



# RASSEGNA STAMPA 24 ottobre 2018

**LA GAZZETTA  
DEL MEZZOGIORNO**

**il MATTINO**  
*di Foggia e provincia*

**Il Sole  
24 ORE**

**LA GAZZETTA DI CAPITANATA**  
LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - Quotidiano fondato nel 1887 [www.lagazzettadelmezzogiorno.it](http://www.lagazzettadelmezzogiorno.it)

**1Attacco**

## TRASPORTI

LO SCANDALO DELL'ADRIATICA

## GIANNINI: FINALMENTE SI PARTE

L'assessore pugliese: lavori sbloccati anche grazie alle nostre insistenze, ora speriamo che facciano presto

## Termoli-Lesina, avanti piano raddoppio solo per 7 km

Rfi manda in gara il primo lotto, ma è rebus per gli altri 25 km  
Ci sono 550 milioni: dopo i diktat del Molise potrebbero non bastare

BINARIO SINGOLO Un tratto della linea tra Termoli e Lesina

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Ci sono voluti solo 39 anni, e un aumento di costi (non ancora definitivo) pari a quasi dieci volte. La Termoli-Lesina, gli ultimi 32 km a binario singolo sulla linea Adriatica, sono uno scandalo italiano: bloccati da appena quattro decenni per i ricatti (ripetiamo: i ricatti) del Molise, che pretendeva di spostare la linea lontana dal mare. L'ha avuta vinta.

Ieri Rfi ha annunciato la pubblicazione del bando per i primi 7 km del raddoppio tra Ripalta e Lesina, quelli in territorio pugliese: i lavori, se va bene, partiranno il prossimo anno e si concluderanno nel 2023, per una spesa di circa 70 milioni di euro necessari a realizzare un primo tratto di 3 km parallelo all'autostrada A14 e altri 4 sul tracciato esistente. Ma il problema è il resto dell'opera, per la quale il CdP 2012-2016 prevedeva la disponibilità di 550 milioni di euro. Rfi sta predisponendo il progetto definitivo per tenere conto dell'accordo stilato a luglio con il Molise, in

cui si prevede appunto un tracciato in variante che allontana in binari dal centro balneare di Campomarino. I costi della variante non sono stati ancora definiti. Ma fonti del gruppo Fs ritengono che l'incremento di spesa possa richiedere un ulteriore finanziamento, e dunque un ulteriore slittamento dei tempi.

«Finalmente si parte - dice l'assessore regionale ai Trasporti della Puglia, Gianni Giannini - L'intervento, sia pure parziale, consentirà un contenimento dei tempi di percorrenza ed è il frutto della nostra tenace pressione su Rfi anche in contrasto alle posizioni del Molise. La Ripalta-Termoli? Si spera che venga mandata in gara entro il 2019». Ma al momento, appunto, non ci sono certezze.

Il raddoppio della Termoli-Lesina è stato previsto dalle Fs, all'epoca ente di Stato, già dal 1982. Ma ne sono stati realizzati solo piccoli pezzi. Così nel 2001 la legge Obiettivo del governo Berlusconi l'ha inserito tra le opere strategiche di interesse nazionale, con proce-

sure autorizzative accelerate. Non è servito a nulla, se è vero che l'iter è costellato prima di dubbi sul fronte ambientale e quindi di continue richieste da parte del Molise, che a un certo punto aveva anche chiesto di realizzare una galleria (sì: una galleria) pur di non costruire un altro binario accanto alla linea già esistente. Sarebbe costata quasi 100 milioni.

Oggi la linea Adriatica, che collega la Puglia alle regioni del Centro-nord, ha profili di velocità che permettono di raggiungere in alcuni tratti i 200 km l'ora. Tra Termoli e Lesina si scende a 140, ed è necessario effettuare l'incrocio tra convogli che provengono da direzioni opposte con enormi perdite di tempo. Gli interventi di velocizzazione in corso sull'intera linea dovrebbero consentire la diminuzione dei tempi di percorrenza, ma l'eliminazione del collo di bottiglia tra Puglia e Molise non avverrà in tempi brevi. Al momento il termine dei lavori di raddoppio è fissato al 2026. Quasi quarant'anni non sono sufficienti nemmeno ad avere una data certa.

## STALLO AEROPORTO

LO SCALO DI NUOVO ABBANDONATO

### MAI UNA DATA CERTA

Lavori ora anche a Brindisi, a Foggia invece per un semplice allungamento della pista solo ritardi. Ma la Regione la vuole davvero?

### PRESENTATI TRE RICORSI

Presentati altri tre ricorsi contro i lavori, ma non è questo l'ostacolo: Adp «deciso» ad andare avanti. Tempi incerti sugli interventi

# Sul Gino Lisa si riaffacciano le nubi

Ancora silenzio su cantiere e espropri. Aeroporti di Puglia ai proprietari: la pista si farà

