



RASSEGNA STAMPA 20 maggio 2022

Il Sole **24 ORE**

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

L'Edicola Sud
Puglia e Basilicata

1 Attacco

«Ferrovia Napoli-Bari nel 2027? Difficile, più realistico il 2030»

Il prof. Cantisani: «Troppi annunci che contraddicono la realtà»

di MASSIMILIANO SCAGLIARINI

«In Italia si è fatta la scelta di non ammodernare le cosiddette linee ordinarie, o di farlo solo marginalmente, per accantonarle progressivamente in favore della rete autonoma dell'alta velocità. Questo disegno è stato pressoché completato al centro-nord, mentre il Sud è ancora fermo. La Napoli-Bari sarebbe il primo ramo

blema rilevante. Non è ammissibile comprimere eccessivamente certi ritmi di lavorazione, soprattutto per le gallerie dove serve un passo di avanzamento calibrato rispetto alle caratteristiche geotecniche. Se la previsione iniziale era 8 anni, due sono le cose: o era molto prudente e rivedendo il progetto è stato possibile affinare il modello geologico-tecnico, oppure semplicemente non si considera questo vincolo e si trascura la con-

gestirne la sicurezza in fase di esercizio. Le tecnologie e le esperienze sono state maturate in gallerie molto più corte. A lunghezze elevate il problema di soccorrere un treno che si incendia è amplificato in maniera molto più pesante. Questo è il nodo critico: l'aspetto della sicurezza è stato affrontato con la stessa logica di sistema generalmente utilizzata per le gallerie ordinarie. È questo uno dei punti oggetto di osservazioni. Loro hanno dichiarato pubblicamente di aver tenuto conto del parere, ma non sappiamo come».

Quale potrebbe essere la conseguenza?

«Potrebbero diventare più frequenti i "fuori servizio" della galleria, o bisognerà utilizzare un distanziamento maggiore dei treni. E questo potrebbe rendere poco efficace il concetto stesso di alta capacità della linea ferroviaria».

Perché il Consiglio superiore non ha verificato che il progetto fosse stato effettivamente adeguato alle prescrizioni?

«Perché Italferr non era obbligata a ripresentarlo, anche se sarebbe stato opportuno. È stata eccepita la criticità dei tempi, che però poteva forse essere gestita in altro modo».

La Napoli-Bari è un'opera di appena 150 km, divisa su otto lotti che in fase di progetto erano quattro. Superare i vent'anni di attesa è accettabile?

«I 150 km non sono affatto pochi, perché il tracciato per questo tipo di linee è così rigido che non si riesce facilmente ad armonizzare con il territorio e si hanno opere colossali: se non ci fossero tanti viadotti e gallerie non si potrebbero raggiungere le prestazioni. Però parcellizzare in lotti e aprirla per parti cambia poco rispetto ai colli di bottiglia, perché fin tanto che la linea non sarà completata il tempo di viaggio si ridurrà di poche decine di minuti. Per esempio, solo quando è stata fatta la galleria del Mugello il tragitto Firenze-Bologna è sceso a meno di mezz'ora. Ma ci sono voluti tanti anni. È un processo storico che possiamo accettare, purché non subisca interruzioni».

La Basilicata accarezza il sogno dell'alta velocità ferroviaria con il progetto della linea Salerno-Reggio Calabria. È in corso il Dibattito pubblico sul tracciato, ma l'impressione è che il ruolo lucano non sia sufficientemente rappresentato. È così?

«Non c'è dubbio che questo progetto rappresenti un'occasione epocale. Disarticolando il primo lotto si crea una sorta di predisposizione, in modo che da Scigliano il collegamento verso Potenza è quasi obbligato. Il progetto della linea prevede di abbandonare la costa tirrenica e andare verso l'interno, ma al limite meridionale della Basilicata la linea devia nuovamente e va verso il mare. Vedo il rischio che fatto il primo lotto non si vada oltre, e che questa linea non sia completata. Purtroppo non sembra ci sia nessuno oggi, in Basilicata, che abbia la visione del futuro assetto trasportistico delle varie aree della Regione: l'ex sottosegretario alle infrastrutture Margiotta aveva colto il tema, ma uscito di scena lui la questione appare dimenticata».



5,8 mld

IL VALORE DELLA NUOVA NAPOLI-BARI

Il progetto dell'Alta capacità prevede l'ammodernamento della linea con doppio binario e velocità fino a 250 km/ora: consentirà di andare da Bari a Roma in 3 ore. In alto il prof. Giuseppe Cantisani esperto di gallerie del Consiglio superiore dei lavori pubblici

a integrarsi in questo nuovo sistema». Giuseppe Cantisani, 53 anni, professore associato di Strade, Ferrovie e Aeroporti alla «Sapienza», è uno dei massimi esperti italiani di infrastrutture viarie e gallerie: interviene come esperto nel Consiglio superiore dei lavori pubblici e - da meridionale di Latronico - partecipa con passione al dibattito pubblico sulle grandi opere. È proprio partendo dal tema della galleria dell'Irpinia, i 28 km che sono il cuore dell'alta capacità Napoli-Bari e che attendono l'apertura dei cantieri, esprime una valutazione sulla conclusione dei lavori nei termini annunciati da Fs. «È probabile - dice - che il 2027 diventi realisticamente il 2030, non abbiamo elementi certi ma è molto verosimile. Esprimo la mia opinione: per un'opera così complessa e importante va bene anche attendere il 2030, purché non si vada oltre. Il punto è arrivare, perché dopo potrebbero sorgere anche altri problemi pesanti e potenzialmente critici».

