



RASSEGNA STAMPA 12 settembre 2019

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**



1Attacco

CONFINDUSTRIA

Boccia: priorità taglio cuneo e giovani

«Diciamo di ridurre le tasse sul lavoro da tempi non sospetti, fin dal 2018»

Nicoletta Picchio

ROMA

Priorità al cuneo fiscale, oltre che ad un piano inclusione giovani e al rilancio delle infrastrutture. «Noi lo stiamo dicendo da tempo, da epoca non sospetta. Da febbraio 2018 stiamo ponendo questo tema, che è anche al centro del Patto della fabbrica firmato con Cgil, Cisl e Uil». **Vincenzo Boccia** commenta le dichiarazioni del premier Giuseppe Conte, che nell'intervento alle Camere per la fiducia ha parlato esplicitamente di un taglio al cuneo fiscale a vantaggio dei lavoratori, per estenderlo in un secondo momento anche alle imprese, in base alle disponibilità economiche.

Il taglio del cuneo fiscale sulle buste paga a favore dei lavoratori è ciò che, come ha sottolineato ieri Boccia, **Confindustria** sta chiedendo da tempo: un modo per ridurre la forbice tra salario lordo e netto, in Italia la più alta d'Europa, mettere più soldi in tasca alle persone e quindi spingere i consumi.

«Cuneo fiscale, inclusione giovani e infrastrutture in chiave italiana ed europea dovrebbero essere a nostro avviso le grandi priorità del paese», ha detto il presidente di **Confindustria**, parlando a margine delle celebrazioni per i 150 anni dell'Associazione italiana editori.

Le risorse non sono elevate, ha

aggiunto Boccia. «Vedremo quali priorità si darà il governo». Il presidente di **Confindustria** aveva sollecitato la presenza di un commissario europeo con una delega rilevante: «così è stato e va usato come una grande opportunità per il paese». Ma sempre con attenzione ai conti pubblici: quindi no a «scambiare deficit per fare spesa ordinaria e aumentare il debito pubblico». Per questo è importante che il governo ragioni sulle priorità, utilizzando al meglio le risorse disponibili: «tutto ciò che va a beneficio della competitività delle imprese in questo momento è un elemento essenziale, vista la recessione di fatto della Germania, la recessione del nostro Mezzogiorno e il calo degli ordini di molte imprese del Nord».

In questo contesto «occorre una politica che reagisca, una politica economica che metta al centro l'incremento dell'occupazione in Italia, l'aumento dei salari dei lavoratori e un grande piano di inclusione per i giovani», ha continuato Boccia. Come ha detto in occasioni precedenti, secondo il presidente di **Confindustria** il piano inclusione giovani dovrebbe prevedere un azzeramento delle tasse e contributi sulle giovani generazioni per un periodo di tempo sui tre anni.

Per quanto riguarda le infrastrutture, occorre rilanciarle in Italia e in Europa, con un piano transnazionale, da finanziare con l'emissione di eurobond tra i 500 e i 1000 miliardi. Aprire i cantieri avrebbe un effetto anticiclico oltre a quello inclusivo di collegare territori.

**Vincenzo Boccia.**

«Tutto ciò che va a beneficio della competitività delle imprese in questo momento è un elemento essenziale, vista la recessione di fatto della Germania, del nostro Mezzogiorno e il calo degli ordini di molte imprese del Nord»

Il premier Giuseppe Conte torna a Foggia, inaugurerà nuova società del Poligrafico

Il prossimo 21 settembre, alle ore 15, presso lo stabilimento di Foggia del Poligrafico e Zecca dello Stato, alla presenza del presidente del Consiglio dei ministri, **Giuseppe Conte**, si terrà l'inaugurazione della nuova società Valoridicarta S.p.A., partecipata dal Poligrafico e dalla Banca d'Italia, accreditata recentemente dalla Banca centrale europea (Bce) per la produzione di carte speciali di sicurezza.



