CONFINDUSTRIA

Rassegna Stampa

Giovedì 13 Giugno 2024

La politica, lo strappo

(C) Ced Digital e Servizi | 1718262308 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Terremoto alla Rocca ora tre "mastelliani" rimettono le deleghe



▶Iannace, Capuano e Panunzio: «Gli incarichi puramente formali»

▶Ma ribadiscono la fiducia nel sindaco Lombardi: «Ora proveremo a ricucire»

LO SCENARIO

Paolo Bocchino

Solo una tempesta di inizio estate, o c'è qualcosa di più profondo? Saranno i prossimi giorni a dire se la riconsegna delle deleghe al presidente Nino Lombardi da parte dei consiglieri provinciali Nascenzio Iannace, Antonio Capuano e Umberto Panunzio potrà essere derubricata a fibrillazione passeggera, o se invece la frattura tutta interna ai mastelliani potrà determinare ripercussioni. I vertici di Noi di Centro e lo stesso Lombardi assicurano che si tratta di una questione circoscritta alla Rocca e alla agibilità operativa degli incarichi attribuiti lo scorso 1 febbraio. E la tempistica scelta nel restituire le deleghe, ovvero a urne chiuse e a valutazione del voto effettuata, lascia pensare che in effetti non ci sia la volontà di procedere a un clamoroso strappo. Nessun terremoto, dunque. Ma la vicenda dimostra comunque che tra le ampie fila mastelliane qualche inquietudine c'è.

LA DECISIONE

Una presa di posizione che, del resto, covava da settimane sotto la cenere alla Rocca. Capuano (delegato al rapporto con l'Unione Provincia d'Italia, alle politiche energetiche, ai trasporti, al turismo, agli eventi e alla promozione museale, ai rapporti con le società partecipate), Panunzio (Ambiente, ciclo dei rifiuti, Protezione civile, politiche giovanili), e Iannace (lavori pubblici, urbanistica, Ambiti socio assistenziali) avevano espresso da tempo il forte malumore per la impossibilità, di fatto, di esercitare le deleghe assegnate loro dopo la rielezione in Consiglio. Deleghe che sarebbero in pratica titoli onorifici e nulla di più. Nella nota di remissione, Iannace parla di «motivi strettamente personali», precisando che si tratta di «dimissioni irrevocabili». Stessa formula per Capuano e Panunzio. Dal quartier generale mastelliano si fa professione di confidenza, evidenziando come, ad esempio, Iannace abbia accompagnato la riconsegna al pieno ribadimento della fiducia politica: «Confermo - ha scritto il sindaco di San Leucio del Sannio - stima e vicinanza a Clemente Mastella, e proseguirò il mio impegno politico al fianco del leader di Noi di Centro anche in Consiglio provinciale, convinto che sia l'unico leader che possa ridare speranza al territorio». Rassicurazioni convincenti giunte nelle scorse ore, garantisce il quartier generale mastelliano, anche da Capuano e Panunzio. Quest'ultimo in particolare conferma: «A Mastella mi lega un rapporto solidissimo, sul piano umano e politico, e questa decisione non scalfisce minimamente la fiducia che ripongo nel progetto politico e amministrativo intrapreso, sia in Provincia che in Comune. Le deleghe sono rimaste puramente formali. Sui rifiuti mi trovo puntualmente a non poter incidere nei processi». In serata, poi, la nota a tre firme che sembra spazzare via le ombre: «Le vicende della Provincia riguardanti le deleghe non hanno nessuna attinenza politica. Il nostro leader è uno: Clemente Mastella, punto» dichiarano congiuntamente Capuano, Panunzio e Iannace. Si punta a ricucire in fretta: «Cercheremo di comprendere come ricomporre il quadro - dichiarano il presidente Lombardi e l'altro consigliere mastelliano alla Rocca, il segretario provinciale Ndc Carmine Agostinelli - I tre colleghi non hanno mai messo in dubbio l'appartenenza o il sostegno, bensì le oggettive difficoltà relative all'esercizio delle deleghe. Siamo convinti che i consiglieri presto troveranno le condizioni migliori per poter esercitare il mandato e le deleghe conferite».



IL CASO

Ed è una tempesta annunciata anche quella consumatasi ieri in Forza Italia. Il segretario provinciale Francesco Maria Rubano ha revocato con una lapidaria comunicazione da una riga l'incarico di vicesegretario del partito ad Arturo Leone Vernillo, sindaco di San Nicola Manfredi: «Con la presente sono a comunicarti la revoca dell'incarico di vice segretario provinciale di Forza Italia». Diciassette parole in tutto, anche troppe per Rubano che aveva messo nel mirino Vernillo già da qualche tempo per l'annunciato disimpegno in campagna elettorale. Pienamente confermato dalla lettura dei dati: a San Nicola Manfredi ha prevalso Stati Uniti d'Europa, costola dell'amministrazione sannicolese, lasciando Forza Italia al sesto posto. E in un messaggio social, Vernillo ha lasciato intendere che alla base delle scelte possano esserci stati anche impegni non mantenuti: «Apprendo la mia revoca da una carica nei fatti rimasta sempre formale. Tante cose sono state dette, magari poi sono state fatte altre. Ma non rinnego nulla. Il segretario provinciale, a cui va la mia stima e il mio rispetto umano immutati, ha deciso così. Nessun rancore. Anzi. In bocca al lupo per tutto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infopoint, telecamere non attive ma pronto ad aprire ai turisti

LA SCELTA

L'infopoint di piazza Pacca si appresta ad aprire ai turisti grazie all'affidamento alla Pro loco Samnium. Un esito già scritto quello scaturito dalla manifestazione d'interesse indetta dal Comune. Allo spirare dei termini per la presentazione delle offerte, fissato al 6 giugno, al protocollo di Palazzo Mosti è pervenuta unicamente la disponibilità del sodalizio cittadino di promozione turistica guidato da Pino Petito. Con ogni probabilità, saranno dunque i volontari della Samnium a garantire l'operatività della struttura appena inaugurata in piazza Cardinal Pacca, con avvio presumibile da luglio. Per l'annuncio ufficiale manca il completamento della procedura avviata dall'ufficio servizi turistici, che si conta di perfezionare già nel corso di questa settimana.

LA NOMINA

Il dirigente Alessandro Verdicchio ha nominato la commissione di valutazione formata dallo stesso numero uno del settore in funzione di presidente, dalla responsabile del procedimento Giuseppina Colangelo e dal dipendente Emilio Fabozzi. L'organismo già nella giornata odierna si riunirà per esaminare il progetto di gestione presentato dall'unico soggetto dettosi disponibile. Per ottenere l'affidamento, alla Pro loco Samnium basterà non uscire dai binari tracciati dal Comune nel bando pubblicato lo scorso 17 maggio, che in sintesi prevede l'apertura nel periodo estivo (1 maggio-30 ottobre) dalle 10 alle 13 e dalle 16 alle 18, dal lunedì al venerdì, mentre il sabato e la domenica dovrà estendere l'operatività tra le 9,30 e le 13,30 e tra le 14,30 e le 18,30. L'orario invernale (1 novembre-31 marzo) vedrà la struttura attiva soltanto di mattina (10-13,30) nei giorni infrasettimanali, mentre nel fine settimana i battenti saranno aperti dalle 9,30 alle 13,30 e dalle 14,30 alle 18,30. Per quanto riguarda i servizi da rendere, l'amministrazione ha stabilito che gli operatori forniscano «informazioni precise e dettagliate sui servizi turistici del Comune, con l'indicazione dei prezzi praticati sui trasporti, sui pubblici esercizi, sulle strutture congressuali, sui servizi di pubblica utilità. Il personale addetto deve saper dare informazioni esaurienti sulle risorse storico-artistiche e naturalistiche, su itinerari turistici, strutture ricettive e di ristorazione presenti sul territorio con le relative tariffe o menù e scontistiche dedicate, manifestazioni ed eventi, tempo libero e sport nell'ambito di appartenenza, indicando orari, localizzazioni e accessibilità», contribuendo inoltre ad alimentare il portale turistico on line del Comune. Canonica la funzione di dispensario di brochure informative con l'indicazione delle principali attrattive e servizi, è prevista inoltre l'attività di «customer satisfaction», ovvero gli addetti dovranno «offrire assistenza al turista per l'inoltro all'autorità competente di reclami per disservizi, mettendo a disposizione specifici modelli e aiutando nella relativa compilazione». Richiesta infine «la elaborazione mensile di un report con i dati attinenti l'utenza (flussi, bisogni, proposte)». Gli operatori potranno anche effettuare la prenotazione di pernottamenti presso le strutture ricettive locali, richiedendo all'utenza un importo non superiore al 5 per cento della transazione. La gestione si protrarrà fino al 31 dicembre 2026.

IL SERVIZIO È STATO AFFIDATO DAL COMUNE ALLA PRO LOCO SARANNO I VOLONTARI DELLA «SAMNIUM» A GARANTIRE I SERVIZI



IL CASO

Infopoint che però rischia di finire preda dei vandali, ipotesi tutt'altro che remota dati i precedenti. E le telecamere posizionate dal Comune nell'ambito dei lavori finanziati con i Pics non sono in grado di svolgere la loro funzione. Gli apparecchi non sono ancora collegati alla rete cittadina della videosorveglianza che affluisce alla centrale operativa del comando di polizia municipale. Lo si evince dalla determina del settore lavori pubblici che ha affidato il servizio di vigilanza a una società privata fin dalla serata dell'inaugurazione svoltasi il 7 giugno «al fine di prevenire atti vandalici».

pa.bo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc



Il cambio di paradigma, l'avanguardia tecnologica

(C) Ced Digital e Servizi | 1718262688 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

A caccia di talenti hi tech il futuro nel Mezzogiorno I cinquant'anni di Intecs

▶È in aumento la richiesta di laureati in ingegneria, elettronica e informatica

▶L'esperienza a Napoli di un'azienda leader «Siamo alla ricerca di altre 50 nuove figure»

LA STORIA

Mariagiovanna Capone

Arginare la fuga di cervelli, si può. Anzi, si deve. Negli ultimi mesi è aumentata la richiesta di laureati in Ingegneria e in particolare tutti quelli che vertono verso l'hi-tech: Informatica, Elettrica, Elettronica e delle Telecomunicazioni. Una caccia ai talenti che inizia già durante i primi anni di studio, poiché le richieste sono almeno del doppio rispetto al numero di studenti che arriva alla meta della laurea, e quindi vanno sostenuti e aiutati nel loro complesso percorso; e che spesso si estende agli Istituti tecnici, dove si investe sulla formazione da inserire in azienda dopo il diploma. I privati, quindi, si impegnano fortemente per evitare che le nostre menti eccellenti fuggano all'estero, e puntano a un investimento più local che glocal. Tra queste c'è Intecs, azienda leader nei sistemi ingegneristici per aerospazio, difesa, automotive, trasporti, TLC, FinTech e AI, che per celebrare il mezzo secolo dalla fondazione sta ampliando il proprio personale e in particolare nella sede di Napoli, dove domani sera si festeggia l'importante anniversario con i vertici aziendali.

Cinquant'anni e cinquanta figure specializzate ricercate tra ingegneri e tecnici in un settore in forte espansione. «Siamo lieti di festeggiare in una sede storica come Napoli l'entusiasmante traguardo di cinquanta anni di attività e di poter accogliere nuove risorse del territorio in un ambiente altamente inclusivo che coniuga l'innovazione e l'alta tecnologia con una forte attenzione e cura delle persone» ha dichiarato il presidente esecutivo di Intecs, Giuseppe Ciongoli.

I SETTORI NEL MIRINO: AEROSPAZIO, DIFESA, AUTOMOTIVE, TRASPORTI, TELECOMUNICAZIONI, FINTECH E AI

ECCELLENZA TECNOLOGICA

Intecs, azienda leader nel settore delle tecnologie avanzate, festeggia il cinquantenario dalla fondazione a Napoli, una delle sue sedi di eccellenza, che conta sul supporto di circa 100 risorse altamente specializzate tra donne e uomini, che rappresenta un punto di riferimento nella progettazione e implementazione di sistemi elettronici avanzati, software e soluzioni per aerospazio, difesa, trasporti, automotive, FinTech e AI.

In particolare, sul territorio campano, Intecs è focalizzata nell'innovazione e nella collaborazione con i maggiori player del settore railway, trasporti, aerospazio e difesa. Nel corso di mezzo secolo, la società attualmente guidata da Ciongoli ha sviluppato partnership strategiche con le principali università del territorio, promuovendo la sinergia tra mondo accademico e industria. Questa collaborazione ha permesso all'azienda di rimanere all'avanguardia nell'innovazione tecnologica e di offrire opportunità formative ai giovani talenti. Un processo che prosegue e si arricchisce, continuando a investire nella formazione, attraverso tirocini formativi - attualmente in corso - per studenti dei corsi di laurea di Informatica e Ingegneria, favorendo la crescita professionale e l'inserimento nel mondo del lavoro.



