CONFINDUSTRIA

Rassegna Stampa

Martedì 6 Dicembre 2022

M
Martedì 6 Dicembre 2022
ilmattino.it

Camera di Commercio, l'esame verità consiglio della svolta per la presidenza

GLI ENTI

Gianluca Galasso

Una partita importante per il futuro del mandato del presidente Pino Bruno e del cammino della neonata Camera di Commercio Irpinia-Sannio si gioca nella riunione del consiglio di oggi. La seduta è convocata per le 17. È stata chiesta da 18 componenti dell'assise con un documento inviato agli uffici lo scorso 29 novembre. Nella nota hanno puntato l'indice contro il numero uno dell'ente. Bruno ha subito dato seguito alla missiva (la convocazione decisa in tre giorni), programmando l'incontro per oggi proprio per affrontare il tema sollecitato: «Situazione politico-amministrativa e rapporto tra gli organi elettivi. Comunicazioni, confronto e valutazioni», il punto all'ordine del giorno. Il numero uno è messo alle strette da un nutrito gruppo di consiglieri, ma conserva anche dei sostenitori. «Abbiamo un presidente e bisogna cominciare a lavorare», dice Antonio Campese, componente del consiglio e già al vertice della Camera di Commercio di Benevento. «Non vedo - continua - quali possano essere gli atti politici assunti da Bruno in questo periodo. Non c'è traccia di quanto dichiarato dai sottoscrittori della missiva, almeno stando ai documenti. Pertanto, non capisco cosa si possa contestare. Finora abbiamo solo approvato i provvedimenti contabili delle gestioni commissariali».



LA GIUNTA La prima riunione dell'esecutivo guidato da Bruno

SEDUTA DECISIVA DOPO LE TENSIONI E LE CRITICHE A BRUNO CAMPESE: «BISOGNA ANDARE AVANTI, ORA NUOVA LEGGE»

Nei giorni scorsi, Campese ha provato a organizzare un confronto nel Sannio per fare il punto e cercare di smussare gli angoli. «In parte c'è stata partecipazione, ma un'altra parte era assente e si è irritata», commenta. Su ciò che accadrà oggi in consiglio, l'ex presidente non si sbilancia: «È difficile capire gli scenari. In ogni caso, noto una convocazione anomalain considerazione dell'argomento da trattare». Campese, dunque, prosegue sulla linea del sostegno a Pino Bruno, nella convinzione che «la nuova Camera debba lavorare». Addebita una fetta di problemi a norme poco incisive che stanno determinando «difficoltà al mondo camerale nel suo complesso, soprattutto in Campania non sta vivendo un momento particolarmente positivo. Basti pensare alle vicende di Napoli (in bilico la posizione del presidente Fiola, ndr)». Secondo Campese «c'è urgenza di una legge che disciplini il sistema, anche per non lasciare il cerino in mano alla Regione sul tema delle rappresentanze e quindi delle verifiche».

LO SCENARIO

Tra i 18 firmatari del documento indirizzato a Bruno anche il vicepresidente vicario Oreste La Stella. Ma poi tra i due c'è stato un momento di confronto e chiarimento. Entrambi hanno espresso la volontà di rimettere in moto il dialogo con l'obiettivo di far camminare l'attività della Camera di Commercio e di supportare le aziende dei due territori. E ciò senza pregiudizi reciproci e ricatti. A firmare la lettera anche Berardino Pesce, Amalia Della Sala, Giuseppe Marinelli, Piero Mastroberardino, Fabio Galetta, Salvatore Bonavita, Marianna Venuti, Gaetana Addesa, Libero Sica, Nicola Zotti, Ignazio Catauro, Rita De Luca, Giacomo Iannella, Rino Lemmo, Antonio Mastrantuono, Claudio Monteforte e Anna Pezza.
Intanto, Bruno ha aperto al contributo di tutti – anche di esterni – la piattaforma per definire il programma di azioni dell'ente. Sul sito è stata aperta una sezione specifica per registrare suggerimenti, indicazioni, proposte: «Tutti gli stakeholder potranno offrire un contributo alla redigenda pianificazione», si legge. Insomma, la Camera si apre all'esterno per tentare di dare un impulso al rilancio dell'economia. Ma, intanto, oggi si capirà se l'attuale governance avrà i numeri per proseguire nel mandato. Una discussione che servirà per chiarire la posizione di ognuno, dopo un avvio contraddistinto da polemiche e proteste. Una prova del nove, a distanza di pochi mesi dal battesimo del neonato ente che mette insieme Irpinia e Sannio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La città, i trasporti

(C) Ced Digital e Servizi | 1670315209 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it



IL SOPRALLUOGO I lavori in corso nell'ambito del programma "Smart Campania" e l'incontro di Umberto De Gregorio con il sindaco Clemente Mastella e il senatore Domenico Matera FOTO MINICOZZI

Benevento-Napoli in treno Eav: «2023 anno di svolta»

▶De Gregorio visita il cantiere della stazione Appia e ribadisce: «Per ottobre lavori anti-frana conclusi»

▶Con il nuovo assetto trasferta ridotta a 75 minuti Mastella: «Accogliamo con piacere l'annuncio»