MASSIMO LEVANTACI

● Passo lento, forse calcolato, all'apparenza improduttivo: il Gino Lisa è tornato ad essere avvolto in una cappa di fumo nero. Dal 27 agosto, giorno della riunione operativa per l'avvio degli espropri, non si riesce a sapere più nulla. La Regione con la delibera che finanzia l'insediamento della protezione civile ha dato continuità alla delibera di indirizzo del settembre 2017 (un anno dopo...), ma poi è tornato di nuovo il silenzio. Un'uscita programmata: solo fumo negli occhi per i foggiani? Che la vicenda stia diventando inquietante e assurda lo conferma anche l'atteggiamento di Emiliano: loquace su ospedali, caporalato, fondi per le periferie, alloggi popolari, il presidente a una domanda sul Gino Lisa si irrigidisce. E se non parla Emiliano, a ruota nessuno dice niente: dall'assessore ai Trasporti ad Aeroporti di Puglia. Strano anche il silenzio dell'assessore Piemontese che sul Gino Lisa si è "intestato la pratica", come si suol dire, e aveva manifestato uno slancio e un impegno capaci di portare a casa significativi risultati (il via libera dell'Ue, i fondi post-nuova pista per il 2019 e il 2020). Ma torniamo al 27 agosto, data di inizio formale degli espropri. La società Geo Polis, incaricata da Aeroporti di Puglia di contattare i proprietari, avrebbe completato la sua ricognizione e ora si attende solo che i proprietari vengano convocati in Regione per la firma della convenzione. Una volta fatto questo, Aeroporti di Puglia avrebbe la titolarità per entrare in possesso dei suoli e dunque aprire il cantiere



ATTESA INFINITA La pista del Gino Lisa, dal 2011 disponibili 14 milioni per allungarla

nello scalo da un anno. Dunque con i tempi ancora ci siamo. Per l'inizio dei lavori bisognerà poi attendere il progetto esecutivo, di cui sarà incaricata l'impresa De Bellis, progetto che dovrà a sua volta contenere le quaranta prescrizioni di Via (valutazione di impatto ambientale) richieste dal ministero dell'Ambiente. Insomma c'è ancora molto da fare prima di vedere le ruspe e tutto ciò per allungare di 400 metri una semplice pista di uno scalo regionale. A Bari e ora anche a

Brindisi invece Regione e Aeroporti di Puglia vanno avanti spediti: due tipologie di scali diversi, d'accordo, ma stesso gestore e committente dei lavori. Un aspetto questo che non va sottovalutato: nei due grandi scali pugliesi (e anche su Grottaglie con i voli suborbitali) via Capruzzi ha fatto suoi gli interventi, quando parliamo del Gino Lisa invece sentiamo ripetere che l'allungamento della pista si farà perché «lo vuole il territorio». Ma la Regione lo vuole?

### SCILLITANI

Il legale: «Un accordo per i miei clienti, non manderò tutto all'aria»

sul lato Nord dell'attuale pista (via Castelluccio). Viene fatta filtrare da Aeroporti di Puglia anche l'indiscrezione secondo cui ci sarebbero tre nuovi ricorsi di proprietari, ulteriore ostacolo per l'inizio dei lavori? Nessuno dei tre è però stato presentato dall'avvocato Marco Scillitani, uno dei più strenui oppositori alla costruzione, che ha così risposto: «Sono stato ricevuto da Aeroporti di Puglia la settimana scorsa per definire la questione dei miei clienti, ho trovato grande disponibilità. Mi hanno confermato che la pista si farà e mi hanno invitato a farmene sostanzialmente una ragione. Ho presentato le mie obiezioni, non sarò certo io a far saltare la pista. Sono certo che troveremo un'intesa». Una volta definita la faccenda degli espropri, Aeroporti di Puglia dovrà ottenere il Sieg dal ministero delle Infrastrutture e trasporti: trattandosi di un'opera di utilità pubblica (l'insediamento della protezione civile), Adp chiede al ministero l'autorizzazione a utilizzare il 100% del finanziamento pubblico di 14 milioni per allungare la pista, in deroga alle norme comunitarie che impongono la soglia del 5% a capitale privato. Secondo Franchini, direttore di Aeroporti di Puglia, il cantiere dovrebbe aprire «entro l'autunno» secondo quanto affermato nell'aprile scorso al nostro giornale durante il sopralluogo del dipartimento nazionale della Protezione civile

### VOLA GINO LISA STOCATE ANCHE AL COMITATO ORGANIZZATORE: NON ASCOLTATO IL NOSTRO INVITO

## Gli Europei di scherma un'occasione per lo scalo: ma nessuno si muove

● Potrebbe essere un'altra occasione persa per la Capitanata, i campionati Europei cadetti di scherma in programma a Foggia a febbraio e marzo del prossimo anno. Questo il timore del comitato Vola Gino Lisa: centinaia di atleti, tecnici e familiari al seguito che «potrebbero fare scalo direttamente al Gino Lisa e che invece molto probabilmente faranno capo all'aeroporto di Bari per poi essere trasferiti a Foggia».

Un'opportunità che il comitato sente che stia già sfuggendo dalle mani non essendo quello di viale degli Aviatori oggi uno scalo regolarmente aperto e operativo». Cosa manca? L'aeroporto è aperto solo ai velivoli di pic-

cole dimensioni. Per quelli più grandi 50-80 passeggeri, occorrerebbero almeno 3-4 categorie in più dell'antincendio e dunque soldi in più che Aeroporti di Puglia difficilmente avrebbe intenzione di sborsare. Non ci sono

attualmente al «Lisa» le condizioni nemmeno per ospitare, sia pure occasionalmente e per una manifestazione di una ventina di giorni (quanto dureranno gli Europei) voli charter, non essendo mai stato

dotato il Gino Lisa di quella elasticità operativa che dovrebbe essere propria di un aeroporto che funzioni. Il punto è proprio questo: il Gino Lisa è stato messo nelle condizioni di non funzionare. «I tanti atleti - evidenzia l'as-

sociazione con rammarico - dovranno passare prima per l'aeroporto di Bari, naturalmente con grande piacere per il sistema che ruota intorno allo scalo madre. Per poi recarsi a Foggia magari solo per la relativa competizione sportiva. Peccato, dovevamo essere pronti con l'aeroporto Gino Lisa». Una stocata Vola Gino Lisa la riserva anche agli organizzatori della competizione sportiva: «Il comitato organizzatore non ha colto il nostro invito ad insistere con Aeroporti di Puglia e con la Regione affinché lo scalo venisse dotato per tempo di tutte quei requisiti necessari per trasformarlo in un hub di riferimento. Fare sistema significa anche questo». Vola Gino Lisa parla al passato, ma a tre mesi e mezzo dalla competizione ci sarebbe ancora tempo e modo per darsi da fare.



