



RASSEGNA STAMPA
CONFINDUSTRIA FOGGIA
4 agosto 2026

REGIONE PUGLIA
Il governatore
Antonio
Decaro
ha riunito
ieri in presidenza
la task force
per monitorare
i conti
della Sanità
guidata
dal professor
Ettore Cinque



Sanità, Decaro cita Schillaci «Mancano cinque miliardi»

Il governatore: «Sento il ministro ogni settimana». Nessun riscontro da Roma

MICHELE DE FEUDIS

● Antonio Decaro, governatore della Puglia, sul rosso dei conti della sanità della Regione, con abilità «consegna il cerino» nelle mani del governo. Con un espediente retorico, al termine della prima riunione della task force guidata dal prof. Ettore Cinque (l'organismo che ha di fatto commissariato l'assessorato e il dipartimento Salute), ha usato le parole del ministro Orazio Schillaci per indicare la via d'uscita dal crescente disavanzo: per fronteggiare il deficit strutturale della sanità pubblica «servono 5 miliardi di euro in più, altrimenti salta il sistema sanitario che viene gestito dalle Regioni». Lo diceva la Corte dei Conti qualche mese fa e lo dice anche il ministro della Salute, e io lo dico dal giorno in cui mi sono insediato e ho guardato i conti».

Con la prospettiva di avere i conti in rosso anche nel 2026, Decaro evidenzia le responsabilità di Palazzo Chigi, pur in un contesto nel quale i rapporti con il sottosegretario barese alla Salute, Marcello Gemmato, plenipotenziario di Giorgia Meloni sul territorio, sono ai minimi storici: «Al governo la richiesta non la faccio io, ma l'ha fatta il ministro Schillaci: c'è un divario tra le risorse che arrivano alle Regioni con il Fondo sanitario nazionale e l'aumento dei costi, che sono anche aumenti dei

costi indiretti, non sono decisi dalle Regioni», ha precisato. E proprio qualche giorno fa il governo nazionale ha aumentato gli stipendi degli infermieri fino a 240 euro al mese.

C'è stato poi un passaggio dedicato alla mai nata collaborazione con il sottosegretario Gemmato, che alla *Gazzetta* ha ribadito la sua disponibilità nel sostenere le Regioni per uscire dal tunnel del disequilibrio: «Da quando ho iniziato a fare il presidente della Regione - ha spiegato Decaro - ho ricevuto soltanto attacchi di natura politica legati al disavanzo, su di chi è la colpa del disavanzo. Se vogliamo collaborare, la collaborazione deve essere bilaterale, non ci può essere collaborazione solo da un lato». E ha aggiunto: «Non so a cosa si riferisca il sottosegretario Gemmato. Noi stiamo lavorando con il ministero (della Sanità, ndr). Sento il ministro settimanalmente, l'ho sentito qualche giorno fa, stiamo lavorando anche con quelli che si chiamano ministeri affiancanti, in particolare il ministero dell'Economia e delle finanze, per affrontare il tema del piano di rientro o il tema della mobilità passiva. Lavoriamo con Agenas e sono disponibile a lavorare anche con il sottosegretario Gemmato che è il sottosegretario alla Salute». «Stiamo ricevendo solo attacchi su chi è la colpa del disavanzo e sulle liste d'attesa, non ho ricevuto alcuna forma di collaborazione - ha pun-

tualizzato - Se c'è la volontà di voler collaborare, come stiamo facendo con il ministero, con i tecnici, ma anche col ministro, perché no». Da Roma, dal ministero, però smentiscono che Schillaci abbia formulato la richiesta al Mef di cinque miliardi, pur avendo chiesto risorse per il suo ministero, e allo stesso tempo non emerge alcun riscontro dei contatti settimanali con Decaro, stante i rapporti tra Regione e uffici romani.

Alla riunione di ieri hanno partecipato nella sala giunta della presidenza della Regione oltre a Decaro anche l'assessore Donato Pentassuglia, il capo di gabinetto Davide Pellegrino, il capo del dipartimento Salute Vito Montanaro, la dg di Aress Lucia Bisceglie, e il prof. Ettore Cinque.

«Ci siamo concentrati sull'organizzazione dei servizi di emergenza urgenza, in particolare il 118 e il pronto soccorso, alla luce anche del fatto che ci sono tanti turisti nella stagione estiva nella nostra regione»: questa la sintesi dei lavori tracciata da Decaro. «C'è poi il tema della fase due sulle liste d'attesa - ha chiarito ancora - Adesso andranno a regime delle misure per la riduzione». La Regione infine si dedicherà al tema della mobilità passiva mentre si lavora per tenere sotto controllo la spesa sanitaria, tra possibile aumento del costo del lavoro (è in arrivo l'aumento degli stipendi dei dirigenti medici) e dei farmaci.

