

Rassegna Stampa

di Giovedì 16 febbraio 2023



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Bonus edilizi, verso il blocco agli acquisti degli enti (G.Latour)</i>	3
29	Italia Oggi	16/02/2023	<i>Bonus facciate, via libera alla cessione per l'erede (G.Sirtoli)</i>	5
Rubrica Ambiente				
32	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Dal Pnrr 713 milioni per le colonnine di ricarica (R.Lenzi)</i>	6
Rubrica Imprese				
7	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Auto, mercato delle elettriche zavorrato dalle ricariche (A.Annicchiario)</i>	7
Rubrica Lavoro				
1	Italia Oggi	16/02/2023	<i>Lo stop Ue alle auto non elettriche e' un pasticcio (C.Valentini)</i>	9
31	Italia Oggi	16/02/2023	<i>Pnrr, al palo l'assunzione di ingegneri e architetti (S.D'alessio)</i>	11
Rubrica Economia				
4	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Debito pubblico verso la discesa sotto il 145% del Pil nel 2022 (G.Trovati)</i>	12
Rubrica Politica				
7	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Int. a M.Bonometti: "La partita per difendere in Europa la filiera dei motori non e' finita" (F.Greco)</i>	13
Rubrica Energia				
1	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Enel, in Slovacchia centrale nucleare per ridurre il ricorso al gas (L.Serafini)</i>	14
1	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Tecnologie per l'energia pulita (E.Comelli)</i>	17
8	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Rinnovabili, il governo accelera sui criteri per le aree idonee (L.Serafini)</i>	20
Rubrica Fisco				
3	Il Sole 24 Ore	16/02/2023	<i>Fino al 30 di novembre le consegne per i bonus 4.0</i>	21

CREDITI D'IMPOSTA

Bonus edilizi, verso il blocco agli acquisti degli enti

Possibile stop alla corsa degli enti pubblici per l'acquisto di crediti fiscali da bonus edilizi. È una delle novità allo studio per il decreto Pnrr, atteso oggi in Consiglio dei ministri. — a pagina 8

Bonus edilizi, verso lo stop agli acquisti degli enti pubblici

Casa. Dopo che molte amministrazioni hanno avviato l'acquisizione di crediti fiscali incagliati il Governo studia l'introduzione di un divieto

Giuseppe Latour

La corsa degli enti pubblici all'acquisto dei crediti fiscali nati da lavori di ristrutturazione potrebbe finire con una brusca e inattesa frenata. Sulle molte operazioni che, con formule diverse, stanno prendendo forma in tutta Italia pesa la classificazione di bilancio dei crediti, che finirebbero per essere considerati una forma di indebitamento. Così, il Governo starebbe studiando una norma, da inserire in un prossimo provvedimento, che porterà addirittura al divieto di acquisto di questi crediti da parte di soggetti pubblici.

Il fenomeno degli acquisti degli enti pubblici è partito piano, con un'iniziativa della Provincia di Treviso, che ha annunciato l'acquisto di 14,5 milioni di crediti da due banche. Con il passare dei giorni, però, si è rapidamente allargato. Passando dalla Sardegna, che ha approvato una norma nella sua legge di Stabilità, alla Basilicata, poi al Piemonte e via a seguire molti altri. In settimana si è registrata la presa di posizione del governatore della Liguria, Giovanni Toti, anche lui pronto a lanciare un programma di acquisti. Mentre, poco prima, si erano fatti avanti la Provincia e il Comune di Pesaro.

Questo elenco, però, non restituisce da solo la dimensione del fenomeno: attualmente l'acquisto di crediti fiscali è un elemento di discussione in tutte le Regioni italiane e in moltissimi grandi Comuni. Anche se solo una parte si è già fatta avanti pubblicamente, tutti si stanno chiedendo se gli enti pubblici possano giocare un ruolo nella partita dello sblocco della cessione dei crediti, andando a liberare capacità fiscale delle banche, da reimpiegare a sostegno delle imprese. Con uno sforzo cumulato che potrebbe viaggiare nell'ordine di miliardi di euro. Un aiuto importante, forse addirittura decisivo, dal momento che la stima dell'Ance è che attualmente i crediti incagliati valgano circa 15 miliardi.

Così, vista la crescita di interesse sul tema, alla questione ha iniziato a interessarsi anche il ministero dell'Economia, sollecitato a intervenire sul punto da molte parti: in primo luogo, dalle Regioni stesse, preoccupate di dare alle loro iniziative un inquadramento solido; ma anche da imprese e banche, a caccia ormai da mesi dell'Uovo di Colombo che chiuda per sempre la tela dei crediti fiscali incagliati.

Le notizie che arrivano in queste ore dal ministero, però, vanno in di-

rezione opposta alle attese. E viaggiano sulla stessa linea prudente che martedì Eurostat ha indicato nella sua audizione in commissione Finanze al Senato, parlando proprio della classificazione statistica dei crediti fiscali nei bilanci pubblici.

In sostanza, l'acquisto di questi crediti da parte degli enti pubblici sarebbe considerato indebitamento e, quindi, sarebbe ammesso in forme limitatissime. Non certo nelle proporzioni che alcune amministrazioni stanno ipotizzando in questi giorni. Inoltre, questi acquisti sarebbero in odore di incostituzionalità: contrasterebbero con i principi del pareggio di bilancio e con le competenze legislative attribuite allo Stato.

Su questa vicenda, poi, pendono tutti i nodi non risolti degli acquisti di crediti fiscali. A partire dal tema dei sequestri che, come affermato dalla Cassazione con diverse sentenze, travolgono il credito in tutti i suoi passaggi, bloccando anche i cassetti fiscali degli acquirenti in buona fede. Un principio molto penalizzante, che colpirebbe anche gli enti pubblici. Così, il Governo potrebbe introdurre una norma che vieti esplicitamente questi acquisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In sintesi

1

LE OPERAZIONI
Partita la corsa
agli acquisti

Molte Regioni, Province e Comuni stanno avviando operazioni di acquisto di crediti fiscali scaturiti da lavori di ristrutturazione

2

LA CAPOFILA
Provincia di Treviso
prima a intervenire

A fare da apripista è stata la Provincia di Treviso che, per prima in Italia, ha avviato l'acquisto di 14,5 milioni di euro di crediti da due banche

3

IL NODO
Il peso dei crediti
sui bilancio pubblici

A non convincere i tecnici del ministero dell'Economia sarebbe, però, il fatto che questi crediti pesano nei bilanci come indebitamento



Bonus facciate, via libera alla cessione per l'erede

Il bonus facciate si trasmette all'erede anche quando il defunto avesse iniziato la procedura di cessione del tax credit, senza poterla perfezionare. La quota dell'anno di esecuzione dei lavori è da inserire nella dichiarazione del de cuius, ma le rate restanti possono essere fruite direttamente dall'erede, che può anche optare per la cessione, a condizione che conservi la detenzione dell'immobile. A chiarirlo l'Agenzia delle entrate con la risposta a interpello n. 213 del 14 febbraio 2023.

Risposta positiva, dunque, alla domanda dell'istante circa la possibilità di esprimere l'opzione per la cessione del tax credit facciate già effettuata dal genitore defunto e non perfezionata. Il decreto interministeriale 6 agosto 2020, infatti, prevede che «in caso di decesso dell'avente diritto, la fruizione del beneficio fiscale si trasmette, per intero, esclusivamente all'erede che conservi la detenzione materiale e diretta del bene». Nel 2021, dunque, anno di sostenimento delle spese del genitore e del suo decesso, la detrazione riguarda quest'ultimo e l'importo dovrà va indicato nella dichiarazione dei redditi che il figlio presenterà a suo nome. Ma a partire dal 2022, il figlio può utilizzare la parte residua del beneficio sia direttamente nella propria dichiarazione che tramite cessione del credito.