Politica Intanto il Mezzogiorno del «Conte II» spopola sui social. E dopo la bufera sull'abito blu Bellanova vola

Mai così pochi investimenti al Sud

L'Ue lancia l'allarme: «Interventi dello Stato italiano ai livelli più bassi di sempre»

di **Bepi Castellaneta**
e **Vito Fatiguso**

«**G**li investimenti pubblici al Sud sono al livello più basso di sempre». Lo dice il direttore generale della Politica regionale e urbana della Commissione europea Marc Lemaître. Il quale, nel corso di un'audizione al Parlamento europeo rende noto che gli inve-



stimenti pubblici nel Sud non raggiungono neanche lo 0,4% del Pil dell'area. Tuttavia, il Mezzogiorno di governo riscuote sempre più interesse. Almeno così è dando un'occhiata ai riscontri sociali dei nuovi ministri meridionali: per loro - secondo uno studio della società Utopia - il 64 per cento di follower con Di Maio e Bellanova (foto) su tutti.

alle pagine 2 e 3

Primo piano | Politica e economia

Investimenti pubblici «Nel Sud sono al livello più basso di sempre»

L'Ue lancia l'allarme Italia
Lemaître, dg della Commissione
«Serve uno sforzo nazionale»

di **Bepi Castellaneta**

BARI «La politica di coesione europea dovrebbe essere complementare agli sforzi nazionali, ma il trend preoccupante che osserviamo nel Mezzogiorno è che gli investimenti pubblici sono calati in maniera consistente e oggi sono al livello più basso di sempre». Il direttore generale della Politica regionale e urbana della Commissione europea, Marc Lemaître, non usa mezzi termini e con queste parole bacchetta l'Italia lanciando un severo monito a proposito delle strategie varate

per risollevare le sorti di un territorio sempre più depresso. Il tutto corredato da cifre

messe nero su bianco che suonano come un campanello d'allarme in grado di fare piazza pulita della marea di pregiudizi stereotipati sorti puntualmente su qualsiasi intervento immaginato per il Mezzogiorno.

Da Bruxelles fanno infatti notare come gli investimenti pubblici nel Sud non raggiungano neanche lo 0,4 per cento del Pil di tutta l'area, numeri insufficienti e decisamente striminziti per uno scenario così preoccupante. La conferma arriva dal confronto impietoso con gli altri Stati. «In Europa centrale - precisa Lemaître - siamo vicini al 4 per cento, quindi dieci volte di più». Insomma, è vero che l'Italia è un Paese a doppia velocità ma è anche vero che

viaggiano su binari diversi pure gli investimenti pubblici dei vari Paesi dell'Unione. Al punto che la speranza di crescita appare ridotta a una forma di assistenzialismo europeo che non offre invece alcuna prospettiva di rilancio in mancanza di interventi concreti entro i confini nazionali.

Lemaitre ha parlato durante l'audizione nella commissione Sviluppo regionale del Parlamento Ue che si è tenuta una settimana fa. E nel suo intervento ha ribadito un principio basilare: «La politica di coesione - queste le parole del dirigente della Commissione - può essere efficiente solo se non ci sono allo stesso tempo tagli alla spesa pubblica nazionale». Come dire: il supporto di Bruxelles non sortisce effetti se poi ciascun Paese dall'interno non programma

e procede invece con una sforbiciata degli investimenti. Tanto più in una situazione così complicata come quella dell'Italia, dove il Mezzogiorno - confermano gli ultimi dati di [Confindustria](#) - è ancora affossato da una disoccupazione giovanile che raggiunge il 51,9 per cento mentre il reddito medio pro capite nel 2018 - si legge in uno studio di Confcommercio - è stato 17.100 euro rispetto ai 31.400 del Nord Est.