SCHERMA I cadetti

IL FORUM DELLA GAZZETTA



IN REDAZIONE Da destra, il direttore De Tomaso, l'architetto Poli, l'ing. De Bartolomeo (Confindustria), De Santis (Ance Giovani)

## Nuova edilizia la svolta green

Confronto in redazione sulla svolta «green» dei costruttori baresi. Dopo gli scempi del passato, il modo di progettare e costruire una città è notevolmente cambiato, al pari del rapporto tra imprenditori e pubbli-

ca amministrazione. Nel mezzo, la scelta condivisa di non colare cemento indiscriminatamente grazie al riuso e alla riqualificazione di pezzi di città.

SERVIZI IN VI>>

### IL FORUM

L'EDILIZIA MODERNA

### STOP COLATE DI CEMENTO

Le ultime generazioni di imprenditori abbracciano l'idea del rammendo urbano, grazie a riuso e riqualificazione dell'esistente

# Quartieri dormitorio addio ecco la nuova visione «green» di costruttori e amministratori

● Tema complesso: la svolta *green* dei costruttori baresi. Dopo gli scempi del passato, il modo di progettare e costruire una città è notevolmente cambiato. Ma è sempre interessante «provocare» imprenditori, tecnici e amministratori: davvero a Bari abbiamo smesso di colare cemento ovunque e comunque?

Nella sala riunioni della *Gazzetta* siedono il presidente di Confindustria **Domenico De Bartolomeo** e il presidente della sezione giovani di Ance (Associazione nazionale costruttori edili Bari/Bat), **Luigi De Santis**. Ci sono anche l'architetto **Francesco Poli** e **Antonio Decaro** che è lapidario su certi dubbi sul futuro della città: «Quartieri dormitorio? Mai più».

**ANCE GIOVANI** - Ma andiamo con ordine. De Santis è sicuro: «C'è sicuramente stato un cambio di passo. La dimostrazione è quanto realizzato nel

Pirp di Japigia, ottimo esempio di collaborazione tra pubblico e privato. I giovani costruttori Ance hanno a cuore il progetto di riqualificare una parte della città, in particolare quelle zone pensate come dormitori alle quali si deve dire basta. Credo che si stia vivendo una svolta: la ricerca di un equilibrio tra chi fa impresa e chi deve fornire servizi ai cittadini, nell'ambito di nuovi obiettivi di rigenerazione urbana».

Anche perché gli stessi cittadini hanno oggi un notevole livello di attenzione sulle scelte ecologiche ed energeticamente sostenibili. «Questo significa per gli imprenditori edili adeguarsi in modo da realizzare un bene più facilmente vendibile», sottolinea De Santis. «Si deve cominciare a ricostruire il bene sociale per adeguarci alle richieste del cambiamento», incalza, non senza sollecitare un cambio di passo della solita burocrazia. «Ci vogliono 4 anni media-

mente per aprire un cantiere, fino a 15 anni se l'opera ha un costo superiore ai 100 milioni di euro. Indispensabile è la programmazione. Il problema da risolvere sono le periferie. Anche per questo una battaglia dell'Ance è stato evitare che si togliessero fondi ai quartieri periferici, perché significa togliere la possibilità di riscatto sociale che hanno i residenti. Oggi, per fortuna, c'è un'interlocuzione trasparente tra imprenditoria e politica, non ci sono più argo-



menti tabù come in passato, tutto si vive all'interno di una dialettica che può anche essere accesa ma dove ogni figura sa che concorre per lo sviluppo sociale», conclude.

**CONFINDUSTRIA** - «L'Italia come normative di carattere energetico e di efficientamento è molto avanti e la Regione Puglia ha in gran parte recepito queste sollecitazioni normative. Altro invece è l'innovazione che in questi anni si sta vivendo per materiali o altro. In questo caso la differenza la fa anche la cultura dell'acquirente», spiega De Bartolomeo, affidandosi a un esempio. «Le nuove abitazioni stanno tornando al riscaldamento centralizzato, un ritorno al passato che non è sempre facile far capire ai potenziali acquirenti. Ci troviamo quindi in una situazione tra leggi molto avanzate e con clienti non completamente in grado di comprendere tutte le innovazioni. Noi facciamo formazione al nostro personale tecnico, ma spesso dovremmo farla alle persone», chiosa. «Si deve sempre tenere ben presente che una cosa è parlare di efficientamento energetico di un palazzo, un altro di uso di materiali green che magari nel futuro possono creare problemi di smaltimento. In molti casi oggi si fanno scelte che non si sa bene dove porteranno in futuro», precisa.