Per la responsabilità delle imprese arrivano semplificazioni e garanzie

Riforma della 231

Atteso oggi in Cdm il Ddl che rafforza il paracadute dei modelli organizzativi

Verso la riduzione dei reati che fanno scattare le sanzioni alle aziende

La riforma del decreto 231 sulla responsabilità di impresa approda oggi al Consiglio dei ministri, sotto forma di Ddl. L'obiettivo è semplificare la disciplina del 2001 e ridurre i reati presupposto. Uno dei punti centrali cui dovrà cercare di dare risposta il Ddl è definire criteri che possano diventare parametri per la valutazione dei modelli predisposti dalle imprese (e rafforzarli). In arrivo la messa alla prova dell'ente che determinerà l'estinzione dell'illecito amministrativo.

Abriani e De Cesari — a pag. 4

Riforma della 231, nelle imprese modelli rafforzati

Responsabilità d'impresa. Oggi al Cdm il disegno di legge per semplificare la disciplina del 2001 e ridurre i reati presupposto



In arrivo la messa alla prova dell'ente che determinerà l'estinzione dell'illecito amministrativo

**Niccolò Abriani
Maria Carla De Cesari**

La riforma della legge 231 dovrebbe tagliare oggi il traguardo del Consiglio dei ministri, sotto forma di disegno di legge.

Dopo la proposta avanzata, a fine 2025, dalla commissione Fidelbo, composta da esperti nominati dal ministero della Giustizia, il Governo mantiene la promessa di intervenire con semplificazioni su una disciplina che - per utilizzare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, durante la sua relazione all'Assemblea a fine maggio - ha assunto sempre più finalità punitive in un crescente numero di materie.

Lo ha precisato, proprio a margine dell'Assemblea di Confindustria, il ministro della giustizia Carlo Nordio: attualmente gli imprenditori «non sono garantiti

contro azioni penali e ingiustificate», perché «quando l'imprenditore ha costituito un modello di organizzazione e lo ha efficacemente attuato con costi e sacrifici, poi quel modello può non essere riconosciuto dai tribunali».

Ecco, dunque, uno dei punti centrali cui dovrà cercare di dare risposta il disegno di legge: definire criteri che possano diventare parametri per la valutazione dei modelli predisposti dalle imprese.

In attesa di conoscere il testo definitivo del disegno di legge, occorre rifarsi alle conclusioni cui è giunta la commissione Fidelbo: la proposta è quella di indirizzare la valutazione del giudice attraverso best practise e, in caso di scostamento, occorrerà motivare la scelta. Insomma, si inverte il paradigma.

La riforma punta a enfatizzare il carattere preventivo che è stato affidato alla disciplina 231, ma in un'ottica di semplificazione e anche di effettività si punta a razionalizzare il catalogo dei reati presupposto, che in questi anni è di-

ventato bulimico. Centrale - come hanno scritto gli esperti del ministero - è la colpa di organizzazione come elemento costitutivo dell'illecito dell'ente.

Altro caposaldo è la previsione di ulteriori misure premiali che favoriscano anche il recupero della legalità.

La riforma del decreto legislativo 231/2001 deve tener conto dell'evoluzione del diritto della società, perché quest'ultimo e il sistema della prevenzione dei reati hanno continuato a scorrere lungo percorsi tra loro paralleli.

La funzione centrale rivestita dal sistema dei controlli societari nella governance delle grandi im-



prese azionarie rappresenta, da tempo, un dato acquisito nei principali ordinamenti capitalistici. La più recente stagione normativa del nostro diritto societario è culminata nella enunciazione del principio dell'adeguatezza degli assetti organizzativi interni dell'impresa quale "architrate" del governo societario e nella valorizzazione del sistema di controllo e gestione integrata del rischio, enunciata non soltanto nell'articolo 147 sexies del nuovo Tuf per le società quotate, ma per tutte le società di capitali dall'articolo 2396 quinquies del Codice civile. Si richiede, infatti, agli organi di controllo di appuntare la loro vigilanza sul sistema di controllo interno e di gestione dei rischi adottato dall'impresa e sul coordinamento delle sue funzioni, avendo riguardo - si precisa, con evidente sintonia al modello 231 - al suo "concreto funzionamento".

In questo nuovo scenario, ribadito anche dal nuovo articolo 2380 bis del Codice - che attribuisce all'esclusiva competenza dell'organo amministrativo non solo la gestione ma anche l'organizzazione dell'impresa - si iscrive la scelta di fondo della commissione governativa di ridisegnare la disciplina della 231 attorno alla colpa di organizzazione che trova una sua definizione e assurge a elemento costitutivo dell'illecito.