Il problema evidentemente è anche sotto i riflettori della Commissione europea. Che si sofferma sul tema degli investimenti nazionali. «Il principio di addizionalità oggi non è garantito», dice Lemaitre. Il quale aggiunge che «si tratta di un punto su cui dobbiamo discutere molto attentamente

con le autorità italiane per, speriamo, migliorare le cose nell'ultima parte di questo periodo di programmazione». Del resto, che si tratti di un tasto dolente lo dimostra anche l'allarme sollevato da [Confindustria](#) nel corso dell'analisi sullo stato di salute dell'economia tricolore a metà luglio; non per niente in quella circostanza l'ex ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha ribadito la «necessità» di un «riequilibrio territoriale» del volume delle risorse. Il problema è che lo scenario è tutt'altro che migliorato. Anzi, secondo Bruxelles sta persino peggiorando. E l'immobilismo sul fronte degli investimenti pubblici rischia di vanificare qualsiasi politica di coesione a sud di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Gli investimenti pubblici nel Sud Italia sono al livello più basso di sempre: lo dice il direttore generale della Politica regionale e

urbana della Commissione europea, Marc Lemaitre

● Secondo Lemaitre, che ha parlato nei giorni scorsi durante un'audizione nella commissione Sviluppo regionale del Parlamento europeo, «la politica di coesione europea dovrebbe essere complementare agli sforzi nazionali», ma in realtà nel Sud sono meno dello 0,4 per cento del Pil del Mezzogiorno



I dati dell'Istat

Nel 2019 la Puglia va meglio del Nord

Esportazioni in crescita del 10,1 per cento

Le regioni settentrionali restano la locomotiva dell'Italia con esportazioni che pesano oltre 91 miliardi di euro nel Nord Ovest e oltre 77 miliardi nel Nord Est. Ma, secondo il report dell'Istat diffuso ieri mattina, nel secondo trimestre del 2019, in due regioni meridionali, Campania e Puglia, l'export ha avuto una crescita maggiore rispetto alle macro-aree del Nord.

In modo particolare, nella graduatoria stilata dall'istituto di statistica, la Campania è al quarto posto con un incremento del 10,4%. Subito dopo viene la Puglia con un aumento del 10,1. Prima di loro ci sono solo Molise e Toscana. Male la Basilicata che ha una flessione del 19,5%. Nello specifico in Campania, tra gennaio e giugno di quest'anno, le esportazioni hanno generato un business di 5,8 miliardi di euro (oltre 500 milioni in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) e in Puglia, nello stesso periodo, ha fatto riscontrare un volume di affari pari a 4,3 miliardi di euro (l'anno scorso era 3,9 miliardi

di euro). In Basilicata il peso dell'export si è fermato a 1,8 miliardi di euro contro i 2,3 del 2018. A livello di macro-aree, dunque, l'Istat ha stimato una crescita congiunturale delle esportazioni per il Centro (+5,0%) e per il Sud e Isole (+4,0%), mentre sia il Nord-est sia il Nord-ovest registrano una lieve diminuzione delle vendite (-0,6% e -0,4% rispettivamente).

Mino Borraccino, assessore regionale allo Sviluppo Economico, spiega: «L'esportazione è diventata oramai centrale e la Regione spinge su questa istanza che viene dal territorio. Stiamo per mettere in campo un'altra misura importantissima per la internazionalizzazione delle imprese. Con una disponibilità di 30 milioni di euro il nuovo provvedimento, già approvato dal partenariato economico sociale il 29 luglio scorso, partirà a breve per favorire l'export dei prodotti pugliesi in tutto il mondo».

Salvatore Avitabile

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto

● Nel secondo trimestre del 2019, secondo l'Istat, tra le regioni più dinamiche all'export ci sono Campania e Puglia, con un aumento rispettivo del 10,4 e 10,1 per cento. Male la Basilicata, in flessione del 19,5 per cento



Il valore economico

Nei primi sei mesi dell'anno il business delle esportazioni ha superato i 5,8 miliardi di euro

I produttori di auto chiedono 3 milioni di colonnine elettriche

SALONE DI FRANCOFORTE

Ritardo sul piano per la rete al 2030: al momento attive solo 145mila stazioni

Le case sono pronte con i modelli, ma chiedono l'intervento di Bruxelles

Antonio Larizza

In contemporanea con l'avvio del Salone internazionale dell'auto di Francoforte, che oggi apre al pubblico, l'Associazione europea dei costruttori (Acea) lancia l'allarme sulla carenza di infrastrutture per l'auto elettrica.

