

GL /XQHGu PDU]R

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2024	<i>Italia leader europeo nelle autostrade del mare (R.De Forcade)</i>	3
Rubrica Ambiente				
1	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>Crisi idrica, parla il commissario. Ma la bolletta aumenta del 18% (A.Paparo)</i>	5
5	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>Acqua sempre piu' cara nelle citta' italiane: bolletta media salita del 18% rispetto al 2019 (M.Finizio)</i>	7
Rubrica Economia				
3	Il Sole 24 Ore	17/03/2024	<i>Bonomi: "Leonardo genio del fare impresa" (M.Valsania)</i>	9
6	L'Economia (Corriere della Sera)	18/03/2024	<i>Garrone e Orsini gia' alla conta (ma su cosa?) (R.Querze')</i>	10
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>Pagamenti veloci, pareri di congruita' per stringere i tempi (V.Uva)</i>	11
12	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>I legali contestano le nuove banche dati delle sentenze di merito (V.Maglione)</i>	13
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>Bonus casa, cessioni all'ultima chiamata con importi record (D.Aquaro/C.Dell'oste)</i>	14
22	Il Sole 24 Ore	18/03/2024	<i>La notifica via Pec della cartella si dimostra solo con il file nativo (M.Ligrani)</i>	21
Rubrica Pubblica Amministrazione				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2024	<i>L'Italia spopolata dei Comuni interni: gli abitanti fuggono, restano gli over 80 (C.Marroni)</i>	22

TRASPORTI

Italia leader
europeo
nelle autostrade
del mare

Raoul de Forcade — a pag. 13

Trasporti, Italia leader in Europa nelle Autostrade del mare

Il primato e i rischi. Sul comparto la tegola della nuova tassazione europea Ets che tra 2023 e 2027 potrebbe pesare fino a 756 milioni di euro

Raoul de Forcade

È l'unico settore italiano del trasporto ad avere una posizione di leadership in Europa. Ma è anche un comparto che rischia di essere messo sotto scacco dalla nuova tassazione europea Ets (*Emission trading scheme*), entrata in vigore l'1 gennaio scorso. Si tratta del trasporto con navi ro-ro (per il carico di merci rotabili) e ro-pax (rotabili e passeggeri), il 70% circa del quale è alternativo al trasporto stradale ed è ascrivibile alle cosiddette autostrade del mare, concepite per far salire a bordo Tir e semirimorchi carichi e movimentarli via mare, togliendoli così dalle strade, con evidenti benefici per l'ambiente (si stima, per la sola Co2, una riduzione di 700mila tonnellate l'anno). Ebbene, l'Ets - creata per costringere chi provoca emissioni inquinanti a versare una compensazione economica - applicata alle navi delle autostrade del mare rischia, paradossalmente, di far fare marcia indietro ai camion e di rimetterli sulle strade. Perché tra il 2023 e il 2027 il valore dell'Ets, spiega uno studio

messo a punto dal Centro Green - Università Bocconi (e commissionato da Amazon) rischia di pesare fino a 756 milioni di euro sull'intermodalità marittima. Una somma sei volte più alta del bonus di 125 milioni (denominato Sms: *Sea modal shift*) previsto, per il periodo 2023-2027, dal governo italiano per incentivare le autostrade del mare (l'intermodalità marittima gode di bonus dal 2008: i due precedenti l'Sms erano stati l'Ecobonus e il Marebonus). L'aggravio di costo provocato dalla tassazione Ue, dunque, potrà far alzare i prezzi del trasporto sulle navi ro-ro, secondo i ricercatori della Bocconi, fino al 15,8% (il valore varia, in base alle rotte). Ed ecco perché si teme la retromarcia dei Tir, con un *backshift* verso le autostrade tradizionali.

Ma per avere chiara la situazione, occorre fare un excursus sul valore acquisito, in Italia, dalla movimentazione merci su ro-ro. I dati provengono sia dal documento della Bocconi, sia da un report messo a punto dal centro studi di Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile) con Srm (società di ricerca che fa riferimento a Intesa Sanpaolo).

L'Italia è, da tempo, ai vertici mondiali per quanto riguarda la flotta ro-ro e alcune delle compagnie marittime italiane sono in cima alle classifiche europee del settore, in particolare il gruppo Grimaldi e poi Gnv e Onorato Armatori. Peraltro, nell'Europa a 27, l'Italia è il primo Paese per movimentazione di merci in modalità ro-ro; e nel ranking dei porti mediterranei (giugno 2023), sempre per quella categoria di traffico, nella top ten otto scali sono italiani e, di questi, i primi sette occupano la parte alta della classifica.

Nei porti tricolori vengono movimentate, con navi ro-ro e ro-pax, circa 121 milioni di tonnellate di merci l'anno, pari al 25% del totale delle merci. Secondo dati di Bankitalia, nel 2022 è pari a 17,7 miliardi il valore delle importazioni e 28,2 miliardi quello dell'export derivati dall'utilizzo di unità ro-ro.

Tra il 2013 e il 2022, poi, questo segmento di mercato ha evidenziato alti tassi di crescita, registrando un +38,5% in termini di sviluppo dei volumi, rispetto ad un +7% degli altri comparti del settore marittimo-portuale italiano. Nel medesimo periodo, inoltre, il valore medio

delle merci movimentate via ro-ro è più che raddoppiato (+104%).

A livello geografico, il Tirreno continua ad assorbire la quota di traffico ro-ro maggiore, con 41,4 milioni di tonnellate movimentate (a settembre 2023), seguito dalle isole (30,7 milioni) e poi dalla dorsale adriatica (20 milioni di tonnellate). Inoltre, se nel 2023 le merci nei porti italiani sono calate del 3% complessivamente, l'unico segmento di mercato in crescita è risultato il ro-ro, con un aumento stimato dell'1,7% sul 2022 e 122,9 milioni di tonnellate di merci trasportate.

Per quanto attiene, nello specifi-

co, alle autostrade del mare (che non comprendono i servizi verso la Sardegna, l'extra Ue e i car carrier), sono 60 (22 ro-ro e 38 ro-pax) le navi impiegate per l'intermodalità marittima alternativa al "tutto strada" e 24 le rotte (13 nazionali e 11 internazionali). Le quote di mercato espresse in numero di navi operative sulle direttrici considerate alternative al "tutto strada", vedono in testa Grimaldi (34 unità), seguito da Gnv (17) e Onorato Armatori (13). Insieme, queste tre compagnie operano più del 70% delle navi; il resto dell'offerta è più frammentato, ed è fornito da operatori più pic-

coli, specializzati su alcune rotte.

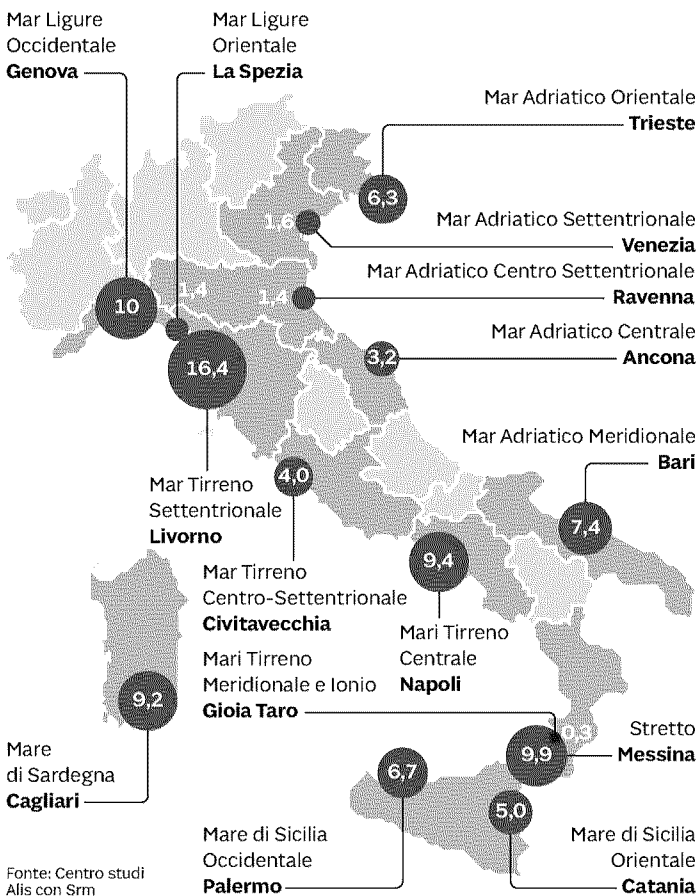
Di fronte a questo quadro, lo studio della Bocconi ha quantificato il peso che l'Ets potrà avere sull'intermodalità marittima. I ricercatori hanno tracciato scenari relativi alla stima degli importi della nuova tassazione nel periodo 2023-27 per le rotte beneficiarie dell'Sms che, come si è detto, è pari a 125 milioni per quei 5 anni. Nello scenario che applica rigorosamente il regolamento Ets, il totale dell'importo derivante dalla restituzione del valore delle quote di Co2 risulta di 756 milioni; e l'Sms è in grado di compensare, così, solo il 17% della nuova taxa ambientale.

I NUMERI

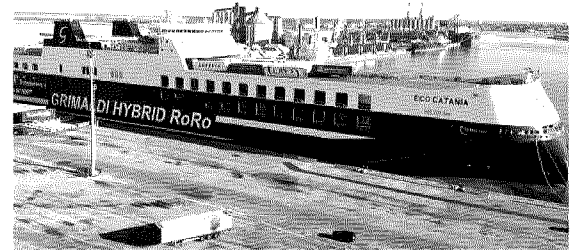
I porti del Paese all'anno movimentano, con navi ro-ro e ro-pax, 121 milioni di tonnellate di merci: il 25% del totale

I porti chiave

Il traffico per ADSP e aree geografiche. Dati settembre 2023 in milioni di tonnellate



Fonte: Centro studi Alis con Srm



Le navi. Nell'immagine un'imbarcazione Grimaldi per il carico di merci rotabili



VERSO LA GIORNATA DELL'ACQUA

Crisi idrica, parla il commissario Ma la bolletta aumenta del 18%

Finizio e Paparo — a pag. 5

Emergenza idrica, il piano partirà da bacini inefficienti e incompiuti

Giornata dell'acqua. Il commissario ha pronta la relazione da presentare alla cabina di regia e nell'incontro verrà discusso anche il progetto degli invasi da realizzare. Ma intanto l'89% delle precipitazioni di queste settimane andrà perso e al Sud prosegue la crisi

Alexis Paparo

In vista del 22 marzo, giornata mondiale dell'acqua, partiamo dalle buone notizie. La relazione che contiene il piano relativo alla crisi idrica italiana è pronta e il commissario straordinario all'emergenza idrica Nicola Dell'Acqua, nominato il 4 maggio 2023, sta per presentarla alla cabina di regia composta dai ministeri delle Infrastrutture, dell'Agricoltura, dell'Ambiente e Pnrr. Si ipotizza che il Mit – deputato a convocarla – lo faccia entro fine mese, in modo che la relazione venga poi resa pubblica sul sito commissari.gov.it/scarsitaidrica.

«Le azioni messe in atto finora si stanno concentrando sulla manutenzione e il monitoraggio degli invasi a monte idraulico e sulla rimozione dei sedimenti nei bacini, operazioni finanziate con i primi 100 milioni di euro previsti dal Dl siccità – spiega Dell'Acqua –. In vista della primavera, l'unica soluzione attuabile subito è applicare i modelli idraulici a livello di bacino e fornire le indicazioni per risparmiare acqua da oggi. La prevenzione è l'unica arma per i prossimi anni, in attesa delle infrastrutture».

La prossima cabina di regia sarà cruciale: Dell'Acqua conferma che verrà discusso anche il Piano Laghetti «come possibile soluzione per alcune aree del Paese, dopo aver effettuato chiari bilanci idrici che ci indichino quali sono le soluzioni da attuare». Inoltre – sottolinea il commissario – «sarà necessaria una nuova governance, che abbia una visione completa del sistema dell'approvvigionamento

primario. Una revisione che potrebbe prevedere – come avviene per il sistema idrico integrato – una copertura dei costi di manutenzione e l'uso di tariffe differenziate anche per il sistema dell'approvvigionamento primario». Una sorta di sistema premiale per il segmento agricolo-industriale insomma, in cui chi più gestisce e ottimizza le risorse meno spende. «Negli ultimi 50 anni solo in pochi casi si è dato valore all'acqua».

«Abbiamo collaborato alla stesura del piano nazionale contribuendo a creare la banca dati, il contenitore di tutte le progettazioni infrastrutturali», spiega Francesco Vincenzi, presidente Anbi (Associazione nazionale dei consorzi per la gestione e la tutela del territorio e delle acque irrigue). Un lavoro portato avanti da ottobre, di concerto con le agenzie regionali.

Le priorità

Secondo Vincenzi, la priorità è ripristinare tutta la capacità di invaso. Il commissario Dell'Acqua sottolinea che «si tratta di una ricognizione condotta nei mesi scorsi con il supporto delle sette Autorità di bacino distrettuale, i cui risultati sono riportati nella relazione che sto per presentare». Anbi stima che oggi circa il 10% della capacità complessiva degli invasi italiani sia occupata da detriti e che si dovrebbero prevedere 90 interventi su altrettanti bacini (9 al Nord, 36 al Centro, 45 al Sud) per asportare circa 72.500 metri cubi di sedimenti su una capacità complessiva di 697.775.190.

Le opere idrauliche incompiute sono il secondo nodo da sciogliere. In un report del 2017, rimasto sostanzialmente invariato, Anbi aveva cen-

sito 31 bacini incompiuti. In alcuni casi (ad esempio Campolattaro, in Campania) si tratta di invasi completati, che però mancano della necessaria rete idraulica per poter attingere l'acqua. Infine serve investire già oggi nell'orizzonte di lungo termine: il piano invasi nazionale.

I cantieri Pnrr

Anbi stima siano una sessantina i cantieri aperti – finanziati con un investimento di 2 miliardi di euro dal Pnrr – che mirano a garantire, oltre alla sicurezza dell'approvvigionamento idrico, l'adeguamento e il mantenimento delle opere strutturali sul territorio nazionale. Una recente indagine su un campione di 41 progetti evidenzia che è stato avviato il 75% dei cantieri e il 17% ha superato il 50% dei lavori.

La fotografia dei territori

«Abbiamo il riempimento totale dei laghi del Nord Italia, con manti nevosi importanti sopra i 1.500 metri che garantiscono un po' di continuità» – spiega Vincenzi – «ma è tutto transitorio: con l'innalzamento delle temperature la neve verrà persa, così come la pioggia delle ultime settimane. Oggi finisce in mare ancora l'89% dell'acqua raccolta. Al Centro, le piogge non sono riuscite ovunque a ridurre il gap; al Sud non solo è piovuto pochissimo, ma gli invasi sono ai minimi storici, in particolare in Sicilia (si veda Il Sole 24 Ore del 15 marzo), in Puglia e, in parte, in Calabria». Una situazione a macchia di leopardo che rilancia il tema dell'adattamento dei territori a una mutata situazione climatica.

«Serve investire nelle tecnologie a servizio dell'agricoltura. Negli ultimi anni è piovuto meno, ma concorrono al quadro la riduzione dei giorni di pioggia

– quindi la concentrazione delle precipitazioni in meno giorni – e l'innalzamento delle temperature, che aumentano le esigenze idriche delle piante. Infine – conclude Vincenzi – va

cambiata la cultura dell'acqua. Siamo il Paese che, in Europa, ne consuma di più pro-capite (oltre 220 litri contro una media Eu di 123, dati Eurispes)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10%
Capacità invasi

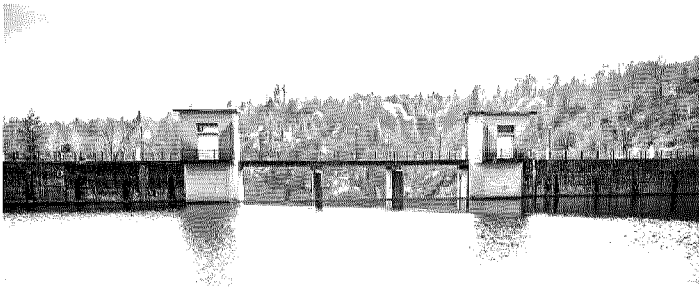
Occupata da detriti
Secondo stime di Anbi circa il 10% della capacità degli invasi italiani è occupata da detriti

31
Opere incompiute

Sul territorio nazionale
In alcuni casi gli invasi sono completi; manca la rete idraulica per poter attingere l'acqua



Si ipotizza anche di rivedere il sistema dell'approvvigionamento primario in base a un sistema premiale



Al Nord. La diga Ostola (Biella) è fra i bacini più pieni del Settentrione



In secca. L'invaso di Occhito, tra le province di Campobasso e Foggia, segna il confine tra Molise e Puglia, una delle regioni in cui la situazione è più critica



Acqua sempre più cara nelle città italiane: bolletta media salita del 18% rispetto al 2019

Cittadinanzattiva

L'Osservatorio tariffe certifica un aumento medio annuo del 4% nel 2023

Michela Finizio

Acqua sempre più preziosa, nella rete idrica nazionale così come in bolletta. La scarsa disponibilità di risorse, più o meno aggravata a livello locale da fenomeni siccitosi o disservizi, si riflette sull'aumento dei costi per le utenze domestiche delle famiglie. A certificarlo è l'ultimo Osservatorio Prezzi e Tariffe di Cittadinanzattiva: le famiglie italiane allacciate alla rete comunale sono circa 25 milioni, il 95,8% del totale, e nel 2023 il rincaro medio è stato del 4 per cento. Un aumento che sale al 18% se confrontato con la spesa media del 2019.

L'analisi effettuata, anticipata al Sole 24 Ore del Lunedì, è contenuta nel rapporto Acqua che verrà presentato domani mattina nell'ambito di un convegno online che fa il punto sullo stato di salute del servizio idrico nelle città italiane. Da 19 anni Cittadinanzattiva realizza l'indagine sulla spesa sostenuta da una famiglia tipo di tre persone in tutti i capoluoghi di provincia italiani, calcolati su un consumo di 182 metri cubi in linea con la media pro capite di acqua fatturata per uso civile domestico (dato Istat). Nel 2023 il costo annuo a carico della famiglia tipo individuata è stato pari a 478 euro (+4% rispetto al 2022,

+17,7% sul 2019). Determinante il contenimento dei consumi: se la stessa famiglia consuma meno, attestandosi sui 150 metri cubi annui, la spesa scende a 377 euro (+3,6% rispetto al 2022), con un taglio dei costi di 101 euro. È questo il risparmio ottenibile, pari al 27 per cento, riducendo i consumi di 32 metri cubi annui.

L'articolazione dei costi

Il metodo tariffario del servizio idrico integrato è definito da Arera con la delibera 639/2023/R/idr per il periodo 2024-2029, insieme agli enti di governo degli ambiti o agli altri soggetti competenti individuati dalle leggi regionali. Il costo è articolato in una quota fissa (euro all'anno), da distinguere per servizio (acquedotto, fognatura e depurazione), e in una quota variabile proporzionale al consumo (euro per metri cubi). Quest'ultima è così suddivisa:

- per l'acquedotto, modulata per fasce di consumo progressive (la prima "agevolata", pari a un consumo minimo vitale di 18,25 metri cubi l'anno per componente, la seconda "base" e poi tre fasce "in eccedenza");
- per i servizi di fognatura e depurazione, proporzionale al consumo ma non modulate per fasce.

Alla quota fissa e variabile vanno poi aggiunte le componenti tariffarie perequative definite da Arera (per coprire gli aiuti alle popolazioni colpite dal sisma, il bonus idrico, il Fondo di garanzia per le opere idriche e i costi per la promozione della qualità tecnica), che i gestori devono applicare obbligatoriamente a tutti i propri utenti; e infine l'Iva del 10 per cento.

Con questa articolazione, la voce

che ha inciso maggiormente è quella relativa all'acquedotto (49,4%), segue quella per depurazione e fognatura (42,5%) e quindi la quota fissa (8,1%). E in base al monitoraggio di Cittadinanzattiva, la tariffa media praticata nel 2023 è stata di 2,62 euro al metro cubo, con marcate differenze a seconda dell'area geografica di riferimento.

La geografia delle tariffe

Le regioni centrali si contraddistinguono in media per le tariffe più elevate, con una spesa annua di 650 euro per 182 metri cubi. A pagare meno invece sono i cittadini del Molise (226 euro), dato invariato rispetto all'anno precedente ma aumentato del 54,5% rispetto al 2019. Al contrario, la regione con la spesa più elevata risulta essere la Toscana (732 euro), in aumento del 2,5 per cento rispetto all'anno scorso. Tutti i capoluoghi della regione, ad esclusione di Massa, Carrara e Lucca, rientrano nelle dieci città con la spesa media più elevata, insieme a Frosinone ed Enna. Le differenze, infine, sono evidenti anche all'interno delle stesse regioni: ad esempio nel Lazio, dove tra Frosinone e Rieti intercorre una differenza di 475 euro.

La survey di Cittadinanzattiva, comunque, mette in luce che il 31% dei cittadini non sa chi sia il proprio fornitore (percentuale che sale al 51% tra 18 e 30 anni); il 76% non conosce il consumo annuo in metri cubi del proprio nucleo familiare e l'articolazione tariffaria applicata dal proprio gestore; il 43% non conosce il bonus sociale idrico introdotto nel 2018 per le famiglie con Isee sotto 9.530 euro (20mila euro per le famiglie numerose).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