Da questa premessa deriva una serie di corollari, tra i quali fanno spicco il superamento della distinzione soggettiva tra apicali e sottoposti e la tassatività della condotta esigibile dall'ente che, a sua volta, conduce ad una inversione dell'onere della prova nella verifica dell'idoneità (e dunque dell'efficacia esimente) dei modelli organizzativi. In una visione moderna della compliance, che assegna ai modelli organizzativi il ruolo di strumento di presidio della legalità e gestione dei rischi, in cui si integra la prevenzione dei reati presupposto, viene affermata la tassatività della condotta esi-

gibile, richiedendo all'accusa di provare il deficit organizzativo ai fini dell'irradiazione della responsabilità all'ente.

Da queste opzioni di fondo discendono ulteriori conseguenze in punto di contenuto del modello organizzativo e criteri di valutazione giudiziale; ma, prima ancora, di visione generale dell'istituto che trascende la dimensione punitiva per enfatizzare la sua funzione proattiva. Di qui l'introduzione di una forma di messa alla prova dell'ente che determinerà l'estinzione dell'illecito amministrativo, qualora risulti l'attivazione dell'ente al fine di rimuovere il deficit organizzativo cui sia riferibile la mancata prevenzione del reato. Il presupposto è la preventiva adozione di un modello organizzativo che risulti suscettibile di una efficace ristrutturazione, operata nell'interlocuzione e sotto il controllo dell'autorità giudiziaria e tale da colmarne le lacune, rafforzandone prospetticamente i presidi.

Tra i temi meritevoli di un supplemento di riflessione, nel percorso del disegno di legge, fa spicco la conservazione del sistema di sanzioni, connotato da un meccanismo di calcolo piuttosto bizantino difficilmente comprensibile dagli operatori (stranieri in modo particolare), e la disciplina della prescrizione, posto che la riconduzione al reato presupposto ascritto alla persona fisica potrebbe non rispondere alle istanze di certezza che informano il diritto delle imprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

231

DAL 2001 SONO CRESCIUTI I REATI

Il decreto legislativo 231 del 2001 ha introdotto la responsabilità amministrativa degli enti e delle società per i reati commessi dai propri dipendenti e amministratori. La difesa delle imprese è rappresentata dai modelli organizzativi. Nel corso degli anni l'elenco dei reati si è andato a ampliare in modo "bulimico".

Destro: «Per il Sud serve un piano su logistica e infrastrutture»

L'intervista

LEOPOLDO DESTRO



Confindustria.
Leopoldo Destro, vice presidente per i Trasporti, la Logistica e l'industria del Turismo

Leopoldo Destro, vice presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo, sta mettendo a punto un documento su Trasporti e Logistica che presenterà in autunno al governo italiano e a Bruxelles: l'obiettivo è «trasformare la localizzazione geografica del Mezzogiorno in un vantaggio competitivo industriale per il Sud e per tutto il nostro paese».

Nicoletta Picchio — a pag. 5

L'intervista. Leopoldo Destro. Vice Presidente di Confindustria per i Trasporti, la Logistica e l'Industria del Turismo. «Occorre una politica dei fattori che abiliti il Sud a competere con tutte le regioni europee»

«Bene la Zes, ma serve un piano per logistica e infrastrutture»



LE PRIORITÀ

La legge di bilancio dovrà considerare logistica, infrastrutture, energia e digitale un'unica priorità di politica industriale

Nicoletta Picchio

L'obiettivo: «Trasformare la localizzazione geografica del Mezzogiorno in un vantaggio competitivo industriale per il Sud e per tutto il nostro paese. Il Mezzogiorno deve diventare non soltanto una piattaforma di transito, ma un luogo in cui le merci generano trasformazione industriale, valore aggiunto e occupazione qualificata». Quindi «occorre un piano industriale a medio termine per le infrastrutture e la logistica, da considerare come un investimento produttivo strategico per la competitività del paese. Ogni ritardo infrastrutturale nel Sud produce un costo per l'intero sistema produttivo italiano, invece il Sud è un'opportunità. Ogni collegamento efficiente genera invece più competitività, più export, più occupazione. Un fattore determinante per attrarre investimenti e talenti».

Leopoldo Destro, vice presidente

di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo, sta mettendo a punto un documento su Trasporti e Logistica che presenterà in autunno al governo italiano e a Bruxelles. A metà giugno la sfida infrastrutturale del paese è stata al centro degli Stati generali del Trasporto e della Logistica, organizzati in Confindustria. Ora si tratta di agire: la logistica non è un costo, ma è crescita, per il paese e soprattutto per il Mezzogiorno, che deve recuperare il divario con il Nord e diventare motore di sviluppo per l'Italia.