In un report diffuso ieri dedicato ai «fattori abilitanti per una maggiore accettazione da parte dei consumatori di auto elettriche e a propulsioni alternative nell'Unione europea», l'associazione certifica i ritardi del vecchio continente. «Nonostante la forte crescita registrata negli ultimi anni - scrivono i produttori di auto - il numero di stazioni disponibili in Europa, pari a 144 mila, è molto inferiore a quanto richiesto per lo sviluppo del settore». Il riferimento è alle stime «conservative» della Commissione Europea, che ha fissato ad almeno 2,8 milioni di colonnine la soglia minima per sostenere il mercato dell'auto elettrica europeo, da attivare entro il 2030. I numeri dicono che sarebbe necessario aumentare di 20 volte il numero di colonnine attive in poco più di 10 anni.

L'auto elettrica è pronta, ora bisogna fare l'infrastruttura. È questo il messaggio che le case automobilistiche europee, già provate dal *dieselgate* e dalla frenata del mercato cinese,

indirizzano alla politica sfruttando i riflettori puntati sull'evento *automotive* più importante dell'anno. Ad aprire il fronte è stato Herbert Diess, il ceo del gruppo Volkswagen che ha fissato l'obiettivo di vendere, entro il 2028, 2,2 milioni di auto elettriche, potendo contare su una flotta di 70 nuovi modelli. Intervistato dalla Frankfurter Allgemeine Zeitung, ha chiesto di sostenere gli investimenti degli Stati in infrastrutture capaci di garantire il rifornimento delle auto elettriche attraverso un «fondo europeo per l'elettromobilità». Gli stati dovrebbero poi «rimodulare» il sistema fiscale legato alla mobilità, agevolando i consumatori anche in fase di acquisto: «La guida di un'auto elettrica - ha concluso il ceo di Volkswagen - deve convenire al cittadino, al-

trimenti non si deciderà mai verso una mobilità più pulita».

L'infrastruttura resta comunque il fattore più abilitante. E quello più critico. Come evidenzia il report Acea, oggi la maggior parte degli stati membri dell'Unione europea hanno meno di una colonnina di ricarica ogni 100 km di strade e meno dell'1% di veicoli elettrici sul totale del parco circolante. Mentre solo il 2% di tutte le auto vendute nel 2018 è dotato di sistema di ricarica elettrica (+1,4 punti percentuali rispetto al 2014). I dati mostrano un'Europa che procede in ordine sparso (si veda l'infografica) e confermano che la percentuale di diffusione dei veicoli elettrici a livello dei singoli Stati è influenzata dal numero di colonnine attive.

La transazione verso la mobilità elettrica va sostenuta anche per un altro motivo, di natura tecnica e non più economica. Il motore diesel, dopo essere stato messo sul banco degli imputati, mostra una nuova vitalità. Sono sempre di più gli esperti che ritengono che la propulsione alimentata a gasolio abbia ancora un futuro. Questo grazie alle ultime evoluzioni tecnologiche per il trattamento dei gas di scarico, che hanno permesso di abbattere dell'80% i livelli di ossidi di azoto (NOx) emessi in atmosfera. Non è un caso che a Francoforte le novità diesel non manchino, in particolare nel segmento medio-alto. Dove il diesel è destinato a rimanere protagonista ancora per molto, soprattutto se in configurazione ibrida.

