.

gli interporti e con gli aeroporti, citando, anche a questo proposito, sia Napoli (con lo scalo di Capodichino da potenziare ulteriormente) che Salerno-Pontecagnano.

Ha anche chiarito che «la realizzazione di grandi infrastrutture è da considerare «non un fine, ma uno strumento per far crescere i territori» che si snodano intorno e per portarvi sviluppo e occupazione.

Per realizzare grandi opere ci vorrà, ha poi aggiunto il presidente della Campania «un grande sforzo tecnico e amministrativo» e serve uno snellimento delle procedure: De Luca ha fatto accenno a questo proposito al disegno di legge, appena approvato dalla Giunta regionale della Campania, che sem-

plica per rendere più efficiente l'apparato amministrativo e, tra le altre cose, istituisce uno sportello unico. «Per sbloccare anche progetti infrastrutturali validi - ha detto De Luca - che rischiano di morire nei cassetto». Il governatore ha infine garantito: «Siamo sintonizzati su molte scelte del governo e del ministero Infrastrutture». Crețu - ha detto ancora - «abbiamo di fronte grandi responsabilità, ma anche opportunità».

Sul nuovo Pon Infrastrutture De Luca ha detto «Abbiamo l'occasione di risolvere le grandi questioni infrastrutturali del Sud. Insomma, credo che siamo in condizione di aprire una pagina per il vero sviluppo della Campania e del Mezzogiorno».

REPUBBLICA RISERVATA

## La ripresa difficile

IL SOSTEGNO ALLE REGIONI SVANTAGGIATE

Gli aiuti all'ex Ddr

Il motore della riunificazione è stata la Cassa depositi, ma ora si punta sui poli d'eccellenza

Gli altri strumenti in campo

Nel budget 2016 Madrid guarda alla R&S, Parigi promuove le «Zone speciali»

# Meno fisco e più credito nei «Piani Sud» d'Europa

Sgravi, incentivi alla ricerca e finanziamenti alle Pmi per le regioni più arretrate di Germania, Francia e Spagna

Chiara Bussi

Che cos'hanno in comune la Calabria, la spagnola Extremadura, il Land tedesco del Meclemburgo, la francese Piccardia e i territori d'Oltremare? Sono aree svantaggiate con un Pil pro capite ben al di sotto della media nazionale e un tasso di disoccupazione alle stelle che beneficiano di misure ad hoc da parte dei governi nazionali. In Italia l'ultimo atto è stato segnato la settimana scorsa con l'annuncio del «Masterplan per il Sud»: si punta sul pieno utilizzo dei fondi strutturali previsti dalla dote 2007-2013, sulle nuove risorse disponibili da qui al 2020 e su una politica mirata di investimenti grazie alla clausola di flessibilità sul deficit chiesta a Bruxelles. Con una governance rinnovata attraverso la sottoscrizione di 15 Patti territoriali entro dicembre.

Il tentativo italiano di dare una scossa al Mezzogiorno non è un caso isolato. Anche gli altri big europei hanno introdotto negli ultimi anni misure per diminuire il divario tra le regioni più avanzate e quelle in affanno. Attraverso esenzioni sgravi fiscali, misure per sostenere l'innovazione e finanziamenti agevolati per rilanciare le aree industriali ad alta disoccupazione. Una cassetta degli attrezzi concordata con la Ue nell'ambito delle regole sugli aiuti di Stato. A questo si aggiunge poi il tesoro della politica di coesione europea.

A compiere lo sforzo maggiore è stata la Germania, dove proprio oggi si festeggia il 26° anniversario della caduta del Muro. Il confine fisico tra Est e Ovest è sparito, ma la

economico dell'unità tedesca è stata la KfW, la Cassa depositi e prestiti del Paese, che dagli anni 90 a oggi ha spiegato ben 19,4 miliardi di finanziamenti alle infrastrutture e alle abitazioni e aiuti alle imprese. La sua attività prosegue e nel 2014 l'organismo ha concesso prestiti alle Pmi dell'Est per 1,8 miliardi sottoscrivendo 3.450 accordi. Oggi si punta inoltre sui bandi per sostenere progetti innovativi attraverso il progetto Grw (Fondi per il miglioramento delle infrastrutture), sullo strumento Innokom-Ost per finanziare le attività di ricerca e sulla creazione di poli d'eccellenza. «Tutti strumenti utili - sottolinea Ragnitz -, ma la strada è ancora in salita perché restano profonde differenze in termini di competitività tra le imprese nelle due aree del paese. Una politica basata sui sussidi è efficace nel breve termine, mentre per invertire la rotta occorre porre l'accento sull'innovazione, con una sorta di training per le aziende in difficoltà». Per il periodo 2014-2020 le regioni dell'Est potranno inoltre contare su fondi europei per 9,7 miliardi, a cui si aggiungerà il cofinanziamento nazionale.