Un'immagine di archivio Sotto un esterno della sede di Napoli di Intecs che festeggia i 50 anni dalla fondazione

OFFERTE DI LAVORO

Per sostenere la sua crescita e l'espansione continua, Intecs è attualmente alla ricerca di 50 nuove figure professionali, tra cui alcune specifiche su Napoli, come software developer, ingegneri TLC e RAMS. Un'occasione per i laureati napoletani che scelgono di continuare a investire le proprie energie nella città di nascita, apportando un valore aggiunto a tutto il Mezzogiorno che necessità delle sue risorse e dei suoi talenti. Altri settori per le altre sedi sono embedded software engineer con competenze Android e Linux, embedded engineer Autosar e V&V engineer & rams engineer, inotlre la ricerca si estende anche a tecnici per il monitoraggio dei sistemi automatici, tecnici con competenze in reti e telecomunicazioni, naval system integrator, software real time developer ed embedded critical safety engineer. Ma gli orizzonti sono ampi e l'azienda mantiene aperta anche la pagina delle candidature spontanee, offrendo l'opportunità a tutti di entrare a far parte del team altamente specializzato. La vocazione internazionale di Intecs, poi, si riflette nei numerosi progetti realizzati all'estero, con interventi significativi in Australia, Arabia Saudita e Usa, che testimoniano la capacità dell'azienda di competere e innovare su scala globale. La sede centrale è situata a Roma mentre le altre sedi operative sono, oltre a Napoli, anche a Pisa, Milano, Torino, Genova, Reggio Emilia, Parigi, Tolosa. Per unirsi alla società, ci si può collegare alla sezione «lavora con noi» del sito internet (www.intecs.it) che sarà presto rinnovato e arricchito con molte nuove informazioni, tramite Linkedin, o ancora inviando il proprio curriculum alla mail del recruiting.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESIDENTE CIONGOLI: «PUNTIAMO AD ACCOGLIERE SEMPRE DI PIÙ NUOVE RISORSE DAL TERRITORIO»

West Virginia e Campania in dialogo le imprese pronte a investire negli Usa

IL CASO

Antonio Vastarelli

Il West Virginia ha un territorio ampio ma conta solo 1,8 milioni di abitanti (in pratica, un terzo di quello della Campania su una superficie 5 volte superiore). Ha, però, una posizione privilegiata: è negli Stati Uniti orientali, vicino al Canada, a metà strada tra New York e Chicago, e con il 50% della popolazione statunitense che vive nel raggio di poche centinaia di chilometri. Queste caratteristiche, insieme ad un sistema della logistica sviluppato, lo rendono molto interessante per gli investimenti.

IL CONFRONTO

Di questo si è parlato ieri a Napoli, in un incontro tra una delegazione del West Virginia e rappresentanti del mondo imprenditoriale campano. «Per l'Italia noi rappresentiamo uno dei principali partner, con un interscambio commerciale di 126 miliardi di dollari nel 2023, che può essere ulteriormente rafforzato. L'incontro di oggi si inserisce nel programma SelectUSA, gestito dal nostro dipartimento del Commercio, che ha l'obiettivo di spiegare quali sono le opportunità che offriamo alle aziende che vogliono investire sul nostro territorio» afferma Tracy Roberts-Pounds, Console generale degli Stati Uniti a Napoli, che aggiunge: «Oggi promuoviamo gli investimenti in West Virginia perché è uno stato che vanta eccellenze produttive in settori in cui anche Napoli e la Campania eccellono».

Affinità indicate dal direttore del dipartimento dello Sviluppo economico del West Virginia, Mike Graney: «Come la Campania, abbiamo un settore aerospaziale molto sviluppato, con sedi di importanti realtà come Boeing e Nasa. Settori molto attivi sono anche automotive, industria chimica e dei polimeri, metallurgico, informatico, e siamo anche la capitale della biometria» afferma, sottolineando che il dipartimento da lui diretto, oltre a fornire assistenza agli investitori, opera anche per metterli in contatto con possibili partner sul territorio.

Per il presidente dell'Unione industriali Napoli, Costanzo Jannotti Pecci, «rafforzare le collaborazioni con gli Stati Uniti è anche un modo per ridurre quella dipendenza dalla Cina che abbiamo subìto negli ultimi decenni anche nel campo della tecnologia avanzata».

E, aggiunge, i rapporti con il West Virginia possono essere implementati anche nei comparti «delle alte tecnologie, delle nanotecnologie, e della meccatronica avanzata, in cui sono specializzate molte nostre aziende, che negli Stati Uniti possono trovare tecnici qualificati e sbocchi commerciali nel grande mercato statunitense». La presenza di imprese campane negli Usa, tra l'altro, è già in crescita, ricorda Massimo Petrone, rappresentante per la Campania dell'American Chamber of Commerce in Italy: «Su 600 imprese italiane iscritte alla Camera, oltre 60 sono campane. Noi le accompagniamo, consigliandole su dove investire, tra i 50 stati, a seconda del tipo di attività economica dell'azienda e della tipologia di agevolazioni offerte».

Ad offrire aiuti sostanziosi è Simest, aggiunge poi Federica Feltrin, dell'Ufficio relazioni esterne della società del gruppo Cassa depositi e prestiti che sostiene l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Lo fa sia partecipando agli investimenti, sia con finanziamenti agevolati a tassi bassissimi, o a fondo perduto (per le aziende innovative, meridionali, giovani o femminili): «Solo nel 2023 – dice - abbiamo appoggiato 15mila progetti di internazionalizzazione, per oltre il 90% a favore di Pmi».

A NAPOLI L'INCONTRO TRA UNA DELEGAZIONE DELLO STATO AMERICANO E I RAPPRESENTANTI IN REGIONE

JANNOTTI PECCI: «PIÙ COLLABORAZIONI CON GLI STATI UNITI COSÌ RIDUCIAMO ANCHE LA DIPENDENZA DALLA CINA»



All'Agorà Morelli l'incontro tra una delegazione della West Virginia e i rappresentanti del mondo delle imprese campane

LA TESTIMONIANZA

Interessante, infine, la testimonianza di Paolo Ghigo, presidente di Tecnocap Llc (diramazione statunitense di un'impresa di Cava de' Tirreni specializzata in imballaggi e chiusure metalliche): «In West Virginia – afferma - abbiamo trovato un'amministrazione sensibile all'industria, un sistema bancario disponibile e trasparente, una logistica all'avanguardia e un mercato premiante. Inoltre, cosa molto importante per le imprese energivore, il West Virginia è lo stato in cui è più basso il costo dell'energia». Tra i problemi da tener presente, invece, segnala «la scarsezza di risorse umane dovuta ad una disoccupazione inferiore al 4 per cento, che viene però bilanciata – conclude - da un sistema universitario pronto a formare personale qualificato in accordo con le aziende».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

Il vertice del G7 in Puglia

(C) Ced Digital e Servizi | 1718262622 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

La crisi di Suez rilancia la rotta del Mar Nero: ruolo-chiave per l'Italia

▶L'Iraq vuole diventare paese di transito La Turchia sta raddoppiando il Bosforo

▶La Georgia si ritaglia il ruolo di anello di collegamento tra l'Europa e la Cina

I TRASPORTI

Ercole Incalza

Lo ripeto spesso ma penso di non annoiare nessuno riportando un dato: solo l'uno per cento dello specchio acquifero del pianeta è attraversato per oltre il 22 per cento della intera movimentazione mondiale delle merci; questo è il Mediterraneo.

In fondo una tessera del mosaico mondiale determinante per la crescita dell'intero pianeta. Ebbene la nostra Presidente del Consiglio Giorgia Meloni vive proprio in questi giorni, in queste ore, uno dei momenti più significativi e più incisivi del suo ruolo istituzionale sovra nazionale ed in particolare, tra le varie tematiche da dibattere all'interno del G7, una riveste una rilevanza ed una attualità tutta particolare: il rapporto con il continente africano, il ruolo del nostro Paese in tale rapporto attraverso proprio la forza e la incisività della nostra portualità e di quella africana.



Un cargo attraversa il Canale di Suez

IL TEATRO

Ma a questo scontato approccio ed al tempo stesso a questo rilevante interesse diffuso che tutti i Paesi del G7 intravvedono in questo teatro economico, penso se ne debba aggiungere un altro che, proprio in questi mesi, ha raggiunto livelli di interesse e di attualità davvero imprevedibili. Mi riferisco agli attacchi sul Mar Rosso. Pochi mesi fa con i primi attacchi a navi in transito da parte del gruppo terrorista Houthi ricordai subito la esperienza portata avanti nel 2003 e nel 2011 dal nostro Paese sia con la redazione del Piano Generale dei Trasporti iracheno, sia con la proposta avanzata da un consorzio di imprese italiane relativo alla realizzazione di un asse stradale che, partendo dal Porto di Bassora attraversava l'intero Paese iracheno, raggiungeva prima Bagdad e poi Mossul per raggiungere, attraverso la Turchia, i porti del Mar Nero e le infrastrutture previste dalla Unione Europea relative al Corridoio 10 (Reti TEN–T).

Sin dal 2003 il Governo iracheno era convinto che lo Yemen conteneva al suo interno una carica terroristica fortissima e che in poco tempo avrebbe praticamente messo in crisi l'accesso al Canale di Suez. Ebbene, questo preoccupante rischio ha reso urgente l'attuazione di una adeguata offerta portuale nel Mar Nero ed una contestuale azione infrastrutturale tra il Mar Nero e Bassora. Proprio ultimamente il governo georgiano ha affidato la realizzazione di un porto. La Georgia, il piccolo Stato caucasico a sud della Russia, sta infatti costruendo un gigantesco porto ad Anaklia, sulle coste del Mar Nero. Si estenderà su ottanta ettari ed il vero obiettivo è quello di convincere i Paesi europei a passare per il Mar Nero per commerciare con la Cina, e usare questo espediente per avvicinarsi alla sfera di influenza dell'Europa occidentale.

Contemporaneamente la Turchia ha avviato la realizzazione di un canale parallelo al Bosforo lungo 45 Km che collega il mar Nero ed il Mediterraneo.

LA RIVOLUZIONE

Quindi stiamo assistendo ad una vera rivoluzione logistica dei nostri due Mari; il Mar Nero e Mar Mediterraneo diventano, a questo punto, un teatro economico per la nostra portualità, per quella degli altri Paesi della Unione Europea che si affacciano nel Mediterraneo e per quelli, come i porti africani, che trovano, proprio in questo nuovo sistema, interessanti condizioni per lo sviluppo e la crescita. Sono quindi convinto che proprio nel G7 si affronterà da un lato il grave rischio di una crisi nei transiti lungo Suez e dall'altro la rilevanza strategica delle vie alternative tra cui quella attraverso il Mar Nero.

Quindi una grande attenzione al continente africano ma al tempo stesso una convinta lettura delle evoluzioni del Mar Nero; una evoluzione che ripeto non può assolutamente sottovalutare altre realtà come la Georgia, come l'Azerbaigian, come l'Iraq, come la Turchia, non possiamo infatti mettere in dubbio che trattasi di evoluzioni che, proprio in un confronto come quello del G7, testimoniano ancora una volta il ruolo centrale e strategico del nostro Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TUTTE LE STRATEGIE RAFFORZANO IL RUOLO CHIAVE DEL MEDITERRANEO E LA CENTRALITÀ DELLA RETE DEI PORTI



Il risiko dei cieli

Passi in avanti con l'Ue su Ita-Lufthansa

Il finale «è ancora aperto». Ma all'orizzonte della travagliata saga Ita-Lufthansa si intravedono schiarite. Nelle ultime frenetiche ore di negoziati, tra linee rosse e tentativi di mediazione in extremis, a Bruxelles si registrano «miglioramenti» e una traiettoria «positiva» verso un possibile lieto fine. La squadra dell'antitrust Ue, guidata da Margrethe Vestager, è impegnata a «valutare» gli ultimi dettagli dell'offerta finale messa sul tavolo dal colosso dei cieli tedesco. Poi, già nei prossimi giorni, formulerà il suo orientamento sul tanto atteso verdetto che sarà svelato entro il 4 luglio. A urne ormai chiuse, la prima indicazione potrebbe arrivare mentre la premier Giorgia Meloni e il cancelliere Olaf Scholz sono impegnati al G7 a Borgo Egnazia. A certificare la sensibilità di un dossier che si muove lungo due piani: i tecnicismi dell'antitrust e il dialogo politico. La spinta dei governi può essere decisiva per mitigare le rigidità Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc



La guerra commerciale

(C) Ced Digital e Servizi | 1718262553 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Dazi alle auto cinesi, scontro con Pechino Ma l'Europa si spacca

▶Prelievo fino al 48%. Dombrovskis: risposta misurata ma il dialogo è ancora aperto Berlino e Bupadepest frenano. Urso: tutelata la nostra produzione. Stellantis fredda

LA MOSSA

BRUXELLES L'Europa torna ad affilare le armi contro la Cina e si prepara a imporre dazi fino al 48% sull'importazione delle auto elettriche del Dragone. Ma da Berlino a Budapest, tra le capitali c'è chi punta i piedi di fronte ai rischi di un'escalation commerciale con Pechino, che intanto si dice pronta alla rappresaglia. Archiviata la stagione elettorale (ma non ancora quella delle nomine), ieri la Commissione ha ripreso in mano il dossier delle vetture a batteria cinesi, chiudendo in via preliminare l'indagine anti-dumping che aveva aperto nove mesi fa per far luce sul fenomeno dei veicoli asiatici a basso costo che, sostenuti da generose sovvenzioni pubbliche, inondano il mercato Ue e fanno concorrenza sleale alle e-car "made in Europe", tecnologie pulite al centro del Green Deal.