L'OPERA

Paolo Bocchino

L'attesa degli "orfani" della Valle caudina terminerà a ottobre 2023. Parola di Umberto De Gregorio, amministratore unico dell'Ente autonomo Volturno, titolare della linea ferroviaria Napoli-Benevento via Cancello. Quella conosciuta per l'appunto come "Valle caudina" dai numerosi viaggiatori che da anni la utilizzano per raggiungere il capoluogo regionale. Una opzione diventata off limits dallo scorso anno a causa di un movimento franoso che ha imposto l'accelerazione dei lavori di messa in sicurezza già necessari da tempo. «I lavori sono in corso e si completeranno alla fine del prossimo anno, presumibilmente a ottobre» ha assicurato De Gregorio ieri mattina alla stazione Benevento Appia, al termine del tour lungo il tracciato che ha toccato anche Arpaia e Cervinara. Stesso cronoprogramma per la stazione cittadina che vedrà terminare entro la fine del 2023 gli interventi di restyling e rifunzionalizzazione già in corso insieme alla attivazione della Direzione centrale operativa, una "torre di controllo" dei flussi di traffico ferroviario che regolerà anche la tratta Piedimonte Matese - Santa Maria Capua Vetere. «A lavori ultimati - ha aggiunto De Gregorio - i tempi di percorrenza caleranno sensibilmente, passando da 2 ore a 1 ora e 15 minuti». Raggiungere Napoli in un'ora e un quarto, un miraggio per i viaggiatori beneventani costretti a estenuanti trasferte quotidiane. Tra questi per anni, come da lui stesso più volte narrato, anche il primo cittadino Clemente Mastella, che ieri ha pre-

"SMART CAMPANIA" CAMBIERÀ IL VOLTO E LE FUNZIONI DELLO SCALO LUNGO LA LINEA "VALLE CAUDINA"

senziato al punto stampa presso la stazione Appia: «È un annuncio molto importante che accogliamo con vero piacere - ha commentato il sindaco di Benevento -. La messa in sicurezza dell'intera tratta e la riduzione dei tempi di percorrenza rappresentano elementi molto confortanti per i tanti che la utilizzano. In più, sarà realizzato anche un intervento di riqualificazione funzionale della stazione Appia che eleverà anche la fruizione e la percezione estetica. Puntiamo inoltre - ha concluso Mastella - a migliorare anche i collegamenti con il Molise». Presenti all'appuntamento anche il senatore di Fratelli d'Italia Domenico Matera e l'assessore comunale ai Trasporti Luigi Ambrosone.

IL PROGRAMMA

I lavori di restyling e rifunzionalizzazione della stazione Benevento Appia, appaltati a settembre per un importo di 4,5 milioni, rientrano nel programma "Smart Campania" di Eav. Sono previsti ammodernamento delle stazioni, attrezzaggio degli spazi interni ed esterni, nuovi sistemi di controllo degli accessi, wi-fi di stazione, monitor e teleindicatori informativi per l'utenza, nuovi impianti di diffusione sonora e il totale abbattimento delle barriere architettoniche. «È in programma - spiegano i progettisti - una configurazione più funzionale dei binari di corsa con la realizzazione di una banchina centrale accessibile attraverso un nuovo sovrappasso pedonale che costituirà un vero e proprio edificio ponte, consentendo il contemporaneo instradamento dei treni nelle due direzioni di marcia». Già ad aprile del prossimo anno dovrebbe concludersi, stando alle previsioni, anche il nuovo piano del ferro e di elettrificazione della stazione beneventana per un importo di 3,5 milioni.

I BINARI

Ma le attese principali dei pendolari sanniti e caudino-irpini sono calamitate soprattutto dai tempi di esecuzione degli interventi di ripristino del tracciato. I lavori di adeguamento alle norme di sicurezza termineranno, secondo l'impegno assunto ieri da De Gregorio, a ottobre 2023 e consentiranno di ultimare l'attrezzaggio e il rinnovo del segnalamento grazie a un finanziamento regionale da 55,6 milioni. «I treni potranno così tornare a viaggiare sulla tratta - ha assicurato l'amministratore di Eav -- Per il rinnovo dell'armamento ferroviario, della trazione elettrica e delle sottostazioni, opera finanziata con fondi Pnrr per 109 milioni, occorrerà attendere giugno 2026. Ma i lavori saranno compatibili con il transito dei convogli e non avranno ripercussioni sulla fruibilità da parte dei viaggiatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TOUR De Gregorio e Matera con i pendolari ad Arpaia

L'appello dei pendolari: «Adesso rispettare i tempi»

LE REAZIONI

Giovanna Di Notte

Le parole del presidente Umberto De Gregorio durante il doppio appuntamento caudino hanno rassicurato i cittadini e gli amministratori locali. Il presidente Eav ieri mattina, prima di raggiungere il capoluogo in occasione della presentazione dei lavori della nuova stazione Benevento-Appia, ha incontrato i pendolari che nel corso degli ultimi mesi avevano più volte sollecitato un confronto con l'obiettivo di ottenere risposte chiare sul futuro dalla Benevento-Napoli visto che sulla linea ferroviaria la circolazione dei treni è ferma da due anni.

Dopo le rassicurazioni e le conferme di De Gregorio sulla data di riavvio del trasporto su ferro (prevista entro ottobre 2023) i pendolari hanno espresso soddisfazione. «Finalmente - ha dichiarato Augusto Genovese, presidente del "Comitato disagiati Valle Caudina" - il presidente dell'Eav ha visitato le nostre stazioni. Eravamo in attesa di questo momento da molto tempo soprattutto per avere risposte certe sulla riapertura della tratta, risposte che sono arrivate ma ora ci auguriamo che i tempi vengano rispettati. Attendiamo con fiducia e continueremo a seguire gli sviluppi della vicenda». Da quando il trasporto ferroviario è stato sospeso per permettere l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dal comitato hanno fatto diversi appelli alle istituzioni, in particolare a quelle locali, per accendere i riflettori sulle problematiche che riguardano il collegamento ferroviario tra Benevento e Napoli che attualmente è garantito da un servizio bus sostitutivo.