In Spagna il budget 2016 ha invece previsto una dote di 200 milioni per i finanziamenti in Ricerca e sviluppo, in particolare nella bioeconomia, per le regioni meno sviluppate. La politica di sostegno alle aree più arretrate è arrivata di pari passo con l'adesione all'Unione europea (nel 1986) e ha portato a misure come le Zur (Zone di urgente urbanizzazione) e agli incentivi per la correzione dell'assetto territoriale.



NOI E GLI ALTRI

Il confronto del Pil pro capite nelle aree in affanno

ITALIA



1 Calabria	15.500
2 Puglia	16.200
3 Sicilia	16.500
4 Campania	17.000
5 Basilicata	18.000
6 Sardegna	18.800
7 Molise	18.800
8 Abruzzo	23.000
Media Italia	27.000

FRANCIA



1 Guiana	15.857
2 La Réunion	17.000
3 Guadalupa	20.400
4 Martinica	23.312
5 Piccardia	25.800
6 Borgogna	25.392
7 Corsica	26.500
8 Linguadoca-Midi-Pirenees	27.000
Media Francia	28.000

### MASTERPLAN PER IL SUD

Fondi con «clausola Sud»

Con la «clausola investimenti» chiesta a Bruxelles è possibile un effetto leva potenziale di 7 miliardi per interventi nel Mezzogiorno

Nuova governance

Sottoscrizione di 15 Patti per il Sud entro il 31 dicembre: uno per ognuna delle 8 Regioni e per le 7 città metropolitane (Napoli, Bari, Taranto, Reggio Calabria, Palermo, Catania e Cagliari)

Utilizzo dei fondi Ue 2007-2013

Recupero del ritardo con la programmazione 2007-2013 per utilizzare la totalità delle risorse entro fine anno.

Nuovi fondi Ue

Dote di 23,5 miliardi per le regioni convergenza e quelle di transizione (Abruzzo, Molise, Sardegna) da qui al 2020 escluso il cofinanziamento nazionale.

### MIX DI INCENTIVI FISCALI

Zafr e Zfr

Le Zone a finalità regionale prevedono l'esenzione di imposta sul reddito per 2 anni per imprese costituite entro il 31 dicembre 2020. Le Zone franche urbane concedono l'esenzione di 5 anni dall'imposta sul reddito per le imprese costituite entro il 1° gennaio 2021

Bacini occupazionali e aree di rilancio rurale

Le imprese situate nelle zone ad alta disoccupazione possono ottenere un'esenzione di imposta di 5 anni. Prevista inoltre l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per 5 anni per imprese nate prima del 1° gennaio 2016 in zone di rilancio rurale

Territori d'Oltremare e Corsica

Credito d'imposta, detrazioni e altri sgravi per gli investimenti effettuati

Fondi Ue

La dote europea per le regioni svantaggiate è di 7,8 miliardi da qui al 2020

### L'ANALISI

Carmine Fotina

## Sfida italiana con molte incognite e rischi

Meno di due mesi per avere il responso: sul rilancio del Sud ci sarà stato davvero un cambio di passo? Si è entrati nella fase decisiva per capire quanto del dibattito ferragostano sul ritardo del Mezzogiorno, le sue cause e i suoi possibili rimedi produrrà risultati tangibili oltre il solito e a volte stucchevole cliché di una parte d'Italia incapace di valorizzare se stessa. Entro dicembre il governo dovrà riempire di contenuti il Masterplan del quale ha per ora offerto un'introduzione con articolate linee guida: nella cornice dovranno essere collocati i 15 Patti da sottoscrivere con le Regioni e le Città metropolitane. Sempre in questi due mesi, poi, avremo un quadro definitivo della legge di Stabilità dopo il passaggio parlamentare: ci sarà alla fine l'inserimento di misure specifiche per il Sud?