I DATI

Stando ai dati di Eurostat, le vendite di auto a batteria cinesi sono cresciute a ritmo record, passando dalle 57mila unità del 2020 alle oltre 437mila dell'anno scorso, per un valore di circa 10 miliardi di euro. «I risultati provvisori indicano che l'intera filiera beneficia pesantemente di aiuti di Stato in Cina e che l'afflusso di importazioni cinesi sovvenzionate a prezzi artificialmente bassi rappresenta una minaccia per l'industria dell'Ue», si legge in una nota di Bruxelles, che ha notificato a Pechino l'intenzione di imporre dazi che supererebbero i 2 miliardi di euro ogni anno. Per il vicepresidente esecutivo della Commissione e titolare del Commercio Valdis Dombrovskis, «è una risposta misurata per ripristinare la parità di condizioni», ma tutti i «canali di comunicazione» con Pechino rimangono aperti. A Bruxelles si stima che un mancato intervento metterebbe a rischio 2,5 milioni di posti di lavoro diretti e 10,3 nell'indotto.

Nel dettaglio, l'esecutivo Ue applicherebbe cinque livelli di tariffe compensative. Per i tre produttori di auto cinesi inclusi nel campione dell'inchiesta saranno pari al 17,4% per Byd, al 20% per Geely (che controlla la svedese Volvo) e al 38,1% per Saic (che ha una joint venture con Volkswagen). Altre case automobilistiche che hanno collaborato all'indagine (tra queste dovrebbe esserci Tesla) saranno soggette a un prelievo del 21%, che diventerà del 38,1% per quanti non hanno cooperato. Questi valori si aggiungono al dazio del 10% già esistente sull'import nell'Ue; il che renderebbe le vetture elettriche di produzione cinese più costose anche del 48% (negli Usa, da maggio, il valore è del 100%).

Le tariffe non sono immediatamente applicabili, ma scatterebbero dal 4 luglio prossimo, in linea con le regole dell'Organizzazione mondiale del commercio, che danno adesso alla Cina quattro settimane per contestare le prove presentate da Bruxelles ed eventualmente risolvere la questione a livello negoziale. Solo a novembre, poi, e dopo un voto dei Paesi Ue, i dazi diventerebbero definitivi.

Ma Pechino ha reagito con fermezza all'annuncio Ue, promettendo di non voler «stare a guardare» e di «prendere risolutamente tutte le misure necessarie per difendere con fermezza i diritti e gli interessi legittimi delle aziende cinesi» da un'indagine «senza fondamento fattuale e giuridico». Tra i rischi, c'è la possibilità di ritorsioni in grado di colpire gli interessi Ue in altri ambiti, dall'agricoltura all'aviazione.

LA MISURA

A favore dell'affondo Ue si è schierato il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, secondo cui la misura «tutela la produzione europea» e «la possibilità di riaffermare in Italia l'industria automobilistica, uno dei settori trainanti dello sviluppo industriale del nostro Paese a cui non vogliano assolutamente rinunciare». Ma a frenare la fuga in avanti della Commissione c'è pure la solita Ue spaccata. A cominciare dalla Germania, che nel settore automotive è leader a livello mondiale e ha ampliato la presenza delle sue aziende in Cina, e dall'Ungheria, che ha di recente attirato gli investimenti di Byd. «I dazi punitivi si ripercuotono sulle imprese tedesche e sui loro prodotti di punta», ha reagito il ministro dei Trasporti tedesco, il liberale Volker Wissing. «È bene che la Commissione offra adesso dei colloqui alla Cina», gli ha fatto eco il portavoce del cancelliere Olaf Scholz; mentre da Budapest è arrivata la censura contro una misura «protezionistica» che «non è sostenuta dal comparto auto». Fredda anche Stellantis: «In quanto azienda globale, crediamo nella concorrenza libera e leale in un ambiente commerciale mondiale e non sosteniamo misure che contribuiscono alla frammentazione del mondo»; per Acea, l'associazione europea dei costruttori d'auto, «per essere competitivo», il settore ha semmai «bisogno di una solida strategia industriale per l'elettromobilità».

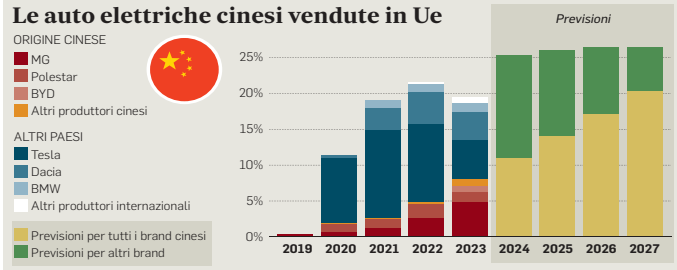
Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE VENDITE DI VEICOLI CRESCIUTE A RITMO RECORD DA 57MILA NEL 2020 A OLTRE 437MILA L'ANNO SCORSO



La nave Byd Explorer che dalla Cina ha trasportato le auto del Dragone nel porto di Vlissingen in Olanda



Fonte: dati EEA per il 2019 e il 2020, dati Dataforce dal 2021 al 2023, previsioni di T&E per i marchi cinesi — Withub

Byd e Mg pronte a spostare le fabbriche

GLI EFFETTI

ROMA Ora Byd, Mg e Dr Automobiles si preparano a spostare qualche fabbrica in Europa. È questo uno degli effetti della stretta arrivata dall'Ue.

Imporre nuovi dazi è stata una scelta obbligata per l'Europa. Impossibile reggere l'urto di prodotti a prezzi sempre più bassi e di qualità in crescita con il rischio di veder piombare sul mercato anche i prodotti respinti dagli Stati Uniti. Ma la soluzione del problema potrebbe essere più complessa, dicono gli esperti che pesano gli effetti della svolta. Siamo lontani, infatti, dal super dazio del 100% annunciato dagli Usa, ma un impatto commerciale ci sarà dato il numero di auto vendute in Ue.

Non sarà facile per i costruttori, cinesi o partner dei cinesi, adattarsi. Alcuni potrebbero assorbire in parte i dazi limitando gli aumenti di listino. Altri potrebbero pesare un cambio di strategia, fino al punto da mettere in discussione le vendite in Europa. Per T&E Italia i dazi spingeranno le case automobilistiche a localizzare la produzione di veicoli elettrici in Europa. E questo è un bene per l'occupazione e le competenze che vogliamo far crescere tra i lavoratori. Ma non proteggeranno a lungo l'industria dell'automotive europea, dicono gli esperti. Quando le aziende cinesi costruiranno fabbriche nel Vecchio continente la nostra industria dovrà farsi trovare pronta spingendo sull'elettrificazione,

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Concorrenza a costi bassi: una vettura europea su 4 oggi viene prodotta in Cina

IL FOCUS

ROMA Se non è un'invasione, ha tutti gli ingredienti per diventarlo. C'è sempre più Made in China nel mercato europeo dei veicoli elettrici. E anche immaginando una crescita lineare delle importazioni nei prossimi anni, e una buona dose di prudenza, la conquista del mercato è, o sarebbe, solo questione di tempo, senza correttivi.

Lo dicono i numeri. Quasi un quinto (19,5%) dei veicoli a batteria venduti in Europa l'anno scorso è stato prodotto in Cina, a fronte del 23% registrato in Italia. Ma la quota è destinata a raggiungere un quarto (il 25%) nel 2024 stando a una nuova analisi dell'organizzazione indipendente Transport & Environment (T&E), intitolato "To raise or not to raise – How Europe can use tariffs as part of an industrial strategy".

L'AVANZATA

Certo, i dati danno conto di tutte le importazioni in Europa di vetture prodotte in Cina, comprese quelle relative ai brand occidentali come Tesla, Dacia e BMW. Dunque parlano di tutte le auto vendute in Ue che arrivano direttamente o indirettamente da Pechino.

Ma anche considerando la marcia imboccata dai soli marchi cinesi, i numeri sono impressionanti. Si prevede che le vendite "China only" raggiungeranno da sole l'11% del mercato europeo nel 2024 e il 20% nel 2027. E questa proiezione conservativa, precisa T&E, presuppone una crescita lineare della quota di mercato degli OEM cinesi sulla base delle vendite degli ultimi due anni, anche se BYD da sola punta al 5% del mercato europeo delle auto elettriche entro il 2025, è il risultato di strategie molto aggressive sui prezzi, a fronte di una qualità in crescita. Rotte possibili solo in paesi con regole ben più lasche rispetto alle nostre e con una dote, tra materie prime e produzione di batterie, ben più sostanziosa della nostra.

Quali sono i nomi più aggressivi? In realtà i marchi provenienti dalla Cina sono così tanti che è difficile fare un'analisi puntuale. Tutti hanno mire precise di espansione all'estero, ma se gruppi come BYD puntano sul proprio know-how per esportare le loro auto, altri celano la loro vera identità creando nuovi marchi esclusivamente per i mercati occidentali. Un esempio è DR Automobiles, il secondo produttore cinese in Europa dietro MG, e i suoi sottomarchi EVO, Tiger, ICH-X e Sportequipe. I suoi prodotti non sono diversi dai modelli di Chery, BAIC e JAC, ma per la maggior parte del pubblico si tratta di auto italiane o comunque non cinesi. Fino al punto che nel 2023, i marchi di DR Automobiles hanno immatricolato più di 34.000 unità, principalmente in Italia e Spagna.

QUEST'ANNO IL 23 PER CENTO DEI VEICOLI GREEN VENDUTI IN ITALIA ARRIVA DAI PORTI ASIATICI

MG, invece, il marchio britannico di nascita ma ormai asiatico dopo che nel 2007 è stato acquisito dalla cinese SAIC, ha venduto 840.000 nuovi veicoli a livello globale, di cui 248.000 unità sono state immatricolate in Europa. È di gran lunga il marchio cinese più venduto in Ue e pesa circa il 70% di tutte le auto cinesi vendute in Europa. Ma è fortemente impopolare in Cina. E ancora, solo recentemente, la Cirelli Motor Company ha iniziato a vendere auto in Italia ribattezzando veicoli Dongfeng, BAIC, Seres e FAW.

LA NUOVA GEOPOLITICA

La minaccia maggiore arriva dalle auto elettriche. Ma i marchi cinesi potrebbero superare la quota del 7% dell'intero mercato dell'auto entro il 2030, secondo la ricerca condotta da ANIASA e Bain & Company, puntando su modelli di segmento più basso a prezzi competitivi. E il prezzo più alto potrebbero pagarlo soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, importatori netti di auto.

Quella che l'ANIASA definisce "una nuova fase della geopolitica dell'auto", è un cambio di paradigma in cui l'Europa è solo una parte. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Nel 2023, solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Si tratta ora di capire quali argini produranno i nuovi dazi.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

Commercio in crisi parte il countdown verso i saldi estivi

(C) Ced Digital e Servizi | 1718262492 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it



Start fissato il 6 luglio. Alviggi (Confesercenti): «Rebus parcheggi» Romano (Ascom): «Intervenire». Ambrosone: «Risultati positivi»

BENEVENTO

Antonio Martone

Prenderà il via sabato 6 luglio la campagna dei saldi estivi in Campania. Negli ultimi anni, però, in particolar modo nel capoluogo sannita, la politica degli sconti viene attuata in tutti i mesi dai vari negozianti per combattere la crisi e soprattutto fronteggiare la spietata concorrenza del mercato online, che di fatto sta mettendo in ginocchio il commercio tradizionale. Resta, però, ugualmente grande l'attesa per lo start ufficiale, che costituisce da sempre una spinta in più agli acquisti.
Pubblicata sul bollettino ufficiale di Palazzo Santa Lucia la delibera della giunta regionale. La durata sarà come sempre di 60 giorni. Il presidente provinciale di Confesercenti Gianluca Alviggi traccia un quadro generale, frutto dei dati registrati negli ultimi anni: «I nostri settori, mi riferisco in particolare a calzature e abbigliamento, credo che alla luce del recente andamento delle vendite non hanno più molto da dire. Ciò in considerazione della crisi, della concorrenza sempre più forte dell'online e della mancanza di provvedimenti, anche da parte delle autorità, a tutela del commercio tradizionale, che poi è quello che produce il pil della città e soprattutto contribuisce a sorreggere l'economia locale. I saldi per potersi difendere ormai quasi tutti, ufficiosamente, li attuano per l'intero anno a clienti fidelizzati e non». A suo avviso, per rilanciare «in maniera concreta il corso Garibaldi e tutte le altre zone del centro storico che ormai boccheggiano, è fondamentale risolvere e definire in maniera concreta ed efficace la questione della carenza dei parcheggi. Lungo il corso si compra poco perché è scomodo arrivarci e nessuno ama fare chilometri a piedi con le buste in mano».
Tesi confermata da Nicola Romano, presidente di Ascom Benevento: «Sopravvivere è sempre più difficile, il commercio in città ha bisogno non solo dei saldi ma anche di altre iniziative per evitare che altre saracinesche si abbassino definitivamente».
Per il leader provinciale di Confcommercio, Rocco Barbato, ci si aspetta «un miglioramento delle vendite rispetto allo scorso anno. Anche grazie a iniziative delle attività locali e per l'arrivo di numerosi turisti».
Nel frattempo, la chiave di lettura dell'assessore alle attività produttive Luigi Ambrosone è improntata sull'ottimismo: «Il commercio della città avrà risultati importanti. Siamo tra i 107 capoluoghi nel novero di quelli che dopo la pandemia stanno crescendo. È aumentata anche l'attrattività turistica con case vacanza, b&b e alberghi, che nei weekend sono sold-out. Per risolvere l'annoso problema dei parcheggi nel centro storico stiamo prevedendo delle convenzioni e inoltre da questa settimana è tornata pienamente disponibile piazza Pacca». La spinta dei saldi, comunque, al di là della profonda metamorfosi del mercato, specie nella prima settimana, non è mai mancata. «Finora - afferma il commerciante Antonio Micco - siamo riusciti a far quadrare i conti grazie alla ripresa delle cerimonie come prime comunioni, anniversari, battesimi, matrimoni e compleanni, che hanno dato una bella boccata d'ossigeno. Il resto lo faremo con l'inizio dei saldi». Dalla prima settimana di luglio, nei centri commerciali e negli outlet del Sannio si prevede un maggiore affollamento, come conferma il direttore di Buonvento Fabio Carassi: «I dati confermano che, specie per i saldi estivi, la galleria registra un'impennata di presenze». Il decano dei commercianti Antonio Bovio, titolare di attività di abbigliamento, conferma la nuova moda alla quale tutti si sono adeguati. «I saldi ai nostri clienti li pratichiamo tutto l'anno. In città, la spinta alle vendite si registra ad agosto con il ritorno degli emigrati. L'inizio della campagna dei saldi, però, tuttora spinge la gente a curiosare tra le vetrine e predisporsi maggiormente agli acquisti». La percentuale degli sconti partirà dal 20%, con diversi operatori che arrivano addirittura fino al 70%, specialmente nelle ultime settimane per eliminare le scorte di magazzino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MICCO: «OK LA RIPRESA DELLE CERIMONIE» CARASSI: «ATTESE MAGGIORI PRESENZE» BOVIO: «PIÙ VOGLIA DI FARE ACQUISTI»