I lavori del tunnel dell'Irpinia non sono ancora cominciati. Dovrebbero partire a luglio. Un profano si chiede però come sia possibile terminare in 5 anni un'opera che da progetto richiede 8 anni di lavori. C'è una spiegazione tecnica?

«Il discorso delle tempistiche è un pro-

traddizione che ne deriva. Molte indicazioni deporrebbero per questa seconda ipotesi. Non sarebbe la prima volta che l'annuncio pubblico dice una cosa e la sostanza tecnica ne dice un'altra».

Quel progetto ha avuto un percorso travagliato davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

«Il Cslp mosse diverse critiche e impose diverse prescrizioni, né io né i miei colleghi abbiamo avuto modo di vedere la versione aggiornata del progetto. Rfi-Italferr dichiara di aver recepito tutte le prescrizioni. Ora è in corso la validazione, dove i verificatori dovrebbero riscontrare punto per punto se i singoli elementi sono stati ottemperati. Purtroppo spesso questa attività si riduce a una mera procedura amministrativa: si verifica l'esistenza del documento senza entrare troppo nei contenuti».

A cosa si riferiva quando parlava di problemi critici?

«La galleria ha una particolarità, per quanto riferito da chi ha istruito il progetto in assemblea generale del Cslp. Un tunnel di 27 km non è una qualsiasi galleria di 4-5 km sia pure ferroviaria. Quest'opera è una singolarità assoluta, forse l'unica confrontabile è il tunnel di base del Brennero. Il problema è

Its, riforma all'ultimo miglio in Senato Più forte l'asse con imprese e territori

Istituti tecnici superiori. Via libera in commissione ora il testo passa all'esame dell'aula di Palazzo Madama. Almeno 60% dei docenti dovranno arrivare dal mondo del lavoro. Per i tirocini soglia del 35% del percorso e credito d'imposta per chi investe

Il ministro Bianchi: con il Pnrr percorsi potenziati Brugnoli (Confindustria): così allineati alle migliori pratiche internazionali
Claudio Tucci

Stop ai bandi annuali. D'ora in avanti, i finanziamenti agli Its avranno «carattere di stabilità» legati ad una programmazione triennale dell'offerta formativa (la riforma fa nascere un fondo per l'istruzione tecnologica superiore da 48,3 milioni a decorrere dal 2022). Le risorse previste dal Pnrr, 1,5 miliardi in 5 anni, dovranno andare ad incrementare il numero di percorsi formativi, e quindi a vantaggio degli studenti (e non distribuiti a pioggia). Le imprese poi saranno perno degli Its. Almeno sotto quattro punti di vista. Primo: la docenza dovrà arrivare «per almeno il 60% del monte ore complessivo» dal mondo del lavoro. Secondo: stage e tirocini aziendali, quindi «pratica sul campo», dovranno rappresentare «almeno il 35%» della durata del percorso, e potranno essere svolti anche all'estero e sostenuti da adeguate borse di studio. Terzo: la presidenza della Fondazione Its è, di norma, «espressione delle imprese fondatrici e partecipanti» (gli Its a guida imprenditoriale sono da sempre i più performanti, come emerge dall'annuale monitoraggio Indire). E quarto: per le aziende che investono negli Its è previsto un credito d'imposta del 30%, che sale al 60% se l'erogazione è fatta nelle province con maggior tasso di disoccupazione.

Dopo quasi un anno dal via libera della Camera, è arrivato ieri «a larghissima maggioranza» il disco verde della commissione Istruzione del Senato alla riforma degli Istituti tecnici superiori (l'unico canale formativo terziario, subito professionalizzante, non accademico). Forse già la prossima settimana è previsto l'approdo in

Aula a palazzo Madama, poi si tornerà alla Camera per il via libera finale (a Montecitorio l'iter si annuncia rapido, dopo l'accordo politico di febbraio sui miglioramenti da fare al testo).

Soddisfazione è stata espressa dal ministro dell'Istruzione, Patrizio Bianchi: «Si tratta della prima riforma del Pnrr che prende sempre più forma e sta per diventare legge (con mesi di anticipo, ndr). L'approvazione dimostra l'attenzione comune e la responsabilità condivisa nei confronti del settore. Con 1,5 miliardi a disposizione potremmo i percorsi, rafforzando la rete, strutturando sempre di più il rapporto con le Regioni e i loro territori, con l'obiettivo di rendere questa offerta più conosciuta e richiesta tra i giovani». Parole condivise dal capo della segreteria tecnica dell'Istruzione, Cristina Grieco, che ha seguito passo passo l'iter della riforma: «Investiamo su una filiera strategica per il Paese». E sulla stessa lunghezza d'onda, anche il presidente della commissione Istruzione del Senato, Riccardo Nencini: «Una riforma importante che forma capitale umano per imprese innovative. C'è stata molta collaborazione con la Camera e il Governo - ha aggiunto Nencini - e questo ci ha consentito di fare un buon lavoro. La conferma che si intende promuovere con forza la valorizzazione degli Its, che si investe con determinazione nella crescita di un settore della conoscenza indispensabile per il nuovo mondo del lavoro».