L'obiettivo. Auguri di buon lavoro, la difficoltà dell'impresa lo richiede.

Altrettanto complicato, viste le prime schermaglie al Senato, il dibattito su possibili misure specifiche per il Mezzogiorno all'interno della legge di stabilità. Come dimostra l'inchiesta pubblicata in questa pagina i principali competitor europei stanno continuando l'azione di supporto alle aree deboli del Paese, anche se con forme e intensità piuttosto variegate. La Stabilità è licenziata dal governo, al contrario, non contiene politiche territoriali. Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, ha osservato in più di un'occasione che non si ritengono necessari interventi speciali per il Sud, il cui rilancio passerebbe invece da un'efficace attuazione di politiche per la crescita di respiro nazionale. Ma è pur vero, come dimostrano alcune bozze di documenti preparati nei mesi scorsi dai tecnici del governo, che le valutazioni sono state fatte, ad esempio su un credito di imposta mirato per il Mezzogiorno e per un anticipo selettivo del taglio dell'Ires. I poteri sfumate, sicuramente per una scelta politica del governo, ma probabilmente anche per complicazioni legate alle coperture e al negoziato da intraprendere con la Ue sugli aiuti di Stato.

to segnato in settimana scorsa con l'annuncio del «Masterplan per il Sud»: si punta sul pieno utilizzo dei fondi strutturali previsti dalla dote 2007-2013, sulle nuove risorse disponibili da qui al 2020 e su una politica mirata di investimenti grazie alla clausola di flessibilità sul deficit chiesta a Bruxelles. Con una governance rinnovata attraverso la sottoscrizione di 15 Patti territoriali entro dicembre.

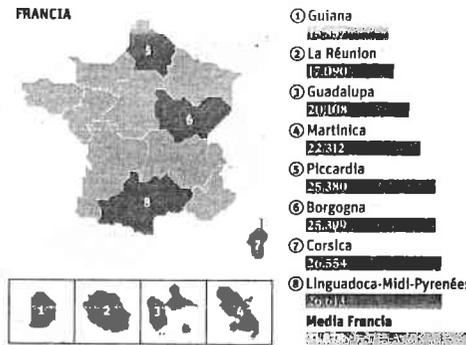
Il tentativo italiano di dare una scossa al Mezzogiorno non è un caso isolato. Anche gli altri big europei hanno introdotto negli ultimi anni misure per diminuire il divario tra le regioni più avanzate e quelle in affanno. Attraverso esenzioni e sgravi fiscali, misure per sostenere l'innovazione e finanziamenti agevolati per rilanciare le aree industriali ad alta disoccupazione. Una cassetta degli attrezzi concordata con la Ue nell'ambito delle regole sugli aiuti di Stato. A questo si aggiunge poi il tesoretto della politica di coesione europea.

A compiere lo sforzo maggiore è stata la Germania, dove proprio oggi si festeggia il 26° anniversario della caduta del Muro. Il confine fisico tra Est e Ovest è sparito, ma la distanza economica è ancora ampia e sono proprio i cinque Länder dell'ex Ddr (insieme al Meclemburgo anche Turingia, Sassonia-Anhalt, Brandeburgo e Sassonia) a rappresentare l'anello debole del Paese con un Pil pro capite lontano di circa il 70% rispetto all'Ovest. Qui le iniziative sono state a tutto campo, come ricorda Joachim Ragnitz, direttore dell'Istituto Ifo di Dresda, capoluogo della Sassonia. Fino al 2013, per esempio, era in vigore un'esenzione fiscale per gli investimenti nell'Est. Ma il motore

attraverso il progetto Grw (Fondi per il miglioramento delle infrastrutture), sullo strumento Innokom-Ost per finanziare le attività di ricerca e sulla creazione di poli d'eccellenza. «Tutti strumenti utili - sottolinea Ragnitz - ma la strada è ancora in salita perché restano profonde differenze in termini di competitività tra le imprese nelle due aree del paese. Una politica basata sui sussidi è efficace nel breve termine, mentre per invertire la rotta occorre porre l'accento sull'innovazione, con una sorta di training per le aziende in difficoltà». Per il periodo 2014-2020 le regioni dell'Est potranno inoltre contare su fondi europei per 9,7 miliardi, a cui si aggiungerà il cofinanziamento nazionale.