Popolazione in calo ma crescono i decessi i nodi tumori e malattie cardiovascolari

PROVINCIA

Luella De Ciampis

Sono 3.302 i decessi riferiti al 2023 in provincia di Benevento, aggiornati nelle scorse ore dall'Istat. Le morti, subentrate per diverse cause nel corso dell'anno, sono in netto calo rispetto ai cinque anni precedenti ma in aumento rispetto a dieci anni fa. Le cause che incidono in modo determinante sull'accorciamento della vita della popolazione sannita sono legate soprattutto alle malattie cardiovascolari e oncologiche e circoscritte in particolare agli adulti, in una fascia d'età superiore ai 60 anni, mentre le morti violente, per uso di sostanze stupefacenti, per incidenti stradali e sul lavoro, riguardano un numero decisamente esiguo di cittadini che si esaurisce in un centinaio di unità. Del tutto assenti i femminicidi negli ultimi 8 anni, con sei soli casi, rimasti allo stadio del «tentativo» perché non consumati, tra il 2019 e il 2021.
Nel 2022, nel Sannio sono stati registrati 3.505 decessi, 203 in più del 2023, per cui, nell'ultimo anno di riferimento, il numero delle persone passate a «miglior vita» è diminuito del 5,79% rispetto all'anno precedente e all'escalation registrata nel 2021, 2020 e 2019, che si sono conclusi, nell'ordine, con 3.588, 3.487 e 3.976 decessi. Ovviamente, sull'incremento delle morti nel triennio compreso tra il 2019 e il 2022 hanno inciso sia il Covid che le sue dirette conseguenze, legate anche a una scarsa attività sia di screening che di prestazioni diagnostiche e ambulatoriali tempestive. Uno strascico che si è protratto anche per il 2023, in quanto la tendenza dell'utenza a evitare gli ambulatori medici per paura del contagio ha indotto buona parte della popolazione a sottovalutare e trascurare sintomi riconducibili a malattie importanti. Nella blacklist sono inseriti 1.413 decessi per malattie cardiocircolatorie cui se ne aggiungono 164 per infarto miocardico acuto e 384 per malattie ischemiche del cuore. Sono invece 816 i pazienti oncologici che non ce l'hanno fatta su 5.500 persone che si sono ammalate nel corso degli anni e 1.200 che si ammalano in media ogni anno. Sono inoltre 188 i decessi per malattie dell'apparato respiratorio. Sicuramente, il tasso di sopravvivenza alla malattia a dieci anni dall'esordio, da non confondere con la remissione totale, è altissimo e raggiunge quasi il 60% dei casi ma comunque il cancro è la malattia che, più delle altre, continua a mietere vittime, insieme alle patologie cardiovascolari. 178 i morti per malattie endocrine, nutrizionali e metaboliche, 147 i pazienti deceduti per le complicanze del diabete mellito; 421 per malattie cerebrovascolari, 189 i morti per malattie respiratorie, 20 per influenza e polmonite. Le categorie più colpite sono quelle nella fascia di età compresa tra i 70 e i 90 anni, mentre la mortalità infantile e in età adolescenziale risulta quasi inesistente.
Tuttavia, negli ultimi tre anni è aumentato il numero delle morti improvvise in età adolescenziale e tra gli adulti fino a 50 anni, anche se si mantiene comunque sotto il livello di guardia. Nel 2013 il numero dei decessi registrati sempre dall'Istat era pari a 3.170, con un'incidenza minore di 132 unità rispetto a quella attuale. Un dato che fa riflettere perché bisogna tener conto della diminuzione della popolazione sannita legata al flusso migratorio dell'ultimo decennio.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Spaccio e molestie nell'autogrill» rito abbreviato e tris di condanne

TELESE TERME

Enrico Marra

Scattano tre condanne, anche se con derubricazioni, nell'ambito del processo per spaccio di droga a Telese Terme. A due imputati erano stati inoltre contestati i reati di molestie e minacce contro i titolari di un autogrill a Faicchio. Il gup Loredana Camerlengo, con il rito abbreviato, ha inflitto un anno e sei mesi a Ferdinando De Rosa, 32 anni; un anno e due mesi, con pena sospesa, a Giuseppe De Rosa, 28 anni; un anno a Brian Onofrio, 28 anni, tutti di Telese. Il pm Olimpia Anzalone aveva chiesto per i De Rosa tre anni e otto mesi, un anno e otto mesi per Onofrio.
I tre erano finiti al centro di un'attività investigativa portata avanti dagli agenti del commissariato di Telese, coordinati dalla Procura, retta da Aldo Policastro, e in questo caso diretti dal sostituto procuratore Stefania Bianco, che si era conclusa con la contestazione della detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti. Nel mirino, in particolare, alcune cessioni di marijuana e hashish fino al marzo del 2022. Per i due De Rosa c'erano stati anche gli addebiti di molestie, minacce e furto.
Il punto di partenza dell'indagine erano state le denunce presentate dai titolari di un autogrill, bar, ristorante e impianto di carburante, che avevano lamentato le condotte dei due dal dicembre del 2021 al febbraio del 2022. Infatti, secondo le accuse, Ferdinando e Giuseppe De Rosa, presso l'autogrill di Faicchio, avrebbero molestato l'amministratore e alcune dipendenti, alterandosi di fronte al rifiuto a consegnare loro alcolici senza lo scontrino dell'avvenuto pagamento. Avrebbero avuto anche comportamenti aggressivi, pretendendo di essere serviti per primi e rivolgendo espressioni offensive nei confronti delle dipendenti, infastidendole mentre svolgevano il loro lavoro. Si sarebbero infine rifiutati di rispettare le normative anti-Covid durante la pandemia. Gli imputati sono stati difesi dagli avvocati Antonio Leone e Giuseppe D'Agostino.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Comunità Montana, ora piano anti-roghi Spina: «Tutelare il patrimonio boschivo»

FORTORE

Celestino Agostinelli

Il periodo di grave pericolosità per gli incendi boschivi in Campania scatterà il prossimo 15 giugno e l'esecutivo della Comunità Montana del Fortore ha deliberato la presa d'atto. Uno stato di emergenza che permarrà per quattro mesi, fino al 15 ottobre, salvo eventuali proroghe dettate dal cambiamento climatico. Lo ha stabilito la direzione generale della Protezione Civile regionale in virtù delle valutazioni del Centro funzionale multirischi sul quadro climatico.
L'esecutivo dell'ente montano fortorino ha dato altresì indirizzo al responsabile unico del procedimento, Pietro Giallonardo, di disporre tutta l'attività propedeutica all'attuazione del servizio, previa approvazione del progetto. Per il presidente Zaccaria Spina, l'ente si sta dunque attrezzando per l'applicazione delle misure volte a contrastare gli incendi boschivi: «In vista del periodo particolarmente caldo - dice - e quindi dell'elevato rischio incendi, abbiamo deciso di attuare ogni misura utile a preservare il territorio e salvaguardare il prezioso patrimonio boschivo, cercando di prevenire o affrontare adeguatamente il rischio incendi. A tal proposito, abbiamo provveduto a convocare per martedì prossimo i rappresentanti delle sigle sindacali per concertare insieme, al meglio, l'avvio del servizio antincendio e l'impiego degli operai dedicati». L'esecutivo dell'ente, quindi il presidente Spina, il suo vice Giuseppe Addabbo e l'assessore Gianfranco Mottola, hanno quindi ufficialmente preso atto del decreto regionale.
«Bisogna essere preparati – ha detto Addabbo -. Le scarse precipitazioni potrebbero determinare, come negli anni scorsi, una forte aridità del terreno, con sterpaglie secche che favoriscono una più elevata probabilità di innesco e propagazione di incendi. È necessario salvaguardare l'incolumità pubblica nelle zone interne d'estate, quando aumentano la popolazione e la frequentazione delle aree boschive».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

GCUSR5003conf0002 @ Gruppo 24 ORE RIPRODUZIONE RISERVATA 8CE611331FA9BF14

Primo Piano
L'Europa e la concorrenza

11,5 miliardi

VALORE IMPORT AUTO CINESI
Il valore delle importazioni dalla Cina all'Ue è passato da 1,6 miliardi di dollari nel 2020 a 11,5 miliardi nel 2023 e continua a crescere

Ue, dazi fino al 48% sulle auto cinesi

Bruxelles. Dopo nove mesi di indagine la Commissione ha preso atto della concorrenza sleale sul mercato europeo dei produttori di auto elettriche cinesi e ha proposto dazi aggiuntivi fino al 38% che si sommano al dazio del 10% già in vigore

Beda Romano
Dal nostro inviato
BARI

Dopo una indagine durata nove mesi, la Commissione europea ha preso atto della concorrenza sleale sul mercato europeo da parte dei produttori cinesi di auto elettriche. L'esecutivo comunitario ha quindi proposto di imporre dazi aggiuntivi fino al 38% sui veicoli importati nell'Unione europea. La decisione ha suscitato reazioni contrastanti in Europa, a conferma delle diverse sensibilità in gioco, mentre Pechino ha minacciato ritorsioni.

«Il nostro obiettivo è di ripristinare la parità di condizioni e garantire che il mercato europeo rimanga aperto ai produttori di veicoli elettrici provenienti dalla Cina, a condizione che rispettino le regole commerciali concordate a livello mondiale», ha spiegato ieri in un comunicato Valdis Dombrovskis, il commissario per il Commercio. Dal 2020 ad oggi, la quota di mercato delle auto elettriche cinesi importate in Europa è aumentata dal 3,9% al 25 per cento.

Nel dettaglio, Bruxelles intende applicare dazi differenziati a seconda del produttore: del 17,4% per la società BYD, del 20% per il gruppo Geely e del 38,1% per l'impresa SAIC. «Gli altri produttori cinesi di auto elettriche, che hanno collaborato all'inchiesta ma non sono stati inseriti nel campione, saranno soggetti al dazio medio ponderato del 21%», ha precisato l'esecutivo comunitario. Questi dazi, per il momento provvisori, vanno ad aggiungersi al dazio del 10% già in vigore.

Come detto, la decisione giunge dopo una lunga indagine da parte della Commissione (si veda Il Sole/24 Ore del 14 settembre 2023). La misura, una forchetta di dazi, è un compromesso per venire incontro alle diverse sensibilità europee. In questi mesi la Francia ha insistito molto perché l'Unione europea introducesse tariffe generose. Di altro avviso era la Germania, preoccupata di provocare tensioni con il governo cinese, che ieri ha minacciato ritorsioni.

L'associazione delle case automobilistiche europee Acea ha preso nota della decisione di Bruxelles, ricordando «di essere favorevole a un commercio libero e leale». Lo stesso ha spiegato nei fatti l'associazione dei produttori di componentistica Clepa. Le due prese di posizione, particolarmente caute, riflettono la complessità del tema. I produttori europei sono stretti tra la paura della concorrenza sleale, l'importanza della cooperazione con le aziende cinesi, il desiderio di evitare ritorsioni da parte di Pechino.

In questo senso, in una approfondita ricerca pubblicata in aprile, Weinian Hu e Daniel Gros, economisti dell'Institute for European policymaking dell'Università Bocconi, sostenevano che nuovi dazi europei sulle auto cinesi rischiano di provocare un aumento dei prezzi dei veicoli elettrici (di circa 10mila euro), e di mettere in pericolo gli obiettivi climatici dell'Unione europea. Scrivevano ai tempi che la discussione sui dazi «sembra essere motivata più dalla politica industriale e dalla geopolitica che da prove di reali danni per l'industria europea».