IN NUMERI

2,8

Milioni di colonnine

Obiettivo 2030: è la soglia minima stimata dalla Commissione europea per abilitare la diffusione dell'auto elettrica. Oggi sono 144mila

<1

Colonnine ogni 100 km

Nella maggior parte degli stati Europei oggi è attiva meno di una colonnina di ricarica ogni 100 km e i veicoli elettrici sono meno dell'1% del parco circolante

2%

Vendite elettriche

La quota di veicoli con sistema di ricarica elettrica venduti nel 2018

ONLINE
Servizi, anteprime e analisi dal Salone dell'auto di Francoforte

Su **ilssole24ore.com/sez/motori**

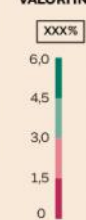
Colonnine e auto elettriche in Europa

L'impatto delle colonnine sul mercato dell'auto elettrica

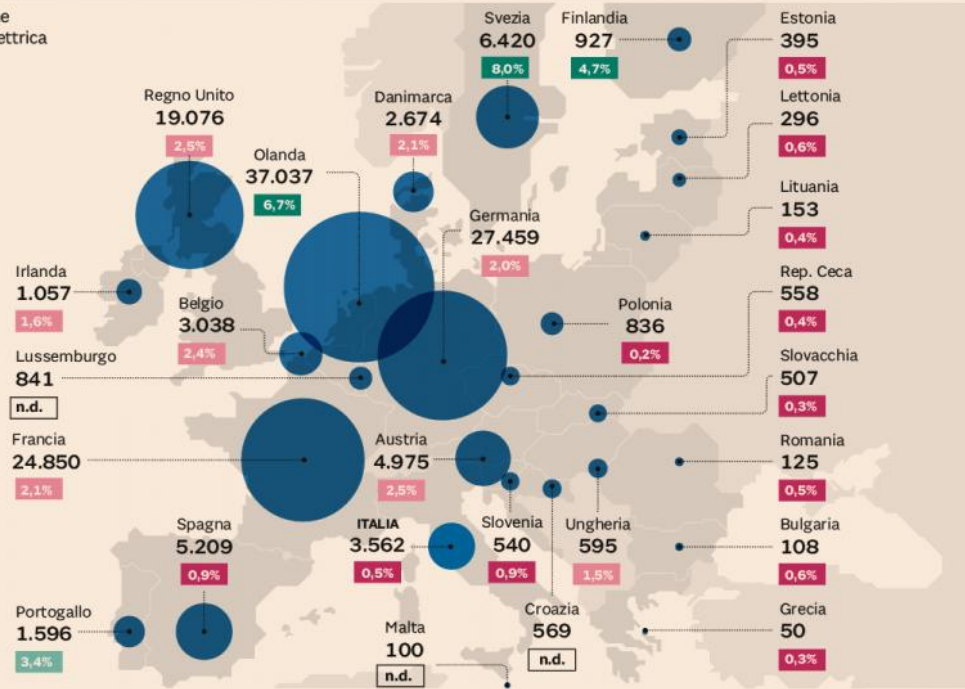
NUMERO COLONNINE INSTALLATE PER PAESE



QUOTA MERCATO DELL'AUTO ELETTRICA VALORI IN %



Fonte: ACEA



IL RECUPERO

Enel in Italia: 50 punti di ricarica alla settimana

Paese in ordine sparso: bene la Lombardia, ma in Molise ci sono solo otto colonnine

Elena Comelli

La domanda fondamentale sull'uovo e la gallina è sempre la stessa: nasce prima il mercato dell'auto elettrica o l'infrastruttura di ricarica? In Italia, la risposta tende decisamente verso la seconda ipotesi. In un Paese dove l'auto elettrica è poco diffusa, infatti, ci sono invece tantissime colonnine. Con meno di 25mila auto elettriche immatricolate, si contano almeno

8mila punti di ricarica (di solito due per colonnina) e il numero aumenta rapidamente, visto che EnelX sta installando circa 50 punti di ricarica alla settimana. Un'enormità rispetto a Paesi con un parco di veicoli elettrici ben più consistente, come la Norvegia che ha 274mila auto elettriche (una ogni 20 norvegesi, compresi i bambini) e meno di novemila punti di ricarica, o il Regno Unito che ha 212mila auto elettriche e 17mila punti di ricarica.