Negli ultimi anni il Sud è cresciuto più dell'Italia: non solo grazie al Pnrr, grazie anche agli effetti della Zes unica. Una scelta da proseguire?

La Zes unica funziona e va mantenuta. Sta producendo risultati importanti, oltre 9 miliardi di investimenti diretti, un impatto economico complessivo superiore a 59 miliardi con ricadute occupazionali per 71mila posti di lavoro. Ma non basta. L'ultimo focus Istat sul trasporto merci mostra ancora una forte concentrazione della logistica nel nord. Le merci movimentate su strada sono per più del 60% originate al nord contro l'11% del sud. Per il trasporto ferroviario

la differenza è ancora più marcata: più del 50% dei flussi merci sono originati dal nord contro il 3% del sud. Serve un piano strutturale per la logistica intermodale che rafforzi questa spinta imprenditoriale e renda possibile una diffusione di aziende sul territorio, grazie a un sistema infrastrutturale di sostegno. Altrimenti la Zes resta uno sforzo a metà.

I dati dell'export meridionale di questo primo trimestre 2026, calato dell'1,1% a fronte del +1,3% nazionale sono il segno evidente di questo divario.

Un versante è europeo, con i Corridoi Ten-T: a che punto siamo?

Il programma attuale prevede il completamento dei 9 Corridoi entro il 2040 e per farlo occorrono 845 miliardi. Il Sud è interessato in particolare a tre corridoi, due



stradali/ferroviario e uno marittimo. Ma il Connecting Europe facility (Cef) prevede 81,4 miliardi nel periodo 2028-2034. Il Pnrr ha rappresentato un impulso importante, ma non può essere considerato sufficiente per colmare un divario accumulato in decenni. Servono risorse aggiuntive: la nostra proposta è di attivare meccanismi finanziari tipo debito/equity, capaci di attrarre risorse pubbliche e private verso infrastrutture di trasporto di merci e persone, reti logistiche, energetiche e digitali strategiche. Un approccio utilizzato in molti grandi programmi infrastrutturali internazionali.

In Italia quali sono le priorità?
Innanzitutto i collegamenti ferroviari, dalla Napoli-Bari alla Salerno-Reggio Calabria, alla Palermo-Catania-Messina. Tratte necessarie sia per il trasporto passeggeri che per le merci, segmento in cui siamo

sotto la media Ue e che va aumentato per ridurre il trasporto su strada (85% in Italia rispetto a una media Ue del 73%), anche il Ponte sullo Stretto va visto nell'ottica del Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo. Vorrei sottolineare poi la centralità dei porti: servono opere di ultimo miglio stradale e ferroviario, connessioni con le aree industriali, maggiore intermodalità, digitalizzazione delle procedure doganali e logistiche, oltre a tempi di autorizzazione certi. Azioni necessarie per dare continuità agli investimenti e trasformarli in sviluppo industriale stabile. La legge di bilancio dovrà considerare logistica, infrastrutture, energia e digitale un'unica priorità di politica industriale. È un fattore di crescita e di competitività del paese e la gente, le famiglie e le imprese, lo capiscono: in Italia la logistica vale circa 205 miliardi di euro, pari al 9% del Pil, coinvolge oltre 1,4 milioni di

addetti e quasi 79mila imprese. La crescita si costruisce creando le condizioni perché le imprese possano investire con fiducia.

Il blocco dello Stretto di Hormuz ha accelerato progetti internazionali come il Corridoio Imec, che collega India ed Europa, passando per i paesi del Golfo e il Mediterraneo. Siamo pronti?
Nel Mediterraneo passa il 27% del trasporto marittimo mondiale. Dobbiamo intercettare tutti i programmi in corso che riguardano trasporti, reti energetiche dall'Est come dal Nord Africa. La guerra in Medio Oriente ha evidenziato quanto conti l'efficienza delle reti logistiche internazionali come elemento di sicurezza economica. Per l'Italia e il Mezzogiorno è un'occasione unica: rafforzare le connessioni significa creare le condizioni per crescita e competitività. E dovrebbero capirlo tutte le forze politiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gap infrastrutturale al Sud genera più costi per le imprese

I ritardi cumulati

Resta il divario nonostante il Pnrr. Le distanze dai mercati del Nord Italia e della Ue

Nei prossimi 15 anni l'Europa avrà un fabbisogno infrastrutturale di circa 10 trilioni di dollari (di cui 33% per i trasporti, 22% energia, 17% energia). Secondo i dati di Confindustria l'Italia avrà un fabbisogno di investimenti tra 1 e 2 trilioni di euro, di cui 550 miliardi solo per il trasporto. La domanda di mobilità negli ultimi 25 anni è cresciuta a dismisura: i passeggeri aerei sono quasi raddoppiati; quelli ferroviari sono aumentati del 47% e la mobilità su auto ha registrato un +26 per cento.