IMAGOECONOMICA



Cina. Sul piazzale del porto di Yantai, nella provincia di Shandong, auto elettriche pronte per l'esportazione a bordo della nave cargo "Saic Anji Eternity", costruita appositamente

Dal 2020 ad oggi la quota di mercato delle auto cinesi importate in Europa è aumentata dal 3,9% al 25 per cento

La scelta europea – che prima di diventare permanente sarà messa al voto non vincolante dei Paesi membri - giunge dopo che nelle scorse settimane anche gli Stati Uniti hanno imposto dazi sulle auto elettriche cinesi, addirittura del 100%. I produttori asiatici stanno mettendo in difficoltà il tentativo europeo e americano di creare una propria filiera in questo settore, pur di raggiungere ambiziosi obiettivi climatici. Dal 2035 verranno fermate in Europa le vendite di auto a benzina o diesel.

Intanto, tra oggi e sabato a Borgo Egnazia in provincia di Brindisi, i capi di Stato e di governo del G7 discuteranno tra le altre cose di sovraccapacità industriale cinese. Su questo fronte, un canovaccio di dichiarazione finale circolato ieri contiene l'impegno del G7 alla creazione di un gruppo di contatto per meglio coordinare le forniture di microprocessori. Più in generale, l'obiettivo del consesso è di rafforzare la coesione dei sette Paesi membri nei confronti di Russia e Cina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

NECESSARIO PER PECHINO COSTRUIRE IN EUROPA

di **Mario Cianflone**

È un copione, in fondo, già visto nell'automotive. Una storia che si ripete e, come in passato, da minaccia si può trasformare opportunità.

Il 4 luglio dunque scatteranno i dazi sull'import delle auto cinesi in Europa dal 17,4% al 38,1 per cento. Sommati a quelli già esistenti del 10% potranno arrivare fino al 48 per cento.

Le tariffe europee non faranno altro che accelerare lo sbarco dei player cinesi con impianti di assemblaggio delle loro vetture nella Ue. Ecco, in sintesi, la radiografia sull'arrivo in Europa delle fabbriche di automobili cinesi. Già oggi Chery dovrebbe presentare il potenziamento del suo progetto di delocalizzazione al contrario, da Est a Ovest. L'innesco generato dai dazi Ue spingerà, per forza di cose, le case di Pechino ad assemblare in loco per evitare gli extra costi. E questo è un tema che riguarda anche i costruttori occidentali e i brand europei di proprietà cinese, che costruiscono in Cina e poi esportano verso l'Europa. Ci sono casi illustri: da Mini di Bmw a Tavascan di Cupra (gruppo Vag), fino a Volvo che controllata da Geely (gruppo proprietario anche di Polestar e marchi cinesi come Zeekr) è pronta a riportare in Belgio la produzione di modelli oggi made in China . In secondo luogo, l'auto è un oggetto ingombrante ma in un certo senso è vuoto: occupa un sacco di spazio su una nave ed è complicato da gestire per peso e dimensioni. Se il numero di unità spedite sale in funzione di *market share* in ascesa, il passo di costruire in Europa è obbligatorio come ben sanno Byd e anche Chery che si avviano su questa strada. Alla fine, dunque, è una storia già vista a partire dagli anni Ottanta con i famosi *trasnsplant*, le fabbriche-cacciavite delle case giapponesi, come il celeberrimo impianto Nissan di Sunderland nel Regno Unito o la fabbrica Toyota di Valenciennes in Alta Francia che dai primi anni 2000 sforna le Yaris. Una fabbrica che fece stracciare le vesti ai dirigenti di case francesi come Peugeot e Renault che temevano ulteriori avanzamenti del Sol Levante. Ma poi, in un'area depressa, la fabbrica Toyota ha creato posti di lavoro e migliori condizioni economiche: il Ceo del gruppo giapponese fu insignito con alti riconoscimenti per i servizi resi alla Francia. Dopo i giapponesi, nei primi anni 2000, sono arrivati i coreani con le fabbriche del gruppo Hyundai Kia di Žilina in Slovacchia e di Novosice in Repubblica Ceca. Nell'analizzare l'impatto dei *new comer* in Europa va anche considerato il valore occupazionale ed economico dei fondamentali magazzini ricambi. Anche questi, per forza di cose, devono essere localizzati in Europa. E lo si vede fin da ora con la struttura prevista da Mopar/Stellantis a Rivalta per l'*aftermarket* di Leapmotors. Insomma fermo restando che occorrono regole e non si può cedere alla Cina il settore automobilistico europeo, deve essere chiaro che non si possono fermare le onde con le mani, ma forse è meglio imparare a nuotare. Uscendo dalle metafore, sarà importante cogliere quanto di buono potrà arrivare, anche in Italia, da marchi come Byd o Chery.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cina: adotteremo misure per salvaguardare con fermezza i nostri interessi

Le reazioni

Italia e Francia favorevoli. La Germania teme una guerra commerciale globale

Alberto Annicchiarico

Non l'hanno presa male soltanto in Cina, dove il ministero degli Esteri ha fatto sapere che saranno adottate tutte le misure necessarie per «salvaguardare con fermezza» l'industria dell'auto del Dragone (peraltro già salvaguardata negli ultimi anni con sussidi miliardari). Da Berlino, in effetti, il governo tedesco ha incoraggiato la Commissione europea ad intavolare colloqui costruttivi con Pechino, perché la Germania non vuole restrizioni, ma un commercio equo. L'associazione degli industriali tedeschi del settore, la Vda, teme una «guerra commerciale globale», con danni maggiori dei potenziali benefici. Plauso da Francia e Italia, invece. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha salutato «con soddisfazione» le notizie da Bruxelles, nell'ottica di «tutelare la produzione europea» e «riaffermare in Italia l'industria automobilistica italiana». Favorevole anche la Spagna. Polemica l'Ungheria, che ospita il colosso Byd e Catl, big mondiale delle batterie.

E i grandi produttori europei? Molto critica Volkswagen: «La tempistica della decisione della Commissione è dannosa per l'attuale debolezza della domanda» di auto a batteria, ha dichiarato un portavoce. Bocciatura anche da Stellantis, che un mese fa aveva annunciato la distribuzione in Europa, da settembre, di due modelli elettrici del partner cinese Leapmotor. «Stellantis crede nella concorrenza libera e leale e non sostiene misure che contribuiscono alla frammentazione del mondo». Il brand leader di vendite, Tesla, che dalla Cina importa in Europa le sue Model 3, ha già chiesto all'Ue di ridurre la nuova aliquota tariffaria (al momento sarebbe il 10% più il 21% di nuova imposizione), sostenendo di aver beneficiato di un sostegno statale meno consistente.

Dalla parte dei fornitori, secondo Marco Arduini, ceo di EuroGroup Laminations, «questa misura stimolerà ulteriormente i produttori europei a lanciare sul mercato nuovi modelli per coprire rapidamente i segmenti entry-level A e B. Riteniamo che i player con footprint globale non subiranno contraccolpi dall'introduzione di questi dazi e riusciranno a cogliere le opportunità di crescita di entrambi i mercati».

Certo l'Europa dovrà porsi il problema di come sopperire a eventuali ritorsioni cinesi in fatto di supply chain, visto il dominio totale in settori come le batterie. Il valore delle importazioni dalla Cina all'Ue è passato da 1,6 miliardi di dollari nel 2020 a 11,5 miliardi nel 2023. La quota di mercato è stata del 19% nel 2023 (ed è attesa oltre il 25% nel 2025) sul milione e mezzo totale di veicoli elettrici venduti. Circa il 60% appannaggio delle case cinesi, come Byd o Saic (MG); la restante metà divisa equamente tra Tesla e i produttori europei (come Bmw, Vw con Cupra, Renault con Dacia). Grazie ai sussidi, i cinesi possono fare profitti cospicui in Europa. Ad esempio Byd può vendere in Cina una Seal U Comfort a 21mila euro (1300 euro di utile) e a 42mila in Germania (13mila euro, secondo i calcoli di Rhodium Group).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GCUSR5003conf0002 @ Gruppo 24 ORE RIPRODUZIONE RISERVATA 8CE611331FA9BF14

Primo Piano
Politica economica



BERNINI: SOGEI PROTAGONISTA DELLA SFIDA DIGITALE
«La trasformazione digitale, in cui Sogei è protagonista, deve tradursi in più semplicità per cittadini, imprese e studenti che con Anis hanno più facilità di accesso a informazioni sulle iscrizioni e sui titoli accademici». Così il ministro dell'Università e della ricerca Anna Maria Bernini in visita alla Sogei, guidata dall'Ad Cristiano Cannarsa. Nell'occasione è stato presentato l'archivio nazionale istruzione superiore.

La mappa del superbonus Pnrr

Gli interventi finanziati con Fondi del Recovery Plan per villette e condomini regione per regione - *Valori dei fondi in milioni*

REGIONE	VILLETTE		CONDOMINI		TOTALE	
	NUMERO	FONDI PNRR	NUMERO	FONDI PNRR	NUMERO	FONDI PNRR
Abruzzo	1.150	161,3	458	261,3	**1.608**	**422,6**
Basilicata	345	50,1	296	185,2	**641**	**235,3**
Calabria	1.418	216,4	427	222,8	**1.845**	**439,2**
Campania	1.918	290,6	808	357,4	**2.726**	**648,0**
Emilia-Romagna	4.002	510,5	1.691	974,1	**5.693**	**1.484,6**
Friuli-Venezia Giulia	1.488	190,9	170	80,6	**1.658**	**271,5**
Lazio	2.302	351,1	684	443,2	**2.986**	**794,3**
Liguria	411	55,7	213	78,2	**624**	**133,9**
Lombardia	9.638	1.324,8	3.013	1.590,5	**12.651**	**2.915,3**
Marche	831	115,1	515	240,9	**1.346**	**356,0**
Molise	350	48,2	94	43,7	**444**	**91,9**
Piemonte	4.245	594,8	951	442,7	**5.196**	**1.037,5**
Puglia	2.210	322,5	531	359,5	**2.741**	**682,0**
Sardegna	1.591	236,9	123	77,8	**1.714**	**314,7**
Sicilia	2.504	365,1	687	418,3	**3.191**	**783,4**
Toscana	3.146	420,2	849	371,2	**3.995**	**791,4**
Trentino Alto-Adige	1.099	146,8	959	355,0	**2.058**	**501,8**
Umbria	644	91,4	334	148,0	**978**	**239,4**
Valle d'Aosta	51	7,1	54	30,3	**105**	**37,4**
Veneto	7.579	1.029,0	975	517,1	**8.554**	**1.546,1**
TOTALE	46.922	6.528,3	13.833	7.197,9	60.755	13.726,2

Fonte: elaborazione del Sole24Ore su dati ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica

Fondi Pnrr a 46.922 villette per 6,5 miliardi di Superbonus

Recovery. Con le sovvenzioni Ue finanziate anche le ristrutturazioni di 13.833 condomini per 7,2 miliardi. Al Nord il 60,1% dei lavori. Assegno record da 426.969 euro a un'abitazione di Guidonia (Roma)

Manuela Perrone
Gianni Trovati
ROMA

A tre anni dal suo avvio, molti italiani vedono ancora il Pnrr come un oggetto sconosciuto, di cui non sono chiarissimi gli effetti reali sulla vita delle persone. Non è il caso, però, del proprietario della villetta di Guidonia Montecelio, alle porte di Roma, che dal Next Generation Eu ha ricevuto 426.969,22 euro per ristrutturare casa propria con il Superbonus. Poco meno, 400.410,24 euro, è arrivato al titolare di un'abitazione unifamiliare a Tarzo, 4mila abitanti in provincia di Treviso. La medaglia di bronzo delle villette del Pnrr si incontra invece a Torre del Greco, in provincia di Napoli, dove per una riqualificazione energetica l'assegno è stato di 389.429 euro.

Nella sua generosità edilizia, comunque, il Pnrr non ha trascurato nemmeno i condomini. Anche grandi. Anche enormi: come il residence di Marilleva, nel Comune di Mezzana in provincia di Trento, che ha ottenuto la cifra record di 38.825.882,2 euro.

Il censimento delle ristrutturazioni finanziate con il debito comune europeo creato per risollevare l'economia dal colpo del Covid-19 è scritto in un'enorme tabella, pubblicata nei giorni scorsi in forma aggiornata dal ministero dell'Ambiente come chiesto dall'ultimo decreto sul Piano nazionale. Il decreto Pnrr-quater (Dl 19/2024, articolo 41) ha obbligato infatti il dicastero guidato da Gilberto Pichetto Fratin a pubblicare «l'elenco delle asseverazioni rendicontate, comprensive del codice univoco identificativo» per mettere sotto osservazione i cantieri del Superbonus pagati dai contribuenti europei. Il database contempla 60.755 interventi, per un valore complessivo da 13,726 miliardi di euro.

La scelta di caricare sulle spalle del Next Generation un pezzo del Superbonus è stata effettuata nel 2021 dal Governo Draghi, anche per iniziare a tamponare la falla che il 110% stava già cominciando ad aprire nelle prospettive dei conti pubblici. I 13,7 miliardi, infatti, sono coperti dalla quota di «sovvenzioni», che quindi non generano direttamente deficit e debito aggiuntivo. Le dimensioni cicloniche poi raggiunte dall'agevolazione hanno poi reso marginale questo paracadute, che però aiuta. Trattandosi in larghissima parte di investimenti già previsti dalle politiche nazionali, non generano nemmeno un impatto extra sulla crescita.