In Spagna il budget 2016 ha invece previsto una dote di 200 milioni per i finanziamenti in Ricerca e sviluppo, in particolare nella bioeconomia, per le regioni meno sviluppate. La politica di sostegno alle aree più arretrate è arrivata di pari passo con l'adesione all'Unione europea (nel 1986) e ha portato a misure come le Zur (Zone di urgente urbanizzazione) e agli incentivi per la correzione degli squilibri territoriali, affinati nel corso degli anni e attivati ancora oggi. Complessivamente da qui al 2020 sono poi in arrivo 15,4 miliardi di fondi Ue da Bruxelles, a cui si aggiungerà il cofinanziamento nazionale.

La Francia ha giocato la carta del fisco, come dimostra una ricognizione effettuata da Kpmg. La mappa degli aiuti - collaudati nel tempo - è racchiusa in una serie di sigle: dalle Zfr (le Zone a finalità regionali) alle Zfu (Zone franche urbane), passando per le Zfr (Zone di rilancio rurale) fino alle aree caratterizzate da una forte disoccupazione. A questi si aggiungono le misure specifiche per i Territori d'Oltremare con alcune modifiche nel budget 2016 che ne hanno precisato il raggio d'azione. Il ventaglio complessivo comprende esenzioni di imposta, detrazioni, sgravi di importo e durata diversa a seconda dello strumento. «La Francia - spiega Roberto Romito, senior manager di Kpmg - forte anche della sua pubblica amministrazione efficiente, rappresenta un caso virtuoso di sostegno alle aree svantaggiate inserite in una cornice di infrastrutture che funziona. Anche in Italia sarà importante creare un habitat favorevole affinché il Masterplan, che è un buon punto di partenza, possa portare gli effetti desiderati».



Fonte: governi; Commissione Ue; Uffici nazionali di statistica; Kpmg; KfW

**Nuova governance**  
Sottoscrizione di 15 Patti per il Sud entro il 31 dicembre: uno per ognuna delle 8 Regioni e per le 7 città metropolitane (Napoli, Bari, Taranto, Reggio Calabria, Palermo, Catania e Cagliari)

**Utilizzo dei fondi Ue 2007-2013**  
Recupero del ritardo con la programmazione 2007-2013 per utilizzare la totalità delle risorse entro fine anno.

**Nuovi fondi Ue**  
Dote di 23,5 miliardi per le regioni convergenza e quelle di transizione (Abruzzo, Molise, Sardegna) da qui al 2020 escluso il cofinanziamento nazionale.

**MIX DI INCENTIVI FISCALI**

**Zfr e Zfu**  
Le Zone a finalità regionale prevedono l'esenzione di imposta sul reddito per 2 anni per imprese costituite entro il 31 dicembre 2020. Le Zone franche urbane concedono l'esenzione di 5 anni dall'imposta sul reddito per le imprese costituite entro il 1° gennaio 2021.

**Bacini occupazionali e aree di rilancio rurale**  
Le imprese situate nelle zone ad alta disoccupazione possono ottenere un'esenzione di imposta di 5 anni. Prevista inoltre l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per 5 anni per imprese nate prima del 1° gennaio 2016 in zone di rilancio rurale.

**Territori d'Oltremare e Corsica**  
Credito di imposta, detrazioni e altri sgravi per gli investimenti effettuati

**Fondi Ue**  
La dote europea per le regioni svantaggiate è di 7,8 miliardi da qui al 2020

**PRESTITI AGEVOLATI E BANDI PER R&S**

**Grw (Fondi per il miglioramento dell'infrastruttura territoriale)**  
Nel 2016 disponibili 624 milioni per investimenti innovativi nei Länder meno sviluppati attraverso una serie di bandi

**Prestiti agevolati per le Pmi**  
Nel 2014 la KfW (Cassa depositi e prestiti) ha erogato 1,8 miliardi di prestiti attraverso 3.450 accordi

**Innokom-Ost**  
Dote annua di 65,5 milioni per la ricerca nell'Est con una media di 200 progetti finanziati ogni anno.

**Unternehmen Region**  
Cinque programmi nazionali per favorire i poli di eccellenza.

**Fondi Ue**  
La dote europea per le regioni svantaggiate è di 9,7 miliardi

**FISCO E INCENTIVI PER LA RICERCA**

**R&S**  
Nel budget 2016 dote di 200 milioni per aiuti diretti a progetti di ricerca nelle regioni svantaggiate con un focus sulla bioeconomia

**Zone di urgente urbanizzazione (Zur)**  
Sgravi fiscali e accesso al credito facilitato per aree di riconversione industriale. Tra queste Estremadura e Andalusia

**Incentivi per la correzione degli squilibri territoriali**  
Contributi a fondo perduto e sgravi contributivi in misura diversa a seconda della dimensione delle imprese da qui al 2020. Per le Pmi l'incentivo è del 35% fino al 2017 e scenderà al 30% al 2020.