In Italia il settore della logistica vale 205 miliardi di euro, circa il 9% del Pil, coinvolge oltre 1,4 milioni di addetti e quasi 79mila imprese. Ogni milione di euro investito genera circa 2,1 milioni di produzione aggiuntiva. È la terza filiera logistica europea per dimensione. Ma se si fa il confronto con la Germania diventa evidente il gap che c'è da colmare: la Germania movimenta su ferrovia oltre 126 miliardi di tonnellate-chilometro di merci, mentre l'Italia

meno di 23 miliardi. La Germania movimenta quantità di merci molto maggiori su distanze molto più ampie attraverso la ferrovia, rispetto all'Italia. È vero che la conformazione geografica dell'Italia da questo punto di vista non aiuta. Ma è anche vero che il divario che resta ancora molto ampio tra il Nord e il Sud nelle infrastrutture continua a incidere in modo negativo.

Nonostante negli ultimi anni il Pil al Sud abbia mostrato segni di vivacità superiore rispetto al Nord, la cartina di tornasole della mancanza di uno sviluppo in grado di supportare una crescita stabile arriva dall'andamento delle esportazioni. L'export meridionale - a differenza di quello nazionale - ha segnato una battuta d'arresto nel primo trimestre 2026 (-1,1% contro +1,3%): questo significa che la crescita infrastrutturale e portuale del Sud non si sta ancora traducendo pienamente in performance di export. Da questo punto di vista è interessante ripercorrere alcuni passaggi dello studio "Il divario Nord-Sud: sviluppo economico e intervento pubblico" pubblicato nel 2022 da Banca d'Italia mentre prendevano forma gli interventi per il Pnrr, che poi al Sud si sono tradotti più in infrastrutture sociali che non in quelle legate alla mobilità. Nello studio si parla della necessità di ridurre «i gap infrastrutturali del Mezzogiorno, per avvicinarlo ai mercati del Nord Italia e dell'Europa

centrale e sfruttare il potenziale di sviluppo delle sue agglomerazioni urbane - si afferma -. Il contributo economico delle aree urbane nel Mezzogiorno è inferiore a quello del Centro Nord e ancor più a quello delle altre economie avanzate, segnalando l'esistenza di diseconomie ambientali ed elevati costi di congestione. L'insufficiente dotazione di infrastrutture economiche delle aree urbane del Mezzogiorno si traduce sia in costi più elevati per le imprese sia in un più ristretto bacino di interesse, date le difficoltà di accesso ai mercati più lontani».

E ancora: «Importante è il potenziamento dei collegamenti tra le città meridionali per favorire la creazione di una rete di rapporti economici all'interno dello stesso Mezzogiorno e sfruttare la capacità aggregante dei centri principali. Anche il rafforzamento dei collegamenti con il resto del Paese potrebbe ridurre la perifericità delle regioni meridionali nel confronto con le aree core dell'Europa. Il pieno coinvolgimento delle aree urbane meridionali nella rete dei Treni ad Alta Velocità potrebbe favorire l'afflusso di manager a più elevato capitale umano nelle imprese medio-grandi del Mezzogiorno con conseguenze positive sull'adozione di nuove tecnologie e pratiche manageriali più avanzate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leopoldo Destro. Vice presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo

Energia e difesa, fino a 36,1 miliardi di deficit: c'è il nodo procedura Ue

Salvaguardia. Nella clausola spazi più ampi rispetto alle disponibilità dei partiti, nella manovra ordinaria una lunga lista di proposte alla ricerca di risorse

Gianni Trovati

Il percorso della manovra che comincerà a prendere forma questa sera con l'incontro tra il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e gli uffici di presidenza di Camera e Senato prima delle comunicazioni all'Aula correrà lungo due strade parallele, e per certi versi speculari.

La prima è quella straordinaria, aperta dalla clausola di salvaguardia nazionale (la «flessibilità») messa a disposizione dalla Ue per le spese destinate a energia e difesa. E offre margini di bilancio fin troppo ampi, perché è ancora da capire se tutta la maggioranza sarà d'accordo a dedicare fino a nove decimali di Pil agli investimenti in sicurezza e riarmo. L'altra, quella ordinaria di ogni legge di bilancio, vive una condizione opposta: perché i margini di partenza sono decisamente insufficienti a sostenere le tante richieste sul tavolo, solo in parte riassunte dai ministri che in questi giorni sono andati a parlare a Giorgetti a Via XX Settembre.