Il tema dei quartieri dormitorio porta all'inevitabile bocciatura delle scelte del passato. «Noi costruttori avremmo preferito che le scelte politiche fossero state di dar soldi alle persone in modo da metterle nelle condizioni di scegliere dove abitare, invece di avviare le deportazioni che ci sono state ad esempio con il quartiere San Paolo, che invece ora è il quartiere che meglio interpreta questo processo di riqualificazione», nel mostrare preoccupazione per San Pio e San Girolamo «anche se si attendono gli effetti della riqualificazione urbana in corso, in grado di far fare un bel salto culturale e qualitativo a tutta la città».

**PALAZZO DI CITTÀ** - «L'ho detto già altre volte, ritengo che siamo passati da "le mani sulla città" a "una mano per la città", sintetizza Decaro traducendo la mutata essenza dei rapporti tra pubblica amministrazione e imprenditoria. «Quartieri dormitorio non ne nasceranno più anche grazie allo sforzo fatto col bando per le periferie, uno dei tanti modi di porre rimedio ad errori pazzeschi fatti in passato in tutto il Paese», dice il sindaco, evidenziando l'importanza dello stimolo ricevuto dalla pubblica amministrazione dal nuovo corso dell'edilizia, quella delle giovani generazioni, impegnate ad usare meno cemento possibile nel segno di riuso e riqualificazione dell'esistente.

D'altronde il concetto di rammento o ricucitura all'interno delle città altro non è che l'alternativa alle ruspe, un modo per rimediare ai danni fatti nel passato nella costruzione urbana. «In realtà mi preoccupa molto San Pio, dove ancora manca un numero sufficiente di abitanti utile a rendere proficua l'apertura di esercizi commerciali, anche se con Torricella e con la lottizzazione San Giacomo, sarà possibile avvicinarsi all'obiettivo di dare vivibilità e dignità al quartiere», rivela Decaro, indicando «un primo esempio concreto di rammento e di integrazione tra quartieri» ovvero l'esperienza imminente del parco della Fibronit. «Rappresenterà la ricucitura di Japigia - afferma -. Certo, non basterà solo quello, ma il quartiere sarà sempre più integrato alla città e sempre meno periferia». «Stessa cosa per San Girolamo, con il completamento del waterfront, ormai prossimo, e l'abbattimento delle case popolari sul lungomare. Effettuata la demolizione, si creerà un'altra piazza a disposizione del quartiere, ma l'integrazione completa si avrà quando i locali alla strada potranno fornire servizi per lo svago e il tempo libero».

Nel novero delle periferie dimenticate, impossibile non fare un focus sul quartiere libertà, sul quale palazzo di

città da tempo ha provato a concentrare sforzi, energie e soldi. «Il Libertà nel tempo ha perso alcune funzioni fondamentali come l'ex manifattura e l'ex gasometro. Ora è in bilico, ma abbiamo stanziato 9 milioni con cui faremo nuove piazze, ben cinque, il parco dell'ex gasometro e la nuova illuminazione. I lavori partiranno a breve», rimarca Decaro, senza dimenticare l'emergenza vivibilità del quartiere. «In realtà la vera parte problematica è rappresentata da tre isolati, i più prossimi al Redentore, dove succede di tutto ma sono più preoccupato per i clan malavitosi baresi la cui presenza in alcune zone è davvero pervasiva, che non della presunta emergenza migranti», dice ancora alla luce della fresca polemica cresciuta come un'onda alimentata dal vento di maestrale. «In cui tre isolati ci sono locali che vengono affittati abusivamente ai migranti muniti di regolare permesso di soggiorno» spiega il sindaco -, che pagano anche 150 euro a testa, per vivere in veri e propri tuguri, magari in dieci e senza servizi igienici. Con quella cifra possono avere degli appartamenti adeguati, senza in tal modo creare disagio e problemi al resto del quartiere. Proprio per questo abbiamo introdotto un sistema di ordinanze, che obbliga i proprietari dei locali a dotarli di servizi igienici pena il sequestro. Ne va della vivibilità del quartiere».

Chiediamo infine agli imprenditori di uscire allo scoperto: un voto all'amministrazione Decaro. «Darei un 7,5-8 - l'opinione di De Bartolomeo - ma può arrivare al massimo se mette mano ai grandi progetti di riqualificazione». Per De Santis è un 8 pieno: «Ci si deve impegnare ancora e credo si abbia ancora qualche anno a disposizione per migliorare la città. Puntiamo al secondo mandato del sindaco per realizzare progetti che facciano sognare, perché c'è bisogno anche di questo».

*A cura di Antonella Fanizzi  
Ninni Perchiazzi e Rita Schena*

INCENTIVI E PIANO IMPRESA 4.0

# Fondi a Nuova Sabatini e made in Italy

**Per i software  
iperammortamento al 40%,  
stretta sul bonus ricerca**

**Carmine Fotina**  
**Marco Mobili**  
ROMA

La bozza della legge di bilancio conferma la proroga con tre aliquote per l'iperammortamento fiscale nel 2019 (beni strumentali "digitali") e lo stop al superammortamento (per le macchine "tradizionali"). Rinnovata la disciplina speciale per i software (maggiorazione per l'ammortamento del 40%). Non c'è traccia invece del credito di imposta per la formazione 4.0. Ci sono poi alcune novità in questa formulazione - ancora provvisoria - della legge. Ad esempio il rifinanziamento della "Nuova Sabatini" (48 milioni per il 2019 e 100 milioni annui dal 2020 al 2022, 48 per il 2023). E - a sorpresa rispetto alle indicazioni della Nade - quello del piano straordinario del made in Italy: 90 milioni per il 2019 e 20 per il 2020. Sarebbero rifinanziati anche i contratti di sviluppo (210 milioni nel triennio) e gli interventi a supporto delle aree di crisi complessa (150 milioni in due anni). Viene invece ridimensionato il credito di imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo: come per l'iperammortamento, si abbassano i limiti per agevolare di più le Pmi. Il "bonus" massimo annuale per beneficiario scende da 20 a 10 milioni. E anche l'entità si riduce: resterà un credito al 50% solo per la parte relativa ad alcune tipologie di spesa (come personale e contratti con università), ma per la parte restante scenderà al 25%. La bozza prevede poi la nascita