GLI INTERVENTI

Sulla vicenda è intervenuto il senatore sannita, e sindaco di Bucciano, Domenico Matera che anche ieri ha chiesto all'azienda di trasporto un impegno preciso per rispettare i tempi di riattivazione della linea. Il parlamentare di Fdi ha espresso soddisfazione per la disponibilità riscontrata da parte dell'Eav che ha ringraziato per l'attenzione mostrata e ha evidenziato: «Infrastrutture, trasporti e viabilità sono fondamentali per combattere l'isolamento di questo territorio, la mia battaglia per i prossimi cinque anni sarà anche su questi temi. I lavori – ha detto Matera - procedono e, una volta riaperta, avremo una ferrovia ammodernata e decisamente più sicura per l'utenza. Infatti, i funzionari dell'azienda partenopea hanno illustrato come l'infrastruttura sarà integralmente automatizzata. Attendiamo fiduciosi perché questa tratta è necessaria per centinaia di pendolari, studenti e lavoratori che torneranno a usufruire del servizio». Matera ricorda che gli interventi, che comprendono anche il totale rinnovo del materiale rotabile e del segnalamento, «consentiranno, inoltre, di ridurre di circa 15 minuti i tempi di percorrenza tra Benevento e Napoli. Come fatto presente da De Gregoriole attività realizzate non sono state un optional ma un passaggio fondamentale per scongiurare la chiusura della tratta rendendo, di fatto, la Benevento-Napoli via Valle Caudina, sovrapponibile nei parametri alla rete di Rfi».

MATERA: «CONTINUA LA BATTAGLIA ANTI-ISOLAMENTO» CLEMENTE: «ERAVAMO A UN BIVIO, RISCHIATA LA CHIUSURA»

Ieri, nelle stazioni di Arpaia e Cervinara, il presidente Eav ha dialogato con numerosi amministratori caudini, tra cui le fasce tricolori di Arpaia, Paolisi e Pannarano e i sindaci dei comuni irpini (Cervinara, San Martino Valle Caudina e Rotondi) che attendono fiduciosi il completamento dei lavori di ammodernamento. All'incontro ha partecipato anche il vicesindaco di Montesarchio, Annalisa Clemente: «È evidente - dice - che l'obiettivo del 2023 non può essere mancato. I pendolari e gli studenti sannitinecessitano del ripristino del servizio su ferro. Come ha spiegato il presidente eravamo di fronte a un bivio: o proseguivamo nelle condizioni precedenti, oppure bisognava chiudere, con coraggio, e dare il via alla riqualificazione. La scelta è ricaduta sulla seconda opzione, ma ora sarà fondamentale rispettare i tempi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

06-DIC-2022
da pag. 1-2 / foglio 1

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 68643 Diffusione: 129979 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

LA LEGGE DI BILANCIO 2023

00259 00259

Bonomi: la manovra punti su lavoro e crescita

Picchio —alle pagine 2 e 43

Bonomi: «La manovra deve puntare su lavoro e crescita»

Le imprese

Il presidente ribadisce che prepensionamenti e Flat Tax erodono risorse

Nicoletta Picchio

Una legge di bilancio «che abbia come stella polare il lavoro e la crescita del paese». Altrimenti «non avremo le risorse per rimanere competitivi rispetto a molti paesi europei ed extra europei che, grazie al fatto di avere spazi di finanza pubblica, stanno mettendo in campo interventi in grado di minare la competitività all'interno del mercato unico Ue». Davanti agli industriali di Bergamo Carlo Bonomi è tornato ad incalzare sulla manovra economica. Serve una legge di bilancio che faccia crescere il paese. E la misura prioritaria è il taglio al cuneo fiscale, un intervento shock da 16 miliardi di euro per i dipendenti con redditi sotto i 35mila euro (due terzi a favore dei lavoratori), che metterebbe nelle tasche degli italiani 1.223 euro all'anno in modo stabile. Le risorse ci sono: «serve il coraggio di rimodulare per il 4-5% la spesa pubblica», che supera i mille miliardi all'anno. «Abbiamo insistito su questa misura per ridare agli italiani a basso reddito potere d'acquisto, eroso dall'inflazione», ha insistito Bonomi.

Positiva nella manovra la volontà di mettere gran parte delle risorse, 21 miliardi, per tamponare il caro bollette, misura fino al 31 marzo: «una riflessione va fatta, bisogna capire dal governo cosa accadrà dopo il primo trimestre, perché tutti parlano di un rallentamento dell'economia nel 2023 e non si potrà contare sull'extra gettito avuto dal precedente governo». Positivo aver mantenuto la barra dritta sulla finanza pubblica, dal momento che «il prossimo anno entrerà in vigore il nuovo patto di stabilità e crescita e dobbiamo sedere al tavolo con tutta la nostra dignità».

Ma ciò che non convince il presidente di Confindustria è che «le risorse sono state usate per altro e non per il taglio al cuneo fiscale. Alcuni interventi come quelli su prepensionamenti e flat tax bruciano risorse da destinare invece allo sviluppo e alla crescita del paese», ha detto Bonomi, sottolineando il paradosso che «in Italia quando si parla di lavoro si parla di pensioni, in un paese dove si pagano più tasse sul lavoro che sulle rendite finanziarie». I prepensionamenti, ha spiegato, non producono più posti di lavoro, non c'è un effetto sostitutivo e non c'è nemmeno lo scalone perché tra i vari interventi si va in pensione nel 2022 a 61,5 anni in media e non 67, a fronte di un costo nei prossimi due anni di 1,7 miliardi. Per quanto riguarda il regime forfettario, che costa 1,2 miliardi, mina la progressività dell'imposta e sta creando una sperequazione tra lavoratori autonomi e dipendenti, al punto che ci sono già richieste di questi ultimi di passare a partita Iva «non lo possiamo accettare».