**Fondi Ue**  
Dote di 15,2 miliardi per le regioni svantaggiate da qui al 2020

## incognite e rischi

**M**eno di due mesi per avere il responso: sul rilancio del Sud ci sarà stato davvero un cambio di passo? Si è entrati nella fase decisiva per capire quanto del dibattito ferragostano sul rilancio del Mezzogiorno, le sue cause e i suoi possibili rimedi produrrà risultati tangibili oltre il solito e a volte stucchevole cliché di una parte d'Italia incapace di valorizzare se stessa. Entro dicembre il governo dovrà riempire di contenuti il Masterplan del quale ha per ora offerto un'introduzione con articolate linee guida: nella cornice dovranno essere collocati i 15 Patti da sottoscrivere con le Regioni e le Città metropolitane. Sempre in questi due mesi, poi, avremo un quadro definitivo della legge di Stabilità dopo il passaggio parlamentare: ci sarà alla fine l'inserimento di misure specifiche per il Sud?

I due capitoli meritano riflessioni distinte. Con il Masterplan il governo ha proposto finora soprattutto un metodo, puntando su una sorta di concertazione verticale Stato-territorio per pianificare in modo efficace la spesa dentro il 2023 di una dote complessiva di circa 95 miliardi tra fondi della programmazione Ue 2014-2020, cofinanziamento nazionale e Fondo sviluppo e coesione. I Patti dovranno dire con chiarezza quali sono le priorità, per evitare frammentazioni eccessive della progettazione, contenendo un cronoprogramma e per la prima volta un responsabile dell'attuazione al quale chiedere conto nel caso di ingiustificati ritardi.

Alla ordinaria programmazione europea si aggiungerà nel 2016 una sfida nella sfida, cioè il compito di mettere in campo progetti cantierabili da 7 miliardi, pari alla somma che dovrebbe andare al Mezzogiorno nell'ambito degli aiuti liberati complessivamente dalla clausola Ue sulla flessibilità per gli investimenti. Il governo diffonde ottimismo e conta di fare sponda con i progetti del piano Juncker per centrare

Come dimostra l'inchiesta pubblicata in questa pagina i principali competitor europei stanno continuando l'azione di supporto alle aree deboli del Paese, anche se con forme e intensità piuttosto variegate. La Stabilità licenziata dal governo, al contrario, non contiene politiche territoriali. Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, ha osservato in più di un'occasione che non si ritengono necessari interventi speciali per il Sud, il cui rilancio passerebbe invece da un'efficace attuazione di politiche per la crescita di respiro nazionale. Ma è pur vero, come dimostrano alcune bozze di documenti preparati nei mesi scorsi dai tecnici del governo, che valutazione sono state fatte, ad esempio su un credito di imposta mirato per il Mezzogiorno e per un anticipo selettivo del taglio dell'Ires. Ipotesi sfumate, sicuramente per una scelta politica del governo, ma probabilmente anche per complicazioni legate alle coperture e al negoziato da intraprendere con la Ue sugli aiuti di Stato.

La partita però potrebbe riaprirsi a sorpresa. Proprio in questi giorni, in Senato, il Pd valuta di riproporre due misure valutate dall'esecutivo ma poi scivoluate via nel confezionamento finale della manovra: un credito d'imposta sugli investimenti e (oppure) un rafforzamento rispetto al 40% previsto a livello nazionale della proroga della decontribuzione sui nuovi assunti.