di un "Fondo di sostegno ai fondi di venture capital" in cui lo Stato può sottoscrivere quote. Dotazione: 15 milioni per il 2019 e altrettanti per il 2020 e 5 milioni annui dal 2021 al 2025.

Sul fronte fiscale, la mini-Ires (taglio dal 24 al 15%) scatterà anche se l'assunzione è a tempo determinato. E solo se per la maggior parte del periodo d'imposta il personale assunto è destinato a strutture localizzate in Italia. Mentre non ci sarà nessuno sconto per investimenti in immobili e veicoli. La tassazione agevolata scatterà soltanto se l'investimento in beni strumentali e per l'occupazione sarà incrementale. Per quanto riguarda le assunzioni l'incremento va considerato al netto delle diminuzioni occupazionali verificatesi in società collegate e controllate. La misura, che si applicherà anche alle ditte individuali e alle società in nome collettivo, sarà cumulabile con altri benefici. Restano esclusi solo i bonus riservati ai regimi forfettari.

A saldare il conto dell'introduzione della mini-Ires sarà comunque la cancellazione dell'Aiuto alla crescita economica (Ace). In base alla norma, però, resta ancora utilizzabile l'importo del rendimento nozionale eccedente il reddito complessivo netto nel periodo d'imposta in corso al 2018. Dal canto loro, le piccole imprese non vedranno mai diventare pienamente operativa l'imposta sul reddito degli imprenditori. Da segnalare che per poter abrogare l'Iri il Governo, che aveva annunciato a più riprese di voler portare a rango di legge costituzionale lo Statuto del contribuente, come nel più recente passato, è ricorso a una deroga sulla retroattività. E questo perché l'Iri è già in vigore per l'anno d'imposta 2018.

**Mini-Ires solo incrementale. Varrà anche per assunzioni a tempo determinato. Esclusi immobili e veicoli**

## IL PUZZLE DELLE MISURE PER LE IMPRESE

### INDUSTRIA 4.0

**Iperammortamento: consegne fino a 2020**

**Contratti da siglare nel 2019**  
Iperammortamento confermato nel 2019 (consegna dei beni fino al 2020 previo acconto del 20%). Tre "aliquote": 150% per investimenti fino a 2,5 milioni; 100% tra 2,5 e 10 milioni, 50% tra 10 e 20 milioni. Rinnovata la disciplina speciale per i software (maggiorazione per l'ammortamento del 40%). Non compare il credito di imposta per la formazione 4.0

### FISCO/1

**Mini Ires per chi reinveste gli utili**

**Sconti su beni e assunzioni**  
Parte il taglio di nove punti per l'Ires delle imprese che passa dal 24% al 15% per la spesa effettuata dalle imprese in assunzioni a tempo determinato o indeterminato e in beni strumentali, ma solo se è incrementale rispetto ai costi sostenuti nel 2018. Alla base del calcolo per la spesa aggiuntiva ci saranno i costi in personale e beni strumentali determinati alla fine di quest'anno.

### FISCO/2

**Addio all'Ace e l'Iri non diventa operativa**

**Le coperture per il taglio all'Ir**  
A saldare il conto dell'introduzione della mini-Ires sarà la cancellazione dell'Aiuto alla crescita economica (Ace). Resta però ancora utilizzabile l'importo del rendimento nozionale eccedente il reddito complessivo netto nel periodo d'imposta in corso al 2018. Le piccole imprese non vedranno poi mai diventare operativa l'imposta sul reddito degli imprenditori

### RICERCA

**Credito imposta: tetto giù, a 10 milioni**

**50% solo per alcune spese**  
Viene ridimensionato il credito di imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo. Il "bonus" massimo annuale per beneficiario scende da 20 a 10 milioni. Anche l'entità si riduce: resterà un credito al 50% solo per la parte relativa ad alcune tipologie di spesa (come personale e contratti con università), ma per la parte restante scenderà al 25 per cento

### INNOVAZIONE

**Fondi Venture capital e microelettronica**

**Startup e progetti Ue**  
La bozza prevede poi la nascita di un "Fondo di sostegno ai fondi di venture capital" in cui lo Stato potrà sottoscrivere delle quote. Dotazione: 15 milioni per il 2019 e altrettanti per il 2020 e 5 milioni annui dal 2021 al 2025. Via anche a un fondo per sostenere progetti in chiave Ue sulla microelettronica: 60 milioni per il 2019-2020, poi 100 milioni annui fino al 2024

### ALTRE MISURE

**Rifinanziate Sabatini e piano made in Italy**

**Risorse a contratti di sviluppo**  
Spunta il rifinanziamento di alcune misure Mise. La "Nuova Sabatini" (48 milioni per il 2019 e 100 milioni annui dal 2020 al 2022, 48 per il 2023). Il piano straordinario del made in Italy 90 milioni per il 2019 e 20 per il 2020. Sarebbero rifinanziati anche i contratti di sviluppo (210 milioni nel triennio) e gli interventi a supporto delle aree di crisi complessa (150 milioni in due anni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DECRETO IN GAZZETTA