Il presidente di Confindustria ha contestato anche l'affermazione che le imprese abbiano ricevuto aiuti a pioggia: dei 35 miliardi della manovra 21 sono in deficit, 16 sono coperti per 6,5 miliardi da maggiori entrate, di cui 4 tasse sulle imprese, e per 9,5 miliardi da minor sostegni al mondo imprenditoriale. Non è stata rifinanziata la legge Sabatini, non si prevede nessuna proroga per il credito di imposta per la formazione 4.0, nessuna modifica del dimezzamento previsto per il 2023 del credito di imposta per beni strumentali 4.0, nessun fondo per made in Italy, non c'è il rafforzamento per gli Ipcei. «A pagare prepensionamenti e forfait a favore di una categoria di contribuenti saremo sempre noi imprese. Gli spazi per qualche riflessione ci sono tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Confindustria. Il presidente degli industriali Carlo Bonomi





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1878 - T.1619

06-DIC-2022
da pag. 24 / foglio 1

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 68643 Diffusione: 129979 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Automotive, il settore chiede di correggere gli incentivi per il 2023

00259 00259

Industria

Non decollano le misure per le auto elettriche Inutilizzati oltre 200 milioni

Filomena Greco
TORINO

Il Governo Meloni riapre il dossier auto e lo fa partendo dall'industria. Con il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che incontra le principali sigle del settore – Anfia, che rappresenta i componentisti italiani e Unrae, a cui aderiscono le case estere – oltre a Confindustria e Stellantis per fare il punto delle misure in campo.

Da un lato ci sono i sostegni alla domanda, da poche settimane aperti anche alle società che fanno noleggio, dall'altro le misure destinate alle iniziative industriali per la riconversione di parte delle attività industriali del comparto, a cominciare da quelle più esposte sulle motorizzazioni tradizionali. Sul fronte incentivi il Governo si aspetta un "avanzo" pari a oltre 200 milioni di euro rispetto alle risorse stanziate. Saranno rimesse in pista l'anno prossimo, assicura il Ministero, con la nuova programmazione per il 2023. Quello che servirebbe fare, però, è anche provare a immaginare come correggere strutturalmente il tiro per garantire un miglior utilizzo della misura che ha evidenziato un basso tiraggio sia per l'acquisto di vetture full electric – da 0 a 20 grammi di emissioni di CO_2 per chilometro – sia per le ibride a basso impatto – da 21 a 60 grammi di emissione per chilometro.

Per il ministro Urso, la partita industriale sull'auto si deve giocare in Europa, accanto a Francia e Germania. «È necessario – commenta – creare una politica industriale europea per rispondere sia alla sfida sistemica con i produttori dell'Oriente come India e Cina, che a quella con gli Stati uniti che hanno messo in campo una massiccia politica di aiuti. Per questo motivo l'Italia, insieme ai grandi Paesi europei manifatturieri come Francia e Germania, deve lavorare con la Commissione europea per una politica attiva e propositiva per consentire, a chi vuole, di investire nel nostro Paese». Due i dossier su cui il paese deve farsi trovare pronto, aggiunge Urso: la revisione al 2026 del Regolamento nato nella cornice di Fitfor55 sulle emissioni al 2035 e la normativa sulle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti.

«In questa fase – sottolinea Marco Stella, responsabile Anfia del Gruppo componenti – è fondamentale stringere i tempi sul fondo per l'automotive annunciato dal commissario Breton, con una deroga a quanto previsto per gli Aiuti di Stato. L'Europa deve costruire una politica industriale che sostenga la trasformazione del settore». Un comparto, ha ricordato Urso, che nel suo complesso – dai produttori ai dealer – ha registrato nel 2021 un fatturato di 337 miliardi, pari al 19% del Pil nazionale, con oltre un milione e 260mila lavoratori coinvolti.

Tornando al mercato, per Antonio Cornicchiaro, vice direttore generale di Unrae (imprese costruttrici estere) gli "aggiustamenti" da mettere in campo nel 2023 sul piano incentivi sono diversi: «Il primo problema, secondo la nostra valutazione – spiega – sta nel price cap, serve aumentarlo a 50mila euro contro la soglia di 35mila o 45mila oggi esistente. Secondo, serve estendere le misure a tutte le persone giuridiche, per ottenere la massima diffusione della misura». Per le case estere poi è fondamentale destinare una parte dei 750 milioni riservati anche l'anno prossimo agli incentivi per la domanda, ai mezzi di trasporto pesante. «Servirebbero almeno 200 milioni per sostenere la decarbonizzazione anche in questo settore» aggiunge Cornicchiaro. Tutto da fare poi nel campo delle infrastrutture private di ricarica, con la misura da 40 milioni – per le infrastrutture destinate a villette e condomini – prevista per quest'anno ancora per aria e un ritardo sugli interventi previsti anche dal Pnrr. Ultimo punto, su cui si è impegnato il sottosegretario Massimo Bitonci, è quello di interventi sulla fiscalità delle auto aziendali, per favorire quelle a minore impatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1956 - T.1615

Il Sole 24 ORE
06-DIC-2022
da pag. 1-6 / foglio 1 / 3
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 68643 Diffusione: 129979 Lettori: 715000 (0000259)
DATA STAMPA
www.datastampa.it

Pnrr, corsa contro il tempo: in 26 giorni 25 obiettivi per centrare la terza rata

00259 00259

Il Piano di rilancio

Per completare il cronoprogramma collegato alla terza rata da 19 miliardi del Pnrr mancano 25 obiettivi, e sono 26 i giorni che ci separano dal 31 dicembre. **Trovati** —*a pag. 6*

Pnrr alla corsa contro il tempo: 25 obiettivi in 26 giorni

Il monitoraggio. I dati aggiornati a ieri (30 scadenze completate) non si scostano molto dai numeri di Draghi, ma molte tappe sono vicine al traguardo, anche per Dl. Fitto: «Target non in discussione»

Gianni Trovati

Per completare il cronoprogramma collegato alla terza rata da 19 miliardi del Pnrr mancano 25 obiettivi, e sono 26 i giorni (festivi compresi) che ci separano dal 31 dicembre. La corsa, delineata dal monitoraggio governativo aggiornato a ieri sui target e milestones del secondo semestre 2022, è di quelle impegnative.