I numeri sul tavolo

Alle Camere il titolare dei conti illustrerà i cardini delle deroghe al Patto di stabilità. Che nella loro estensione massima offrono in tre anni fino a sei decimali di Pil per l'energia e nove decimali per la difesa. Tradotte in euro, le dimensioni si fanno più chiare. Tenendo conto del prodotto interno lordo negli anni considerati, si tratta di circa 36,1 miliardi di euro complessivi, divisi fra

patto cambia in base al quadro definitivo del deficit 2025; che però non è ancora noto perché potrebbe cambiare dopo la nuova revisione, attesa il 22 settembre prossimo. Nei corridoi del Governo circola con qualche insistenza la speranza che il ricalcolo riesca a portare finalmente quel deficit sotto al 3% del Pil, soprattutto grazie al lavoro di verifica sull'ultima bolla dei crediti d'imposta da Superbonus che all'agenzia delle Entrate è andato avanti senza sosta. Se così sarà, l'uscita dalla procedura Ue per disavanzi eccessivi permetterebbe di escludere il deficit aggiuntivo dai saldi di finanza pubblica calcolati nelle verifiche di Bruxelles. Altrimenti, l'Italia rischia di rimanere nel braccio correttivo del Patto di stabilità fino al 2030.

Ma anche nel primo scenario, il più favorevole, lo scorporo contabile non cambia di un'uncia la quantità di titoli di Stato da emettere sul mercato e da servire con gli interessi passivi. Fin qui gli investitori, che parlano con i rendimenti, hanno mostrato di apprezzare la disciplina fiscale con cui il Governo

ha portato il deficit dall'8,1% del 2022 al 2,8-2,9% di oggi. Ma presto dovranno pronunciarsi sul cambio temporaneo di rotta, anche se portato avanti nel rispetto pieno delle regole europee. In questo contesto, l'uscita dalla procedura può aiutare.

Irpef, pensioni, sanità...

Accanto a questa partita si giocherà quella della manovra "ordinaria". Qui la bilancia pende decisamente dalla parte della lista dei desideri, che apre un ventaglio larghissimo dai nuovi tagli di tasse su redditi (si guarda in particolare alla fascia 50-60 mila euro) e aumenti contrattuali ai nuovi fondi per la sanità, dallo stop dell'aggancio fra requisiti previdenziali e speranza di vita (fermato solo parzialmente lo scorso anno) ai fondi per dipendenti pubblici, pensioni minime, enti territoriali. Ma le coperture sono tutte da trovare: l'Italia, anche grazie alla classificazione del fiscal drag come "entrata discrezionale" che allarga i margini per le uscite, rispetta la traiettoria di spesa netta e non ha bisogno degli interventi correttivi per 3,2 miliardi ipotizzati ad aprile. Ma i conti, ovviamente, fin qui sono fatti a legislazione vigente: non contemplano, cioè, le misure della prossima manovra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Domani le comunicazioni al Parlamento del ministro Giorgetti, dopo l'incontro con gli uffici di presidenza di questa sera

114,4 miliardi per l'energia e 121,7 per la difesa; cifre ritoccabili (marginalmente) al rialzo con la revisione della linea del Pil, che dovrebbe essere registrata dal programma di finanza pubblica di ottobre dopo un'economia del primo semestre un po' più vivace del previsto.

Queste cifre, al momento, sono potenziali. E tali rimarranno anche dopo le «comunicazioni in merito all'avvio della procedura di attivazione della clausola di salvaguardia nazionale», come spiega la dicitura ufficiale. La misura dell'extradeficit che l'Italia vorrà davvero attivare con la deroga europea sarà dettagliata nella «specific richiesta di autorizzazione che indichi la misura e la durata dello scostamento» (articolo 6 della legge 243 del 2012 attuativa del pareggio di bilancio), che il Governo presenterà al Parlamento solo in autunno.

L'effetto sui saldi di finanza pubblica

Le ipotesi circolate nelle ultime settimane parlano di un utilizzo integrale della clausola, senza precisarne la scansione temporale. In particolare sull'energia, dove non è comunque possibile finanziare per questa via sconti sui carburanti o aiuti diretti alle famiglie, tra le opzioni c'è quella di impiegare i primi fondi in deficit già negli ultimi mesi di quest'anno, attraverso un decreto legge che quasi sempre è collegato alla manovra. In ogni caso, i numeri sono consistenti.