© IPZOS/UTENTE ASSOCIATA



## Aiuti di Stato a finalità regionale

● Puntano a sostenere lo sviluppo economico e la creazione di posti di lavoro nelle regioni europee più svantaggiate. Sono previsti dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue). Si applicano a tutti i settori di attività economica con alcune eccezioni come la siderurgia, i trasporti e l'energia

© IPZOS/UTENTE ASSOCIATA

## L'ANTICIPAZIONE

24 ORE



**I dettagli del «Masterplan»**  
Sul Sole 24 Ore del 4 novembre le principali misure previste dal piano per il Mezzogiorno

**Confindustria.** «Apprezzabile la cornice del masterplan, ora va riempita di contenuti»

## Boccia: sistema industriale centrale, ora accelerare sulle infrastrutture

**Vera Viola**  
NAPOLI

«Le carenze della rete infrastrutturale e logistica e i costi di trasporto che incidono sull'acquisto delle materie prime come sui prodotti che escono dalle nostre imprese, soprattutto al Sud, rischia di rappresentare una zavorra per il sistema industriale», Vincenzo Boccia, presidente del Comitato tecnico Credito e Finanza di Confindustria, imprenditore campano, parte dal problema, grave, sentito dalle imprese meridionali, per poi esprimere apprezzamento per la nuova attenzione che viene riservata al Mezzogiorno.

«Molti segnali», dice intervenendo a Napoli alla presentazione del Programma nazionale Infrastrutture e Reti, alla presenza del ministro Graziano Delrio e del commissario europeo alle Politiche regionali, Corina Crețu - indicano che c'è una volontà di mettere il Paese sulla giusta rotta, ma occorre accelerare, pensare alla grande, con chiari obiettivi temporali».

Boccia ricorda che l'eccessivo ricorso, per necessità, al trasporto su gomma, genera un aggravio dei costi a carico dell'impresa di oltre il 2% che limita la competitività del tessuto meridionale». Elancia una provocazione: «Se le infrastrutture fossero efficienti non ci sarebbe necessità di trasferire produzioni altrove».

Il delegato per il credito di Confindustria coglie l'occasione, fornita anche da una citazione dello stesso tono del ministro

Delrio, per precisare: «Voglio ricordare che l'apparato industriale del Sud è vivo e vitale. Esso produce un valore aggiunto dell'industria manifatturiera che supera quello di interi Stati europei, come Finlandia, Danimarca e Portogallo».

Esiste, quindi, un comparto industriale che ha saputo resistere alla crisi e si è fortemente internazionalizzato e che va sostenuto. Per Boccia, il rilancio

### LA QUESTIONE INDUSTRIALE

«L'apparato industriale del Sud è vivo e vitale. Esso produce un valore aggiunto dell'industria manifatturiera che supera quello di interi Stati europei»

del sistema produttivo nel Sud come nell'intero Paese, deve partire dalla «consapevolezza della centralità della "questione industriale" come vera "questione nazionale"». Dove industria - precisa - sta per manifattura, servizi, costruzioni e turismo». A cui dedicare una vera e propria «Agenda per la competitività, capace di generare effetti moltiplicatori ai fini della crescita dell'economia reale».

L'attuale fase economica - osserva - lo richiede. «È determinante - aggiunge - la ripresa degli investimenti pubblici e privati per accrescere la competitività delle imprese: occorre creare le condizioni perché l'occupazione venga generata dai privati in un conte-

sto competitivo».

Tutto ciò vale soprattutto per il Mezzogiorno, area del Paese storicamente disagiata e che, ricorda Boccia, ha subito fortemente gli effetti della crisi sia in termini di una forte contrazione del Pil che del calo dell'occupazione.

Boccia rilancia il tema della centralità del Mezzogiorno nel bacino del Mediterraneo, area in cui numerosi Paesi registrano alti tassi di crescita, nonostante i gravi problemi di instabilità politica, e area di grande interesse per l'incremento dei traffici marittimi.

«Il Mezzogiorno è una grande piattaforma centrale tra il Mediterraneo e l'Europa - ricorda -. Questa visione deve diventare geo-economica nell'interesse dell'Italia e dell'Europa».

Sul Masterplan allo studio del governo Boccia dice: «La cornice indicata è apprezzabile, ma va riempita di contenuti. Per ogni scelta dobbiamo dire con quali risorse, con quali modalità, con quali tempi». Ma ribadisce che è evidente che il Mezzogiorno abbia bisogno di acceleratori particolari, come il credito d'imposta per gli investimenti, l'avvio di piani di riqualificazione urbana.