Ma ai piani alti dell'esecutivo c'è la convinzione che in ogni caso si riuscirà a tagliare il traguardo in tempo; anche grazie alla spinta del decreto in via di completamento che per quanto possibile raccoglierà in norme primarie quel che non si è riuscito a fare fin qui. «Il raggiungimento di tutti gli obiettivi 2022 non è in discussione», ha ripetuto ieri Raffaele Fitto che ha la delega ministeriale sul Piano; «Ce la faremo sicuramente», aveva detto venerdì scorso il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Ottimismo, e questo non è un fatto marginale, condiviso sostanzialmente dai tecnici della Task Force Ue al termine del fitto lavoro di verifica condotto la scorsa settimana con ministeri ed enti locali (Sole 24 Ore di sabato). Intanto ieri la Ragioneria ha dettato le istruzioni sul monitoraggio degli investimenti del Piano complementare.

A pesare sui dati è stata ovviamente la fase di transizione post elettorale, che pur ridotta al minimo ha nei fatti tolto un mese all'attività politica e amministrativa sul Pnrr. I numeri aggiornati, infatti, non sono molto diversi da quelli messi in fila negli ultimi giorni del governo Draghi, che aveva archiviato 25 scadenze e ne aveva portato all'ultima tappa altre quattro. Oggi le caselle verdi sono 30. Viminale, ministero della Giustizia, Turismo, Sud e Funzione pubblica hanno completato il carnet.

Il ministero dell'Economia ha superato gli obiettivi più sostanziali, quelli che puntano a migliorare il pagamento spontaneo delle tasse (compliance) attraverso l'invio massivo delle lettere di conformità e la riduzione al minimo dei falsi positivi (cioè le "contestazioni" ai contribuenti basate su presupposti erronei), e deve ora completare le verifiche sulla spending di Giustizia e Salute.

In altri settori del governo però si guarda al rush finale prenatalizio con qualche apprensione in più. È il caso in particolare del dipartimento per la Transizione digitale, titolare del pacchetto più consistente di scadenze (10) ma anche dell'elenco più ricco di pratiche ancora da evadere (6), tra le quali per esempio la costituzione della società 3i per l'informatica della Pa e il collaudo del Polo strategico nazionale per il cloud. La situazione al ministero dell'Ambiente è simile sul piano numerico, con 3 obiettivi raggiunti e 6 ancora da completare, ma le procedure sono alla fase finale e non dovrebbero avere bisogno del decreto.

Sembra meno complesso il quadro riferito direttamente a Palazzo Chigi. Ma l'apparenza inganna. Perché i due obiettivi mancanti (su tre) riguardano la piena attuazione della legge sulla concorrenza, dalla riforma dei servizi pubblici locali ai decreti sull'energia. Provvedimenti che dovranno farsi largo nell'agenda parlamentare dominata dalla manovra; sperando di evitare inciampi politici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1878 - T.1623

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 68643 Diffusione: 129979 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

OBIETTIVI DA CONSEGUIRE

I 25 obiettivi in dettaglio

Sono ancora in fase di completamento 25 obiettivi. Quest'ultimi presentano un avanzamento sostanzialmente coerente con i relativi cronoprogrammi di attuazione e si stima che il relativo conseguimento avverrà entro la fine anno

1. **Riforma spending review**
   Milestone M1C1-102
2. **Infrastrutture digitali**
   Milestone M1C1-3
3. **Cybersecurity (architettura ecosistema)**
   Milestone M1C1-6
4. **Cybersecurity (sicurezza cibernetica)**
   Milestone M1C1-9
5. **Cybersecurity (laboratori screening)**
   Milestone M1C1-7
6. **Supporto trasformazione della PA locale**
   Milestone M1C1-10
7. **Previdenza Sociale (INPS) e assicurazione infortuni (INAIL)**
8. **Riforma istituti tecnici e professionali**
   Milestone M4C1-5
9. **Potenziamento dei centri per l'impiego**
   Target M5C1-6
10. **Percorsi di autonomia per disabili**
    Target M5C2-7
11. **Riforma Lavoro sommerso**
    Milestone M5C1-8
12. **Sviluppo logistica per agroalimentare**
    Milestone M2C1-3
13. **Parco agri solare**
    Target M2C1-4
14. **Parco tecnologico e digitale ospedaliero**
    Milestone M6C2-7
15. **Leggi annuali concorrenza**
    Milestone M1C2-7
16. **Leggi annuali concorrenza (attuazione)**
    Milestone M1C2-7
17. **Rafforzamento smart-grid**
    Milestone M2C2-8
18. **Resilienza climatica delle reti**
    Milestone M2C2-12
19. **Promozione teleriscaldamento efficiente**
    Milestone M2C3-9
20. **Regolamenti servizi idrici integrati**
    Milestone M2C4-2
21. **Tutela e valorizzazione del verde urbano**
    Target M2C4-19
22. **Porti verdi**
    Target M3C2-8
23. **Finanziamento di progetti giovani ricercatori**
    Target M4C2-1
24. **Riformai alloggi per studenti**
    Target M4C1-28
25. **Aggiudicazione concessioni aree portuali**
    Milestone M3C2-2

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1878 - T.1623

Il Sole 24 ORE
Quotidiano - Dir. Resp.: Fabio Tamburini
Tiratura: 68643 Diffusione: 129979 Lettori: 715000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Obiettivi Pnrr, il secondo semestre 2022

00259 00259

Gli obiettivi attualmente conseguiti dalle amministrazioni e quelli da conseguire per il secondo semestre 2022

AMMINISTRAZIONI (MINISTERO O DIPARTIMENTO)	MILESTONE & TARGET		TOTALE
	DA CONSEGUIRE	GIÀ CONSEGUITE	
Ambiente	6	3	9
Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento trasformazione digitale	6	4	10
Lavoro	3	1	4
Agricoltura	2	-	2
Presidenza del Consiglio dei Ministri - Segretariato Generale	2	1	3
Università e ricerca	2	1	3
Economia	1	3	4
Infrastrutture	1	4	5
Istruzione e merito	1	1	2
Salute	1	1	2
Giustizia	-	3	3
Interno	-	2	2
Presidenza del Consiglio dei Ministri - Affari regionali/Pari opportunità/Sud/Dipartimento Funzione Pubblica	-	4	4
Turismo		2	2
TOTALE	25	30	55