## Da oggi parte la corsa ai nove condoni fiscali

Il 24 ottobre spartiacque  
per l'adesione alle sanatorie  
da parte dei contribuenti

**Marco Mobili  
Giovanni Parente**

ROMA

Parte da oggi la corsa ai nove condoni fiscali. La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del decreto legge 23 ottobre n. 119 fa da spartiacque, ad esempio, tra chi potrà definire un processo verbale di constatazione (Pvc), un avviso di accertamento, di rettifica o di liquidazione o un accertamento con adesione da sottoscrivere, senza versare sanzioni e interessi e chi invece riceverà questi documenti da domani e dovrà chiudere i conti versando l'intera pretesa del Fisco maggiorata, come da prassi, di sanzioni e interessi.

Non solo. L'entrata in vigore del 24 ottobre riguarda anche lo stralcio delle micro-cartelle. Secondo l'articolo 4 del Dl, l'Agenzia delle Entrate procederà a "strappare" i debiti di importo residuo fino a mille euro calcolato fino a oggi. L'importo stralciato terrà conto del capitale, interessi per ritardata iscrizione a ruoli e sanzioni, che risultano dai singoli ruoli. Un dettaglio non di poco conto che di fatto, nella pratica, aumenta il valore della cartella destinata allo stralcio soprattutto se questa è riferita a più carichi. Facciamo un esempio. Il professionista che ha ricevuto dalle Entrate tra il 2000 e il 2010 ruoli per Irpef non pagata pari 900 euro e Irap per altri 500 euro, e dal Comune si vede iscritta a ruolo Ici 2005 per 300 euro e altri 300 euro per l'Ici 2006, si vedrà cancellare l'intero debito pari a 2.900 euro. I singoli carichi comprensivi di sanzioni e interessi sono tutti inferiori ai 1.000 euro come prevede lo "strappa cartella". Il debitore in questo caso non dovrà attivarsi e attendere che l'Agenzia delle Entrate Riscossione indichi nell'estratto conto del contribuente l'avvenuta cancellazione del debito residuo o l'importo delle somme ancora dovute.

Anche la definizione delle liti pendenti è legata a doppio filo alla data del 24 ottobre. Per aderire alla sanatoria, infatti, è necessario che entro questa data il ricorso in primo grado sia stato notificato alla controparte. E che sia stata depositata l'ultima o unica pronuncia giurisdizionale non cautelare, sul merito o sull'ammissibilità dell'atto introduttivo del giudizio, in cui l'Agenzia sia risultata soccombente e per consentire al contribuente di definire la lite sulle sole sanzioni non collegate al tributo con il 15% del valore della controversia.

Altra data con bollino rosso è quella del 13 novembre prossimo, soprattutto per chi ha un accertamento con adesione in mano. Per allora il contribuente dovrà sottoscrivere la proposta del Fisco se vorrà aderire alla definizione agevolata risparmiando sanzioni e interessi. Dieci giorni dopo invece scatta il termine entro cui si potranno definire "a prezzo stralcio" gli avvisi di accertamento, di rettifica e di liquidazione. E ancora, il 7 dicembre e dovranno andare alla cassa tutti i debitori che hanno aderito alla rottamazione bis per saldare il conto 2018, ossia le tre rate di luglio, settembre e quella di ottobre spostata proprio al 7 dicembre. Un treno da non perdere per poter salire sulla rottamazione ter che offre una dilazione in 5 anni del debito residuo.

Intanto la relazione tecnica presentata dal Governo al Senato con il decreto fiscale conferma che non sono quantificabili le entrate della tanto discussa dichiarazione integrativa speciale, mentre l'effetto combinato di rottamazione ter delle cartelle, dilazione a cinque anni dei pagamenti anche per la rottamazione bis e stralcio delle micro-cartelle è attesa una perdita di oltre 41 milioni nel 2018 e una di 3 milioni nel 2019 per poi andare in positivo con oltre 1,6 miliardi dal 2020 e oltre 2 miliardi dal 2021. Entrate tutte destinate al fondo taglia tasse.

**L'entrata in  
vigore del  
24 ottobre  
riguarda  
anche lo  
stralcio  
delle micro-  
cartelle**

Su  
ilssole24ore  
.com

**IL DOCUMENTO**  
Il testo completo  
del parere della  
Commissione Ue  
sul documento  
programmatico di  
bilancio dell'Italia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# IL TRIENNIO D'ORO DELLA MANIFATTURA BATTUTA LA LOCOMOTIVA TEDESCA

di Marco Fortis

97

MILIARDI  
DI EURO

Lo scorso anno l'Italia ha registrato il quinto surplus manifatturiero a livello mondiale, quasi doppio rispetto ai 53 miliardi del 2007.

**D**opo un iniziale, timido recupero nel 2014, negli ultimi tre anni (2015-2017) il valore aggiunto della industria manifatturiera italiana è sempre regolarmente aumentato di più del valore aggiunto delle manifatture francese e britannica e in due anni su tre (il 2015 e il 2017) anche di più di quello della manifattura tedesca.

Nel 2017 i dati sono stati i seguenti: Italia +3,8%, Germania +2,7%, Regno Unito +2,3%, Francia +1,7%.