Via libera, inoltre, sempre dall'Agenzia, alla possibilità di attestare il pagamento relativo a interventi agevolati con bonus facciate con dichiarazione sostitutiva di atto notorio in caso di impossibilità a fornire il c.d. bonifico parlante. Il chiarimento è contenuto nella risposta a interpello n. 214 del 14 febbraio 2023, con la quale l'amministrazione chiarisce che comunque lo strumento non rappresenta un'alternativa alla disciplina ordinaria, ma un'ipotesi eccezionale. È valida, dunque, l'attestazione rilasciata dall'impresa esecutrice dei lavori come modalità alternativa al bonifico parlante (contenente la causale, il codice fiscale del beneficiario della detrazione e il numero di partita Iva del soggetto che riceve il pagamento) per fruire della detrazione in parola.

Giulia Sirtoli

↳ Riproduzione riservata



Dal Pnrr 713 milioni per le colonnine di ricarica

Mobilità sostenibile

I fondi saranno destinati a dispositivi da installare in città e sulle superstrade

Criteri e modalità di accesso ai contributi in due decreti del ministero dell'Ambiente

Pagina a cura di
Roberto Lenzi

Colonnine di ricarica elettriche finanziate con oltre 713 milioni provenienti dal Pnrr. Due decreti del ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (datati 12 gennaio 2023 e pubblicati sulla Gazzetta ufficiale del 13 febbraio) definiscono le modalità per l'aggiudicazione dei contributi utili alla realizzazione di colonnine nelle aree urbane italiane e di postazioni di ricarica sulle superstrade.

Progetti finanziabili

Sono ammissibili al beneficio i progetti avviati successivamente alla data di presentazione della domanda di contributo. Nel caso in cui per il progetto sia necessario procedere a una nuova connessione alla rete o all'adeguamento di una connessione esistente, l'impresa dovrà allegare un preventivo di connessione.

Il richiedente deve essere provvisto delle autorizzazioni anche da parte di eventuali proprietari del suolo.

Superstrade

Per interventi sulle superstrade, sono ammissibili al beneficio le spese, relative all'acquisto e la messa in opera di infrastrutture di ricarica da almeno 175 kW di potenza, con un costo specifico massimo di 81mila euro per infrastruttura di ricarica.

Sono ammissibili costi per la connessione alla rete elettrica, nel limite del 40% del prezzo totale previsto per la fornitura e la messa in opera dell'infrastruttura di ricarica. Sono agevolabili anche le spese di progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudi e i costi sostenuti per ottenere le autorizzazioni, nel limite del 10% del costo della spesa. Il contributo a fondo perduto ammissibile è pari al 40 per cento.

Centri urbani

Per i centri urbani, sono ammissibili al beneficio l'acquisto e la messa in opera di stazioni di ricarica da almeno 90 kW di potenza, le spese per l'installazione delle colonnine, gli impianti elettrici, le opere edili strettamente necessarie, gli impianti e i

PAROLA CHIAVE

#Potenza

La potenza delle colonnine è un requisito stringente per l'accesso ai fondi.

Per le superstrade sono agevolabili le spese per la messa in opera di dispositivi di almeno 175 kW di potenza. Per le aree urbane, si scende a 90 kW

dispositivi per il monitoraggio.

Il costo massimo ammissibile è pari a 50mila euro per infrastruttura di ricarica. I costi per la connessione alla rete elettrica sono ammessi nel limite del 20%, quelli di progettazione fino al 10% della spesa. E, anche in questo caso, il contributo copre fino al 40% delle spese.

Chi può fare domanda

Possono presentare la domanda le imprese o gli Rti che, alla data di presentazione, dimostrano di aver gestito infrastrutture di ricarica operative sul territorio dell'Ue, in misura pari ad almeno il 5% del numero di infrastrutture di ricarica per cui fanno domanda.

Se l'istanza è presentata da un soggetto diverso dal gestore della stazione, le richieste devono essere corredate da un accordo con quest'ultimo per la realizzazione delle nuove infrastrutture. I soggetti che richiedono il beneficio devono disporre delle autorizzazioni per la costruzione e per l'esercizio.

Incentivi non cumulabili

Il decreto prevede che «gli incentivi non sono cumulabili con altri incentivi pubblici o regimi di sostegno comunque denominati, qualificabili come aiuti di Stato destinati alla realizzazione delle medesime infrastrutture di ricarica». Dunque, si limita a prevedere il divieto di cumulo coi soli aiuti statali. Questa specifica non è banale, considerando che si tratta di aiuti finanziati dal Pnrr e che, quindi, non viene richiamato quanto previsto dalle circolari Mef 21/2021 e 33/2021, che hanno creato non pochi dubbi interpretativi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto, mercato delle elettriche zavorrato dalle ricariche

Transizione. Rapporto di Deloitte su 26 mila consumatori nel mondo: circa l'80% degli italiani pronto a lasciare i modelli a benzina o diesel ma solo l'11% passerebbe ad un'auto full electric

Alberto Annicchiarico

La strada verso la mobilità elettrica è un percorso ancora lungo, forse più lungo dei 12 anni che ci separano dalla fine della produzione di motori endotermici in Europa. E che soprattutto passerà dall'ibrido prima che dalle auto a batteria. È quanto emerge dal Global Automotive Consumer Study (GACS) 2023, uno studio che Deloitte conduce annualmente su un campione di oltre 26.000 consumatori distribuiti fra 24 Paesi a livello globale. L'Italia, nelle intenzioni del campione, è uno dei mercati più aperti e disponibili ad accogliere il cambiamento sancito dal voto dell'Europarlamento a San Valentino. Quasi 8 italiani su 10 (78% contro il 69% di un anno fa) sarebbero intenzionati ad abbandonare i modelli a benzina o diesel. Di questi il 32% opterebbe tuttavia per un veicolo ibrido Hev, in cui la ricarica della parte elettrica dipende dal mo-

lore principale, endotermico. Il 24% sceglierebbe un'auto plug-in, dove la parte elettrica si ricarica alla colonnina. Solo l'11% passerebbe alla Bev, l'auto full electric. Va diversamente in Cina (27%), Corea del Sud (17%) o Germania (16%). Nella realtà, dati 2022, le immatricolazioni di auto a batteria in Italia sono crollate del 34% contro il +66% della Germania (166mila veicoli venduti contro 49mila).

«La risposta degli italiani è un po' di pancia - commenta Franco Orsogna, partner Deloitte e Automotive sector leader -. È ormai chiaro che il passaggio è obbligato. Certo, molto dipenderà nei prossimi anni dagli assetti geopolitici e da come questi peseranno sui costi dell'energia». Un dato illuminante è che alla voce ripensamento sull'acquisto di un EV, potendo contare su biocarburanti sostenibili per motori endotermici, in tutto il mondo la maggioranza dei consumatori sceglierebbe

un'auto tradizionale.

Se, tornando all'Italia, si va a vedere quali siano i punti più dolenti nella scelta dell'elettrico, ecco che i dubbi su autonomia di guida, tempi e infrastrutture di ricarica vengono perfino prima del costo dell'auto, notoriamente ancora ben più alto di quello di un'auto a benzina (in attesa dell'invasione cinese e sempre che rifiati la situazione finanziaria, peggiorata a fine 2022 per il 53% degli italiani, dato Deloitte). «Abbiamo anche un evidente problema infrastrutturale - prosegue Orsogna - che riguarda la produzione e fornitura di corrente elettrica. Non solo di produzione, quindi, ma anche di distribuzione. Parliamo di colonnine da 75-125 kW, necessarie per la ricarica rapida. Per arrivare a quelle portate la rete italiana non è adeguata. Servirà un investimento infrastrutturale molto importante».