Con le nuove norme gli Its (oggi le Fondazioni sono 120 e i frequentanti 21 mila) «abbelliscono» il nome, si chiameranno Istituti tecnologici superiori - Its Academy (il termine Academy richiama il ruolo dei centri di innovazione e di ricerca delle aziende) e saranno il fiore all'occhiello formativo nelle aree tecnologiche più rilevanti per la mani-

fattura made in Italy, e in linea con 4.0 e Pnrr. Si confermano percorsi a doppia

uscita: di norma quinto livello Eqf se di durata biennale (4 semestri), e, per specifiche esigenze formative, di sesto livello Eqf se triennali (6 semestri). La governance viene in parte snellita (è stato cancellato il riferimento al coordinatore didattico proveniente dal mondo della scuola) e resta la quota premiale di risorse al 30%. Confermato il meccanismo di controllo: se per tre anni si prende una pagella negativa scatta la revoca dell'accreditamento (e quindi della possibilità di rilasciare diplomi e ottenere finanziamenti). Si apre poi agli Its multi regionali e multi settoriali; il rapporto con l'università (per le peer-reviewed) dovrà essere disciplinato assieme agli atenei e con le regioni. Al ministero dell'Istruzione verrà ripristinata una apposita direzione generale (come annunciato dal ministro Bianchi). Importante (e da monitorare bene) la fase attuativa che prevede l'emanazione di una quindicina di provvedimenti.

Positivo il giudizio delle imprese. «Dopo un percorso lungo, tortuoso e a volte faticoso - ha chiosato Gianni Brugnoli, vice presidente di Confindustria per il Capitale umano - è stata trovata una sintesi su un testo condiviso che sosterrà l'occupabilità dei giovani (gli Its hanno un tasso medio di inserimento dell'80%, e in oltre il 90% dei casi in un impiego coerente con il percorso svolto, ndr) e la competitività delle imprese. Si spinge su una formazione legata al lavoro, riconoscendo un ruolo centrale alle aziende. Ci allineiamo alle migliori esperienze formative a livello internazionale, Germania, Svizzera, paesi del Nord Europa. Ora ci aspettiamo un massiccio orientamento verso famiglie, studenti, docenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,5 miliardi

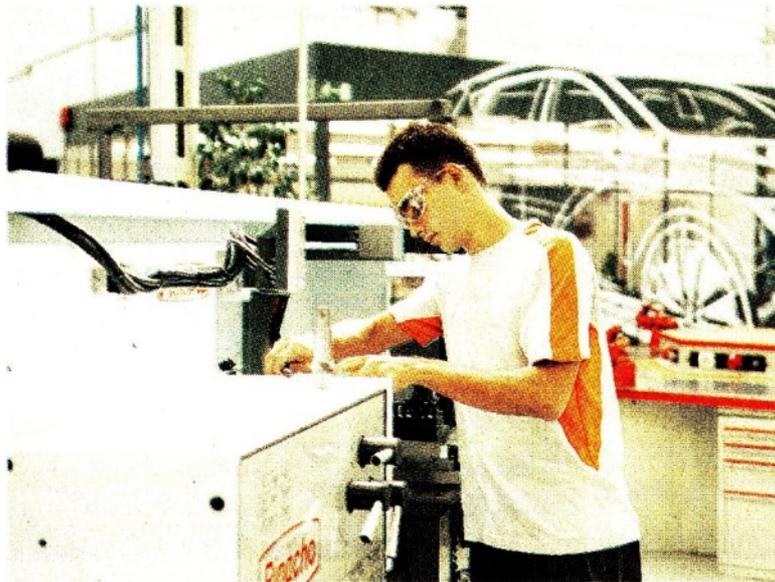
LE RISORSE

Il Pnrr destina 1,5 miliardi in 5 anni a incrementare il numero dei percorsi formativi degli Its che hanno un tasso d'inserimento lavorativo all'80%



IL FONDO PER IL 2022

Il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, ha illustrato ieri alle parti sociali la proposta di decreto sul Fondo nuove competenze con 1 miliardo nel 2022



Istruzione tecnologica. La riforma degli Its fa nasce un fondo ad hoc

Sud, 6 miliardi spostati sul caro cantieri senza vincolo territoriale

**Su altri 6,8 miliardi
sei mesi di tempo in più
per la spesa.
Carfagna: ci sarà
comunque un reintegro**

Nel decreto aiuti

Si tratta di fondi Fsc a rischio
definanziamento per i ritardi
Salvaguardati i progetti Pnrr

Carmine Fotina

ROMA

Sei miliardi del Fondo sviluppo e coesione, destinati per l'80% al Sud, vengono spostati a copertura delle misure nazionali, senza vincolo territoriale, del "decreto aiuti". È l'effetto di una norma di emergenza inserita in extremis nel Dl pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 17 maggio. L'emergenza consiste nel rischio che una serie di progetti coperti con l'Fsc della programmazione 2014-2020 vengano defianziati a fine anno in considerazione del ritardo accumulato e dunque dell'impossibilità di conseguire le obbligazioni giuridicamente vincolanti. Un rischio evidenziato dallo stesso ministro del Sud Mara Carfagna, in un'informativa al Cipess, e quantificato nell'impressionante cifra di 12,8 miliardi.

Di qui la manovra finanziaria, frutto anche di un compromesso tra il ministero dell'Economia e il ministero del Sud, per girare 6 miliardi - 1 miliardo annuo dal 2022 al 2024 e 3 miliardi per il 2025 - alla prevalente copertura degli aumenti eccezionali dei prezzi nel settore degli appalti

pubblici.

Lo schema è abbastanza complesso ma merita di essere approfondito. La norma dispone innanzitutto uno spostamento in avanti di sei mesi, quindi al 30 giugno 2023, delle obbligazioni di spesa vincolanti per interventi di valore superiore a 25 milioni. I progetti che rispetteranno questa scadenza manterranno il finanziamento e in questo caso nulla cambierà: il governo calcola si tratti di circa 6,8 miliardi. Se, a sorpresa, le amministrazioni responsabili riusciranno a fare anche meglio di questa stima nell'avanzamento dei progetti, si coprirà la differenza con un anticipo dell'Fsc della nuova programmazione, cioè 2021-27. In questo modo il ministero del Sud guadagna, a favore di ministri e regioni ritardatari, sei mesi in più per evitare il defianziamento ed evita di segnalare da subito un'opera specifica da tagliare.