Per questa via, i finanziamenti comunitari hanno raggiunto 46.922 edifici unifamiliari e 13.833 condomini. Sul piano territoriale, la geografia degli interventi è drasticamente spostata a Nord, come da tradizione per il Superbonus. La regina del mattone ristrutturato con fondi Ue è ovviamente la Lombardia, dove si sono concentrati lavori per 2,92 miliardi di euro, il 21,3% del totale, divisi fra 9.638 villette e 3.013 condomini. Milano e dintorni staccano il Veneto, con 1,55 miliardi (l'11,2% del totale, ma la quota sul numero di interventi è il 14,1%; 7.579 villette e 975 condomini), e le due Regioni trainano un Nord che totalizza il 45% degli abitanti ma vola al 60,1% degli interventi e al 57,8% della spesa. Al Mezzogiorno finisce invece solo il 26,4% delle risorse, livello lontanissimo dalla clausola del 40% che caratterizza la distribuzione dei fondi Pnrr nel nome dell'obiettivo trasversale della coesione territoriale. A Sud a primeggiare è la Puglia, che ha ricevuto 682 milioni per 2.210 villette e 531 condomini; superando in questo modo la più popolosa Campania che si è fermata invece a 648 milioni divisi fra 1.918 abitazioni unifamiliari e 808 condomini. Tutte le Regioni comunque hanno partecipato alla spartizione: compresa la piccola Valle d'Aosta dove con le sovvenzioni comunitarie sono state finanziate le ristrutturazioni di 51 villette e 54 condomini per un costo totale di 37,4 milioni di euro.

Nel calderone è inevitabilmente finito di tutto. Perché nel lungo confronto tecnico con Bruxelles il Governo italiano ha dovuto battagliare non poco per farsi accettare le opere da coprire con i soldi del Pnrr. Il criterio guida è stato quindi rappresentato dalla possibilità di certificare i miglioramenti energetici realizzati con gli interventi (taglio del 40% dei consumi entro fine 2025), a prescindere dalla geografia dei lavori e da altre priorità. Proprio questo fattore ha aumentato il peso del Superbonus nel Pnrr, a danno del Sismabonus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MECCANISMO

Superbonus e Pnrr
Nel Pnrr è stato introdotto il finanziamento per poco meno di 14 miliardi di euro per le opere agevolate con il Superbonus (Missione 2, Componente 3, Investimento 2.1)

Le ragioni della scelta
L'inserimento del Superbonus nel Pnrr è stato deciso nel 2021 dal Governo Draghi per ridurre parzialmente, finanziandola con sovvenzioni Ue, il costo della misura, che ha però poi raggiunto dimensioni enormi. La mossa riguarda così circa il 9% dei costi totali.

Cartelle non pagate, il Senato lancia la volata alla cartolarizzazione

Delega fiscale

La commissione Finanze propone di affidare i crediti inesigibili a soggetti privati

Marco Mobili
Giovanni Parente
ROMA

Sì al discarico automatico dei crediti inesigibili, come chiede il governo con la riforma della riscossione, ma con una pausa di riflessione prima di rinunciare a miliardi di euro. È in sostanza quello che chiede la commissione Finanze del Senato nel parere sul decreto legislativo che riscrive le regole della riscossione e attuativo della riforma fiscale. Per Massimo Garavaglia (Lega), presidente della commissione Finanze di Palazzo Madama e relatore al provvedimento, occorre riflettere sulla possibilità di intraprendere tutte le strade possibili prima che lo Stato rinunci ai suoi crediti per dichiararli inesigibili. E una strada è «la cartolarizzazione», spiega Garavaglia, ossia «cartolarizzare quote di crediti per affidarli a società o soggetti privati specializzati in questo settore, che magari già lo fanno e operano sul mercato per gli istituti di credito. Occorre sfruttare la maggiore efficienza e capacità di operare sul mercato del credito prima di rinunciare a somme da cui lo Stato potrebbe alla fine recuperare risorse importanti». Così nel mirino della Commissione sono finiti sia i carichi sospesi, che nel magazzino della ex Equitalia pesano per quasi 100 miliardi, sia le cartelle bloccate e mai pagate per procedure concorsuali in atto e che valgono qualcosa come 151 miliardi di euro.

L'idea indicata al governo come osservazione nel parere formulato ieri è quella di procedere alla cartolarizzazione dei crediti superiori ai 100mila euro e iscritti nel magazzino dei crediti inesigibili sotto queste due voci. E come sottolinea lo stesso Garavaglia «se solo ipotizzassimo di recuperare il 10% attraverso l'aiuto dei professionisti specializzati, potremmo recuperare quelle risorse necessarie per confermare il taglio al cuneo e magari dare un'altra sforbiciata alle tasse su dipendenti, pensionati e autonomi».

Per la commissione Finanze del Senato, inoltre, sarà necessaria una pausa di riflessione prima della cancellazione dei crediti fino a 10mila euro che riguardano multe e tributi locali come Imu o Tari. L'osservazione a cui i senatori vincolano il loro parere favorevole al decreto del governo, infatti, prevede che per il riaffidamento dei carichi oggetto di discarico automatico la riscossione coattiva possa essere affidata dall'ente creditore "in concessione" ai soggetti privati iscritti all'apposito albo del Mef e in quanto tali abilitati ad effettuare attività di liquidazione e di accertamento dei tributi e quelle di riscossione dei tributi e di altre entrate delle province e dei comuni.

Le procedure di cartolarizzazione, inoltre, secondo la commissione Finanze, dovrebbero essere attivate anche per i carichi affidati all'agente pubblico della riscossione dal 2000 al 2024. A occuparsene dovrebbe essere la stessa Commissione incaricata dal governo, secondo lo schema del decreto di riforma, di passare al setaccio gli oltre mille miliardi di crediti che oggi gonfiano il magazzino della ex Equitalia per poi procedere progressivamente alla loro cancellazione. In sostanza, stando al testo del parere approvato ieri al Senato, l'ente creditore dovrebbe poter proporre all'agente della riscossione la cessione o il trasferimento dei crediti attraverso procedure di cartolarizzazione a soggetti privati che operano sul mercato e attraverso gara pubblica prevedendo anche la «vendita in blocchi rispetto alle somme giacenti tra i crediti definiti inesigibili».

> **Garavaglia: «Prima di cancellare crediti superiori a 100mila euro vanno tentate tutte le soluzioni»**

Ultima osservazione, ma non certo per importanza almeno per i contribuenti alle prese con la non impugnabilità degli estratti di ruolo, è quella di assicurare un equilibrio tra il proliferare indiscriminato del contenzioso sulle cartelle esattoriali e la necessità di garantire il diritto di difesa. Un'esigenza che è già emersa nella sentenza 190 del 2023 con cui la Corte costituzionale ha rivolto un monito al legislatore a intervenire.

Monito che ora il Parlamento fa proprio e che potrebbe fare breccia nell'Esecutivo. In sostanza, come spiega Garavaglia, «chiediamo al governo di consentire ai contribuenti di poter impugnare anche il ruolo e la cartella di pagamento non validamente notificata». Una richiesta, così come le altre sulla cartolarizzazione dei crediti ritenuti inesigibili su cui informalmente l'Esecutivo avrebbe già dato il suo via libera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Salva casa, Ance: cambi d'uso da ampliare Per i Comuni silenzio assenso inattuabile

Edilizia

Al via ieri l'iter parlamentare in Commissione Ambiente con un giro di audizioni

Flavia Landolfi
Giuseppe Latour

Un impianto condiviso da imprese e Comuni: l'obiettivo di semplificare la normativa edilizia e sanare le piccole irregolarità crea consensi trasversali. Anche se ci sono aspetti da correggere. Per l'Ance, l'associazione dei costruttori, le norme sui cambi di destinazione d'uso hanno bisogno di ulteriori ampliamenti e limature. Per l'Anci, l'associazione dei Comuni, il silenzio assenso, previsto per la sanatoria sulle difformità parziali, è inattuabile. Sono le prime reazioni, emerse ieri nel corso della giornata di avvio delle audizioni sulla legge di conversione del decreto legge Salva casa (Dl n. 69/2024) alla Camera, che proseguirà oggi con un nuovo giro di tavolo, questa volta con i professionisti. Il 25 giugno è fissato il termine per la presentazione degli emendamenti e anche se «partiamo da un testo ottimo, presteremo particolare attenzione alle questioni della doppia conformità, delle tolleranze e dei cambi di destinazione», annuncia il relatore, Dario Iaia (FdI). Intanto sono arrivate le prime osservazioni.

Per l'associazione dei costruttori ha preso la parola il vicepresidente Stefano Betti, che ha sottolineato come il provvedimento rappresenti «un intervento di buonsenso per creare le premesse per l'avvio di ampi processi di adeguamento del patrimonio edilizio esistente ai nuovi standard tecnici, tecnologici e in ultimo di vivibilità». L'Ance guarda soprattutto ai cambi di destinazione d'uso: «Si ritiene prioritario riservare una maggiore attenzione alle norme con cui il decreto interviene ad affrontare il tema dei mutamenti d'uso». Per i costruttori c'è un tema di fondo che riguarda l'ampliamento delle fattispecie: e quindi «si ritiene che sia da valutare maggiormente la possibilità che le norme agevolative del decreto siano estese anche ai cambi con opere, in quanto nei processi dei cambi d'uso non è l'intervento edilizio in sé che influisce (le cui possibilità sono espressamente consentite dai piani urbanistici), quanto la relativa funzione e, pertanto, il nuovo uso che si assume all'interno della singola unità immobiliare». Tra le altre osservazioni Ance sottolinea anche il nodo delle varianti ante 1977 e della necessità «di salvaguardare queste situazioni dato che prima del 1977 non era disciplinata l'ipotesi della parziale difformità e delle varianti in corso d'opera».



DARIO IAIA
Relatore del decreto salva-casa e deputato di Fratelli d'Italia

Per conto dell'Anci sono intervenuti Laura Lieto, vicesindaca di Napoli, Paolo Mazzoleni, assessore all'urbanistica di Torino e Giancarlo Tancredi, assessore all'urbanistica di Milano. L'associazione ha sottolineato, anzitutto, l'esigenza di interventi di raccordo tra il decreto e altre norme, ad esempio rispetto al Codice dei beni culturali e al regime sanzionatorio legato alla doppia conformità.

Oltre a questo lavoro di rammendo, però, servono alcuni interventi di sostanza. C'è, infatti, «l'esigenza di lavorare ad una nuova modulistica che si rende tanto più necessaria in quanto il decreto è già in vigore e gli uffici comunali sono in grande difficoltà rispetto alla modulistica finora utilizzata». Senza modelli aggiornati e condivisi, diventa difficile utilizzare gli strumenti del Salva casa.

Ma è sul silenzio assenso che arriva la principale bocciatura: «La previsione del silenzio-assenso per la nuova sanatoria dell'articolo 36-bis - dice l'Anci - non appare attuabile, per una pluralità di concorrenti ragioni». Soprattutto, i tempi ristretti (30 o 45 giorni) sono incompatibili con la nuova possibilità, concessa alle amministrazioni, di indicare opere di adeguamento alle quali condizionare la sanatoria.

Infine, Confprofessioni teme una possibile applicazione a macchia di leopardo delle norme, soprattutto rispetto alla definizione di difformità parziale. Questo concetto andrà chiarito in sede di conversione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GCUSR5003conf0002 @ Gruppo 24 ORE RIPRODUZIONE RISERVATA 8CE611331FA9BF14

10mila

AI PIN È UN FLOP
AI Pin è un flop: lo smartphone con ChatGpt cerca acquirenti. Vendute 10mila unità delle 100mila stimate. Offerta ad Hp



HUBBLE OPERATIVO FINO AL 2035
Nonostante gli acciacchi, il telescopio spaziale Hubble continuerà a lavorare e l'obiettivo della Nasa è tenerlo in attività almeno fino al 2035.

Start up: l'Italia guarda alla Spagna, ecosistema sempre più solido

Innovazione. Il valore delle start up tech in Spagna ha raggiunto i 98 miliardi e la Ley de Startups ha arginato il calo generalizzato degli investimenti

Enrico Marro

Tempo di bilanci per la "Ley de Startups", l'ambiziosa normativa spagnola entrata in vigore a fine 2022 per dare ulteriore impulso all'ecosistema tecnologico di uno dei Paesi più dinamici del Mediterraneo sul fronte innovazione. Qualche numero fresco fornito da PwC in occasione del South Summit, l'evento tech di Madrid organizzato assieme a Ie University al quale hanno partecipato 24 unicorni e 121 fondi di investimento: il valore dell'ecosistema imprenditoriale spagnolo nel 2023 ha toccato i 98 miliardi di dollari, alle spalle di Gran Bretagna (1.100 miliardi), Germania (461), Francia (379) e Olanda (306), ma ben al di sopra dei 61 miliardi dell'Italia (Paese che comunque registra un balzo del 38% rispetto al 2022).

