Economia

Idea Lega sul «condono»: scatta l'assenso in 6 mesi

Manovra Se gli uffici comunali non rispondono nei tempi può arrivare il via libera L'emendamento per smaltire le pratiche inevase delle sanatorie 1985, 1994 e 2003

Marcello Astorri

Pensioni, sanità, Superbonus. I lavori sulla manovra si concentrano su questi dossier, mentre oggi è prevista la prima scrematura degli emendamenti inammissibili. Ieri è arrivata la proposta della Lega agli alleati del centrodestra per concedere ai Comuni 180 giorni di tempo, fino a giugno 2027, per esaminare tutte le domande presentate nell'ambito dei tre condoni edilizi del 1985, 1994 e 2003, potendo negare la sanatoria nei casi non condonabili. In assenza di una risposta, scatterebbe automaticamente il silenzio-assenso. Negli auspici del Carroccio, la proposta potrebbe diventare un emendamento alla manovra condiviso da tutta la maggioranza. Gli introiti dell'operazione dovrebbero restare in gran parte nelle casse dei Comuni, con l'obiettivo di «chiudere definitivamente le centinaia di migliaia di pratiche di condono edilizio ancora aperte, alcune delle quali risalenti a oltre 40 anni fa».

Le somme potenzialmente recuperabili, secondo le stime richiamate nel dibattito sulla manovra, potrebbero arrivare a 21,7 miliardi, ma si tratta di una valutazione teorica, perché una parte potrebbe essere già stata versata o non recuperabile. Anche ipotizzando di incassarne soltanto un quarto, si parlerebbe comunque di oltre 5 miliardi. Resterebbero esclusi gli immobili costruiti in aree a rischio o sottoposte a divieto assoluto di edificazione, oltre alle domande inammissibili. Subito polemico il deputato di Avs, Angelo Bonelli: «È un condono generalizzato, il più grande della storia della Repubblica». Formalmente, tuttavia, non si tratterebbe di un nuovo condono, ma di un meccanismo per smaltire le pratiche legate alle precedenti sanatorie, rimaste impigliate nelle lungaggini burocratiche. Le opposizioni propongono 100 milioni l'anno per smaltire le pratiche dei vecchi condoni.



Al lavoro La premier Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti

Verso l'intesa anche su rivalutazione delle pensioni ed e-book Un miliardo per la sanità

Entro giovedì i gruppi dovranno segnalare gli emendamenti prioritari, cioè quelli con maggiori possibilità di essere esaminati e approvati in Commissione Bilancio. Prima, forse domani, dovrebbe tenersi un nuovo vertice tra i leader della maggioranza per trovare la quadra sulle partite ancora aperte.

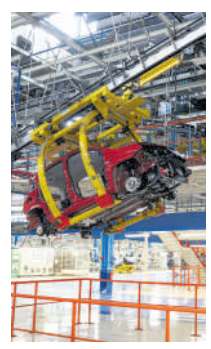
Ieri il vicepremier e leader di Forza Italia, Antonio Tajani, ha dichiarato che sui crediti edilizi «cercheremo di risolvere il tema del Superbonus, ci siamo quasi». Il compromesso potrebbe prevedere un'esenzione, almeno per le piccole e medie imprese, dall'obbligo di spalmare i crediti fiscali in dieci anni. Allo stesso modo, si dovrebbe andare verso un allentamento della stretta sulla rivalutazione delle pensioni più alte. Per la sanità potrebbe arrivare fino a un miliardo aggiuntivo. Verso un'intesa anche sulla questione e-book, sebbene la norma non sia contenuta nella manovra, con l'ipotesi di esentare scuole primarie e medie e rinviare di un anno l'obbligo per gli editori di proporre versioni digitali dei testi scontate del 50%. Un emendamento di Fratelli d'Italia riscrive la norma sulla exit tax, prevedendo un'imposta del 26% sulle plusvalenze per chi trasferisce la residenza fiscale in Paesi che non tassano tali guadagni e non scambiano informazioni con l'Italia. La misura riguarderebbe chi ha risieduto nel Paese per almeno otto degli ultimi dieci anni e presenta redditi di almeno 2 milioni.