Fin qui l'aspetto rassicurante. È un fatto però che gli altri sei miliardi - dei 12,8 totali a rischio defianziamento - cambiano destinazione, perdendo il vincolo territoriale (80% a favore del Sud) e vanno a coprire il caro prezzi per cantieri e opere su tutto il territorio nazionale. C'è chi potrebbe ricordare la famosa metafora del Fas (il Fondo aree sottoutilizzate, vecchio nome dell'Fsc) usato come un bancomat per le esigenze del Centro-Nord. Dal canto suo, già nel corso della conferenza stampa di presentazione del decreto, il ministro dell'Economia

Daniele Franco ha promesso almeno un futuro reintegro, presumibilmente con la legge di bilancio, dell'Fsc 2021-27 che dovesse essere anticipato sui progetti che risulteranno in fase più avanzata. Di "prestito", facendo riferimento a tutte le risorse, anche quelle del 2014-2020, ha parlato ieri la ministra del Sud Mara Carfagna rispondendo a una domanda nel corso dell'audizione alle commissioni riunite Bilancio di Camera e Senato.

L'articolo del decreto aiuti contiene comunque alcune deroghe al meccanismo generale. Fa salvi in sostanza dalla regola del defianziamento i progetti dei contratti istituzionali di sviluppo, quelli gestiti da commissari straordinari e soprattutto quelli del Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr) che sono finanziati con l'Fsc 2014-2020. L'ammontare di questi ultimi, in particolare, è stato stimato in 2,2 miliardi dal Dipartimento politiche di coesione. Ieri in audizione, il ministro Carfagna ha fatto riferimento proprio al Pnrr, e al suo sistema di scadenze e obiettivi intermedi, come modello da replicare per l'Fsc monitorandone in modo più efficace la spesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Fabio Tamburini

FILIERE E PROGETTI

La politica del mare sfida decisiva per il Paese

Giorgio Santilli — alle p. 10 e 11

Le proposte delle filiere per una politica del mare: «Sfida decisiva per il Paese»

Confindustria. Parlano le associazioni di categoria che hanno partecipato al tavolo permanente confederale: misure specifiche in una strategia complessiva, ma occorre un coordinamento nel governo Urgente una politica industriale che sostenga lo sforzo verso digitalizzazione e sostenibilità

DEF INFRASTRUTTURE
Dieci miliardi di investimenti nei porti ma mancano incentivi per il rinnovamento della flotta

SISTEMA EXCELSIOR
Nel 2021 dalla Blue Economy il 9% delle entrate programmate di personale, ma una su 4 non trova offerta di lavoro

Giorgio Santilli

Da trenta anni il dibattito sulla centralità di una politica mediterranea per l'Italia va e viene, tra alti e bassi, spesso legato a variabili esogene o a fattori contingenti, ma non si è mai tradotto in una "politica del mare" condivisa, stabile, integrata, capace di creare un quadro unitario di certezze e convenienze di lungo periodo per lo sviluppo di tutte le filiere produttive coinvolte nel cluster portuale-marittimo, dalla portualità alla logistica, dalla nautica alla cantieristica, dalla pesca al turismo. Senza contare che gran parte del nostro commercio estero passa dal mare. Non mancano passi avanti dal lato pubblico negli ultimi mesi, come conferma l'elenco dei progetti di infrastrutturazione dei porti per dieci miliardi finanziati da Pnrr e risorse nazionali e inseriti nell'allegato Infrastrutture al Def dal ministro Giovannini. O il continuo (ma ancora non definitivo) aggiustamento della disciplina e delle risorse per le Zone economiche speciali al Sud.

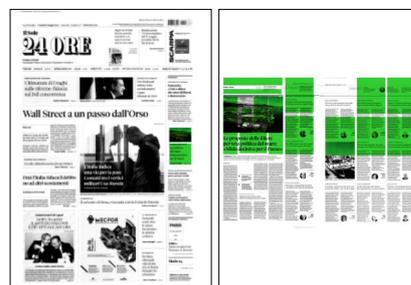
Quello che è mancato è invece una visione di insieme, il riconoscimento di una «economia del mare» come tema strategico e una policy trasversale e coordinata di governo che rompa l'asfissiante verticalizzazione di

competenze ministeriali (vizio nazionale che si ritrova anche nel Pnrr). Serve una politica che incardini la Blue Economy come priorità per lo sviluppo dell'Italia, in particolare del Mezzogiorno, che faccia una definitiva scelta di integrazione sul fronte logistico e fondi una politica industriale capace di sostenere gli investimenti delle imprese nelle sfide della digitalizzazione e della transizione energetica e ambientale. Soprattutto, valorizzi l'enorme patrimonio imprenditoriale, un fatturato totale di 82 miliardi e 530mila occupati, che conta primati nella crocieristica, nella nautica da diporto, nella cantieristica di navi passeggeri.

Su questo fronte all'ordione del giorno della politica e del governo non c'è nulla. È Confindustria, con il suo Progetto mare, lanciato dalla presidenza di Carlo Bonomi e coordinato dal vicepresidente per l'economia del mare, Natale Mazzuca, a rimettere al centro della politica economica nazionale l'esigenza di utilizzare al meglio la risorsa Mare: risorsa naturale e produttiva, leva di sviluppo per il sistema Paese. Il Rapporto ricorda il lungo elenco di criticità da affrontare e risolvere con una visione unitaria. Prima fra tutte proprio quella della governance: serve un luogo istituzio-

nale forte di coordinamento delle politiche, un ministero o una direzione che concentri i poteri e le competenze, superando la frammentazione e semplificando le procedure burocratiche.