Il calendario, si diceva, è da definire. Ma per esempio un extradeficit concentrato nei prossimi due anni porterebbe il disavanzo complessivo dal 2,9% in calendario per quest'anno al 3,4% del Pil sia nel 2027 sia nel 2028, e manterrebbe il debito nei dintorni del 139% del prodotto per altri due anni, rimandando di fatto al 2029 l'avvio della sua discesa. Questi calcoli si basano sull'ultimo quadro ufficiale di finanza pubblica, contenuto nel Dfp di aprile: la crescita un po' meno leggera delle attese maturata nella prima parte dell'anno può ridurre di uno-due decimali il deficit/Pil di partenza. Ma la sostanza resta invariata.

La variabile del disavanzo

Sul piano della gestione dei conti, l'im-

Carburanti, prezzi su: sul tavolo nuove misure, accise mobili prima scelta

Le valutazioni

Oggi in Cdm la decisione se intervenire ancora sul caro benzina dopo il 6 agosto

Nella lunga lista dei compiti del Consiglio dei ministri odierno ci sarà anche la “valutazione” sui prezzi dei carburanti, per capire se è il caso di intervenire ancora.

L'appuntamento era stato annunciato lunedì scorso dal ministro dell'Economia Giorgetti, al termine del Cdm che aveva fatto ripartire i tagli delle accise, sospesi dal 3 luglio e riattivati solo sul gasolio.

Sotto esame finiranno i numeri mostrati dai tabelloni delle stazioni di servizio: che disegnano un quadro in peggioramento, leggero, rispetto a quello che otto giorni fa, dopo la sollecitazione della premier Giorgia Meloni, ha portato il Consiglio dei ministri a rimettere mano alle forbici sul fisco dei carburanti.

Secondo il monitoraggio quotidiano del ministero delle Imprese e del Made in Italy, ieri il prezzo medio del gasolio è stato di 2,097 euro al litro, cioè 8,8 centesimi sotto al livello raggiunto quando il Governo ha deciso lo sconto di 17 centesimi. Senza nuovi interventi, l'accisa allegge-

sul tavolo del consiglio dei ministri. In salita sono anche le quotazioni della benzina, che con gli 1,999 euro registrati ieri è ormai a un passo dalla soglia psicologica dei 2 euro al litro che pochi giorni fa ha spinto l'Esecutivo a riattivare gli sconti sul gasolio.

Tutto, insomma, sembra muovere verso un nuovo giro di sconti fiscali. Tranne i conti pubblici, dove le risorse non ci sono. O, meglio, non ci sono ancora. Nelle prossime ore prenderà forma infatti l'extragettito Iva di luglio, che si è formato soprattutto nella seconda metà del mese ca-



Atteso nelle prossime ore il calcolo dell'extragettito Iva di luglio per intervenire con decreto ministeriale

ratterizzata dai prezzi in salita. Ma come sa bene chi mastica questi numeri, le accise mobili non fanno miracoli. L'obiettivo è quindi di raggranellare una somma simile a quella che ha coperto l'ultimo intervento, che con 125 milioni di euro ha garantito 10 giorni di gasolio minisovvenzionato dal Governo. In questo modo si potrà replicare una misura più o meno analoga a quella messa in piedi la scorsa settimana, utilizzando solo l'Iva da caro carburanti come da progetto originario (Sole 24 Ore del

rita tramonterebbe giovedì prossimo, e a meno di repentini cambi di rotta il diesel toccherebbe il massimo storico, 6-8 centesimi oltre i prezzi finiti lunedì scorso

26 luglio). A meno che le esigenze politiche impongano un'altra volta di rifare i conti.

—**G. Tr.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fisco, riforma allo sprint finale

Cambia ancora il concordato

La delega. In arrivo l'ok finale in Cdm ai decreti Omnibus, su magistrati tributari e tributi locali. Spinta ai rinnovi dell'accordo per le partite Iva con premi e sanatoria. Più flessibilità con l'integrativa

Marco Mobili
Giovanni Parente

Uno sprint finale per la delega fiscale. Il Governo punta a chiudere il dossier dell'attuazione in Consiglio dei ministri con un tris di provvedimenti: decreto correttivo Omnibus, decreto sull'ordinamento dei magistrati tributari e il travagliato decreto sul fisco locale che dopo uno stallo di oltre 15 mesi ha ricevuto uno nuovo slancio appena una settimana fa dopo la mancata intesa in Conferenza unificata. Anche se i tempi per ulteriori correzioni possono andare oltre la deadline di prima attuazione del prossimo 29 agosto, l'obiettivo è chiudere la partita ora totalizzando 21 decreti complessivi portati al traguardo a cui si aggiungono gli otto Testi unici già varati.