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1878 - T.1623

la Repubblica
06-DIC-2022
da pag. 28 / foglio 1 / 2
Quotidiano - Dir. Resp.: Maurizio Molinari
Tiratura: 163251 Diffusione: 137130 Lettori: 1487000 (0000259)
DATA STAMPA
www.datastampa.it

LE TENSIONI SUL PIANO ANTI INFLAZIONE DI BIDEN

Aiuti di Stato, Washington apre "Pronti a discutere i dubbi Ue"

Ma gli Usa non vogliono modificare la legge Dombrovskis: "Siamo un po' più ottimisti"

dal nostro corrispondente
Paolo Mastrolilli

NEW YORK – Una task force è al lavoro per risolvere le divergenze tra Europa e Usa sulla legge americana per l'emergenza clima, accusata di essere protezionista. Bruxelles è «un pò più ottimista» sulla soluzione, anche se avverte che «resta molto lavoro da fare perché le prime misure entreranno in vigore a gennaio». È il risultato più importante, anche se interlocutorio, raggiunto al vertice del *Trade Technology Council* di ieri in Maryland, a cui hanno partecipato il segretario di Stato Tony Blinken, quella al Commercio Gina Raimondo, la sottosegretaria Katherine Tai, e i due vicepresidenti della Commissione Europea Valdi Dombrovskis e Margrethe Vestager.

Ad agosto è diventato legge l'*Inflation Reduction Act* (IRA), che ha stanziato circa 400 miliardi di dollari per spingere gli Stati Uniti sempre più lontano dai combustibili fossili, e verso i trasporti elettrici. Il testo, presentato come la più grande iniziativa di sempre per contrastare i cambiamenti climatici, prevede crediti fiscali da 7.500 dollari per chi acquista auto elettriche assemblate in Nord America.

Gli europei hanno bocciato la legge, accusandola di essere protezionistica, perché mette a rischio i loro progetti per la transizione ecologica e spinge le aziende del Vecchio continente ad investire negli Usa. Il presidente francese Emmanuel Macron ne ha parlato giovedì con Joe Biden alla Casa Bianca, e il presidente ha promesso di occuparsi del problema, cercando scappatoie all'IRA che consentano di non penalizzare gli alleati europei e asiatici. Perché vuole spingere il *made in Usa*, ma non al prezzo di incrinare amicizie indispensabili per fronteggiare le sfide lanciate da Russia e Cina.

La Ue spera che gli Usa offrano le stesse esenzioni garantite a Canada e Messico, ma questo non è facile, e sarebbe complicato modificare l'essenza della legge senza un nuovo intervento del Congresso, giudicato assai improbabile.

Dopo il vertice di ieri Blinken ha detto che l'IRA «è il più importante investimento di sempre nel contrasto al cambiamento climatico: andrà a beneficio nostro, dei Paesi europei e di tutto il mondo. Gli Usa ascoltano le preoccupazioni della Ue su alcuni aspetti della legge. Abbiamo stabilito assieme una task force e lavoreremo in maniera rapida ed efficiente per superare questi problemi». Dombrovskis ha commentato di essere «un pò più ottimista» sulla soluzione, anche se ha avvertito che «resta molto lavoro da fare, perché le prime misure entreranno in vigore a gennaio». La collega Vestager ha aggiunto che «la cosa più importante è che gli Usa sono pienamente coinvolti nella lotta al cambiamento climatico. Lavoriamo insieme in questa lotta». La presidentessa della Commissione von der Leyen ha detto domenica che Bruxelles non vuole una guerra commerciale contro Washington, ma se non arriveranno concessioni la Ue sarà costretta a offrire sussidi alle sue aziende penalizzate.

Due accordi importanti sono stati firmati anche nel settore dei semiconduttori: «Un meccanismo di allerta precoce, per affrontare e mitigare le interruzioni della catena di fornitura in modo cooperativo, e un impegno a livelli di trasparenza reciproca senza precedenti sulle sovvenzioni al settore, al fine di evitare una corsa ai sussidi».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Verrà creata una task force bilaterale "perché vengano superate le divergenze" Firmati anche due accordi nel settore dei microchip

Le tappe

1

Il pacchetto anti-inflazione
L'Inflaction Reduction Act è stato approvato in agosto e prevede enormi sussidi a favore del clima

2

La reazione dell'Europa
Teme che il maxi investimento Usa possa danneggiare l'industria del Vecchio Continente

3

La trattativa
La Ue, prima con Macron poi con la Commissione, sta dialogando con gli Usa per evitare una competizione che appare sleale


Economia
Aiuti di Stato, Washington apre "Pronti a discutere i dubbi Ue"

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1956 - T.1739

la Repubblica
Quotidiano - Dir. Resp.: Maurizio Molinari
Tiratura: 163251 Diffusione: 137130 Lettori: 1487000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it



Il tavolo Il segretario di Stato Usa Blinken (a sinistra). A destra Dombrovskis e Vestager, vicepresidenti Commissione Ue

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1956 - T.1739

LA STAMPA

06-DIC-2022
da pag. 4 / foglio 1

Quotidiano - Dir. Resp.: Massimo Giannini
Tiratura: 129819 Diffusione: 97003 Lettori: 882000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

I malumori della Commissione per lo scaribarile del governo che incolpa Draghi. Berlino stoppa Italia e Francia sui bond

L'Europa non vuole nuovo debito manovra e Pnrr, Roma sotto esame

00259 00259

IL CASO

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

Si fa presto a dire che «il Next Generation EU non è più sufficiente» e che «bisogna fare di più a livello Ue, a partire dal caro-energia». Ma tra il dire della premier Giorgia Meloni e il fare dell'Unione europea c'è di mezzo il mare di dubbi che alcuni dei principali governi continuano a sollevare. In primis quello tedesco, che ieri – tramite il ministro delle Finanze, Christian Lindner – ha ribadito la sua netta contrarietà a nuovi strumenti di debito comune: «Cancellerebbe la nostra competitività e la nostra stabilità». Sulla stessa lunghezza d'onda l'olandese Sigrid Kaag: «Prima di introdurre nuovi strumenti, bisogna fare il punto su quelli che sono già in campo».