In seguito a ripetute revisioni, l'Istat ha restituito un quadro progressivamente sempre più veritiero di quanto è realmente accaduto alla nostra manifattura, molto differente rispetto alle prime stime, che parevano deludenti.

Trala prima e l'ultima revisione, infatti, la crescita del settore manifatturiero italiano del 2014 è stata rivista al rialzo dall'Istat dell'1%: da un 0,5% del 2015 dell'1,3%; quella del 2016 dell'1,5%; e, infine, quella del 2017, a distanza di soli pochi mesi (cioè dalle prime stime di marzo di quest'anno alla ultima revisione del settembre scorso) addirittura dell'1,8 per cento.

Sull'arco del quadriennio 2014-'17, in base agli ultimi dati, il valore aggiunto del settore manifatturiero italiano è aumentato cumulativamente del 10%, cioè oltre due volte e mezza di più del Pil (+3,8%): un incremento più o meno analogo a quello sperimentato dal commercio (+10%) e dai servizi di alloggio e ristorazione (+10,7%).

La manifattura, anche per il suo

rilevante indotto, nonché per il suo maggior peso sul valore aggiunto totale rispetto agli altri due settori citati e per lo straordinario apporto dato al commercio estero, è stata il vero emblema della riscossa della nostra economia dopo la lunga crisi 2008-2013; il motore di un'Italia che non è affatto fanalino di coda in Europa ma la punta di diamante di quel mezzo nostro sistema economico (che abbraccia anche l'industria estrattiva, le attività artistiche, noleggi, leasing, ricerca del personale, agricoltura, attività immobiliari, attività legali, ingegneria) che ha saputo crescere in media del 7,4% nel quadriennio 2014-'17, cioè quasi il doppio del Pil.

Per contro, un'altra mezza Italia (che comprende l'intero settore pubblico, l'edilizia, il settore bancario e finanziario e i settori infrastrutturali e di servizio, dall'energia elettrica al gas, dai trasporti all'acqua e ai rifiuti) è addirittura arretrata un po' nello stesso periodo, facendo registrare un -0,6% medio.

Se, dunque, il Pil italiano cresce poco, al di là del nostro calo demografico che molto ci penalizza rispetto agli altri Paesi Ue, non è perché l'Italia nel suo complesso non sa fare genericamente di più, come se essa fosse una sorta di pesante monolite, ma perché la nostra economia è divisa letteralmente in due, con metà del sistema produttivo che viaggia su livelli europei e l'altra metà che è ferma.

Prendere atto di questa spaccatura è molto importante se si vogliono attuare politiche che facciano crescere di più il Paese nella sua globalità, sostenendo con ancora

## La crescita del valore aggiunto

Valori concatenati, anno 2010, miliardi di euro e var.% rispetto al 2013

	2013	2017	VAR %
<b>Totale attività economiche</b>	<b>1.395</b>	<b>1.447,8</b>	<b>3,80</b>
<b>Made in Italy, settori produttivi e commerciali</b>	<b>788,7</b>	<b>846,9</b>	<b>7,40</b>
Industria estrattiva	6,2	7,6	21,20
Attività artistiche e intrattenimento	15,2	17,3	14,00
Alloggio e ristorazione	49,7	55,1	10,70
Industria manifatturiera	221,3	243,5	10,00
Commercio	158,1	173,9	10,00
Noleggi, leasing, ric. personale, viaggi	40,8	44,4	8,90
Pubblicità e altre attività professionali	16,6	17,2	3,20
Attività e proprietà immobiliari	189,9	195,9	3,10
Att. legali, contabili, ing., architettura	62,3	64,1	3,00
Agricoltura e pesca	28,6	28	-2,10
<b>Sistema Italia e settori infrastrutturali e di servizio</b>	<b>606,6</b>	<b>603,1</b>	<b>-0,60</b>
Informazione e comunicazione	59,3	63,9	7,80
Ricerca scientifica	8,9	9,2	2,90
Sanità e assistenza sociale	84,8	87,2	2,80
Altre attività di servizi e di famiglie	40,5	40,9	1,10
Trasporti e magazzino	72,2	72,8	0,80
Banche e assicurazioni	76,6	77,1	0,70
Istruzione	62,9	62,4	-0,70
Amministrazione pubbliche	100,2	96,3	-3,90
Acqua e rifiuti	10,3	9,8	-4,60
Costruzioni	68	64,5	-5,10
Energia elettrica e gas	23	18,9	-17,70

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

più forza i settori che trainano l'economia (come hanno fatto il super ammortamento e il Piano Industria 4.0), ma anche affrontando i ritardi che frenano il resto del sistema produttivo (partendo da burocrazia, tempi delle autorizzazioni e della giustizia, digitalizzazione della P.A. servizi pubblici locali, centri per l'impiego, formazione professionale e istituti tecnici superiori).

La necessità di porre la manifattura sempre più al centro di un disegno di sviluppo dell'Italia (assieme al turismo e all'agricoltura di qualità) appare chiara non solo dai successi del settore manifatturiero nel suo insieme e delle sue industrie più performanti, tra cui i mezzi di trasporto (+42,8% in quattro anni, rispetto al 2013), i prodotti in metallo (+13,8%), la farmaceutica (+12,4%), la chimica (+12,3%) e l'alimentare (+9,9%), ma anche dalla spinta che la manifattura ha dato al nostro commercio estero in questi anni.

Infatti, il surplus manifatturiero italiano, oggi il quinto al mondo, è quasi raddoppiato in dieci anni, passando dai 53 miliardi di euro del 2007 ai 97 miliardi del 2017.