«Il problema principale, in Italia, non è la quantità dei punti di ricarica, che sono tanti, ma il fatto che non si possano installare colonnine di ricarica in «autostrada», spiega Andrea Poggio, responsabile Mobilità Soste-

nibile di Legambiente. «In questo modo, gli unici che hanno davvero bisogno di una ricarica, cioè gli automobilisti che stanno facendo un viaggio lungo, sono costretti a uscire dall'autostrada per ricaricare la batteria».

Nel dettaglio, secondo l'elaborazione di Legambiente su dati EvWay, dallo scorso anno si è passati da 2.368 a 5.507 prese disponibili omologate per automobili e ricariche veloci (quindi con una potenza superiore agli 11 kilowatt) e da 1.885 a 2.684 prese di ricarica per due ruote e ricariche lente (inferiori agli 11 kilowatt di potenza). Fra gli operatori elettrici più attivi in questo mercato c'è EnelX, che guida decisamente la corsa alla decar-

bonizzazione della mobilità con 4220 stazioni di ricarica installate in tutto.

I numeri, però, ci dicono che l'Italia viaggia a due velocità anche su questo fronte. In Lombardia troviamo il maggior numero di prese per automobili: ben 1134, più che raddoppiate rispetto allo scorso anno (erano 519) e 499 prese per le due ruote. In Trentino-Alto Adige siamo a 709 prese per le auto (erano 354 nel 2018) e a 200 per le due ruote. Anche in Veneto si assiste a una crescita esponenziale delle ricariche veloci per auto, passate in un anno da 144 a 528. Calabria (79), Sardegna (76), Abruzzo (48), Basilicata (27) e Molise (8) chiudono la classifica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Proposta CsC contro l'evasione: sconto carte e tassa sui contanti

CONFINDUSTRIA

Credito di imposta del 2% al cliente che usa sistemi di pagamento tracciabili

Commissione del 2% sui prelievi eccedenti i 1.500 euro al mese

Alessandro Galimberti

Mentre il tema dell'emersione dalle cassette di sicurezza rimane di costante e cogente attualità, come a ogni cambio di governo (si veda Il Sole 24 Ore del 7 settembre), dal Centro studi di Confindustria arriva una proposta per modificare i comportamenti dei consumatori italiani, i più affezionati al contante in Europa.

L'approccio "disincentivante" del Centro studi è articolato in due momenti: premialità fiscale per il cliente che sceglie la moneta elettronica (o il bonifico bancario), restrizioni alla fonte per chi preleva troppo contante agli sportelli.

Per cercare di allineare l'Italia al numero medio di transazioni annuali *pro capite* in moneta elettronica (la media Europea è 104, Finlandia al primo posto con 300, Olanda seconda con 250, Germania terza ultima con 52 davanti a Grecia, 50, l'Italia ultima con 48) la proposta del Centro studi di Confindustria è di creare un credito di imposta del 2% al cliente che paga con carte di credito, debito e prepagate nominative o con bonifico bancario. Il consumatore paga il prezzo pieno ma accumula un credito che verrà contabilizzato e comunicato dalla banca di appoggio della carta di pagamento. Ovviamente restano escluse le carte non nominative in quanto non associabili ad alcun codice fiscale.

Il beneficio per il consumatore/cliente sarebbe comunque differito al momento della dichiarazione annuale dei redditi con il riconoscimento del credito fiscale (detrazione) perché lo "sconto"

non viene applicato al momento del pagamento.

Nel calcolo dell'impatto sulla finanza pubblica, i primi due anni avrebbero un effetto negativo - dovuto allo sconto fiscale, non del tutto neutralizzato dal gettito aggiuntivo - che si invertirebbe stabilmente però dal terzo, sulla base di un aumento standard previsto del 10% sul montante "elettronico" complessivo (+55 miliardi l'anno per 5 anni).

Il gap di finanza pubblica, per restare alla proposta di Confindustria, potrebbe essere colmato già dall'inizio con l'altra misura "disincentivante" dei liquidi, vale a dire il prelievo alla fonte sui prelievi eccessivi di contante dagli sportelli atm/bancomat.