In materia di infrastrutture per Boccia «serve un intervento organico che riduca i costi e i tempi di trasporto», rendendo la rete infrastrutturale «fattore di attrazione per investitori, turisti e per inviare le nostre merci nel mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Strumenti di coesione.** L'intervento del direttore generale Maria Ludovica Agrò

## Per l'Agenzia obiettivo integrazione fra programmi nazionale e regionali

**Giuseppe Latour**

Lo snodo chiave della prossima programmazione sarà la combinazione tra fondi nazionali e fondi regionali. Se si parla di risorse dedicate alle infrastrutture e alle reti, è questo l'obiettivo al quale lavora da tempo l'Agenzia per la Coesione, come spiega il suo direttore generale Maria Ludovica Agrò, parlando alla presentazione del Pon Infrastrutture e Reti a Napoli. Nel periodo 2014-2020 le risorse del programma nazionale e quelle dei suoi equivalenti regionali per il Mezzogiorno si equivalgono: oltre 1,8 miliardi il primo e quasi 1,7 miliardi i secondi. In totale, ci saranno sul piatto risorse per oltre 3,5 miliardi di euro, da distribuire in maniera organica.

Spiega Agrò: «Il quadro di come le risorse relative all'obiettivo tematico 7 sono state divise tra la programmazione nazionale e la programmazione regionale dice molto. L'obiettivo tematico di cui parla è, in sostanza, il capitolo dell'accordo di partenariato tra Governo e Commissione all'interno del quale sono state incluse tutte le risorse dedicate alle infrastrutture. «La strategia che c'è dietro l'accordo è il risultato di un intenso lavoro. Siamo partiti dalle criticità dello scorso periodo e abbiamo condiviso un nuovo disegno generale sul periodo 2014-2020, cercando di mettere tutte le risorse in sinergia», dice ancora.

Questa sinergia risalta in maniera molto evidente nei numeri. Il programma operativo nazionale dedicato alle infrastrutture vale oltre 1,8 miliardi. Sommando i programmi operativi regionali di Basilicata (67 milioni), Puglia (462 milioni), Calabria (223 milioni), Campania (223 milioni) e Sicilia (683 milioni), si arriva a una cifra molto simile: circa 1,7 miliardi di euro. In sostanza, l'Agenzia e il Governo ragionano su un unico piano che combini le risorse dei due blocchi, senza procedere per compartimenti. Non va dimenticato, in questo senso, che in questo quadro c'è circa un miliardo di fondi statali. In pratica, Commissione europea, Stato e Regioni marcano tutti nella stessa direzione.

### SERVIZI AI CITTADINI

«Cercheremo un riequilibrio modale, modernizzazione del sistema con un miglioramento dei trasporti per i cittadini»

Questa logica di coordinamento viene favorita da alcuni recenti provvedimenti dell'esecutivo, ricordati dalla stessa Agrò: «Abbiamo fatto notevoli passi avanti con l'alleato infrastrutture e con il piano per la logistica e la portualità». Inoltre, è stata fatta una scelta innovativa: le risorse sono state appostate su progetti in grado di garantire da subito buoni livelli di spesa, per evita-

re i problemi della programmazione 2007-2013. «Abbiamo preferito l'attribuzione a progetti maturi e con un livello di qualità molto elevato».

Rileggendo i numeri dei fondi nazionali e regionali secondo un criterio di tipologia delle infrastrutture, si scoprono altre cose molto interessanti. Il grosso delle risorse comunitarie dedicate al Mezzogiorno, tra Pon e Por, sarà impiegato per le ferrovie: 1,4 miliardi di euro, il 56% del totale. Altro dato molto rilevante è che al secondo posto ci siano i porti: 480 milioni, pari al 20 per cento. Si articola così la cura dell'acqua fortemente voluta dal ministro Graziano Delrio. Ai trasporti multimodali, quelli che integrano diversi mezzi, andrà l'1%, equivalente a 281 milioni di euro. Ai sistemi di trasporto intelligente vanno 181 milioni, il 7% del totale. Ma il dato più clamoroso è probabilmente l'ultimo: per le strade ci sarà appena il 6% delle risorse, pari a 136 milioni di euro. «Rispetto al passato - commenta Agrò - si tratta di una grande novità».

Insomma, si fa una scelta precisa verso alcune forme di trasporto. «Cercheremo un riequilibrio modale, una modernizzazione del sistema con un miglioramento dei trasporti per i cittadini». Senza dimenticare i servizi passeggeri. «Sono anche previsti - conclude il direttore - investimenti sul rinnovo del materiale rotabile e sulla bigliettazione elettronica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA