



Rassegna Stampa 18 febbraio 2025

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

SANITÀ

I NODI DELLA PUGLIA

GLI IRCCS, TARANTO E LA BAT

Ci sono ancora altri 45 giorni previsti per legge, ma Stallone ha terminato i due mandati e Colacicco è vicino ai 68 anni

IL TAVOLO SULLA SPESA SANITARIA

Domani la riunione (con Emiliano) chiesta dall'assessore Amati. Le barricate del Pd: «Pensiamo all'assistenza prima che ai numeri»

Asl, quattro manager e un rebus

Scaduti gli incarichi dei direttori, scatta la proroga automatica: ipotesi commissariamento

● **BARI.** Ieri è stato tecnicamente l'ultimo giorno di lavoro per i direttori generali degli Irccs baresi, l'Oncologico e il De Bellis. Sabato scorso è scaduto il contratto del direttore della Asl Taranto. Una settimana prima si è concluso anche quello della direttrice della Asl Bat. Quattro incarichi di vertice della sanità che si sommano a quello, vacante da novembre, nel Policlinico di Foggia. E la Regione non ha ancora deciso cosa fare.

Alessandro Delle Donne (Oncologico), Tommaso Stallone (Castellana), Gregorio Colacicco (Taranto) e Tiziana Dimatteo (Bat) restano in carica in virtù dei 45 giorni di proroga ope-legis. Prima che spiri anche questo termine la Regione dovrà intervenire con un provvedimento esplicito, considerando che il procedimento di nomina richiede tempi tecnici nell'ordine dei tre mesi almeno: avviso pubblico, valutazione curriculum, colloqui, individuazione degli idonei. Tutto nelle mani del governatore Michele Emiliano.

«Non ne abbiamo ancora parlato», fanno sapere dal dipartimento Salute che ha predisposto da settimane le bozze di delibera per indire l'avviso pubblico. La giunta regionale dovrebbe riunirsi giovedì, non è chiaro se il provvedimento verrà iscritto all'ordine del giorno. La soluzione più semplice sarebbe no-

minare commissari i dg in scadenza. Bisogna vedere se è praticabile: Stallone ha già completato due mandati, ed è un po' difficile sostenere che la scadenza del suo contratto non fosse prevedibile tanto da giustificare il ricorso a uno strumento straordinario come il commissariamento. Ci sarà poi da fare i conti anche con i limiti di età: la legge consente l'iscrizione all'albo degli idonei a chi non ha compiuto 68 anni (Colacicco li compirà a ottobre), e quindi la eventuale nomina è consentita fino al giorno precedente. Tutti aspetti su cui sarà necessario fare chiarezza prima di procedere all'ultima informata dell'era-Emiliano. E senza contare il problema - niente affatto secondario - della nomina di direttori amministrativi e sanitari: la Regione ha appena pubblicato i nuovi albi degli idonei (44 nell'elenco degli amministrativi, 38 in quello dei sanitari), che ampliano un po' la platea ma non rendono certamente la vita facile.

Se gli avvisi pubblici partissero entro febbraio, sarebbe ipotizzabile arrivare alle nomine entro giugno. A quel punto si potrebbe pensare a una rotazione degli incarichi, mettendo dentro anche i «Riuniti» e forse anche la Asl di Foggia se l'attuale direttore generale (o qualche altro suo collega in carica) riterrà di partecipare alle selezioni.

Nel frattempo domani pomeriggio è in programma il tavolo di confronto con i direttori generali sulla spesa sanitaria chiesto dall'assessore al Bilancio, Fabiano Amati, con la partecipazione dell'assessore alla Salute, Raffaele Piemontese, e del governatore Michele Emiliano. L'iniziativa di Amati ha creato molti scontenti, sia per i tempi (i dati di bilancio 2024 non sono ancora consolidati) che per i modi (tradizionalmente di conti si occupa il Dipartimento salute). Ma il tema resta, come conferma il fatto che Emiliano ha inteso confermare la riunione indetta da Amati rinviandola a dopo il suo rientro: bisogna evitare che le Asl «mangino» il bilancio autonomo, costringendo la Regione ad agire sulla leva fiscale. I Dem hanno alzato barricate: il capogruppo Pd, Paolo Campo, e il segretario regionale Domenico De Santis hanno ricordato che «il problema dello sfioramento dei tetti della spesa farmaceutica o la carenza di fondi per lo snellimento delle liste d'attesa riguardano tutte le regioni, non la sola Puglia», e che «il punto di partenza di ogni discussione o confronto sul tema della sanità deve restare, sempre e comunque, il dovere di curare le persone che soffrono e salvare la vita a chi rischia di perderla a causa di una malattia». Un messaggio soft, ma chiaramente rivolto ad Amati. [m.sc.]



250

MILIONI
DI EURO

La perdita ipotizzata a preconsuntivo nel 2024. Il dato finale potrebbe essere anche maggiore, ma tolti i 40 milioni già accantonati alla fine la perdita netta da coprire con il bilancio autonomo potrebbe aggirarsi sui 60-70 milioni di euro



Il tema

Treno di Ferrovie del Gargano
ETR 103 037



Mobilità

Più treno, meno autobus WWF Foggia chiede una svolta per il trasporto locale sull'esempio di Fergargano

Marrese sollecita un radicale cambiamento nell'approccio della politica e cittadini alla questione della mobilità. Con un secco NO alla dismissione delle linee ferroviarie

di Beniamino Pascale

dei suoi servizi. Occorre rilanciare la richiesta di miglioramento del tratto costiero con l'istituzione del tram-treno e l'estensione della linea almeno fino a



Maurizio Marrese

di Beniamino Pascale

I WWF Foggia esprime apprezzamento per l'entrata in esercizio di quattro nuovi treni POP sulla rete gestita da Ferrovie del Gargano, segno dell'impegno profuso dall'azienda nel migliorare i suoi servizi di trasporto in Capitanata. Si tratta dei nuovi ETR. 103 delle Ferrovie del Gargano, per un totale di quattro treni della flotta Alstom Coradia Stream.

"È una buona notizia che si aggiunge a quella recentissima della conclusione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della consultazione pubblica propedeutica all'adozione dello schema di Norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno', atteso da anni per sbloccare alcune delle più importanti progettualità ferroviarie che interessano la Capitanata – ha detto **Maurizio Marrese**, referente del WWF Foggia. L'urgenza di una risposta collettiva alla crisi climatica impone un radicale cambiamento del punto di vista della politica locale nell'approccio alla questione della mobilità. Per troppi anni il dibattito pubblico provinciale si è fossilizzato sull'incremento della dotazione di strade, e quindi sul trasporto individuale su gomma, invece che concentrarsi sul potenziamento del trasporto collettivo ed in particolare della rete ferroviaria".

Ed entra nel merito: "Infatti, sono numerose le questioni ancora irrisolte. In cima a tutte vi è certamente la gestione della tratta ferroviaria Foggia-Manfredonia da parte di Trenitalia e di RFI, sottoutilizzata per soli tre mesi all'anno mentre decine di autobus extraurbani intasano quotidianamente la SS 89 e i centri urbani delle due città, con la registrazione di tanti incidenti, anche mortali. Negli anni scorsi la politica regionale e locale è riuscita anche a far perdere il finanziamento di 50 milioni di euro per l'ammodernamento della tratta, mentre erano già stati spesi altri milioni per realizzare la stazione di Manfredonia Ovest, rimasta fino ad ora una cattedrale nel deserto. Questa situazione fa gioco a quanti mirano a liberare le aree cittadine occupate dall'infrastruttura ferroviaria per progettare nuove costruzioni e lucrare sull'aumento di valore delle superfici, a scapito della qualità della vita di tutti i cittadini manfredoniani". Ed ancora: "Altra questione cruciale è la ferrovia garganica, periodicamente oggetto di attacchi da parte di gruppi di pressione che non vedono l'ora di liberare il tratto costiero dal vincolo ferroviario, ultimo baluardo alla completa cementificazione della costa. Anche in questo caso ci aspetteremmo un impegno da parte della politica locale nel sostenere lo sforzo profuso da Ferrovie del Gargano nel potenziamento della linea e

dei suoi servizi. Occorre rilanciare la richiesta di miglioramento del tratto costiero con l'istituzione del tram-treno e l'estensione della linea almeno fino a Peschici".

Ma anche il capoluogo presenta carenze sulla mobilità sostenibile: "Anche a Foggia non mancano annose questioni da risolvere. Pochi sanno che nel quartiere Candelaro esiste una fermata ferroviaria sulla tratta Foggia-Lucera che non è mai entrata in funzione, parrebbe a causa dell'occupazione abusiva della strada di accesso, ma che potrebbe risolvere diversi problemi. Sono danni che si discute sulla mobilità sostenibile, e continueremo a tenere aperto il dibattito perché, crediamo che il treno, nei nostri territori, oltre ad essere un servizio, può fare veramente da metropolitana di superficie – ha precisato Marrese a **l'Attacco** - . A ciò, però, va associato un cambio di mentalità delle popolazioni verso l'uso del treno che, alla fine, può diventare uno strumento per la promozione del territorio e del Gargano – ha concluso -. Un 'viaggio lento' che consentirebbe alle famiglie di fare soste lungo il percorso, e poi ripartire dopo aver visitato i paesi attraversati dalla ferrovia. Logicamente, con i costi contenuti del biglietto che, tra l'altro, potrebbe permettere ai ragazzi di spostarsi anche nelle ore notturne. Non bisogna dismettere le linee ferroviarie ma migliorarle e spingere all'uso del treno. Così come si potrebbe pensare anche all'uso dei locomotori ad idrogeno per sostituire quelli da gasolio. Non bisogna più navigare a vista ma programmare infrastrutture e trasporti".

Novità, quindi, da Fergargano: "C'è un ammodernamento della flotta di Ferrovie del Gargano, tra autobus e treni, per rinnovare un impegno con il territorio – ha esordito a **l'Attacco**, l'ingegner **Aldo Pedale** -. I treni erano quelli del 1980 e i quattro appena entrati in linea (due cofinanziati da Fergargano e gli altri due acquistati dalla Regione Puglia) offrono condizioni più confortevoli e ulteriori accessori come le interfacce per le ricariche dei telefoni cellulari o dei pc, oltre ad avere 12 posti per le biciclette, per un totale di 219 passeggeri". Grazie a questi nuovi 4 treni Alstom Coradia Stream Pop, acquistati con un finanziamento regionale complessivo di circa 20 milioni di euro, Ferrovie del Gargano ha potuto procedere al rinnovo della sua flotta di 11 treni in totale. Un impegno, come azienda di trasporti che investe nel territorio e s'impegna, per quello che è il rapporto costi/benefici a dare risposte all'utenza, così come potrebbe essere un discorso nei mesi estivi verso l'utenza turistica e giovane, per i treni notturni: "Qualcosa andremo a calibrare e migliorare anche nel trasporto notturno, nei fine settimana, e per quelle che sono anche le tariffe da applicare, intercettando le preferenze di un maggior numero di utenti", ha concluso Pedale.

Maurizio Marrese



Aldo Pedale

Bilancia commerciale, l'export tiene con farmaci e alimentare

Scambi con l'estero

Cresce il surplus 2024
Record per le vendite
nei Paesi extra Europa

Alimentari e farmaceutica consentono all'export made in Italy di limitare i danni nel 2024, cedendo appena lo 0,4 per cento. Risultato che ci pone ai vertici in Europa e che, al netto dell'energia, vede un progresso annuo di tre decimali e un avanzo commerciale che balza a 55 miliardi dai 34 del 2023.

Marroni e Orlando — a pag. 18

Alimentari e farmaci da record, tiene il Made in Italy nel 2024

Il bilancio dell'export

Calo annuo ridotto allo 0,4%.
Al top di sempre il saldo
al netto dell'energia

Auto in caduta, arretrano
Germania e Stati Uniti
La spinta dell'oro in Turchia

Mentre Berlino e Parigi indietreggiano, l'Italia riesce a mantenere stabile la propria quota di mercato mondiale

Luca Orlando

La zavorra delle auto da un lato. La spinta di alimentari e farmaceutica dall'altro. Nuovi record settoriali che consentono al made in Italy di limitare i danni nel 2024, cedendo appena lo 0,4%, poco più di due miliardi sui 626 dell'anno precedente.

Risultato che ci pone ai vertici in Europa (solo la Spagna tra i big riesce a fare meglio) legato alla mini-ripresa di dicembre (+2,9%) e che in realtà, al netto dell'energia, vede un progresso annuo di tre decimali. Valori esportati quasi stabili che in presenza di importazioni in discesa di quasi quattro punti consentono all'Italia di spingere verso l'alto l'avanzo commerciale, che balza a 55 miliardi, dai 34 del 2023.

Decisiva è la discesa delle quota-

zioni di gas e greggio, con importazioni scese a 67 miliardi (87 nel 2023). Si tratta ancora di una cifra più alta rispetto agli acquisti pre-crisi (52 miliardi nel 2019), ma di valori più che dimezzati rispetto alla bolletta "monstre" del 2022, arrivata a 140 miliardi di euro.

Se nell'attivo commerciale totale i valori sono comunque distanti dal massimo storico (63 miliardi nel 2020), si registra invece un record significativo guardando alla manifattura, al netto dell'energia: tenendo conto solo dei beni, tra quelli di consumo, gli intermedi e gli strumentali, l'Italia sfonda per saldo attivo la soglia dei 100 miliardi di euro (104,5); in valori correnti è il valore più alto di sempre.

Se il bilancio annuo dell'export vede un arretramento, la responsabilità è dei mercati Ue (-1,9%) e in particolare della Germania, i cui acquisti di prodotti Made in Italy si sono ridotti del 5%, sottraendo in valore assoluto 3,7 miliardi, di cui quasi la metà nelle auto. Settore, quello delle vetture, peggiore in assoluto nella media globale, con un calo del 16,7%. Mentre al contrario corrono food & pharma, i due comparti anticiclici per eccellenza. Per l'area cibo e bevande le vendite estere salgono del 7,9% e arrivano a 60 miliardi, il massimo di sempre anche grazie ad uno scatto del 43% dell'olio d'oliva per l'effetto-prezzi (da qui quasi un miliardo in più). Così come a livello record arriva la farmaceutica, in progresso nel 2024 del

9,5%, toccando per la prima volta i 49 miliardi. In dieci anni l'export di questi due settori è più che raddoppiato, crescendo ad un tasso quasi doppio della media generale.

Guardando ai mercati principali, i due risultati migliori e peggiori sono frutto di situazioni specifiche ed estemporanee. Se nel caso della Cina (-20% nel 2024), a pesare nel confronto sono le vendite miliardarie di farmaci anti-Covid dal sito Pfizer di Ascoli Piceno nel 2023, per la Turchia (+23,9%) lo scatto è legato all'oro di Arezzo, acquistato a piene mani dalle imprese di Ankara per ovviare alle nuove regole daziarie e commerciali poste sul settore dal governo.

Subito dietro alla Germania in termini di vendite troviamo gli Stati Uniti (-3,6%), che assorbono beni italiani per 65 miliardi generando il maggior singolo avanzo commerciale, quasi 39 miliardi di euro, cifra che a questo punto dovrà fare i conti con le nuove barriere commerciali annunciate dall'amministrazione Trump. Per il secondo anno consecutivo, dopo lo storico risultato del



2023, si chiude con un avanzo anche il bilancio nei confronti della Russia (oltre 800 milioni), pur in presenza di un export tricolore in caduta continua. Gli acquisti di energia, anche se in risalita a doppia cifra rispetto ai minimi assoluti raggiunti, non riescono infatti a bilanciare le vendite delle nostre merci che scendono a 4,3 miliardi: livelli inferiori si trovano solo tornando al 2003.

Di fronte alle sfide commerciali globali che si prospettano, dazi in primis, l'Italia può comunque vantare nel 2024 una posizione solida, per nulla scalfita in termini di quota di mercato sulle esportazioni mondiali, che si mantiene nell'ordine del 2,8%, come avveniva dieci anni prima. Quota che ci pone a ridosso di Corea del Sud e Giappone, formalmente portandoci nel periodo gennaio-ottobre al 7° posto al mondo, 6° in realtà escludendo dal calcolo i Paesi Bassi, i cui volumi sono costruiti sui transiti e non sulla produzione. L'approfondimento Istat, che sul tema ha organizzato una conferenza stampa ad hoc, permette di valutare come tra i big manifatturieri europei l'Italia sia l'unico in grado di resistere all'avanzata di Pechino. Dal 2014 ad oggi, mentre nell'export globale la Cina sale di oltre due punti, Germania è scesa dal 7,9% al 7,1%, la Francia dal 3,1% al 2,6%. Così come in discesa è anche il Giappone, passato dal 3,7% al 2,9% odierno. «Nel 2024 il made in Italy ha mostrato una capacità di tenuta importante – commenta il presidente di Ice Matteo Zoppas – e senza le criticità di alcuni settori, come l'auto, avremmo già iniziato il percorso di avvicinamento al target di 700 miliardi posto dal Governo entro fine legislatura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**In Europa
nel 2024
tra i maggiori
Paesi soltanto
la Spagna
riesce a fare
meglio di noi**

Svimez, industrie al Sud rischio desertificazione

L'allarme del direttore Bianchi: «Servono risorse»

● «Il Mezzogiorno non può abbandonare il settore auto. Il Sud non può diventare una grande Bagnoli. Risolvere la crisi dell'automotive è decisivo per il futuro industriale del Mezzogiorno. Il prossimo 5 marzo la Commissione europea presenterà un piano d'azione industriale per sostenere il settore: senza misure e risorse per accompagnare le imprese nella transizione si rischia una desertificazione industriale».

È nelle parole del direttore della Svimez Luca Bianchi, che l'orizzonte cupo del comparto auto in Basilicata e nel Sud prende concretezza. A Melfi per partecipare al convegno sulle politiche industriali e l'automotive, organizzato dal Movimento cinquestelle, Bianchi riporta l'attenzione sul futuro del Sud. «Le politiche industriali - evidenzia - devono essere un pezzo fondamentale delle politiche meridionali. Serve un piano europeo dell'automotive con il Mezzogiorno protagonista. Al Sud oggi si produce circa il 90 per cento delle auto italiane e il settore pesa quasi il 10 per cento dell'intera industria meridionale. Investimenti e ammortizzatori devono consentire di affrontare la transizione evitando di far pagare alle regioni meridionali, a partire dalla Basilicata, costi occupazionali e sociali altissimi». Un'analisi rigorosa, senza sconti, quella di Bianchi. Come i ragionamenti degli esponenti dei metalmeccanici. «Per Stellantis abbiamo bisogno di un piano industriale chiaro, preciso, puntuale che dia lavoro in tutti gli stabilimenti. Nell'incontro di dicembre sono stati fatti degli annunci anche importanti, ma questi devono essere concretizzati in un piano industriale che al momento non c'è. Per quanto riguarda il Governo diciamo che va bene fare le rivendicazioni nei confronti dell'Europa ma non può chiamarsi fuori rispetto al fondo dell'automotive che ha tagliato dell'80 per cento e degli ammortizzatori sociali» spiega Samuele Lodi, segretario generale della Fiom Cgil, mentre Stefano Boschini, coordinatore nazionale del settore auto della Fim Cisl aggiunge «Chiediamo uno sforzo maggiore da parte dell'azienda. Con produzioni così basse non si tutela il lavoro ed, invece, abbiamo bisogno di alzare le ore lavorate. Abbiamo un grande utilizzo di ammortizzatori sociali, contratti di solidarietà e l'azienda si deve impegnare oltre che con i modelli elettrici ad anticipare i modelli ibridi». Insomma, una crisi complessa in uno scenario articolato la cui risposta per i pentastellati è il fondo europeo per l'automotive. «Il fondo Sure si propaga per tre pilastri: sostenere la domanda attraverso l'eliminazione dell'Iva sulle auto elettriche, sull'offerta dobbiamo sostenere le aziende attraverso una riduzione di costi, e a mobilità pubblica» precisa l'europarlamentare Pasquale Tridico. «La nostra mission è portare la voce degli operai Stellantis in Parlamento ed in Europa» conclude il parlamentare e coordinatore regionale del M5S in Basilicata, Arnaldo Lomuti, dalla piana di San Nicola di Melfi.

[Antonella Inciso]



L'export pugliese
tiene, ma i dazi
ora fanno tremare

INGROSSO A PAGINA 4 >>

«PUGLIA TROPPO ESPOSTA SULLA VITE»

La professoressa Ivona (UniBa): «l'80% delle produzioni che vendiamo all'estero sono legate a uva da tavola e da taglio»

ECONOMIA

I DATI ISTAT 2024

Export, automotive nero l'alimentare vede rosa

Gli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici: +35,5%

MARISA INGROSSO

● Sulle ali di un buon dicembre, con un aumento congiunturale delle esportazioni +1,9% e una riduzione delle importazioni (-0,8%), il Belpaese archivia in positivo un 2024 caratterizzato da repentini cambiamenti politici e geopolitici. Lo rivela l'Istat che registra un surplus commerciale nell'anno «pari a +54.923 milioni (da +34.011 milioni del 2023)».

A causa del proprio tessuto produttivo legato strettamente all'industria dei veicoli, su Puglia e Basilicata prevedibilmente peserà ancora molto la crisi dell'automotive giacché, registra Istat, «diminuiscono su base annua le esportazioni di mezzi di trasporto, esclusi autoveicoli (-33,1%) e autoveicoli (-19,9%)». Ma è pur vero che ci sono settori che stanno andando forte. Tra quelli che «più contribuiscono alla crescita tendenziale dell'export a dicembre 2024 si segnalano: articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+35,5%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (+10,0%), macchinari e apparecchi non classificati altrove (n.c.a.) (+4,2%), computer, apparecchi elettronici e ottici (+18,2%) e sostanze e prodotti chimici (+9,7%)».

I RISCHI DELLA MONOPRODUZIONE AGRICOLA -Circa

l'agroalimentare, però, la professoressa Antonella Ivona (associa- to di Geografia economico-politica all'Università di Bari) manifesta una preoccupazione: «La Puglia ha un problema serissimo che è la mancata diversificazione. Fortunatamente abbiamo un'agricoltura floridissima ma, da un punto di vista dell'export, abbiamo fatto questo azzardo di trasformare tutto in vigneto. C'è stata la settimana scorsa Fruit Logistica (la grande fiera internazionale di Berlino dedicata al comparto ortofrutticolo; ndr) che ha diffuso questi dati: le nostre esportazioni dell'agroalimentare dipendono all'80% dalla vite, dall'uva da tavola e dall'uva da taglio. L'80% è un'enormità. Abbiamo espantato molti frutteti in favore di questo trend che, però, sta calando. I primi di dicembre sono usciti i dati degli acquisti di vino dall'Italia e sono decisamente negativi, a fronte di una super produzione australiana, californiana e cilena». A giudizio dell'esperta visto che «la Puglia dipende in maniera monoproductiva dall'uva e la maggior parte di ciò che produce nel settore agroalimentare va in Germania, se continuerà ad andare in crisi l'economia tedesca, andrà in crisi anche questo settore. Se va in crisi l'uva, la regione perde un fattore cardine». Per la professo-

ressa Ivona «bisogna ricominciare a differenziare, diversificare il prodotto e cercare nuovi mercati per non essere troppo dipendenti dalla Germania, anche investendo nei Paesi del Medio Oriente dove abbiamo perso terreno, a favore di altri concorrenti che, evidentemente, stanno vendendo al posto nostro».

MENO CINA E MENO USA -La docente offre un'indicazione che appare particolarmente opportuna anche alla luce della rilevazione Istat secondo cui, su base annua, i Paesi che forniscono i contributi maggiori alla crescita dell'export nazionale sono: Spagna (+15,1%), Paesi Asean, l'Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico, composta da Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Myanmar, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam,



(+32,2%), Regno Unito (+14,0%), Paesi Bassi (+15,0%) e Belgio (+10,6%). All'opposto, Stati Uniti e Germania (per entrambi -3,7%), Cina (-5,8%) e Austria (-8,9%) forniscono i contributi negativi più ampi.

Infine, secondo Istat, il deficit energetico 2024 si riduce a -49.555 milioni, da -65.137 milioni dell'anno prima, mentre l'avanzo dell'interscambio di prodotti non energetici (104.478 milioni) è elevato e più ampio rispetto al 2023 (99.148 milioni). Se anche le due gravi crisi (ucraina e mediorientale) non dovessero rientrare a breve, come tutti speriamo, comunque all'orizzonte energetico potrebbe fare una certa differenza l'accordo siglato ieri da Eni con Egitto e Cipro per lo sviluppo e l'export di gas dal Blocco 6 di Cipro attraverso le infrastrutture esistenti in Egitto (a Damietta).

ingrosso@gazzettamezzogiorno.it



SCAMBI Hyundai pronte all'export al porto di Ulsan (Sud Corea)
La prof.ssa Antonella Ivona (Geografia economico-politica all'Università di Bari)

Turismo Violazione della norma contestata in una lettera all'assessore Lopane. Anche Confindustria all'attacco

Rivolta delle agenzie di viaggio

Oltre seicento società mettono in mora la Regione: «Non può vendere i pacchetti»

di **Vito Fatiguso**

Con una lettera inviata all'assessore Lopane, l'associazione che raduna circa 650 agenzie di viaggio pugliesi mette in mora la Regione Puglia. Oggetto del contendere è la vendita dei pacchetti turistici delegata alle Dmo, il nuovo soggetto pubblico-privato creato dalla stessa Regione. «Siamo noi i destinatari della vendita, normativa violata». a pagina 3

Dmo, l'ira delle agenzie di viaggio «Non vendano pacchetti turistici»

La riforma voluta dalla Regione scatena la rivolta del settore. Contrari Fiavet e Confindustria

di **Vito Fatiguso**

BARI Non sono ancora partite, né ci sono chiare indicazioni su come debbano funzionare, su chi è destinato a partecipare e da dove potrebbero trarre i finanziamenti per svolgere i compiti previsti. Ma l'opzione Dmo (Destination Management Organization), le nuove realtà che, con la collaborazione pubblico-privato, dovrebbero lavorare per un'offerta qualificata di servizi turistici già fa discutere. Qualche giorno fa è stata sollevata l'obiezione di un «nuovo poltronificio che porterà presidenti e componenti dei consigli d'amministrazione nonché una lunga lista fatta di personale e consulenti da reclutare». Anche il finanziamento regionale da 1,5 milioni per il «test» di Costa Sveva (sbandierato come un successo dal sempre attivo consigliere regionale del Partito Democratico, Filippo Caracciolo) ha fatto storcere il naso agli altri territori pugliesi. Fatto sta che le almeno dieci Dmo, fortemente volute dall'assessore al Turismo Gianfranco Lopane, non convincono né Fiavet (agenzie di viaggio) né **Confindustria Puglia**. Almeno nella parte che, come metodo di autofinanziamen-

to, consente ai soggetti, supportati proprio dal pubblico, di vendere pacchetti turistici. Un'attività che le leggi nazionali e regionali affidano esclusivamente alle agenzie di viaggio.

Così l'associazione che raggruppa le agenzie ha inviato una nota a Lopane per anticipare che questa opzione sarà contrastata perché contro la normativa. «Non invociamo particolari attenzioni - afferma Piero Innocenti, presidente vicario di Fiavet Puglia - ma il rispetto delle regole. In occasione di un incontro in Fiera del Levante, organizzato per la presentazione delle Dmo, avevamo già evidenziato le criticità di un sistema che falserebbe il mercato perché il pubblico farebbe concorrenza al privato». In un territorio dove si tenta di arginare il fenomeno dell'abusivismo (con controlli su chi esercita l'attività di accoglienza) sarebbe paradossale che la Regione spinga per alimentare meccanismi poco chiari. In realtà, anche nelle altre aree del Paese in cui esistono le Dmo si sta lavorando per arginare il problema. In ballo, infatti, c'è il futuro lavorativo di 650 agenzie che danno lavoro a più di 3 mila dipendenti diretti. «Speriamo che prevalga il buonsenso - conclude Inno-

centi - visto che è complicato anche trovare un momento di confronto. Noi operatori continuiamo a non essere convocati da Lopane».

Anche **Confindustria Puglia**, sempre attenta a gestire correttamente i rapporti con la Regione, ha dovuto segnalare i pericoli introdotti da una simulazione che prevede anche l'incasso da parte delle Dmo di risorse provenienti dalla tassa di soggiorno e da fondi di Regioni e Comuni. Ma soprattutto è l'incasso della vendita dei pacchetti turistici a far irritare. Quindi anche **Sergio Fontana**, numero degli industriali pugliesi, ha evidenziato all'assessore l'anomalia della concorrenza commerciale pubblico-privata.

Ecco perché l'auspicio di Fontana è che ci sia una netta separazione dei ruoli. Allo stesso tempo Confindustria chiede che le decisioni sull'istituzione e il funzionamento delle Dmo siano tenute sotto controllo da parte della Regione, sentite le associazioni che costituiscono il partenariato. Il tutto per evitare fughe in avanti pericolose: il vero obiettivo, infatti, è preservare l'unitarietà e l'efficacia del brand Puglia.

Chi è Lopane



L'ASSESSORE

Gianfranco Lopane, titolare al Turismo, amministra la società Armonia Immobiliare che eroga servizi al centro di riabilitazione Osmairm di Laterza. Gestisce anche l'hotel Alvino 1884 di Matera

La vicenda

Uno strumento di aggregazione

✓ La Destination Management Organization (Dmo) è un soggetto pubblico-privato che ha l'obiettivo di valorizzare le specificità territoriali e promuovere una crescita sostenibile del comparto. Può essere società, associazione o fondazione

La gara d'appalto va alla Justgood

✓ Il progetto è promosso dalla Regione Puglia, attraverso l'assessorato al Turismo con la collaborazione strategica di Pugliapromozione e il supporto di Justgood Tourism (società che ha sottoscritto un contratto d'appalto)

I rischi clientelari e i poltronifici

✓ Gli operatori del turismo hanno già chiarito che l'introduzione delle Dmo non deve corrispondere «all'ennesimo poltronificio a disposizione della politica, ma uno strumento di governance del settore che arriva dal basso»

I primi 1,5 milioni alla Costa Sveva

✓ Ma il primo esordio non convince i territori. Almeno non tutti. La Regione, con la guerra per l'approvazione della legge di Bilancio (detta delle manchette) ha stanziato 1,5 milioni per la futura Dmo Costa Sveva tirata da Filippo Caracciolo (Pd)

La concorrenza

I nuovi soggetti pubblici farebbero cassa vendendo prodotti in alternativa ai privati

Le lettere

Le associazioni hanno scritto alla Regione Chiedono che faccia subito chiarezza



La perla della Costa Sveva è Castel del Monte (Andria) patrimonio Unesco. La filiera del turismo non può fare a meno dei collegamenti internazionali assicurati dall'aeroporto «Karol Wojtyła» di Bari

Massimo Salomone, coordinatore della sezione turismo Confindustria Puglia

Alla Fiera del Levante la rassegna dedicata al turismo

Una evento ormai evoluto e di buon valore che si tiene dopo la Bit di Milano

La Fiera del Levante, dal 26 al 28 febbraio prossimi, ospiterà qui a Bari una qualificata rassegna dedicata al turismo. Si chiama BTM e vi prenderanno parte tanti esponenti del mondo del turismo nazionale ed internazionale, buyers e molte compagnie aeree. Insomma, un evento di considerevole portata che qualifica sia la Fiera che la Regione ospitante. Ne parliamo in questa intervista, col dottor Massimo Salomone, coordinatore sezione turismo Confindustria Puglia e Presidente della Sezione del turismo Confindustria Bari Bat.

Dottor Salomone, ci descriva la Btm e la sua utilità...

“E’ una rassegna ormai evoluta e di buon valore che si tiene dopo la Bit di Milano. Sta crescendo nel tempo e vi prendono parte tantissimi operatori del settore turismo sia a livello locale che nazionale ed internazionale, buyers, compagnie aeree, catene di hotel e in genere operatori del turismo. Confindustria prenderà naturalmente parte alla rassegna ed avrà assieme a Federturismo, un suo stand istituzionale nel quale si terranno degli eventi, ad esempio il 27 febbraio alle 10:30: “Puglia in movimento: innovazione e sostenibilità per i trasporti e le infrastrutture” e il 28 sempre febbraio, alle 14:00 nella sala principale: “Le professioni del mare in Puglia, innovazione e sostenibilità per un futuro

blu”. Questa è una fiera che, pur non avendo ancora la caratura della Bit, tuttavia si sta affermando e cammina di pari passo al successo della Puglia”.

Voi di Confindustria ci sarete...

“Certamente e come le ho detto con degli eventi e panel di rispetto. Confindustria crede nella importanza del turismo come del resto fa Federturismo e per questo siamo molto lieti di esserci”.

Che cosa vi aspettate?

“La Puglia sta progressivamente decollando ed oggi è una delle mete più vendute del turismo internazionale. Merito senza dubbio del paesaggio e dei nostri valori, ma anche di politiche evolute ed attente da parte delle istituzioni regionali e nazionali”.

Che cosa ci manca ancora in Puglia?

“A mio avviso abbiamo ormai costantemente imboccato la strada giusta sulla quale proseguire. A voler spaccare il capello in quattro, bisogna insistere maggiormente sul turismo di qualità e sulla destagionalizzazione, programmando con anticipo gli eventi culturali dei singoli posti e non facendoli conoscere poco tempo prima al fine di consentire a chi voglia parteciparvi di programmare il viaggio. Poi e qui veniamo a Bari, abbiamo bisogno di maggiore disponibilità alberghiera con hotel grandi, ne abbiamo pochi. E’ vero che a breve Bari avrà altri 3 hotel, ma siamo sotto quota mentre il numero di b/b cresce alla pari degli affittacamere. Oggi e spiace dirlo, risulta poco invogliante gestire una struttura

alberghiera con 200 stanze rispetto ad una serie di 100 b/ b”.

Da che dipende?

“Da tanti fattori, sia economici che di piano regolatore ad esempio”

Turismo congressuale?

“Ci stiamo muovendo bene, tuttavia occorre insistere perché nei mesi di spalla porta denaro e visitatori. Oggi abbiamo in Fiera un bel centro congressi, ma serve di più. Abbiamo recuperato in Fiera spazio 7, la vecchia sala dove nel passato si tenevano le inaugurazioni, però non basta. E, tornando agli alberghi, sarebbe positiva una struttura di qualità nel quartiere fieristico o nelle immediate vicinanze”.

Che 2025 si prevede per il turismo della Puglia?

“A mio avviso, numeri alla mano, dovrebbe ricalcare forse in meglio, il 2024 che è stato buono. Indubbiamente si è verificato un lieve calo degli italiani, compensato dal massiccio arrivo di stranieri e segnatamente indico tedeschi, olandesi, svizzeri, polacchi e americani”.

Capita dunque a proposito il volo diretto con New York...

“Una ottima idea che noi auspicavamo da tempo. Però facciamo voti affinché da esperimento, diventi strutturale e soprattutto sia di natura business e non vacanziera per favorire il turismo imprenditoriale.

Oggi è di fatto a cadenza settimanale, sarebbe bene renderlo più frequente, appunto per chi deve volare negli Usa o dagli Usa viene qui per motivi di lavoro e non di vacanze o visita”.

Bruno Volpe





Per le commesse su più anni doppia gestione in dichiarazione

Decreto Irpef-Ires

Divisa l'imputazione dei lavori già in corso a fine 2023 e degli altri

Nel bilancio 2024 distinzione tra le opere e i servizi standardizzati

Luca Gaiani

Lavori in corso su ordinazione, il riallineamento del fisco alle risultanze contabili viaggia in due tempi. Il Dlgs 192/2024 prevede, già dal 2024, la rilevanza, per la determinazione dell'imponibile, degli importi iscritti in bilancio secondo i principi contabili, anche se diversi da quelli fiscali, ma per i lavori che erano in corso al 31 dicembre 2023 resta il doppio binario fino al completamento.

Nella chiusura del bilancio 2024, occhi puntati sulla distinzione tra le commesse, regolate dal documento Oic 23, e i servizi standardizzati per i quali si applica per la prima volta il principio contabile 34.

Doppio binario in soffitta

L'articolo 9 del Dlgs 192/2024 modifica, con effetto dall'esercizio 2024, gli articoli 92 e 93 del Tuir riguardanti i lavori in corso su ordinazione («commesse»), stabilendo che le imprese che, rispettivamente, valutano in bilancio (in conformità ai principi contabili) le commesse ultrannuali al costo e le commesse infrannuali ai corrispettivi maturati applicano il metodo contabile anche per la determinazione del reddito di impresa.

Per le commesse avviate nel 2024 la norma produce immediatamente i suoi effetti e non si genererà più alcun doppio binario (si veda «Il Sole 24 Ore» del 12 febbraio 2025). Se invece i lavori erano già in

corso al 31 dicembre 2023, con valutazione della commessa nel relativo bilancio, il doppio binario prosegue sino alla ultimazione.

Nella applicazione della disposizione transitoria, occorre tenere presente che, secondo l'Oic 23 (par. 6), la durata della commessa (che la fa ricadere nell'articolo 93 o nell'articolo 92 se superiore o inferiore a 12 mesi) è il periodo che intercorre tra l'inizio dell'opera e la sua ultimazione e consegna al committente, secondo quanto indicato dal contratto e a prescindere dalla data di sottoscrizione di quest'ultimo.

Questa indicazione ha due conseguenze pratiche. In primo luogo, se il contratto era stato firmato nel 2023, ma l'inizio lavori era fissato a gennaio 2024, la commessa (infrannuale o ultrannuale) rientra interamente nella norma nuova (no doppio binario), non essendo state valutazioni di lavori in corso nel bilancio 2023. Questa conclusione non viene intaccata neppure qualora, prima dell'avvio dei lavori (e dunque nel 2023), l'impresa abbia sostenuto dei costi cosiddetti pre-operativi (Oic 23, paragrafo 13).

Commesse infrannuali e Oic 34

Una seconda conseguenza è che una commessa originariamente infrannuale (durata contrattuale inferiore a 12 mesi) resta tale (articolo 92) anche se, per ritardi o altre motivazioni in corso d'opera, la durata effettiva si protrae oltre 365 giorni. La disciplina transitoria potrà dunque interessare, nel bilancio 2024, anche lavori contrattualmente infrannuali (che restano nell'articolo 92), iniziati nel 2023, con tempi che si sono allungati fino al 2025.

Una attenzione particolare va rivolta, a partire dai bilanci 2024, alla distinzione tra i servizi in corso disciplinati dall'Oic 23 (commesse) e quelli per i quali si applica il nuovo Oic 34 sui ricavi (che espressamente esclude i ricavi da commesse). L'individuazione degli uni e degli



Dlgs Irpef-Ires. Gli effetti in dichiarazione sui «lavori in corso su ordinazione».

LE DUE STRADE

Dall'esercizio 2024

Dall'esercizio 2024, le imprese che, nel rispetto dei principi contabili, valutano le commesse pluriennali ai costi e le commesse infrannuali ai corrispettivi applicano tale metodo anche ai fini fiscali

Commesse in corso nel 2023

Se la commessa era già in corso nel 2023, si mantiene il doppio binario fino a ultimazione. A tal fine non

rileva la data di sottoscrizione del contratto, ma quella di avvio dei lavori ivi indicata

Bilanci 2024

Nel bilancio 2024, va prestata attenzione alla distinzione tra servizi in corso che rientrano nel regime delle commesse (Oic 23) e quelli regolati dal principio Oic 34: questi ultimi generano ricavi ad avanzamento e non possono essere valutati ai costi

altri deve effettuarsi (Assonime, circolare 30/2023) applicando il criterio della specificità dei beni o servizi realizzati: se essi sono «non di serie» e vengono eseguiti sulle specifiche tecniche del committente si rientra nelle commesse, men-

tre ai servizi «standardizzati» si applicherà l'Oic 34.

La distinzione è importante in particolare se la durata del servizio è inferiore a 12 mesi e il corrispettivo matura in base al tempo. Se infatti si tratta di «commesse», la valutazione può effettuarsi sia ai corrispettivi che ai costi, mentre se si rientra nell'Oic 34 (ad esempio una lavorazione routinaria), il servizio in corso genera obbligatoriamente, ed anche fiscalmente, ricavi.

La commessa in origine infrannuale resta tale anche se la durata effettiva si protrae oltre 365 giorni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cessione dei crediti, lo stop automatico è impugnabile

Bonus casa

Per la Cgt di Reggio Emilia va motivato il blocco basato su criteri standardizzati

L'annullamento dell'opzione è un diniego di agevolazione: può essere oggetto di ricorso

Giuseppe Latour
Giovanni Parente

Lo stop automatico alle cessioni dei crediti può essere impugnato. Arriva con la sentenza 44/2/2025 della Cgt Reggio Emilia (presidente e relatore: Marco Montanari) una delle prime conferme a un principio molto rilevante per chi negli ultimi anni ha sfruttato le modalità alternative alla detrazione per utilizzare i bonus casa: le sospensioni automatizzate possono essere oggetto di contestazione da parte del contribuente che, quindi, può chiedere conto all'Agenzia delle ragioni del suo intervento.

Il caso esaminato dalla Corte riguardava una cessione di crediti ingente (la controversia vale poco più di 191mila euro) a una banca da parte di una contribuente. Avendo raggiunto il limite della sua capienza fiscale, la ricorrente optava per la cessione dei crediti, collegati sia a lavori di efficientamento energetico che di messa in sicurezza antisismica. La parte legata all'efficientamento non veniva bloccata, mentre il resto del credito era oggetto di sospensione automatica.

Bisogna ricordare, a questo proposito, che l'articolo 122 bis del decreto Rilancio (il Dl 34/2020, che ha di-

segnato il superbonus) ha previsto una sorta di *screening* automatizzato delle cessioni. Visto il gran numero di operazioni realizzate negli anni, le Entrate hanno scelto di effettuare una prima scrematura di quelle considerate a rischio, sulla base di fattori di pericolosità standard. Questo blocco arriva entro cinque giorni dalla comunicazione e può durare fino a 30 giorni. Se i rischi si considerano confermati, alla fine di questo periodo la comunicazione viene annullata e si considera come mai effettuata.

Si tratta proprio del caso esaminato dalla Cgt. Così, dopo l'annullamento, la contribuente contesta l'illegittimità dell'atto impugnato, chiede che venga riconosciuta la sua impugnabilità, dal momento che si tratterebbe di un «diniego o revoca di agevolazione», e contesta il suo difetto di motivazione, dal momento che l'atto non riportava altro che il testo di legge dell'articolo 122 bis, senza scendere nel merito specifico delle contestazioni.

L'impugnabilità della sospensione e del successivo annullamento è

dubbia perché questi atti non sarebbero ricompresi nell'elenco di quelli per i quali è possibile un ricorso tributario. Proprio su questo punto, infatti, insiste l'agenzia delle Entrate, aggiungendo che «l'atto impugnato, non avendo natura di atto impositivo, non necessiterebbe di motivazione».

La sentenza dà, però, ragione alla contribuente, spiega che l'atto è impugnabile e che la sua motivazione è necessaria. Nell'elenco degli atti impugnabili, infatti, come spiega la Cassazione (ordinanza 2144 del 30 gennaio 2020), «vanno ricompresi gli atti atipici o con "nomen iuris" diverso da quelli indicati, che però producono gli stessi effetti giuridici, ed anche gli atti prodromici degli atti impositivi, sicché è da ritenersi impugnabile, quale diniego di agevolazione, l'atto di diniego parziale di estinzione di tributi iscritti a ruolo, essendo immediatamente lesivo dei diritti del contribuente».

Quindi, questo atto andrebbe qualificato come «un diniego di agevolazione», posto che «la cessione del credito d'imposta è, senz'altro, da qualificare come un'agevolazione poiché con la cessione il contribuente raggiunge il duplice lo scopo di poter utilizzare, "a pronti", la detrazione, anche nel caso di incapacità del suo reddito».

Quanto alla motivazione, poi, la sentenza spiega che questa, nel riprendere il testo di legge, si può considerare «totalmente inesistente», sostanziandosi in termini che «potrebbero essere utilizzati per qualsiasi fattispecie concreta dedotta in giudizio; il tutto in evidente dispregio, solo per restare nel campo del contenzioso tributario, del disposto dell'articolo 7 dello Statuto del contribuente».



L'atto non può solo riprendere le indicazioni della legge ma deve contenere elementi sul caso specifico