La soglia mensile, secondo il CsC, potrebbe essere fissata in 1.500 euro, oltre i quali la banca/gestore dovrebbe trattenere il 2% sulla richiesta di erogazione di contante. La soglia è individuata per esentare, di fatto, il 75% dei correntisti italiani dalla "tassa sul contante" e per penalizzare solo chi, comunque, movimentando cifre non trascurabili (e irragionevoli, secondo la corrente di pensiero contraria al contante) potrebbe determi-

nare un gettito alla fonte di 3,4 miliardi di euro già nella prima annualità.

Consapevoli del fatto che la misura sui prelievi da applicare a ciascun conto corrente potrebbe essere elusa attraverso l'apertura di più conti, il CsC consiglia di valutare se, dal punto di vista operativo, si possa fare una misura "nominativa", aggregando più conti sui quali il correntista fraziona a scopo elusivo il montante prelevato.

Il meccanismo di incentivo e disincentivo proposto amplia notevolmente il mercato della moneta elettronica; pertanto, secondo Confindustria, si dovrebbe ricercare un accordo con gli operatori per limitare le commissioni sulle singole transazioni, visto che auspicabilmente aumenterebbero i volumi trattati.

Quanto ai risvolti di comunicazione pubblica della proposta sulla tassazione dei prelievi, Confindustria ritiene «necessaria una valutazione sulla "percezione" dei contribuenti in merito a una commissione sui prelievi: potrebbe infatti essere percepita come un primo passo verso la limitazione ai prelievi in caso di una degenerazione della situazione economica nazionale».

La proposta del Centro studi ha subito provocato le prime reazioni delle altre organizzazioni imprenditoriali, a partire da Confcommercio. In un comunicato, l'associazione sottolinea che «l'impulso alla diffusione di sistemi elettronici di pagamento sicuri e tracciabili va certamente perseguita. Per questo bisogna agire anzitutto sul versante della riduzione dei costi che l'utilizzo di tali strumenti comporta a carico di consumatori ed imprese». In particolare, a giudizio di Confcommercio, «risulterebbe utile un credito di imposta a favore degli esercenti per le commissioni pagate per l'accettazione di carte di debito e di credito. Una tassa in più, soprattutto in un momento di perdurante stagnazione dei consumi, non ci sembra francamente una buona idea».



I numeri

LE REGOLE

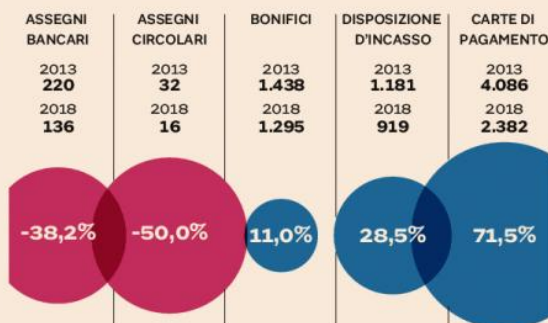
La cifra massima fino alla quale è possibile trasferire denaro contante

DECORRENZA	IMPORTO IN EURO
1 GEN 2002	10.329,14
26 DIC 2002	12.500,00
30 APR 2008	4.999,99
25 GIU 2008	12.499,99
31 MAG 2010	4.999,99
31 AGO 2011	2.499,99
6 DIC 2011	999,99
1 GEN 2016	2.999,99

IL TREND

Numero di transazioni in Italia con strumenti alternativi al contante.

Dati in milioni



L'ANTICIPAZIONE



IL SOLE 24 ORE
7 SETTEMBRE
2019, PAG. 7

Nell'edizione del 7 settembre scorso, il Sole 24 Ore si è occupato dell'ipotesi di un doppio binario per l'emersione dei contanti occultati. Da una parte la tassazione di una quota variabile tra il 30 e il 50 per cento del denaro nascosto, dall'altra l'obbligo di investimento in BoT quinquennali a tasso zero per la parte rimanente.