L'occasione per discutere all'Eurogruppo dell'ipotesi di emettere nuovo debito comune non è stata offerta dall'ultima uscita della premier, ma dalla diatriba in corso con gli Stati Uniti per l'Inflation Reduction Act da 430 miliardi di dollari, considerato discriminatorio. Per il governo francese la strada per rispondere è solo una: «Anche l'Europa deve dotarsi di uno strumento simile», istituendo un fondo sovrano per aiutare le proprie imprese. Una proposta subito sposata dal ministro Giancarlo Giorgetti, che ha puntualizzato: «Qualsiasi intervento deve essere preso a livello europeo, preservando l'integrità del mercato unico». Tradotto: va finanziato congiuntamente. Tocca ora alla Commissione dare forma al progetto, ma nonostante le spinte del commissario Paolo Gentiloni (favorevole a un nuovo strumento di debito comune, magari per finanziare prestiti), Ursula von der Leyen deve fare i conti con la resistenza tedesca.

La questione potrebbe planare sul tavolo del Consiglio europeo della prossima settimana e Giorgia Meloni dovrà fare asse con Emmanuel Macron. Pochi giorni prima, verosimilmente martedì, la Commissione pubblicherà il suo giudizio sulla manovra italiana e renderà espliciti i suoi rilievi. Tra le misure più attenzionate ci sono l'estensione della flat tax alle partite Iva con reddito fino a 85 mila euro – che non si può fare senza una deroga ad hoc della Commissione e del Consiglio – e la norma che elimina le sanzioni ai commercianti sprovvisti di Pos. L'Italia potrebbe decidere di andare avanti sulla prima, ma sulla seconda c'è il rischio di mettere in discussione i fondi del Pnrr. A Bruxelles ci sono un po' di malumori per alcuni atteggiamenti «poco collaborativi» da parte dell'esecutivo, tra cui il cambio di posizione sulla ratifica del Mes («Non viene più data per scontata») e il continuo scaricabarile sulle responsabilità del governo precedente che secondo una fonte Ue «serve solo per coprirsi le spalle».

Intanto ieri i tecnici della task force Recovery sono tornati a Bruxelles dopo la missione a Roma e fonti europee raccontano che la nuova governance del piano – ora sotto la responsabilità del ministro Raffaele Fitto – rischia di creare qualche intoppo. I contatti, comunque, continuano e Gentiloni ha confermato di aspettarsi «proposte di emendamenti, anche legate al capitolo RepowerEU», che consentirà di finanziare gli investimenti contro il caro-energia. La linea Ue è sempre la stessa: una modifica del Pnrr è possibile, ma solo se limitata ad alcuni progetti specifici. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EPA/OLIVIER HOSLET

Il ministro italiano dell'Economia Giorgetti all'Eurogruppo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1878 - T.1623



06-DIC-2022
da pag. 5 / foglio 1

Il Messaggero

Quotidiano - Dir. Resp.: Massimo Martinelli
Tiratura: 78318 Diffusione: 68596 Lettori: 648000 (0000259)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

Bonomi: conti pubblici, giusto tenere la barra dritta

00259 00259

GLI INDUSTRIALI

ROMA «È positivo aver mantenuto un quadro di finanza pubblica nelle giuste dimensioni». Lo ha detto il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, rilevando tuttavia che nella manovra «alcuni interventi previsti come quelli sulla flat tax e i prepensionamenti bruciano risorse che sarebbero da destinare a misure per lo sviluppo e la crescita del Paese». I prepensionamenti non producono più «posti di lavoro», ha sottolineato, mentre per quanto riguarda la flat tax, «il regime forfettario mina la progressività dell'imposta e sta creando una sperequazione tra lavoratori dipendenti e autonomi. Ci giunge notizia che qualche dipendente ha chiesto di passare a partita Iva per pagare meno tasse: non lo possiamo accettare», ha osservato. «Siamo un Paese dove si pagano più tasse sul lavoro e meno sulle rendite. E questa è una anomalia che esiste solo nel nostro Paese», ha detto ancora Bonomi.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259 - L.1737 - T.1739



Perché le Zes sono ferme

Nei giorni scorsi il Commissario Straordinario della Zes Adriatica ha autorizzato il primo investimento con la nuova autorizzazione unica Zes. Si tratta di un buon segnale di operatività, anche se l'investimento di 8 milioni rientra nei limiti degli investimenti agevolabili anche col credito d'imposta ordinario. Tuttavia le Zes, non solo pugliesi, nel complesso faticano a decollare. Un seminario congiunto con la presenza di Governo, Ferrovie, Autorità Portuali e Confindustria Puglia, organizzato oggi da Merita, discuterà le difficoltà legate ai nodi infrastrutturali. Le Zone Economiche Speciali sono uno strumento di politica dello sviluppo territoriale di tipo «place based», localizzate in aree limitate e basate su specifici vantaggi nelle quali il decisore pubblico decide di concentrare vantaggi di tipo fiscale, procedure semplificate e investimenti infrastrutturali. Sono entrate nel sistema normativo italiano con il Decreto Mezzogiorno del 2017.

La loro concreta istituzione veniva demandata, sotto vincoli, alle Regioni, ma per una volta si compiva una scelta di politica industriale esplicita. Le Zes dovevano essere nel Mezzogiorno ed avere al centro un'area portuale (tra le cosiddette «core»), cui le aree della Zes dovevano essere organicamente e funzionalmente collegate. Questo rifletteva una visione dello sviluppo industriale imperniata sulla centralità della logistica nel determinare gli insediamenti. I vantaggi alle aree Zes sono di tre tipi: vantaggi fiscali, semplificazioni, infrastrutture. La terza gamba implica porti efficienti e allo stesso tempo lo sviluppo di una capacità intermodale necessaria a rendere affidabili, economici e veloci i trasferimenti di merci. Questo elemento era, tra gli altri, dirimente nella scelta delle aree che le Regioni avrebbero dovuto fare nel Piano Strategico della Zes. In particolare il nesso infrastrutturale tra i porti e le aree Zes avrebbero dovuto essere, a norma del DL 91, un criterio obbligatorio per la loro scelta.

Gli investimenti infrastrutturali sono comunque uno dei nodi decisivi. L'intermodalità e la cura del ferro non decollano nel Mezzogiorno. Dal 2003 al 2021, mentre il traffico merci via mare aumenta quello via ferro addirittura perde quote seppur marginalmente (3% dal 4). Il traffico merci su ferro in entrata/uscita dai porti è aumentato in Italia negli ultimi anni, ma non c'è nessun porto meridionale tra i primi 6 per traffico merci via ferro. E d'altronde nei porti meridionali, nonostante il 45% del traffico merci del paese, ci sono solo il 9% degli accosti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria nazionale (dati Srm). La stragrande maggioranza degli accosti è nei porti del Nord-Est. Di fatto la modalità ferroviaria è oggi compressa nei porti meridionali. Il Pnrr prevede 630 milioni di euro di investimenti nelle aree Zes. A queste, si aggiungono ulteriori risorse da altre fonti sui porti del sud. Si tratta in gran parte di investimenti su collegamenti di «ultimo miglio», digitalizzazione e potenziamento della logistica. Per valutare la reale importanza delle Zes, queste cifre vanno confrontate con le dimensioni degli investimenti complessivi sulla portualità (10 mld. di programmazione complessiva di cui 3,4 già finanziati al sud). Per una



Le news principali sulla Campania
Ogni giorno alle 12, a cura della redazione
ISCRIVITI



I PIÚ VISTI

Corriere della Sera

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259

comparazione, ci sono 1 miliardo di investimenti sui soli porti di Genova e Trieste.

Le Zone Economiche Speciali pugliesi scontano più di altre la tara di una cattiva progettazione da parte della Regione. La Zes adriatica in particolare si estende su 600 chilometri di lunghezza da Nardò a Venafro e pone problemi di coordinamento e governo significativi. E' particolarmente difficile programmare una attività di promozione, dato che le aree incluse hanno praticamente tutte le vocazioni produttive e di esportazione immaginabili. Gli interventi Pnrr nella Zes adriatica sono piuttosto limitati. I lavori di cold ironing sui porti di Bari e Brindisi sono appaltati, ma è auspicabile un ulteriore sforzo di progettazione per proporre nuove infrastrutture sicuramente necessarie. Il Porto di Taranto ha in programma interventi infrastrutturali più significativi, soprattutto sul piano dell'intermodalità ferroviaria, che rappresenta lo snodo fondamentale che incrocia tutte la priorità del Pnrr. Gli interventi di sviluppo e ottimizzazione infrastrutturale, sia all'interno del porto che nei nodi adiacenti, potranno aumentare in maniera decisiva la capacità di trasporto ferroviario verso i porti di Brindisi e Bari e verso la linea adriatica. Complessivamente però gli investimenti e gli obiettivi di riorganizzazione del trasporto su modalità ferro in Puglia potrebbero essere molto più ambiziosi. Questa visione è certamente uno degli elementi necessari per trasformare le Zes in una concreta opportunità di sviluppo.

6 dicembre 2022 | 08:02
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALTRE NOTIZIE SU CORRIERE.IT

I PIÙ LETTI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 259

I COMUNI IN PROVINCIA DI NAPOLI

Acerra Afragola Agerola Anacapri Arzano Bacoli Barano d'Ischia Boscoreale Boscotrecase Brusciano Caivano Calvizzano Camposano Capri Carbonara di Nola Cardito Casalnuovo di Napoli Casamarciano Casamicciola Terme Casandrino Casavatore Casola di Napoli Casoria Castellammare di Stabia Castello di Cisterna Cercola Cicciano Cimitile Comiziano Crispano Ercolano Forio Frattamaggiore Frattaminore Giugliano in Campania Gragnano Grumo Nevano Ischia Lacco Ameno Lettere Liveri Marano di Napoli Mariglianella Marigliano Massa Lubrense Massa di Somma Melito di Napoli Meta Monte di Procida Mugnano di Napoli Napoli Nola Ottaviano Palma Campania Piano di Sorrento Pimonte Poggiomarino Pollena Trocchia Pomigliano d'Arco Pompei Portici Pozzuoli Procida Qualiano Quarto Roccarainola San Gennaro Vesuviano San Giorgio a Cremano San Giuseppe Vesuviano San Paolo Bel Sito San Sebastiano al Vesuvio San Vitaliano Sant'Agnello Sant'Anastasia Sant'Antimo Sant'Antonio Abate Santa Maria la CaritÃ Saviano Scisciano Serrara Fontana Somma Vesuviana Sorrento Striano Terzigno Torre Annunziata Torre del Greco Trecase Tufino Vico Equense Villaricca Visciano Volla

Gazzetta | Corriere Mobile | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli
Copyright 2022 © Rcs Edizioni locali srl. Tutti i diritti sono riservati Per la pubblicità: CAIRORCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicit- Direzione Pubblicità
RCS EDZIONI LOCALI S.r.l. - Sede Legale in Milano - Via Angelo Rizzoli, 8 - CAP 20132 - Tel. +39 02 25841 Capitale Sociale eurEuroo 1.002.000 i.v. C.F. e P. IVA e Registro Imprese : 03644040960 Soggetta ad attività di direzione e coordinamento di RCS MediaGroup S.p.A.
Chi Siamo | The Trust Project
Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy | Preferenze sui Cookie
ACAP ENABLED