Sono invece calati gli investimenti nelle start up, fenomeno globale legato a diversi fattori (dalle tensioni geopolitiche agli alti tassi d'interesse). Dopo i record del 2021 e un primo calo fisiologico l'anno successivo, nel 2023 in Europa i finanziamenti sono scesi del 39% ma in Spagna solo del 33%. A frenare la discesa, per PwC, è stata proprio la "Ley de Startups", che prevede l'abbattimento al 15% dell'imposta societaria e un'esenzione fiscale delle stock option fino a 50mila euro l'anno. Un "salvavita" per il settore, perché ha in parte sostituito gli investitori statunitensi (l'anno scorso un po' defilati) con quelli nazionali. Le start up tecnologiche ammesse al pacchetto di agevolazioni dall'Enisa (l'agenzia governativa spagnola) sono state 604: non così tante, se si considera che nei cinque anni precedenti avevano toccato quota duemila. Va però detto che alle porte dell'Enisa avevano bussato 1.100 imprese. «La legge rappresenta un punto di partenza importante - spiega María Benjumea, fondatrice e ceo di South Summit - anche se deve ovviamente maturare e perfezionarsi, lavorando probabilmente sulla parte di scale up con maggiori finanziamenti».

«La competizione mondiale per la caccia ai talenti è sempre più serrata e con la "ley" la Spagna mostra di volersi giocare seriamente questa partita», chiarisce Ikhlaq Sidhu, Dean della Ie School of Science and Technology alla Ie University ed ex numero uno del leggendario Sutardja Center dell'University of California. In Europa resta comunque un nodo fondamentale: la mancanza di un mercato comune per l'attrazione di start up. «I singoli Paesi Ue procedono in ordine sparso, spesso in competizione tra loro - sottolinea Sidhu, che vanta oltre 70 brevetti personali - dimenticandosi che nessuno è grande abbastanza per creare economie di scala». Ma il Vecchio Continente ha grandi potenzialità, per esempio nel deep tech. «E la costruzione di un "mercato comune" può partire dalle università di eccellenza: un primo passo in questa direzione è rappresentato da Rise Europe, alleanza di 18 atenei di 13 Paesi da noi promossa per rafforzare le start up europee».

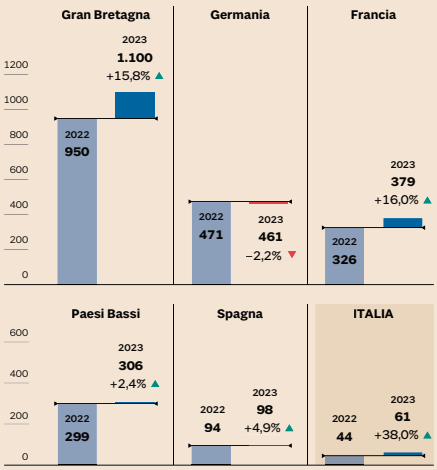
E l'Italia? «La Spagna resta più avanti di noi - sottolinea Francesco Zambelli, senior associate di P101, numero uno del venture capital italiano per masse gestite - il mondo corporate iberico è molto più ricettivo e rapido di quello tricolore nel scommettere sulle start up innovative. La Spagna rappresenta perciò un ottimo sbocco per internazionalizzarci, considerando una certa chiusura "nazionalista" della Francia e un Nordeuropa fuori portata perché troppo avanzato in termini dimensionali e finanziari».

«Partire dall'Italia rende tutto più difficile e complicato», spiega Claudio Spadacini, fondatore della cleantech EnergyDome che con la sua CO2 Battery ha brevettato un metodo rivoluzionario e sostenibile per lo stoccaggio di energia. Ma che ha sudato sette camicie per trovare fondi. Ci sono voluti 60 milioni di euro di finanziamenti di Bill Gates e della Bei per far decollare la creatura di Spadacini, unica start up tricolore a ottenere il massimo dei fondi disponibili dall'Eic. «Nel nostro Paese l'approccio resta conservativo, dominato da forze contrastanti, lobbies, burocrazia e problemi autorizzativi» conclude Spadacini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Start up tecnologiche: quanto vale l'ecosistema

Somma delle valutazioni, *in miliardi di dollari*



Fonte: PwC, aprile 2024

REGOLE
Benjumea (South Summit): «Legge da perfezionare lavorando sulle scale up con maggiori finanziamenti»

MERCATO
Zambelli (P101): «Il mondo iberico rappresenta un ottimo sbocco per internazionalizzarci»

BREVI

SOCIAL

X sta nascondendo i nostri «mi piace»

X, l'ex Twitter acquisito da Elon Musk, sta lanciando Mi piace privati. Secondo la rivista tech online The Verge significa che ciò che piace agli utenti sulla piattaforma verrà nascosto per impostazione predefinita, che è già un'opzione per gli abbonati X Premium . Qualche segnale di conferma arriva anche dal proprietario di X, Elon Musk, che ne ha ricondiviso uno screenshot, affermando che è «importante consentire alle persone di mettere mi piace ai post senza essere attaccati per averlo fatto!». Non si sa quando questa novità arriverà in Europa. L'imminente cambiamento avrebbe lo scopo di proteggere l'immagine pubblica degli utenti, perché «molte persone si sentono scoraggiate» ad apprezzare contenuti capaci di essere divisi.

—**L.Tre.**

SCIENZA

Clima, come misurare gli effetti locali

È online e liberamente accessibile la prima piattaforma che permette di capire meglio gli effetti locali del clima che cambia e degli eventi meteorologici estremi, sulla base dei fattori socio-economici del territorio. Si chiama Weighted Climate Dataset ed è stato sviluppato da un team di ricercatori italiani dell'Istituto di Economia della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, dell'Università di St. Gallen (Svizzera), e della Carnegie Mellon University (Pittsburgh).

—**L.Tre.**

8CE611331FA9BF142

cobat RAEE

cobatraee.it

Per la gestione di pannelli fotovoltaici giunti a fine vita, affidati a Cobat Raee.

Risparmio e sostenibilità sono garantiti.

Tecnologia avanzata per il trattamento che permette il recupero di materie prime, garantendo sostenibilità ed efficienza.

Un **portale web** dedicato alla registrazione, alla geolocalizzazione e alla richiesta di ritiro dei pannelli, facile ed intuitivo.

Garanzia di conferimento in impianto, in rispetto dei target di riciclo previsti dalla normativa.

In caso di **impianti incentivati** dal GSE, trattenute per gli impianti registrati, pari alla metà di quanto richiesto dal Gestore.

GCUSR5003conf0002 @ Gruppo 24 ORE RIPRODUZIONE RISERVATA 8CE611331FA9BF14

+5%

OVS, SALGONO I RICAVI
Nel primo trimestre Ovs ha visto vendite in crescita del 5% a 352,2 milioni di euro, e un Ebitda rettificato pari a 29,7 milioni, in incremento rispetto ai 27,5 milioni dello stesso periodo dell'anno precedente. L'ebitda margin aumenta all'8,4%, il risultato ante imposte rettificato sale da 7,7 a 10,1 milioni.

Il green bond certificato conviene: investitori pronti a pagare un premio extra

Obbligazioni verdi

Con una validazione indipendente differenza di prezzo fino a 5 punti base

Il premio viene riconosciuto là dove è assente il classico rating emesso dalle agenzie

Vitaliano D'Angerio

Conviene a un'azienda finanziarsi con un green bond? La risposta è sì perché c'è il greenium. Quest'ultimo non è altro che il prezzo più alto che gli investitori sono disposti a pagare per un'obbligazione verde rispetto a quelle tradizionali. Differenza di prezzo che può oscillare tra i 4,5 e 5 punti base a condizione, però, che vi sia la *second party opinion* ovvero la validazione di una società terza indipendente. Tutto ciò emerge da uno studio realizzato da quattro professori universitari che hanno analizzato 3mila green bond. I prof in questione sono Marco Ghitti (Università di Padova), Gianfranco Gianfrate e Marco Spinelli (Edhec) e Florencio Lopez-de-Silanes (Nber).

Il mercato dei green bond
A fine 2023 i green bond emessi toccavano quota 2,8 trilioni di dollari; da inizio anno sono stati emessi circa 300 miliardi di dollari di green bond secondo Climate Bonds Initiative (Cbi), riferimento dei mercati finanziari per questi strumenti finanziari. Gli standard di Cbi per la valutazione di tali strumenti sono tra i più restrittivi. Sempre lo scorso anno è stata la Cina a registrare il volume di emissioni più alto di green bond (83,5 miliardi di dollari) seguita da Germania (67,5) e Usa (59,9). Italia sesta con 30,3 miliardi di dollari.

Secondo alcuni gestori specializzati nel settore, il greenium è calato di molto rispetto al passato: siamo intorno ai 2-3 punti base. Ma, appunto, a determinate condizioni, tali benefici finanziari possono aumentare.

Lo studio
Nello studio pubblicato da "The British Account Review", i quattro professori si sono focalizzati sul settore dei bond emessi dalle aziende e non dagli Stati, analizzando in particolare le *second party opinion*; le certificazioni di terze parti indipendenti assegnano una specie di rating verde agli strumenti obbligazionari in funzione dell'utilizzo dei soldi raccolti sul mercato. Meno della metà delle obbligazioni analizzate (1.262) aveva la validazione del consulente: sulla base dei progetti green finanziati, i prof hanno distinto i rating in verde scuro, medio e chiaro. Ebbene, dalla rilevazione effettuata, i green bond con i giudizi verde scuro e medio quotano a premio rispetto ai bond tradizionali. La media del cosiddetto greenium in questi casi è appunto di 4,75 punti base.

Quando il greenium non c'è
C'è però un dato che viene rilevato nell'analisi dei prof e non è un elemento da poco. Il greenium viene pagato dagli investitori là dove è assente il classico rating finanziario emesso e quindi i giudizi, per esempio, di S&P, Moody's o Fitch; in caso contrario, il greenium di fatto si azzera e gli investitori prendono come riferimento il tradizionale rating.

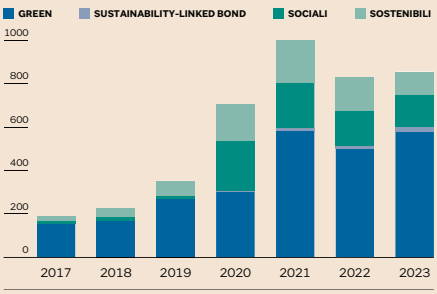
Viceversa, aumenta la richiesta di green bond in occasione dell'adozione di regolamentazioni ambientali più restrittive, come la tassonomia green adottata di recente dall'Unione europea.

Gli investitori e i Pri
Infine, è da evidenziare che, secondo lo studio, i green bond piacciono molto agli investitori che hanno aderito ai 6 principi Pri dell'Onu, i principi di investimento responsabile: sono 3900 i sottoscrittori dei Pri e gestiscono circa 120 trilioni di dollari. «I dati mostrano che gli investitori Unpri assumono una quota maggiore di obbligazioni verdi – viene spiegato dai docenti -, e la proprietà dei green bond è più concentrata tra gli investitori Unpri che tra gli altri investitori. Quando analizziamo i dati relativi ai green bond, scopriamo che gli investitori Unpri detengono mediamente molti più green bond (19,5%) degli altri (9,46%) allorché le obbligazioni non hanno un rating creditizio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fotografia

Emissioni in miliardi di dollari



Fonte: Climate Bonds Initiative

Nel 2023 record di emissioni verdi in Cina (83,5 miliardi $) davanti a Germania e Usa. Italia sesta con 30,3 miliardi

Fs, nel primo trimestre 3 miliardi d'investimenti e oltre 4 miliardi di ricavi

Trasporti

In consegna da aprile 2026 i nuovi Frecciarossa 1000 ordinati al gruppo Hitachi

Marco Morino

Nel giorno in cui i francesi di Sncf (Société nationale des chemins de fer français) annunciano la volontà di affermarsi con il loro treno di punta, il Tgv M, sul mercato italiano dell'alta velocità ferroviaria a partire dal 2026, il gruppo Fs (Ferrovie dello Stato) presenta una trimestrale da record: ricavi operativi oltre i 4 miliardi di euro (+25% rispetto allo stesso periodo del 2023), investimenti oltre i 3 miliardi di euro (+49%) e circa 3mila assunzioni. Lo comunica una nota del gruppo.

Luigi Ferraris, amministratore delegato del Gruppo Fs, fa il punto della situazione: «L'incremento dei ricavi è stato trainato dalle performance operative e dalla ripresa dei volumi dei passeggeri trasportati in tutti i segmenti di business, con una crescita a doppia cifra nell'alta velocità. Ha altresì contribuito ai risultati il programma di rigenerazione urbana del polo urbano del gruppo, che nei primi tre mesi del 2024 ha perfezionato la vendita degli scali ferroviari dismessi di Milano Farini e San Cristoforo». Sul fronte degli investimenti, il primo trimestre dell'anno conferma il ruolo centrale di Fs a sostegno del sistema industriale nazionale. Il gruppo ha sviluppato e gestito un livello complessivo di investimenti tecnici pari a 3,2 miliardi di euro (il 98% in Italia), con una crescita del 49% rispetto al primo trimestre 2023, di cui 2,8 miliardi relativi a infrastrutture ferroviarie e stradali, tra le quali la linea alta velocità Torino-Milano-Napoli; la Napoli-Bari; la linea alta velocità Verona-Padova tratta Verona-Vicenza; la Milano-Verona tratta Brescia-Verona e la tratta Terzo valico dei Giovi (Genova-Milano).