La forza del progetto confindustriale, presentato la settimana scorsa, sta proprio nell'essere partito dalle esigenze, dalle proposte concrete, dalle prospettive dei singoli settori produttivi di fronte alle sfide poste dal dopo-Covid e dalla guerra in Ucraina, dalla riorganizzazione dei flussi logistici mondiali, dalla sostenibilità energetica e ambientale non solo delle nostre banchine ma anche delle nostre flotte. E poi di aver costruito un quadro di insieme, facendo parlare fra loro le diverse componenti produttive e proponendo prospettive anche coraggiose, come quella di fare dei porti siti attrattivi di processi produttivi e logistici integrati.



Dir. Resp.: Fabio Tamburini

IL CONVEGNO DEL SOLE 24 ORE

Blue Economy: scenari e sfide all'evento di Napoli, Genova e Trieste

Oggi Il Sole 24 Ore raccoglie le voci delle undici associazioni di categoria che formano il cluster e partecipano al tavolo permanente per l'economia del Mare di Confindustria, proprio per ricordare al governo la ricchezza dei temi e la consapevolezza delle imprese sulle questioni cruciali da affrontare: la riduzione degli oneri amministrativi sulle navi battenti bandiera italiana per evitare la fuga verso altre bandiere; il rischio che le normative ambientali Ue penalizzino il settore europeo mentre occorre favorire la convergenza del quadro di regole su scala internazionale; la semplificazione delle procedure per investire; un sistema di incentivi per gli investimenti in digitalizzazione della filiera logistica-portuale e in ammodernamento della flotta in chiave di sostenibilità. Il 30% della flotta ha più di 30 anni e il rinnovamento deve coincidere con un investimento, che va sostenuto, verso l'elettrificazione e i carburanti alternativi.

A ricordare le potenzialità di sviluppo e al tempo stesso le difficoltà della Blue Economy ieri ci ha pensato anche un rapporto realizzato dal Sistema informativo Excelsior di Unioncamere e Anpal, in collaborazione con il Centro Studi Tagliacarne: nel 2021 sono state programmate dalla Blue economy 406.500 entrate di personale, quasi il 9% del totale programmato dalle imprese nel 2021. Rispetto al 2019, però, cresce di sei punti la difficoltà di reperimento della manodopera, che si attesta al 24,7% delle richieste, con punte del 42,7% nella cantieristica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Una riflessione sul sistema portuale italiano e in particolare il legame tra infrastrutture, logistica, trasporti, attività portuale e sviluppo del territorio. È il tema del convegno del Sole 24 Ore "Economia del Mare. Nuovi scenari e sfide per la Blue Economy", che si terrà giovedì 14 luglio contemporaneamente da Genova (a bordo della Costa Firenze), Trieste (la Sala Congressi del Terminal Passeggeri), Napoli (nei locali della Sala d'Amato dell'Unione Industriali). L'evento, alla sua prima edizione, vuole rappresentare un osservatorio per il sistema dell'industria

marittima italiana analizzandone il potenziale di crescita, gli scenari e le nuove sfide per gli operatori anche di fronte ai mutati equilibri geopolitici mondiali. Al centro della discussione la ricerca e l'innovazione per promuovere e sviluppare modelli sostenibili; la portualità come perno per la crescita dei traffici internazionali e l'innovazione tecnologica e digitale per i porti di nuova generazione; la formazione delle nuove competenze necessarie per svolgere i mestieri del mare; i macro-trend geopolitici e gli scenari evolutivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ASSOCIAZIONI IN CAMPO PER LO SVILUPPO DEL SETTORE

Mattioli (Confitarma)

Il Registro internazionale impone riduzione di costi e semplificazioni

In Italia non riusciamo più a vedere il mare come fattore di sviluppo, mentre servirebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo. Da tempo chiediamo una Governance del Mare ispirata al modello francese, che metta a sistema tutte le competenze marittime sulla base di tre fattori: forte supporto della politica, amministrazione efficiente e ampio coinvolgimento degli stakeholder. Il Covid e la guerra in Ucraina hanno evidenziato l'importanza della filiera logistica, che inizia e finisce con il trasporto marittimo, e il valore strategico di una flotta mercantile nazionale che, grazie ai suoi lavoratori, rappresenta una soluzione flessibile per garantire l'approvvigionamento energetico di materie prime e beni di prima necessità. La prossima estensione dei benefici del Registro Internazionale impone l'allineamento con le altre bandiere comunitarie che hanno costi inferiori, per evitare la perdita di

competitività del nostro sistema, condizionata da procedure amministrative farraginose. Per quanto riguarda la transizione ecologica, gli armatori italiani in questi anni hanno fatto consistenti investimenti grazie ai quali, almeno per alcune tipologie, si è drasticamente ridotta l'età media della flotta con l'introduzione di nuove unità ecofriendly in linea con gli ambiziosi obiettivi previsti dall'Ue con il Fitfor55. In questo contesto, c'è l'esigenza di semplificare il quadro normativo e trasformarlo in strumento di sviluppo e di riforme veloci sulla base di una pianificazione e di un confronto ampio e trasparente con l'industria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARIO MATTIOLI
Presidente
Confitarma

Cecchi (Confindustria nautica)

Riqualificazione dei porti turistici e incentivi all'acquisto di barche

La Blue Economy è una grande opportunità di crescita in chiave di sostenibilità e innovazione, un modello di sviluppo che guarda al futuro. La filiera della nautica, il diporto, il turismo costiero, rivestono ruoli rilevanti nell'Economia del Mare e necessitano di interventi strutturali, regolatori e di investimento. In questo senso, servono misure di semplificazione della regolamentazione per operatori e utenti, una riforma del demanio dedicata alla portualità turistica, il rafforzamento immediato della Direzione del trasporto marittimo del Mims per garantire le necessarie decisioni di politica industriale e la finalizzazione del Codice della Nautica, i cui decreti attuativi sono tuttora incompleti. I porti turistici necessitano di interventi di riqualificazione, manutenzione, efficientamento energetico e digitalizzazione dei sistemi di gestione. Mancano, inoltre, politiche che incentivino gli italiani all'acquisto di barche. Siamo

al centro del Mediterraneo e la nostra posizione geografica può renderci più attrattivi non solo verso la clientela nazionale ma anche con quella straniera. In questo scenario il Salone Nautico Internazionale di Genova, l'evento di settore più importante del Mediterraneo che nel 2023 sarà completamente rinnovato nell'ambito del progetto di Renzo Piano per il Waterfront genovese, è uno strumento strategico di politica industriale e di internazionalizzazione per le aziende, quindi va valorizzato e sostenuto al massimo ottimizzando le risorse disponibili, evitando di polverizzarle negli eventi di minore portata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SAVERIO
CECCHI**
Presidente
Confindustria
nautica

Giana (Federtrasporto)

Prioritari i collegamenti tra porti e reti di ferrovie, strade e interporti

L'efficienza del sistema complessivo dei trasporti e la sua capacità di servire efficacemente il Paese, non solo in termini economici ma anche sociali e culturali, è strettamente legata anche al grado di interconnessione tra le diverse reti dei trasporti. Il rapporto tra la portualità e il complesso sistema delle infrastrutture e dei servizi "lato terra" è stato quindi il focus principale del contributo di Federtrasporto al lavoro comune sul Progetto Mare, con particolare riferimento alla rete ferroviaria italiana e al sistema nazionale degli interporti. L'integrazione tra la rete ferroviaria e la portualità italiana rappresenta uno dei principali obiettivi degli importanti investimenti in corso e programmati, tra i quali è utile citare ad esempio quelli presso i porti di Trieste, di Genova, di Taranto e di Gioia Tauro, rispetto ai quali è necessario un lavoro di

squadra, pianificando gli investimenti in maniera coerente e garantendo la sincronia temporale tra i diversi soggetti coinvolti. Rilevante è anche il ruolo degli interporti, nella loro funzione di nodi di interscambio, che con i 65 milioni di tonnellate di merce movimentata e oltre 49.000 treni l'anno offrono un decisivo contributo al potenziamento dei flussi logistici e alla loro efficienza, con miglioramenti anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale in termini sia di minori emissioni di CO₂, sia di decongestionamento delle arterie viarie stradali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ARRIGO
GIANA**
Presidente
Federtrasporto

Becce (Assiterminal)

Ritrovare una strategia nazionale, nei porti non vinca il localismo

Le caratteristiche del mondo della logistica sono in profonda trasformazione attraverso una sempre più stretta connessione con la dimensione industriale e produttiva e una dinamica di globalizzazione nella competizione economica che resta incerta. La "riforma Delrio" non è stata realizzata, così come l'impostazione del PSLN del 2015, che portava al livello nazionale la necessità di allocare le scelte strategiche infrastrutturali per connetterle con la dimensione economica e politica europea. Inoltre, la riforma del Titolo V della Costituzione del 2001, in materia di concorrenza tra Stato e Regioni, con gli effetti sulla logica della riforma L.169 ha vanificato nei fatti la logica sottesa agli accorpamenti delle nuove ADSP. La discussione sulla natura giuridica delle ADSP non rappresenta poi un tentativo di sviluppare e ripristinare quella logica strategica, ma un'impostazione localistica, senza un quadro generale vincolante di

riferimento e, alla vigilia dei pronunciamenti sulla tassazione delle entrate da concessioni portuali, tutto questo rappresenta un pericolo. Quanto alla tassazione delle shippinglines e alla mancanza di visione sul dibattito intorno alla concorrenza, auspichiamo che il Mims mantenga almeno la prerogativa di produrre un regolamento quadro per la gestione delle concessioni demaniali portuali, strumento assai connesso al regime di concorrenza tra porti e operatori. La stessa valutazione vale per le scelte di organizzazione del lavoro, con interpretazioni difformi dalle previsioni della L.84 in materia di lavoro temporaneo e appalto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LUCA
BECCE**
Presidente
Assiterminal

Ruggerone (Assologistica)

I porti diventino poli attrattivi di processi produttivi integrati

Il mare rappresenta da sempre un'opportunità per creare relazioni e infatti la nostra cultura da millenni declina la sua capacità di scambiare idee e merci proprio grazie al mare che oggi rappresenta ancora di più una prospettiva di sviluppo. I porti possono e devono svolgere un ruolo nuovo, diventando poli di attrazione per attività integrate nella catena del valore. Le nuove logistiche, che svolgeranno una funzione strategica di supporto al cambio di paradigma energetico, richiederanno una portualità in grado di soddisfare una domanda di servizi innovativi che superi i tradizionali ruoli terminalistici. In questa direzione c'è molto da lavorare e, come sempre, occorrerà cambiare gli approcci prima dei processi. È indispensabile superare i localismi e le logiche di appartenenza che in ogni settore limitano, quando non

impediscono del tutto, i processi di innovazione. Ancora una volta ribadiamo come - per rendere più efficiente il sistema Paese - non basterà affidarsi ai finanziamenti per nuove opere, ma servirà parallelamente uno sforzo in termini di semplificazione e di agevolazione all'accesso alle infrastrutture. Questo potrà avvenire esclusivamente ragionando in termini di filiera estesa, integrando le attività logistiche a monte e a valle dei processi produttivi, prima nell'ambito delle valutazioni e poi in quello delle scelte strategiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**UMBERTO
RUGGERONE**
Presidente
Assologistica

Petrone (Assonave)

Fondi Ue, difesa dei siti produttivi e investimenti in nuovi carburanti

Il riconoscimento del ruolo dell'industria navalmecanica italiana quale uno dei motori principali dell'Economia del Mare comporta la presa di coscienza della necessità, da un lato, di una maggiore valorizzazione dei campioni nazionali e, dall'altro, di misure volte a consolidare tale primato. Questo richiede, innanzitutto, una governance in grado di interpretare le necessità dell'industria navalmecanica e di diventare interlocutore unico delle sue istanze. Per questo secondo Assonave, insieme alle altre Rappresentanze associative del cluster marittimo-portuale di Confindustria, è necessario un migliore coordinamento strategico, attraverso l'istituzione di un Ministero ad hoc o l'affidamento a un unico Sottosegretario delle responsabilità che fanno adesso capo a più Ministeri. È inoltre importante rafforzare l'autonomia strategica del settore navalmecanico a livello nazionale

ed europeo. In ambito Difesa, ad esempio, i maggiori finanziamenti della Ue, in primis il Fondo europeo per la Difesa, sembrano andare nella giusta direzione, ma questo deve essere sostenuto da sforzi paralleli che includano, tra gli altri, il mantenimento delle capacità produttive strategiche nel territorio Ue e la condivisione dei sistemi di comando e controllo tra Stati membri. Il potenziamento del settore richiede, infine, una risposta adeguata alla sfida della sostenibilità del trasporto marittimo, con investimenti in carburanti alternativi ed elettrificazione, in modo da raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**VINCENZO
PETRONE**
Presidente
Assonave

Perocchio (Assomarinas)

Per i porti turistici dragaggi facili e una soluzione sui vecchi canoni

Tra il 2010 e il 2020 il settore delle imprese portuali turistiche si è trovato al centro di una tempesta perfetta, determinata dagli effetti della crisi globale finanziaria, dalla tassa Monti sulle imbarcazioni, dal contenzioso con lo Stato sui canoni, da quello sull'Imu e dall'apertura di un gran numero di nuovi porti turistici destinati a un mercato che era improvvisamente venuto a mancare a causa dell'indebolimento della classe media a livello economico. Questa situazione ha prodotto decine di fallimenti, procedure di concordato e "non performing loans", ma poi con la pandemia il turismo di prossimità ha ripreso vigore. Ora il sistema dei servizi portuali turistici deve però porre soluzione principalmente a tre problemi: chiudere il contenzioso canoni con il saldo e stralcio dei canoni pregressi, ingiustamente incrementati nonostante i contratti di concessione prevedessero canoni prefissati ed

indicizzati; individuare una disciplina specifica per i porti turistici per gestire gli effetti della direttiva Bolkestein; semplificare ulteriormente la disciplina dei dragaggi, i cui attuali costi strangolano un gran numero di imprese portuali turistiche. Pertanto, nell'interesse di tutto il sistema turistico nazionale, occorre indirizzare gli incentivi anche al nostro comparto per agevolare, specie sul fronte della transizione energetica, digitale ed ambientale, la riqualificazione e razionalizzazione dei porti turistici esistenti, che hanno affrontato con immane difficoltà il più lungo periodo di recessione del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROBERTO PEROCCHIO
Presidente
Assomarinas

Biondo (Federpesca)

Servono una strategia e incentivi per rinnovare la flotta peschereccia

Il valore prodotto dall'Economia del mare, la rilevanza socioeconomica e l'indotto creato sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese. Tra i settori che ne sono parte, la pesca ha un'importanza strategica, per la diffusione capillare sul territorio e per il coinvolgimento di due filiere chiave, quella marittima e quella agroalimentare. L'attuale crisi internazionale ha posto all'attenzione di tutti il tema dell'autonomia strategica del nostro Paese, nel cui ambito quella alimentare riveste un ruolo fondamentale. Nonostante l'Italia sia uno dei principali consumatori di pesce in Europa, la necessità di interventi strutturali per il settore è evidenziata da due dati rilevanti: la flotta da pesca è tra le più vetuste in Europa e oltre l'80% del prodotto consumato viene importato. Per la valorizzazione e la transizione del settore occorre avviare una strategia concreta per consentire l'ammodernamento

della flotta peschereccia che aiuti a colmare i gap che incidono sul soddisfacimento della domanda interna, sull'ambiente, sul costo delle produzioni, sulla sicurezza del lavoro a bordo e quindi, sulla competitività e sostenibilità dell'intero sistema. A tal fine sono necessarie politiche industriali a supporto del settore per poter garantire un'industria marittima florida, competitiva, verde e digitale. Il futuro della pesca passa da una riqualificazione dell'intero comparto: una flotta tecnicamente moderna, equipaggi preparati, rispetto del contesto ambientale e valorizzazione del prodotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FRANCESCA
BIONDO**
Direttore
generale
Federpesca

Lalli (Federturismo)