Nel contempo, la posizione finanziaria netta dell'Italia sull'estero, cioè il nostro indebitamento complessivo (pubblico e privato) con il mondo, grazie soprattutto ai miglioramenti della bilancia commerciale è migliorata considerevolmente, scendendo dal -23% del Pil del 2013 al -7% del 2017: un dato oggi di gran lunga migliore di quello del Regno Unito (-8%), della Francia (-20%) e della Spagna (-81%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# PERCHÉ C'È BISOGNO DI RILANCIARE IL SUD

di **Valerio Castronovo**

**A** giudicare dall'impianto della Legge di bilancio annunciata dal governo Conte, in pratica non si possono coltivare molte speranze su un'effettiva evoluzione dello scenario e delle prospettive del Mezzogiorno. Anzi, c'è il rischio di una battuta d'arresto del processo di sviluppo delineatosi in varie località del Sud fra il 2015 e il 2016, grazie alla spinta impressa dall'industria (il cui valore aggiunto era cresciuto del 3,4%, oltre 2 punti in più della media nazionale).

In quegli anni, ad agire da forze motrici erano state soprattutto, insieme a un maggior numero di imprese attive, le start-up innovative e quelle operanti in rete; inoltre era aumentato il fatturato delle aziende, non solo di maggior taglia e integrate in filiere d'attività nazionali, ma pure (per la prima volta dalla crisi del 2008-2009) di tante piccole imprese. In complesso, si erano registrati un maggior volume di esportazioni, robusto sviluppo nella produzione di macchinari industriali (compresi i robot), e un forte recupero dei settori della raffinazione e della chimica. Seguitava invece a zoppiare il rapporto fra impieghi e Pil, in quanto la domanda di credito

delle imprese continuava a non essere del tutto soddisfatta; mentre i livelli occupazionali miglioravano solo lentamente ed erano perciò lontani dal colmare la dispersione di capacità umane e professionali, causata durante una lunga recessione dall'esodo verso il Nord o all'estero, in cerca di lavoro, di molti giovani (per lo più diplomati e laureati) e dalle considerevoli perdite subite dallo Stato per via delle spese nell'istruzione che aveva fruttato sostenuto.

Si faceva perciò affidamento sia sulle misure varate nel 2017 dal governo Gentiloni sul credito d'imposta, volte a incentivare gli investimenti nel Mezzogiorno; sia sul decreto legge per il Sud, che intendeva agevolare la creazione di nuove imprese da parte delle leve più giovani, nonché sull'istituzione di alcune zone economiche speciali, dotate di adeguate infrastrutture e ubicate in snodi nevralgici.

Oggi è senz'altro un passo importante che, dopo l'accordo siglato fra il ministero dello Sviluppo economico e il gruppo ArcelorMittals sul graduale assorbimento degli esuberanti di manodopera dell'Ilva, la principale acciaieria europea abbia potuto infine riprendere la propria attività.

Ma ci si aspettava che venissero

giocate anche altre carte per un rilancio del Mezzogiorno: a cominciare da quelle riguardanti la logistica, in considerazione del fatto che il 40% di tutto l'import ed export italiano parte e arriva via nave, e che questo dato lievitava al 60% man mano che si scende dal Nord lungo le coste dello Stivale e quelle delle isole, dove operano circa 200 mila imprese.

Perciò, gli scali portuali del Sud, qualora venissero convenientemente attrezzati e integrati da nuove tratte autostradali e ferroviarie, potrebbero avere vantaggi dalle dinamiche del mercato globale intercettando i crescenti flussi di merci nell'area del Mediterraneo. Del resto era appunto, questo, uno degli obiettivi precisi delle Zes, le Zone economiche speciali: tanto più in quanto, oltre al gasdotto in arrivo in Puglia dall'Azerbaijan, si erano intanto scoperti nuovi giacimenti di gas prospicienti le coste del Libano, di Israele e della parte greca della Repubblica di Cipro.

Senonché in merito alla valorizzazione di queste *chance* non è dato riscontrare pressoché alcuna traccia tangibile nella politica economica varata dall'attuale coalizione di governo. Per quanto riguarda il Mezzogiorno (di cui il Movimento Cinquestelle

si è proclamato alfiere per eccellenza, in ragione del suo eclatante successo e dividendo elettorale) gran parte delle risorse pubbliche disponibili o reperibili con una manovra in deficit, sono state infatti concentrate sul reddito di cittadinanza.

Pur ammettendo che questo genere di intervento valga a ridurre certe sacche di povertà e disagio sociale più vistose (e non si esaurisca quindi in un provvedimento puramente paternalistico e assistenziale), un ingente trasferimento di risorse finanziarie al Sud non può, di per sé, dar luogo a una reale crescita del Pil e dell'occupazione, in mancanza (come risulta a tutt'oggi) di un piano operativo di medio-lungo periodo imperniato su una strategia, in fatto di gestione della spesa pubblica, coerente ed efficace, volta ad accrescere le potenzialità del sistema produttivo.

Come anche la Svimez ha sottolineato più volte, soltanto un complesso di investimenti ben congegnati su un triplice versante (infrastrutture, formazione permanente, ricerca e innovazione) è in grado di migliorare concretamente le condizioni economiche del Mezzogiorno e di creare nuove opportunità di lavoro.

**SOLO RISORSE  
IN FORMAZIONE,  
INFRASTRUTTURE  
E RICERCA  
MIGLIORERANNO  
IL MEZZOGIORNO**