Questo anche in vista del prossimo autunno in cui i temi caldi in materia di tasse, accertamento e reddito d'impresa saranno destinati a tener banco con la manovra "elettorale" (è l'ultima della legislatura prima delle elezioni) mentre per quanto riguarda la delega si cercherà di portare a casa il lavoro del primo Codice tributario delle disposizioni che disciplinano il fisco italiano.

Il piatto forte dell'ultima "informazione" dei decreti è rappresentato in particolare dal l'Omnibus, che è destinato ad allargarsi ulteriormente dopo il chiaro input arrivato dalle commissioni parlamentari con i pa-

rieri della scorsa settimana (si veda «Il Sole 24 Ore» del 30 luglio). In particolare con un nuovo restyling delle regole sul concordato preventivo biennale (Cpb) per le partite Iva. L'obiettivo che l'Esecutivo si prepara ad assecondare con una serie di interventi mirati guarda sia ai rinnovi del primo biennio di applicazione (2024-2025) sia a chi finora non ha mai optato. Per chi deve rinnovare, dopo i tentativi non riusciti negli emendamenti presentati durante la conversione dei decreti legge della scorsa primavera, è pronto a entrare in pista un sistema di premi per incentivare la (ri)adesione.

È il caso degli esoneri dal visto di conformità per compensare crediti non oltre i 100mila euro per l'Iva e non oltre i 70mila euro per imposte dirette e Irap e sempre dal visto o dalla garanzia per i rimborsi Iva non oltre i 100mila euro. Un pacchetto a cui si aggiungerebbe il taglio di due anni dei termini a disposizione del Fisco per gli accertamenti e lo stop agli interessi per i versamenti a rate che scaturiscono dalle dichiarazioni dei redditi. Mentre le valutazioni dell'ultimo minuto potrebbero portare a inserire nell'elenco dei vantaggi -

come richiesto nelle osservazioni delle commissioni parlamentari - anche la possibilità di pagare a rate saldi e acconti delle imposte dovute senza interessi e la salvaguardia per permettere l'ampliamento della compagine sociale senza far scattare esclusione o cessazione dal concordato a condizione che i nuovi soci o associati abbiano conseguito nell'anno precedente un reddito non superiori a 35mila euro.

Ma la spinta decisiva per tornare a dire sì all'accordo biennale con il fisco è destinata ad arrivare dal ravvedimento speciale, ossia dalla sanatoria sul passato che mette in agenda anche la regolarizzazione relativa all'anno d'imposta 2023.

Per la platea di partite Iva soggette alle pagelle fiscali (gli Isa) tra le soluzioni da mettere in campo c'è anche la chance di correggere omissioni o errori attraverso la dichiarazione integrativa e il ravvedimento operoso con un ricalcolo dei valori del concordato che permetterebbe, così, di evitare la decadenza.

C'è poi anche l'altra "gamba" del nuovo rapporto fisco contribuente delineata dal viceministro dell'Economia Maurizio Leo nella sua riforma: la cooperative compliance, ossia il regime di adempimento collaborativo che punta a un tutoraggio delle grandi imprese (la soglia di accesso è ora 500 milioni di euro di ricavi o di volume d'affari ed è destinata a scendere a 100 milioni di euro dal 2028) e

delle Pmi che scelgono di dotarsi di un sistema di gestione del rischio fiscale (il tax control framework). Proprio sul punto verrà accolta la richiesta avanzata dai commercialisti di una proroga di tre mesi dal 30 settembre al 31 dicembre 2026 per la certificazione delle imprese che hanno presentato domanda di accesso nel 2024 e nel 2025.

Sul fronte del reddito d'impresa si profila, invece, un ulteriore aumento del prelievo per l'affrancamento delle partecipazioni detenute in Paesi black list. Il testo del decreto Omnibus approdato in Parlamento per i pareri già contiene un aumento dal 21% al 31% ma l'asticella ora dovrebbe essere portata al 36 per cento.

Il tutto senza dimenticare che l'Omnibus abbraccia diverse tematiche come il nuovo intervento sulla tassazione delle auto aziendali, su cui la commissione Finanze della Camera ha chiesto di eliminare l'aumento del 50% della tassazione per i veicoli immatricolati da più di cinque anni. Richiesta che con tutta probabilità è destinata a cadere nel vuoto.

Ma, come anticipato, nel menù dello sprint finale della delega fiscale c'è anche quello sull'ordinamento della giurisdizione tributaria che punta a definire la disciplina dello stato giuridico e del ruolo dei magistrati tributari. Misure necessarie anche per chiudere l'inizio di una querelle con Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tre mesi in più ai professionisti per la certificazione sulla cooperative compliance