« RIPRODUZIONE RISERVATA »



AUTO A RISCHIO EFFETTO CUBA

La decisione del Parlamento europeo di vietare la vendita di nuove auto a motore endotermico dal 2035 «potrebbe avere in Italia un 'effetto Cuba'. La gente non potrà

comprare le auto elettriche perché troppo costose, e continuerà a girare con auto sempre più vecchie». Lo ha detto Maurizio Marchesini, vicepresidente di Confindustria per filiere e medie imprese. La deci-

sione dell'Europarlamento per Marchesini «è stata presa su impulso ideologico, senza calcolare gli impatti ecologici, economici e sociali». I sindacati calcolano 70.000 posti di lavoro a rischio

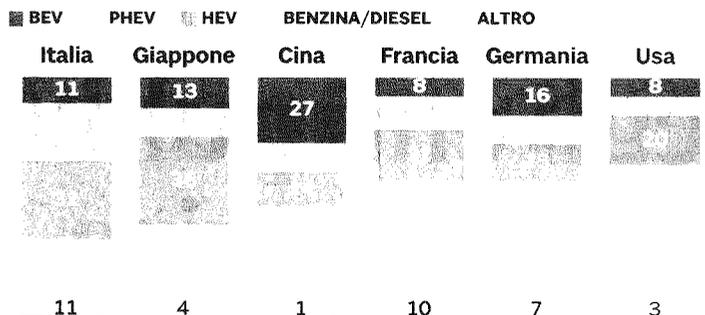
Orsogna: «Il problema infrastrutturale riguarda produzione e fornitura di corrente elettrica»



Gli italiani sceglierebbero l'auto elettrica?

IL CONFRONTO GLOBALE

Preferenza dichiarata per il prossimo veicolo. In %



Fonte: Deloitte, Global Automotive Consumer Study 2023

PUNTI DEBOLI: AUTONOMIA, RICARICA E PREZZO

Che cosa preoccupa di più nell'acquisto

Autonomia di guida	51%
Tempo richiesto dalla ricarica	49%
Mancanza di infrastrutture pubbliche di ricarica	43%
Costo/price premium	35%
Mancanza di ricarica domestica	34%
Complessività nell'organizzazione di viaggi/spostamenti	28%
Costi di rifornimento e utilizzo	25%
Sicurezza delle batterie	25%
Performance con condizioni atmosferiche avverse	21%

Fonte: Deloitte, Global Automotive Consumer Study 2023

I MEN DI POSTI A RISCHIO

Lo stop Ue alle auto non elettriche è un pasticcio

Valentini a pag. 10

Critiche alla decisione del parlamento europeo sullo stop alle vetture non elettriche

Il pasticcio dell'auto elettrica

Fabbriche chiuse e un milione di posti di lavoro in meno

DI CARLO VALENTINI

Gian Primo Quagliano presiede il Centro studi Promotor, dal 1976 specializzato nel monitoraggio del mercato dell'auto: «Il parlamento europeo ha confermato la fine delle vendite di auto ad alimentazione tradizionale dal 2035, ignorando le richieste di un approccio più morbido per tener conto delle esigenze di chi vorrebbe lasciare spazio al principio della neutralità tecnologica, cioè alla possibilità di raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni di Co2 anche con soluzioni diverse dall'auto elettrica. È singolare che una simile decisione venga assunta in modo ideologico, a colpi di maggioranza parlamentare e senza neppure considerare le obiezioni degli esperti: 1. Il prezzo dell'auto elettrica è decisamente elevato e quindi per indurre la gente ad acquistarla occorrono, e occorreranno per molto tempo, incentivi decisamente importanti di cui però nel provvedimento europeo non v'è traccia; 2. La produzione di auto elettriche prevede meno componenti e meno lavoro di quella delle auto tradizionali con ricadute importanti sul mondo della componentistica, uno dei settori manifatturieri decisivi in Italia e in Europa. 3. Per raggiungere l'obiettivo si potrà usare solo la carota perché il bastone comporta seri pericoli. Fuor di metafora i costi della transizione dovranno essere coperti con la fiscalità generale (e i conti pubblici?) in quanto, se si vuole la pace sociale, è impossibile scaricarli su determinate categorie di persone e di

aziende. La vicenda dei gilet gialli, che per altro continua a covare sotto la cenere, in Francia, insegna; 4. Sono assurde cadute nel vuoto le considerazioni di alcuni Paesi, tra cui l'Italia, di considerare il possibile uso di tecnologie alternative all'auto elettrica come l'impiego di carburanti sintetici capaci di raggiungere la completa eliminazione delle emissioni di gas serra. Non è una questione di poco conto perché se nuovi carburanti e nuove tecnologie

Nel tritacarne rischiano di finire il mondo dell'auto ed anche quello degli automobilisti, di molti lavoratori e di tante aziende quando ci sarebbero strade alternative da percorrere per raggiungere gli obiettivi fissati in materia di emissioni di Co2

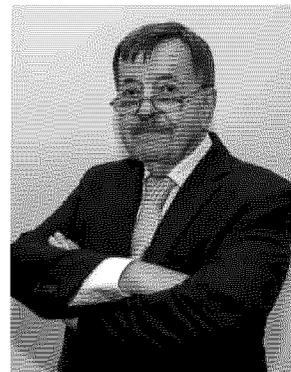
riusciranno, come si crede, a raggiungere l'obiettivo zero gas serra, la condanna a morte per le auto a combustione interna sarebbe un inutile suicidio. Insomma nel tritacarne rischiano di finire il mondo dell'auto ed anche quello degli automobilisti, di molti lavoratori e di tante aziende quando ci sarebbero strade alternative da percorrere senza nulla togliere agli obiettivi di salubrità dell'ambiente che giustamente ci si è dati».

Qual è ora l'incidenza delle auto elettriche sul mercato? Risponde Quagliano: «È un dato che ci deve fare riflettere poiché l'incidenza è scarsa e dimostra che si fatica ad avviarsi su questa strada non per una minore propensione degli auto-

mobiliti verso l'elettrico quanto piuttosto per la carenza di punti di ricarica e quindi per le difficoltà di utilizzo. Insomma, si parla tanto di auto elettriche però nei primi dieci mesi del 2022 le immatricolazioni hanno addirittura subito un calo del 26,8% con una riduzione della quota sul totale delle immatricolazioni dal 4,2% del gennaio-ottobre 2021 al 3,6% dello stesso periodo del 2022».

Il voto del parlamento europeo che fissa al 2035 lo stop

alla vendita di auto non elettriche sta terremotando un ambito strategico come quello dei trasporti. Il testo votato prevede obiettivi intermedi di riduzione delle emissioni per il 2030 (55% per le auto e 50% per i furgoni), nonché una nuova metodologia per la valutazione delle emissioni di Co2 durante l'intero ciclo di vita di un veicolo. La decisione dovrà ora essere formalmente approvata anche dal Consiglio europeo prima di essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Ue, ma si tratta di un passaggio solamente formale. Il ministro alle Imprese e al Made in Italy, **Adolfo Urso**, commenta: «I tempi e i modi che l'Europa ci impone non coincidono con la realtà europea e italiana. Siamo impegnati affinché con la clausola di revisione del 2026 si possano determinare altre tempistiche e altre modalità. Con questi tempi e con queste modalità c'è un rischio lavoro, l'automotive occupa 250mila persone. Dobbiamo accelerare su investimenti, tecnologie, stabilimenti, la filiera delle batterie e le colonnine elettriche. Ma siamo in estremo ritardo. In Italia ci sono appena



Gian Primo Quagliano

36mila colonnine di ricarica in confronto con le 90mila della piccola Olanda, negli anni passati è stato fatto veramente poco».

Il rischio è che si chiuda la stalla quando i buoi sono scappati. Si calcola che in Europa perderebbero il lavoro 300mila occupati direttamente nell'industria dell'auto e 700mila nell'automotive. Spiega **Pierangelo Decisi**, vicepresidente di Anfia-Componenti (associazione filiera industria automobilistica): «In due anni l'Europa ha perso 4 milioni di veicoli. Tra crisi russa, crisi dei microchip e transizione ecologica forzata, le piccole e medie aziende sono in grande difficoltà. La politica deve decidere se vuole salvare o meno l'industria manifatturiera italiana su prodotti di largo consumo. Possiamo scegliere di diventare produttori di lusso per conto terzi stranieri ma se imbocchiamo questa strada scordiamoci tassi elevati di occupazione. Quanto a Stellantis, gli altri Paesi, Germania, Francia e Spagna, hanno negoziato su grandi progetti e non a caso la Lancia verrà prodotta all'estero. La filiera dell'auto ri-

schia di scomparire». Ha addirittura scritto una lettera aperta all'Europa, **Luca de Meo**, Ceo di Renault e presidente Acea (associazione dei costruttori europei di automobili): «Il passaggio alle auto elettriche pone l'Europa in una posizione di svantaggio anche in termini di controllo della catena del valore, soprattutto rispetto ai player cinesi. Questo vale sia a monte, quando si tratta di ap-

provigionamento e capacità attuale, sia a valle, quando si tratta di infrastrutture, disponibilità di energia verde e sostegno economico ai consumatori. Entro il 2030, non più del 5% delle materie prime necessarie per la produzione di batterie provverrà dall'Europa». Alle condizioni poste dall'Ue, de Meo prevede la chiusura di quattro stabilimenti Renault.

Conclude Sergio Savare-

si, docente di Automazione nei veicoli al Politecnico di Milano: «La decisione europea non è la strategia migliore, perché l'auto elettrica non si presta alla proprietà privata. L'idea di puntare alla decarbonizzazione e alla transizione verso fonti di energia non fossili va nella direzione giusta, ma sarebbe stato più razionale dare l'obiettivo da raggiungere, lasciando a ognuno la possibilità di trovare la strada

tecnologica migliore per arrivarci, piuttosto che imporre una tecnologia. In Italia abbiamo 40 milioni di veicoli di proprietà che sono mediamente poco usati. In questo scenario servirebbero auto elettriche con una grande autonomia e quindi batterie molto grosse, che col poco utilizzo rappresenterebbero uno spreco. Inoltre la ricarica sarebbe molto impegnativa per il singolo privato».

— © Riproduzione riservata —



Pnrr, al palo l'assunzione di ingegneri e architetti

Assunzioni di professionisti nella cornice del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) «al palo»: al termine dei concorsi banditi lo scorso anno è rimasto scoperto il 71,6% dei posti disponibili per ingegneri e architetti, il 58,3% di quelli per analisti del mercato del lavoro e il 37,5% di quelli per statistici e informatici. A snocciolare le cifre, riprendendo recenti stime del Formez, il segretario della Federazione dei lavoratori e delle funzioni nella Pubblica amministrazione (Flp) Marco Carlomagno, nel corso del convegno promosso ieri, a Roma, dal suo sindacato per indagare sull'attuazione nella nostra Penisola delle missioni dell'iniziativa di matrice europea. Sul piano dell'organizzazione, ha proseguito, «priorità assoluta sono gli investimenti sulla digitalizzazione delle Amministrazioni, sulla reingegnerizzazione dei processi e, soprattutto, sulla interoperabilità delle banche dati. Allo stesso tempo», ha evidenziato, «è necessario implementare nuovi modelli organizzativi che incentivino il lavoro per obiettivi, la trasversalità delle competenze», nonché «l'autonomia professionale».

Attualmente, è l'analisi del vertice della Flp, «ci si deve confrontare da una parte con percorsi di carriera in gran parte bloccati e, dall'altra, con retribuzione basse, non in linea con i compiti richiesti, e scarsamente attrattive per i nuovi assunti»; in generale, «le assunzioni di questi mesi non sono sufficienti a coprire le enormi vacanze di organico, sono in gran parte a tempo determinato e, quindi, precarie», e la «necessaria velocità dei tempi di reclutamento non ha permesso di selezionare personale già pronto per lavorare su specifici progetti, spesso di natura tecnica e progettuale», ha riferito. Le parole di Carlomagno rievocano le anticipazioni di ItaliaOggi del 13 gennaio, quando il Centro studi del Consiglio nazionale degli ingegneri svelò che delle circa 29.000 assunzioni previste dal 2021 ne sono state effettuate 15.815, di cui 8.171 all'ufficio del processo, alla Corte di Cassazione e nei distretti di Corte d'Appello.

Simona D'Alessio
 © Riproduzione ristretta



Debito pubblico verso la discesa sotto il 145% del Pil nel 2022

Conti pubblici

Dai dati di Bankitalia una prospettiva migliore di quella della NadeF

Gianni Trovati
ROMA

A fine anno il debito pubblico italiano si è attestato a 2.762,5 miliardi, cioè 84,4 miliardi in più rispetto a 12 mesi prima. Ma il dato, diffuso ieri da Banca d'Italia, è in realtà una buona notizia. Perché l'aumento in valore assoluto, pari al 3,15%, è perfettamente in linea rispetto ai calcoli della NadeF di inizio novembre, che è invece ormai piuttosto datata nei calcoli che riguardano il Pil: la crescita reale fotografata dalla stima preliminare dell'Istat, 3,9%, supera di tre decimali quella ipotizzata dal governo, e anche l'effetto dell'inflazione sul Pil nominale si rivelerà a consuntivo un po' più ampio. Morale: il debito/Pil, cioè la variabile chiave per i conti pubblici che la NadeF indicava per fine anno al 145,7% del Pil, dovrebbe rivelarsi in realtà sotto al 145.

La questione non è solo contabile, ma anche politica. Perché i nuovi numeri della banca centrale mettono un altro tassello a un quadro di finanza pubblica in miglioramento rispetto ai timori di pochi mesi fa. Con la conseguenza che il Def di aprile dovrebbe offrire all'azione del governo margini meno risicati rispetto a quelli scavati fin qui con la linea del deficit concordata con Bruxelles.

Un debito pubblico nei dintorni o sotto il 145% del Pil rappresenta prima di tutto un punto di partenza un po' più basso rispetto al previsto. E molti segnali, ultimo quello arrivato lunedì

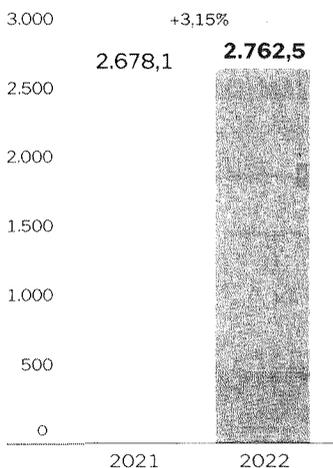
dalle previsioni macroeconomiche della commissione Ue, convergono nell'indicare che anche la dinamica del Pil 2023 sarà un po' più vivace di quella immaginata nella NadeF.

Ma c'è un'altra variabile che finora è rimasta in ombra ma potrebbe dare un'altra spinta ai margini di finanza pubblica. Il prezzo del gas che oggi si ferma a meno della metà rispetto a dicembre, quando è stata costruita la legge di bilancio, riduce in modo sensibile il costo di molti degli aiuti attivati o prorogati dalla manovra, a partire dai crediti d'imposta sugli acquisti delle imprese. I numeri si conosceranno solo dopo fine marzo, ma a meno di inversioni di rotta nelle prossime settimane promettono qualche soddisfazione al Mef.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

I dati diffusi ieri da Bankitalia
Debito in miliardi di euro



DIFFERENZE SUL 2021

Pa centrale	85 miliardi
Pa locale	-0,6 miliardi
Enti previdenziali	0



«La partita per difendere in Europa la filiera dei motori non è finita»



L'intervista Marco Bonometti

Presidente Gruppo OMR

Filomena Greco

Europa ha votato a maggioranza ma si è spaccata sul regolamento per le emissioni di CO2 delle auto. E l'industria ora prova a reagire. «Sono ottimista» dice Marco Bonometti, industriale del settore automotive con le Officine Meccaniche Rezzatesi, in prima linea nel mondo dei motori. «Mi auguro che la clausola di revisione al 2026 possa aprire le porte allo sviluppo di altre tecnologie per i motori, per abbattere le emissioni grazie a una nuova generazione di carburanti. Un altro aspetto importante riguarda la discussione sulla normativa per i motori Euro 7, che potrebbe aprire nuovi spiragli».

Da dove si deve ricominciare?

Noi industriali dobbiamo cercare di essere più pragmatici. Con L'Anfia abbiamo lavorato ad un Position paper che abbiamo inviato ai ministri, agli europarlamentari, alla Confindustria e alle Regioni. A questo punto è importante mandare tecnici nelle commissioni per provare a riaprire la partita.

Stellantis è uscita dall'Accea, l'Associazione che rappresenta le case produttrici europee. Cosa non ha funzionato nei meccanismi di rappresentanza e nei rapporti con la Commissione?

Forse è venuto meno un metodo, tutti si sono trovati impreparati di fronte a scelte e posizioni rigide veicolate attraverso il Green Deal. Oggi anche le associazioni di categoria si sono organizzate, i nostri esperti devono analizzare le proposte, confrontarsi, capire e fare proposte alternative che diano una risposta al tema della tutela dell'ambiente, ma siano sostenibili dal punto di vista sociale. Siamo la

seconda manifattura europea, il Governo italiano deve difendere l'industria dell'auto in maniera compatta e mi auguro che ci sia un cambiamento epocale anche in Germania e Francia.

Parliamo del fattore cinese. C'è una congiura a danno dell'industria Made in Italy e in Europa o si tratta di un fatto fisiologico, come è stato per le case giapponesi e coreane, che si sono imposte in Europa vent'anni fa?

L'Europa e l'Italia sono da sempre leader nell'endotermico, i cinesi hanno scelto l'elettrico e ora vogliono controllare anche la tecnologia dei motori a scoppio. Quasi tutte le case europee sono partecipate da gruppi cinesi e allora mi viene il dubbio che ci sia stata una pressione delle lobby cinesi a favore della mobilità elettrica. L'Europa deve fare una riflessione e riesaminare il dossier. Il rischio è duplice: la dipendenza da materie prime come le terre rare, monopolio del Far East, e il

Finestra di revisione del 2026 per difendere i produttori italiani. Ora il focus è sui vincoli dei modelli Euro 7

problema energetico, in vista dell'aumento del fabbisogno per alimentare la flotta elettrica.

Le industrie italiane sono cresciute e hanno agganciato le principali filiere europee. Avranno la forza di diventare globali?

La mia azienda è presente in cinque continenti, quello che l'Europa dismette continua a farlo il Brasile o gli Usa. Le piccole aziende però non hanno questa forza, allora servono risorse pubbliche per sostenere il tessuto industriale. Storicamente poi è mancato un progetto di politica industriale sull'auto, servono misure massicce altrimenti il paese non è competitivo. Il problema è che l'Italia è debole anche di fronte alle opportunità che si aprono sul mercato, rischiamo di essere i più penalizzati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DA PNRR I FONDI PER LE COLONNINE DI RICARICA
Pag. 32 Norme e Tributi: disponibili 713 milioni per città e superstrade





Al via il reattore. La centrale Mochovce in Slovacchia, controllata dal gruppo Slovenske Elektrarne di cui è azionista Enel.



159329

Enel, avviato in Slovacchia il primo reattore nucleare per l'indipendenza dal gas

Energia

L'impianto da 471 megawatt riduce il consumo di metano per 640 milioni di metri cubi

Il Paese verso l'indipendenza energetica. Esporterà energia anche in Germania

Laura Serafini

La centrale Mochovce in Slovacchia, controllata dal gruppo Slovenske Elektrarne di cui è azionista il gruppo Enel assieme allo Stato slovacco, ha acceso il nuovo reattore nucleare che sta immettendo energia elettrica in rete, al momento al 35 per cento della potenza. L'obiettivo è arrivare al 100% entro qualche settimana e portare la capacità al massimo dei 471 megawatt installati, la cui generazione di energia in un anno, se fosse prodotta con una centrale a gas, implicherebbe un consumo di 640 milioni di metri di metano. Quando, tra un anno e mezzo, entrerà in funzione anche il secondo reattore in costruzione presso il sito di Mochovce, con la stessa capacità installata, l'effetto sostitutivo rispetto al metano salirà a 1,2 miliardi di metri cubi di gas. Una goccia nel mare dei 450 miliardi di metri cubi di gas consumati in Europa, ma pur sempre in grado, in questa fase di volatilità dei prezzi delle commodity, di contribuire a ridurre i consumi di metano e, di conseguenza, la pressione sui prezzi. La produzione di energia

del reattore di Mochovce sarà in grado di soddisfare il 13% del fabbisogno di energia elettrica della Slovacchia; con il secondo reattore arriverà al 26% nei fatti rendendo praticamente autosufficiente il paese in termini di generazione di energia. In Slovacchia tutto ciò è ancor più rilevante se considera quanto certificato da Eurostat, e cioè che il paese lo scorso anno non solo non è riuscito a raggiungere l'obiettivo di riduzione dei consumi di gas del 15% previsto dalla Commissione europea, ma li ha addirittura aumentati del 2,6 per cento. L'entrata in funzione del reattore ora potrà sicuramente aiutare. Ma non solo: l'aspetto rilevante è che la Slovacchia si trova all'interno di un mercato elettrico, quello ceco a sua volta inserito nel mercato europeo, molto interconnesso. Essa rappresenta un Paese esportatore di energia, in particolare verso la Germania, con la quale nei fatti presenta prezzi dell'energia piuttosto allineati. La realizzazione di quegli impianti, progettati con tecnologia Vver (si tratta di reattori nucleari ad acqua pressurizzata presenti anche in Finlandia, Repubblica Ceca, Ungheria, Ucraina e Russia), è stata un calvario, dal punto di vista dei ritardi (anche per adeguare le misure di sicurezza dopo il disastro di Fukushima) ma soprattutto per gli extracosti finanziari, come del resto sta accadendo con tutti le centrali in costruzione in Europa, in particolare quelle con tecnologia francese Epr (Flamanville in Francia e Hinkley Point in Gran Bretagna). Enel, che acquistò nel 2008 Slovenske Elektrarne durante le privatizzazioni locali (per circa 800 milioni), è scesa in minoranza

al 33% cedendo nel 2015 una quota a Eph. Il gruppo elettrico italiano probabilmente si sarebbe sfilato prima da un progetto che le è costato, da azionista, un miliardo in termini di innesti finanziari. Alla società elettrica (Slovenske Elektrarne possiede altre centrali nucleari con le quali già copre oltre il 64% del fabbisogno del paese) il progetto ha risucchiato 5,7 miliardi di euro. Ma il socio pubblico slovacco ha insistito affinché il partner italiano restasse fino a compimento dei lavori. Ora finalmente l'obiettivo è in vista: e tutto sommato, nonostante la spesa, c'è la soddisfazione di contribuire a produrre nella Ue energia pulita (i reattori sono compliant con la tassonomia europea), a ridurre il consumo di gas e la pressione sui prezzi. In effetti, il costo per megawattora installato - considerati anche i tempi di costruzione - a Mochovce è pari 6,1 milioni di euro. Nel caso di Flamanville il costo è di 11,6 milioni mentre Hinkley Point 8,1 milioni di euro (24 miliardi il costo iniziale dell'impianto, ormai lievitato).

«Progettare, finanziare e costruire una centrale nucleare richiede molta professionalità, capacità, forza finanziaria e tenacia, oltre che pazienza di fronte a cambiamenti ed imprevisti che si accavallano nel lungo percorso che porta alla sua realizzazione - afferma Francesco Starace, ad di Enel- Siamo contenti di essere arrivati a questo importante risultato». Il reattore dà lavoro a 2.500 persone (15 mila i posti di lavoro se si include l'indotto) e nei momenti di picco sul cantiere erano mobilitate 7 mila persone. La centrale è come una piccola città: verrà inaugurata a inizio marzo.

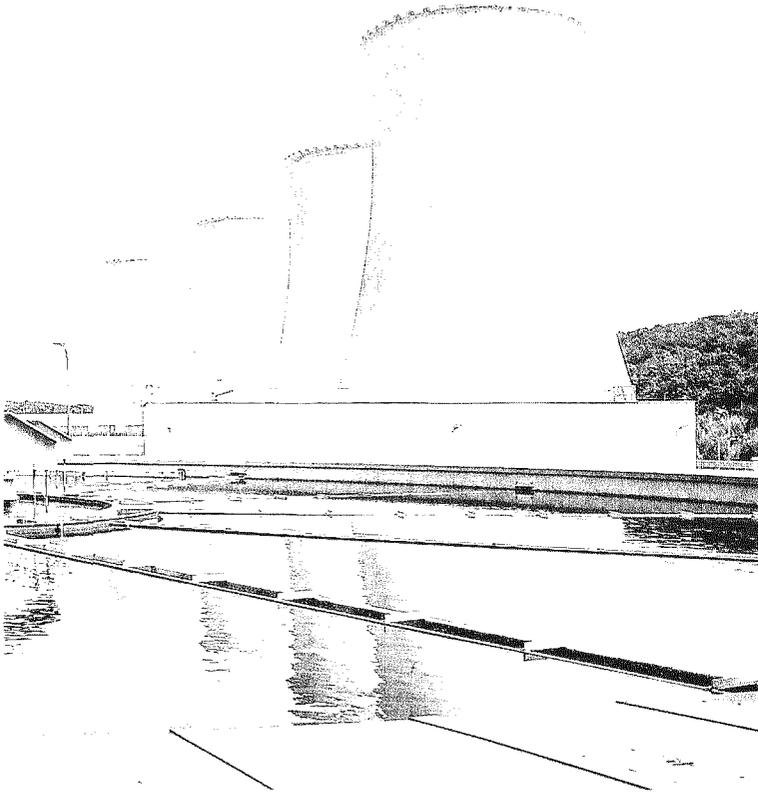
© RIPRODUZIONE RISERVATA



RISPARMIO ENERGETICO

Si celebra oggi M'illumino di Meno, la giornata nazionale del risparmio energetico e degli stili di vita sostenibili che Rai Radio 2 e Caterpillar

organizzano dal 16 febbraio 2005, quando entrò in vigore il Protocollo di Kyoto. L'edizione 2023 mapperà il fenomeno crescente delle comunità energetiche rinnovabili.



Il gruppo possiede il 33% e ha investito 1 miliardo. L'ad Starace: «Risultato importante che ha richiesto tenacia»

Dopo lo shock energetico. Europa a caccia di energie alternative al gas russo

Nuove frontiere
Tecnologie per
l'energia pulita

Elena Comelli — a pag. 20

Tecnologie per l'energia pulita e l'incognita delle materie prime

Energia pulita. La stima è di un mercato triplicato a 650 miliardi di dollari per il 2030 ma attenzione ai monopoli nella fornitura di minerali. Il direttore Birol: «Necessario diversificare su più Paesi»

Pagina a cura di
Elena Comelli

I prossimi sette anni saranno decisivi per entrare nell'era delle tecnologie per l'energia pulita, un mercato che sta già muovendo centinaia di miliardi di dollari all'anno e milioni di posti di lavoro. La visione dell'International Energy Agency, contenuta nel rapporto Energy Technology Perspectives 2023, è ottimista, ma fa emergere anche potenziali venti contrari legati alle catene di approvvigionamento, un problema messo in forte rilievo dalla pandemia di Covid-19 e dall'invasione russa dell'Ucraina. Il netto dominio della Cina, in particolare, preoccupa l'agenzia parigina, braccio energetico dell'Ocse.

L'analisi, guidata da Timur Gül, direttore dell'unità Energy Technology Policy della Iea, prevede che il mercato globale delle principali tecnologie pulite varrà circa 650 miliardi di dollari l'anno entro il 2030, più del triplo rispetto a oggi, creando un intero settore industriale - dalle turbine eoliche alle pompe di calore, dalle batterie per veicoli elettrici ai pannelli solari e all'idrogeno - da quello che oggi è poco più di una nicchia. I posti di lavoro, quindi, passeranno dagli attuali sei milioni a quasi quattordici milioni entro il 2030 e nei decenni successivi è prevista un'ulteriore crescita. Considerando l'estrema prudenza della Iea, che di solito sulle rinnovabili si sbaglia sempre per difetto, la previsione va presa molto sul serio e i governi europei farebbero bene ad attrezzarsi per ca-

valcare questa grande ondata in arrivo, che rivoluzionerà completamente il mondo dell'energia per accompagnarci verso gli obiettivi climatici fissati a livello internazionale.

La Cina, secondo il rapporto, attualmente domina sia la produzione che il commercio della maggior parte delle tecnologie energetiche pulite. L'investimento di Pechino in questo settore e nelle sue catene di approvvigionamento è stato determinante per ridurre i costi delle tecnologie chiave, che nell'ultimo decennio sono crollati, rendendo le rinnovabili decisamente più competitive rispetto alle fonti fossili. Allo stesso tempo, il livello di concentrazione geografica nelle catene di approvvigionamento globali crea anche potenziali sfide che i governi dovranno affrontare in fretta. Per le tecnologie prodotte in serie come eolico, batterie, elettrolizzatori, pannelli solari e pompe di calore, i tre maggiori Paesi produttori rappresentano almeno il 70% della capacità produttiva per ciascuna tecnologia, con la Cina dominante in tutte.

«Gran parte dell'estrazione di minerali critici è concentrata in un piccolo numero di Paesi», avverte il rapporto. «Ad esempio, la sola Repubblica Democratica del Congo produce oltre il 70% del cobalto mondiale e tre Paesi - Australia, Cile e Cina - si spartiscono oltre il 90% della produzione mondiale di litio».

La concentrazione in qualsiasi punto lungo le catene di fornitura rende il percorso vulnerabile agli incidenti, siano essi legati a scelte politiche di un singolo Paese, a disastri naturali, a guasti tecnici o a decisioni aziendali. Del resto, osserva l'agen-

zia, stiamo già assistendo alle conseguenze della rigidità di alcune catene di approvvigionamento. L'aumento dei prezzi di cobalto, litio e nichel ha portato al primo aumento in assoluto dei prezzi delle batterie, che sono cresciuti di quasi il 10% a livello globale nel 2022. Anche il costo delle turbine eoliche al di fuori della Cina è aumentato dopo anni di calo, con i prezzi di acciaio e rame raddoppiati tra la prima metà del 2020 e lo stesso periodo del 2022. Tendenze simili si osservano nelle catene di fornitura del solare fotovoltaico.

Commentando il rapporto, il direttore esecutivo dell'agenzia Fatih Birol ha rilevato che il pianeta «trarrebbe vantaggio da catene di approvvigionamento di tecnologia pulita più diversificate. Come abbiamo visto con la dipendenza dell'Europa dal gas russo, quando si dipende troppo da una società, da un Paese o da una rotta commerciale, si rischia di pagare un prezzo elevato in caso di interruzione». La buona notizia è che le iniziative globali per la produzione di tecnologie legate all'energia pulita sono tante e in aumento. «Se tutto ciò che è stato annunciato fino a oggi viene realizzato, gli investimenti in questo settore arriveranno a coprire due terzi del percorso verso la neutralità climatica. Lo slancio attuale ci sta avvicinando al raggiungimento dei nostri obiettivi in materia di energia e clima», ha aggiunto Birol. In questo senso, incentivi e politiche governative saranno cruciali per dare impulso allo sviluppo del mercato e far sì che una grande opportunità non venga sprecata.

Il rapporto rileva che le principali

economie mondiali si stanno muovendo rapidamente per avviare ampie strategie che facciano convergere le politiche climatiche con la sicurezza energetica e lo sviluppo sociale e industriale: «L’Inflation Reduction Act negli Stati Uniti ne è un chiaro esempio, ma ci sono anche il pacchetto Fit for 55 e il piano RePowerEU nell’Unione europea, il programma Green Transformation del Giappone e lo schema Production Linked Incentive in India – che inco-

raggia la produzione di energia solare fotovoltaica e batterie – e la Cina sta lavorando per raggiungere e persino superare gli obiettivi del suo ultimo piano quinquennale».

Gli sviluppatori e gli investitori, da parte loro, sono impegnati nella scalata per ottenere un vantaggio competitivo e su questo punto il rapporto è ottimista: «Tempi di consegna relativamente brevi di circa 1-3 anni in media per mettere in linea gli impianti si traducono in una

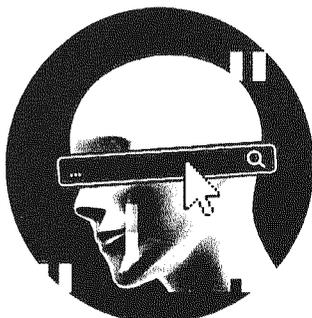
pipeline di progetti che può espandersi rapidamente in un ambiente favorevole agli investimenti». Per ora, solo il 25% dei grandi progetti annunciati a livello globale per il fotovoltaico sono in costruzione. La quota aumenta al 35% per le batterie dei veicoli elettrici e si riduce a meno del 10% per gli elettrolizzatori. Le politiche governative avranno ricadute molto significative su come andranno a finire gli altri progetti.

< RIPRODUZIONE RISERVATA

MOTTO PERPETUO

Se si vuole trovare i segreti dell’Universo, bisogna pensare in termini di energia, frequenza e vibrazioni

NIKOLA TESLA (1856-1943)



GUIDA ONLINE

La ricerca web con il co-pilota ChatGpt funziona, non è infallibile ma cambia davvero il modo in cui cerchiamo informazioni sul web. Ecco la nostra prova

DOMENICA SU NÒVA

L’intelligenza artificiale nella nuova forma conversazionale non è interessata a distinguere il falso dal vero: raccoglie informazioni puntando sul verosimile

MEGAPROGETTO IN TURCHIA

L’energia da onde cerca il rilancio

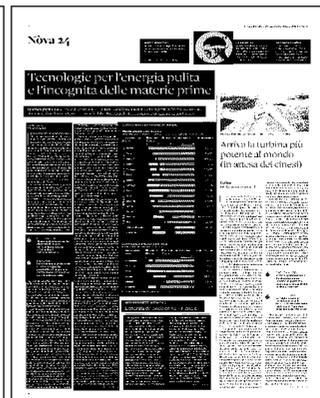
L’energia del mare è il fanalino di coda fra le rinnovabili, soprattutto per la difficoltà di costruire impianti resistenti alla corrosione, ma i pionieri non si scoraggiano. Il progetto più grande del mondo è in via di realizzazione in Turchia, sulla costa del Mar Nero. L’impianto da 77 megawatt occuperà 9 frangiflutti nel porto di Ordu e userà la tecnologia dell’azienda israelo-svedese Eco Wave Power. Il dispositivo, già testato per oltre un decennio, non ha bisogno di assicurare i galleggianti al fondale: possono essere fissati su strutture già esistenti come, appunto, i frangiflutti, ma anche a pontili o moli. Le onde trasmettono il moto ai galleggianti, a forma di piccole barche, che a loro volta azionano pistoni idraulici, collegati a terra con degli accumulatori e un motore idraulico. Il punto di forza

è rappresentato dai costi contenuti: l’investimento si ripaga in circa tre anni, mentre il dispositivo ha una durata di vita di oltre trent’anni. Molto competitivo anche il costo dell’energia (LCOE): l’azienda dichiara 44 dollari a megawattora, un valore intermedio rispetto ai 33 dell’eolico onshore e i 48 degli impianti fotovoltaici su scala industriale, calcolati da Irena per il 2021. Per ora l’azienda avrà l’autorizzazione per un primo impianto pilota da 4 megawatt, con la possibilità di espanderlo fino a 77 megawatt: un record assoluto per gli impianti che sfruttano l’energia dal moto ondoso. L’energia delle onde potrebbe soddisfare, entro la metà del secolo, il 10% del fabbisogno elettrico europeo, arrivando a 188 gigawatt di potenza, secondo le stime di Irena.

< RIPRODUZIONE RISERVATA

OCCUPAZIONE
Si prevede una crescita di posti di lavoro dai 6 milioni attuali a 14 milioni entro sette anni

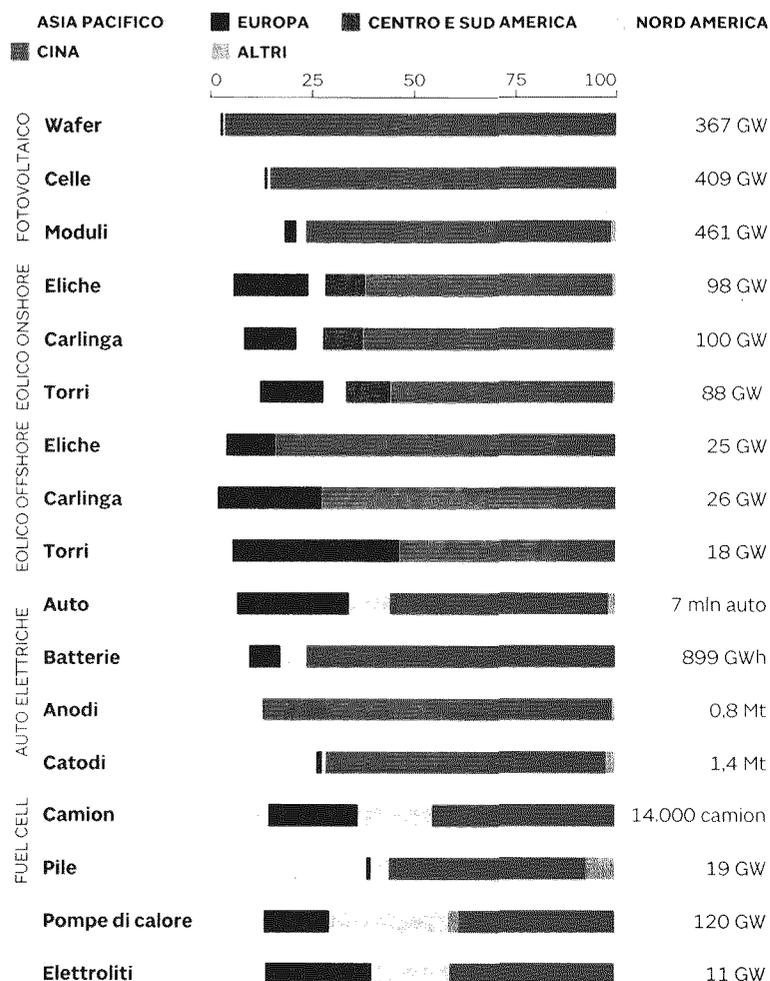
MERCATO
Per le tecnologie in serie il 70% di capacità produttiva è espresso da tre Paesi, con la Cina dominante su tutte



La Cina domina l'energia del futuro

TECNOLOGIE E COMPONENTI

Produzione di dispositivi per fonti rinnovabili per regione. *Dati in %*



LE MATERIE PRIME FONDAMENTALI

Produzione per regione. *Dati in %*



Fonte: Iea, Energy Technology Perspectives 2023

Rinnovabili, il governo accelera sui criteri per le aree idonee

Energia

Prime indicazioni mentre procede faticosamente il confronto Stato-Regioni

Il decreto per le semplificazioni legato al Pnrr si porta avanti e comincia a fissare confini più precisi su quali aree possono essere considerate a priori "idonee" a installare impianti rinnovabili. E dunque introduce alcuni criteri, attraverso semplificazioni, per velocizzare la realizzazione di questi impianti in attesa che il difficile confronto tra Stato e Regioni porti a varare il famoso decreto sulle aree idonee del ministero dell'Ambiente che ormai si attende da quasi un anno. Alcuni tra gli aspetti più significativi riguardano la possibilità di realizzare impianti vicino a beni sottoposti a tutela. Si riduce la fascia di rispetto oltre la quale possono essere installate le pale eoliche da 7 a 3 chilometri, mentre per gli impianti rinnovabili essa si ferma a 500 metri. Per questi ultimi vengono introdotte procedure più semplificate: sono liberamente installabili gli impianti fotovol-

taici nelle aree a destinazione industriale, artigianale e commerciale e in discariche oppure in cave non più sfruttate. Se questo tipo di interventi ricadono in zone sottoposte a vincolo paesaggistico, deve essere fatta segnalazione alla sovrintendenza. Solo in caso di accertata carenza dei requisiti, ed entro 30 giorni dal ricevimento della segnalazione, essa può adottare provvedimenti di divieto di prosecuzione dell'attività. Novità in arrivo anche per gli aeroporti: d'ora in avanti rientrano di default nella definizione di aree idonee i siti e gli impianti nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale, anche quelli nel perimetro di pertinenza degli scali delle isole minori.

C'è poi un passaggio chiave per le rinnovabili: l'autorizzazione unica deve essere rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate e svolto nel rispetto dei principi di semplificazione. Il rilascio dell'autorizzazione comprende il provvedimento di VIA, se previsto, che autorizza a costruire ed esercitare l'impianto in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione di tale procedimento è 150 giorni. Oltre a questa procedura accelerata per gli impianti, il decreto stabilisce che, nel caso

di opere che rientrano nel Pnrr, il ministro competente possa chiedere che sia avviata una procedura di esenzione dalla VIA. In queste situazioni, per quanto riguarda la valutazione archeologica preventiva, nel caso emergesse l'esistenza di un interesse archeologico, il soprintendente deve fissare il termine per la redazione archeologica definitiva tenuto conto del cronoprogramma dell'intervento.

E ancora: fino a fine 2025, gli enti locali nel cui territorio sono previsti impianti rinnovabili legati al Pnrr possono affidare in concessione aree e superfici nella loro disponibilità. Per gli impianti agrivoltaici viene estesa la normativa, ora prevista per i piccoli impianti (che consente di intervenire senza i permessi previsti dal codice dei beni culturali) anche all'installazione di impianti eolici con potenza fino a 20 kilowatt e con altezza superiore a 10 metri se installati in aree non protette e comunque nei limiti paesaggistici. Queste infrastrutture vengono poi considerate strategiche nazionali e quindi le esenzioni prevalgono sulle normative e sulle prescrizioni degli strumenti urbanistici, edilizi e ambientali.

—L.Ser.

◀ RIPRODUZIONE RISERVATA



Fino al 30 di novembre le consegne per i bonus 4.0

Incentivi

La proroga riguarda anche i termini per i beni strumentali tradizionali

ROMA

Cambiano ancora le scadenze relative agli incentivi alle imprese che investono in beni strumentali. Un emendamento al decreto milleproroghe approvato in Senato proroga i termini che riguardano il completamento degli investimenti prenotati entro la fine del 2022.

Passa al 30 novembre 2023 la scadenza, già prorogata dalla legge di bilancio al 30 settembre, per effettuare investimenti in beni materiali tecnologicamente avanzati, con le caratteristiche di «Industria 4.0» (piano successivamente ribattezzato Transizione 4.0) che sono stati prenotati entro il 31 dicembre 2022 attraverso un ordine con acconto pari almeno al 20 per cento. Non cambia, per questo credito d'imposta, lo schema di agevolazione: 40%

Interessati gli investimenti prenotati entro il 2022 con un acconto almeno del 20%

fino a 2,5 milioni; 20% tra 2,5 e 10 milioni; 10% tra 10 e 20 milioni.

Contemporaneamente, nel Decreto milleproroghe si interviene anche sui beni materiali e immateriali tradizionali, quindi sul

credito d'imposta che ha sostituito quello che era inizialmente il cosiddetto superammortamento. In questo caso il termine precedente era il 30 giugno 2023, ora con l'emendamento approvatosi slitta anche in questo caso il 30 novembre.

Vale sempre la condizione di aver effettuato un ordine, pagando un acconto di almeno il 20%, entro il 31 dicembre 2022. Per questa tipologia di beni il credito d'imposta è riconosciuto nell'ordine del 6% con un tetto di spesa di 2 milioni (materiali) e di 1 milione (immateriali).

Gli incentivi in questione sono gestiti dal ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), che è anche titolare della misura sugli obblighi di notifica di materie critiche ritenute strategiche. Su questo fronte, un ulteriore emendamento del Milleproroghe interviene allungando di un anno, al 31 dicembre 2023, l'obbligo di notifica preventiva a Mimit e al ministero degli Esteri delle esportazioni verso Paesi extra-Ue di rottami ferrosi. Contestualmente, l'obbligo di notifica viene ridimensionato andando a quantitativi determinati: più di 250 tonnellate o 500 tonnellate nell'arco di un mese solare.

Un comma aggiuntivo dispone poi che sull'omessa notifica di esportazioni di rottami ferrosi effettuate fino al 2022, in quantitativi inferiori a queste soglie, non si applicano sanzioni.

È RIPRODUZIONE RISERVATA