Auto, dopo gli errori Ue può arrivare la svolta

Bruno Villois

L'automobile è stata una insostituibile protagonista dei sistemi socio-economici globali per quasi un secolo, sia per il trasporto di persone che di merci. Ha portato lavoro, occupazione, ricchezza indotta per i più fortunati. E prodotto un miglioramento della vita su larga scala per le popolazioni, le quali hanno condiviso il suo ruolo apprezzandola come di rado è successo per altre scoperte dell'uomo. Poi all'inizio dell'attuale decennio, sull'onda delle pressioni ambientaliste la Comunità Europea ha commesso un errore di strategia. Il quale ha prodotto un crollo socio-economico che si ripercuoterà negativamente ancora per molti anni sulle economie europee. La Cina, con la prontezza che la contraddistingue nell'ottenere vantaggi sulle crisi dell'Occidente, avendo a sua volta esagerato nella definizione della produzione ad uso interno, ha letteralmente inondato il vecchio continente di sue auto, sia a motore tradizionale che elettrico, a prezzi insostenibili per le produzioni europee. Le prospettive del mercato continentale, dopo quasi un lustro potrebbero finalmente vedere una schiarita, seppur mini e comunque vincolata al quadro economico-finanziario internazionale.

Secondo le stime, dopo il calo previsto nel 2026 di circa un punto, la ripresa della produzione automobilistica nell'Unione europea dovrebbe avvenire nel corso del 2027. In Italia, l'Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) e Prometeia stimano per il prossimo biennio immatricolazioni vicine a 1,6 milioni all'anno. Nuovi insediamenti produttivi e di assemblaggio saranno all'origine del miglioramento. La cinese Gwm ha annunciato l'avvio della produzione locale in Europa dal 2027. Anche la giapponese Honda valuta di tornare a produrre in Europa già dal prossimo anno, a condizione che le nuove regole dell'Unione europea vengano confermate e che l'andamento del mercato renda conveniente l'operazione. I tre giganti mondiali Toyota, Nissan e Honda stanno per avviare dal 2027 la collaborazione sui componenti auto standardizzati per ridurre i costi e concentrare gli investimenti sulle nuove generazioni di veicoli.



Pomigliano Lo stabilimento di Stellantis

Parimenti sono in arrivo nuove tecnologie sempre dall'anno venturo, tra cui spiccano le batterie di ultima generazione, il cui avvio della produzione su larga scala anche in area euro sarà particolarmente positiva per il rilancio. Un insieme di misure pensate per aumentare i volumi produttivi, ridurre i costi e i prezzi di vendita e restituire redditività alle case automobilistiche europee, rafforzandone la competitività nei confronti dei produttori cinesi. Purtroppo resta un incognita il futuro della italo transalpina Stellantis.

LIBERE OPINIONI

PIÙ PRIVATO PER CREARE FIDUCIA

Pompeo Locatelli

Giovanni Tamburi è certo tra i banchieri d'affari più influenti e ascoltati. Investitore principe in aziende che esprimono l'eccellenza del nostro made in Italy, è una personalità per molti versi appartata, non incline all'entusiasmo sopra le righe verso il capitalismo, un modello nel quale si riconosce. Sostiene il valore del libero mercato. Laicamente, però. Una grande virtù in epoca di idolatrie diffuse. Per questa ragione ho trovato interessante imbattermi nella lettura di alcuni suoi suggerimenti. Mossi da una convinzione: urge una spinta decisa perché il decisore pubblico riapra il dossier delle privatizzazioni. Una partita fondamentale perché offrirebbe alla vastissima platea dei risparmiatori italiani (sui corti correnti ci sono 1500 miliardi che dormono) la possibilità di acquistare azioni di realtà come Eni, Enel, Leonardo, eccetera. Dunque delle partecipazioni che sono controllate dal Mef. Realisticamente Tamburi ne suggerisce una vendita tra il 10 e il 20% con un ritorno immediato. Un modo efficace per alleggerire la presenza dello Stato nelle partecipate.

La materia è scottante perché nel Belpaese sono conclamate le resistenze alle privatizzazioni. La politica, come noto, in larghissima misura fatica a connettersi con questo strumento economico e finanziario. E anche quando qualcosa è successo in passato si è avuta netta l'impressione che siano state misure introdotte quasi obtorto collo. Eppure, pensiamo solo alla drammatica vicenda dell'ex Ilva, se si fosse intrapresa con decisione la strada della privatizzazione del colosso dell'acciaio non si sarebbe arrivati al suo sostanziale *the end*. I ritardi «ideologici» hanno causato e continuano a causare falle enormi nel Sistema Paese. Coraggiosi e copiosi interventi sul terreno delle privatizzazioni avrebbero l'effetto di generare positività in questo momento di incertezza globale. Privatizzare significa dare ossigeno al mercato. Liberarlo dalla fastidiosa ingessatura.

info@pompeolocatelli.it