I ricavi operativi (4,085 miliardi) registrano un incremento pari a 820 milioni di euro, principalmente dovuto alla crescita dei servizi di trasporto (+177 milioni di euro), dei servizi di infrastruttura (+160 milioni di euro), di altri ricavi da servizi (+515 milioni di euro). L'ebitda (392 milioni) aumenta di 63 milioni di euro (+19%) per effetto, principalmente, della dinamica della crescita dei ricavi in tutte le componenti dei business. Infine, i dipendenti del gruppo Fs passano a 93.900 unità al 31 marzo 2024 da 92.446 del dicembre 2023, con un turnover determinato da circa 3mila assunzioni, prevalentemente per ricambio generazionale. Ancora sul fronte degli investimenti, per quel che riguarda il Frecciarossa 1000, lo scorso novembre è stato annunciato un nuovo accordo con Hitachi Rail (multinazionale di matrice giapponese) che produce il treno ad alta velocità. L'intesa da oltre un miliardo di euro prevede la fornitura di 40 nuovi convogli. Le prime consegne sono previste a partire da aprile 2026, con un ritmo di 8-10 veicoli all'anno. In totale, nell'ultimo triennio, Fs ha investito oltre 5 miliardi di euro per il rinnovo dei treni.

I francesi di Sncf sbarcano sul mercato italiano dell'alta velocità: dal 2026 treni tra Torino, Venezia, Roma e Napoli

Sncf sbarca in Italia
La compagnia ferroviaria Sncf Voyageurs (la Trenitalia d'Oltralpe) ha annunciato l'intenzione di affermarsi in Italia a partire dal 2026 con l'apertura di diverse rotte nazionali ad alta velocità e prevede di raggiungere una quota di mercato del 15% entro il 2030. Una richiesta ufficiale in tal senso sarebbe già stata presentata a Rfi, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'accordo quadro proposto alle autorità italiane copre un periodo di 15 anni. A quel punto, gli operatori sul mercato italiano dei treni veloci diventerebbero tre: Fs, Italo e Sncf. L'azienda ferroviaria francese offrirà nove viaggi giornalieri di andata e ritorno tra Torino, Milano, Roma e Napoli e quattro viaggi di andata e ritorno tra Torino e Venezia, che saranno effettuati con 15 dei nuovi treni ad alta velocità Tgv M, le cui prime consegne sono previste per la seconda metà del 2025. Il costruttore del Tgv è Alstom (francese), il concorrente di Hitachi Rail. Alstom costruisce anche i treni per Italo (Pendolino compreso). Quindi, sui binari italiani si accenderà una sfida anche tecnologica e ingegneristica tra grandi costruttori di treni e non solo tra compagnie ferroviarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Hai tempo dal 27 maggio al 21 giugno 2024 per aderire all'OPA di SGG HOLDING e vendere tutte le tue azioni SAES GETTERS al corrispettivo di 28 euro per azione. Scopri come su **www.saesgetters.com** o chiamando il Numero Verde **800 189 040** (da rete fissa dall'Italia)*

* MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. L'offerta pubblica di acquisto volontaria, promossa esclusivamente in Italia, è rivolta a tutti gli azionisti titolari di azioni SAES GETTERS. L'OPA non è stata e non sarà promossa né diffusa, direttamente o indirettamente, negli Stati Uniti d'America, Canada, Giappone e Australia nonché in qualsiasi altro Stato in cui tale OPA non sia consentita in assenza di autorizzazione da parte delle competenti autorità o altri adempimenti da parte dell'offerente o sia in violazione di norme o regolamenti locali. Prima dell'adesione, leggere attentamente il Documento di Offerta disponibile anche sul sito internet di SAES GETTERS (www.saesgetters.com) e presso gli intermediari incaricati

GCUSR5003conf0002 @ Gruppo 24 ORE RIPRODUZIONE RISERVATA 8CE611331FA9BF14

Norme & Tributi



CAMBIA IL CALENDARIO
Continua il lavoro di messa a punto sulle modifiche al calendario fiscale in attesa del Consiglio dei ministri di giovedì 20 giugno, in cui dovrebbe sbloccarsi la partita del decreto correttivo

Intervista a Valastro (Croce rossa)
«Il valore del volontariato guida le strategie di welfare» —*p.36*

Concordato preventivo
Software per i forfettari entro il 15 luglio —*p.34*



Transizione 5.0, acconto del 20% subito dopo la prenotazione

Investimenti

Comunicazione al Gse entro 30 giorni altrimenti si decade dal beneficio

Vanno provati l'ordine, la sua accettazione e il pagamento dell'acconto

Roberto Lenzi



La modifica. Con la conversione del Dl 39/2024 è stata aggiunta una nuova comunicazione per il bonus Transizione 5.0

IL NUOVO OBBLIGO

La modifica al decreto Pnrr
La legge di conversione del decreto legge 39/2024 ha introdotto modifiche alla norma istitutiva del bonus Transizione 5.0 contenuta nel decreto Pnrr (Dl 19/2024)

La nuova comunicazione
Tra le comunicazioni periodiche – precisa la nuova disposizione – è ricompresa quella volta a dimostrare l'effettuazione degli ordini accettati dal venditore, con pagamento di acconto in misura almeno pari al 20 per cento del costo di acquisizione degli investimenti.
Tale nuova comunicazione – chiosa la norma – è «da trasmettere, entro trenta giorni dalla prenotazione del credito d'imposta, pena la decadenza dal beneficio

L'ultimazione dell'investimento
Il termine ultimo di conclusione dell'investimento che dà diritto alla maturazione del credito resta il 31 dicembre 2025

Transizione 5.0 si appresta a partire con la novità dell'obbligo di versare il 20% di acconto sui beni agevolati entro pochi giorni dalla prenotazione dei fondi. La norma, introdotta in sede di conversione del Dl 39/2024 (legge 67 del 23 maggio 2024), prevede che, alle comunicazioni periodiche che le imprese devono effettuare al Gse per indicare lo stato di avanzamento del progetto, è aggiunta una ulteriore comunicazione volta a dimostrare che è stato effettuato l'ordine al fornitore e che lo stesso è stato accettato dal venditore. Il tutto deve essere confermato con il pagamento di un acconto in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione degli investimenti.

Questa nuova comunicazione a conferma deve essere trasmessa entro trenta giorni dalla prenotazione del credito d'imposta, pena, aggiunge la legge, la decadenza dal beneficio. La legge conferma che i beni sono ammissibili dal 1° gennaio 2024 e che il termine di conclusione dell'investimento che dà diritto alla maturazione del credito è il 31 dicembre 2025.

I progetti non ancora avviati
A questo punto, l'iter per le imprese prende una forma diversa da quanto ipotizzato in precedenza. Infatti, le imprese che non hanno ancora avviato gli investimenti devono definire il progetto, cercare i fornitori, cercare un tecnico che accerti la teorica riduzione dei consumi, presentare l'istanza di prenotazione delle risorse e attivarsi con una banca per avere la disponibilità per finanziare almeno il 20% del progetto.

Il Gse ha cinque giorni di tempo per confermare la disponibilità dei fondi. Una volta ricevuta la conferma, le imprese devono confermare l'ordine e versare il 20% dell'importo ai fornitori entro 30 giorni, dandone comunicazione al Gse.

L'obbligo del 20% di acconto rappresenta un ostacolo significativo per le piccole e medie imprese, che spesso non dispongono delle risorse finanziarie necessarie per anticipare tali importi in tempi così stretti. Questo si somma alla mancanza di un ampio ventaglio di fornitori disposti a rispettare i tempi di consegna estremamente stretti, fatto che toglie alle imprese un'importante fetta di potere contrattuale per trattare i prezzi e per selezionare in maniera adeguata i fornitori.

I progetti in corso
Le imprese con progetti avviati devono solo presentare l'istanza di prenotazione delle risorse accompagnata dalla relazione tecnica e confermare di aver già provveduto a ordinare il bene e a versare l'acconto del 20% al fornitore.

Le imprese, se confermato il contenuto delle bozze del decreto attuativo, avranno anche la possibilità di presentare nuovi progetti di investimenti, cercando di chiudere velocemente quello in corso. Il decreto sembra prevedere che le imprese possano presentare un solo progetto legato a un processo produttivo di riduzione dei costi. Oppure possono presentare più progetti, ma, a quel punto, il calcolo della riduzione dei costi non è più fattibile sul singolo processo bensì sull'intera azienda. Ipotesi, questa, difficilmente percorribile, considerando che una riduzione dei costi energetici del 15% su un singolo processo (il minimo da raggiungere per ottenere il credito d'imposta massimo del 45%) è generalmente più semplice da raggiungere rispetto a quella di ridurre i consumi del 10% su tutta l'impresa.

Il lavoro dei tecnici
I tecnici sono chiamati a dichiarare la riduzione dei consumi energetici presunta. Questa deve essere calcolata confrontando la stima dei consumi energetici annuali conseguibili per il tramite degli investimenti complessivi in beni materiali e immateriali oggetto del progetto di investimento con i consumi energetici registrati nell'esercizio precedente a quello di avvio del progetto.

La riduzione dei consumi energetici è calcolata con riferimento al medesimo bene o servizio reso. Il tecnico procede a una normalizzazione rispetto ai volumi produttivi e alle condizioni esterne che influiscono sulle prestazioni energetiche. Nel caso in cui l'impresa non disponga di dati energetici registrati per la misurazione diretta, i consumi energetici relativi all'esercizio precedente a quello di avvio del progetto di innovazione sono determinati tramite una stima operata attraverso l'analisi dei carichi energetici basata su dati tracciabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DECRETO ATTUATIVO

Scenario controfattuale per calcolare i consumi delle nuove imprese

Stabilito il prezzo massimo per il fotovoltaico, gli investimenti entro il 30 aprile 2025 si considerano effettuati entro il 2024, possibile un unico progetto di innovazione per struttura e revoca dell'incentivo se non sono centrati gli obiettivi di risparmio energetico nei cinque anni successivi a quello di completamento. Definito lo scenario controfattuale per le imprese di nuova costituzione, ma manca il chiarimento se lo stesso si applichi in caso di incremento della produzione con aggiunta di un nuovo processo produttivo.

Questo emerge dalla prima lettura della bozza di decreto attuativo del piano Transizione 5.0.

Per gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili il costo massimo ammissibile sarà calcolato in euro/kW.

Le spese per l'acquisto e l'installazione di sistemi di accumulo di energia elettrica prodotta saranno agevolabili fino a un importo massimo complessivo pari a 900 €/kWh.

I progetti di innovazione sono considerano completati entro il 31 dicembre 2024 anche nel caso in cui l'ultimo investimento che li compone è effettuato entro il 30 aprile 2025, a condizione che entro la data del 31 dicembre 2024 gli ordini siano accettati dal venditore con pagamento di acconti in misura almeno pari al 50% del costo di acquisizione.

I progetti di innovazione sono ammissibili al beneficio se, per la struttura produttiva interessata, non sono stati avviati ulteriori progetti di innovazione agevolati.

Per le imprese di nuova costituzione, i consumi energetici relativi all'esercizio precedente a quello di avvio del progetto di investimento sono determinati tramite la determinazione dello scenario controfattuale. Questo viene individuato confrontando ciascun investimento con almeno tre beni alternativi disponibili sul mercato nei cinque anni precedenti alla data di avvio del progetto di innovazione.

Una volta individuati i beni, il tecnico incaricato procede alla determinazione della media dei consumi energetici medi annui dei beni alternativi individuati. Il consumo della struttura produttiva ovvero del processo interessato dall'investimento di raffronto diventa la sommatoria delle medie di cui sopra.

Il decreto non specifica come devono comportarsi i tecnici nel caso in cui un'impresa esistente aggiunga un processo produttivo a quelli esistenti. Le ipotesi che erano girate ipotizzavano che venisse utilizzato un processo similare già presente nell'impresa o che fosse parificato al caso della nuova impresa con la creazione di uno scenario controfattuale, ma la bozza non fornisce chiarimenti su questo punto. Auspicio delle imprese è che una specifica sia inserita nella prossima circolare annunciata.

Il contributo può essere revocato se, fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di completamento del progetto di innovazione, non è assicurato il livello di riduzione dei consumi energetici previsto dal progetto di innovazione.

Ro.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Sole 24 ORE

CENTO DI QUESTI PASTI

Il segreto per vivere cent'anni? Probabilmente non esiste ma ciò che mangiamo ha un impatto decisamente importante sul nostro benessere. Per questo Rita Monastero, chef di grandissima esperienza ha scritto, con la consulenza del nutrizionista Luca Di Russo, il libro "Le ricette della longevità". Una raccolta di ricette suddivise per i principali pasti, pensata per aggiungere qualità e benessere alle giornate.



IN EDICOLA **DA GIOVEDÌ 20 GIUGNO** CON IL SOLE 24 ORE **A € 9,90***
*Oltre al prezzo del quotidiano. Offerta in edicola fino al 20/07/2024.

Ordina la tua copia su Primaedicola.it e ritirala, senza costi aggiuntivi né pagamento anticipato, in edicola.

Per maggiori informazioni chiama il Servizio Clienti del Sole 24 Ore **02 30300600**

Shopping 24 In vendita su Shopping24 offerte.ilsole24ore.com/ricettelongevità

24 ORE POINT Per trovare l'edicola più vicina vai su **s24ore.it/24orepoint**