Il turismo nautico ha retto al Covid perno del settore e del Made in Italy

Il mare è una fondamentale risorsa economica per l'Italia, un volano importante della nostra economia e un bene ambientale da tutelare e migliorare. Per questo serve individuare figure professionali idonee a valorizzare in maniera strutturale la nautica e, più in generale il mondo marittimo. Chiediamo al Governo di affrontare il rilancio del comparto del mare e del turismo nautico, uno dei settori che meglio ha resistito alla crisi pandemica e che continua a rappresentare l'eccellenza del Made in Italy e ad essere un pilastro dell'economia italiana e del nostro turismo. È importante rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne, migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità e incrementare la tutela dell'ambiente marino. Non solo turismo quindi, ma anche salvaguardia ambientale perché un ambiente marino incontaminato

riesce ad attrarre più visitatori e dare impulso all'economia. È evidente come la sostenibilità anche per la nautica sia diventata un aspetto prioritario e imprescindibile che deve guidare una programmazione seria e consapevole. In questo quadro il Progetto mare rappresenta per tutti noi una sfida che guarda al futuro e allo sviluppo del settore, con l'obiettivo di accrescere la competitività delle aziende ed elaborare insieme una strategia per sviluppare meccanismi efficaci di tutela e protezione delle aree marine e costiere sensibili, oltre alla necessità di far crescere una nuova cultura marittima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARINA LALLI
Presidente
Federturismo

Arzà (Assogasliquidi)

Il Gnl carburante alternativo per propulsione e servizi di bordo

Il Progetto Mare vede coinvolta Federchimica-Assogasliquidi per il contributo rilevante che il GNL fornisce quale carburante alternativo anche per la navigazione e come attore dello sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento dei prodotti del comparto chimico all'interno dei porti. Il GNL è individuato dalla direttiva "DAFI" quale carburante alternativo. L'impegno delle imprese è volto a far sì che il GNL, quale carburante per la propulsione delle navi e per l'alimentazione dei servizi di bordo, possa svolgere appieno il ruolo di risorsa sostenibile pronta e disponibile, anche in riferimento ai promettenti sviluppi del bioGNL e alla messa a terra delle risorse stanziare dal Fondo complementare al Pnrr. Dal punto di vista delle infrastrutture, oggi più che mai

emerge la necessità di realizzare investimenti che garantiscano la disponibilità di GNL sul nostro territorio, in un'ottica di sicurezza energetica e di diversificazione delle fonti. Il nostro sistema industriale si è distinto per la creazione di una infrastruttura di distribuzione del GNL a uso stradale che in pochissimi anni ha portato il Paese a ricoprire un ruolo di leadership: serve ora il completamento di una logistica per poter disporre del prodotto sul territorio nazionale, anche per l'impiego nella forma liquida a vantaggio delle navi e dei traghetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANDREA ARZÀ
Presidente
Assogasliquidi

Spinaci (Unem)

Petrolio, rete portuale decisiva Ricerca su prodotti decarbonizzati

36%

LA FLOTTA CON PIÙ DI 30 ANNI

Oltre un terzo della flotta nazionale ha un'età che va dai 30 anni in su. Circa il 10% tra 20 e 24 anni, il 13,2% sotto i 10 anni

Il downstream petrolifero con la movimentazione via mare del greggio, dei prodotti petroliferi e di prodotti low carbon è un importante fruitore dei porti italiani. Per citare alcuni esempi, nel porto di Trieste tali prodotti rappresentano circa il 70% delle merci movimentate, in quello di Augusta oltre il 90% del movimentato, a Cagliari l'80%, a Fiumicino il 100%, e a Gaeta e Messina/Milazzo oltre il 70%, senza dimenticare i quantitativi rilevanti che transitano per il porto di Genova. La logistica portuale dei carburanti liquidi, con la sua flessibilità ed efficienza, si è dimostrata essenziale per garantire in modo sicuro a condizioni competitive l'approvvigionamento energetico del Paese anche nei periodi di emergenza, come la pandemia e l'attuale conflitto. Il downstream petrolifero è poi centrale nelle attività portuali

perché fornisce quasi il 100% dei prodotti energetici e lubrificanti necessari alla navigazione ed è impegnato nella ricerca di soluzioni in grado di rispondere agli obiettivi di decarbonizzazione. La filiera petrolifera già offre prodotti bunker marini a basso impatto ambientale. L'obiettivo è di arrivare a prodotti decarbonizzati (biocarburanti avanzati, carburanti da riciclo della plastica e carburanti sintetici) non solo per le navi ma per tutti i tipi di trasporto, con i quali sarà possibile abbattere le emissioni climalteranti dell'80-90%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CLAUDIO SPINACI
Presidente
Unem

10,1 miliardi

INVESTIMENTI PER I PORTI NEL DEF

Nel Def 2022 gli investimenti infrastrutturali per porti superano i 10 miliardi. Per il programma Green ports Pnrr e Fsc stanziano 440 milioni

208.600

LE IMPRESE

L'economia del mare conta oltre 208.600 imprese (2020) con un incremento rispetto al 2014 del 14,7 per cento



PROGETTO MARE

Il Progetto Mare di Confindustria, lanciato dalla presidenza di Carlo Bonomi e coordinato dal vicepresidente per l'economia del mare, Natale

Mazzuca (foto), punta a valorizzare «la competitività dell'economia del mare in una prospettiva di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea».



IMAGOECONOMICA



Blue Economy. Serve una politica che incardini l'economia del mare come priorità dello sviluppo per l'Italia, in particolare per il Mezzogiorno

IMAGOECONOMICA



Pesca. Prioritaria una strategia per l'ammodernamento della flotta peschereccia

Idrogeno, accordo Engie e Ansaldo Green per nuovi impianti

Rinnovabili

L'intesa prevede che siano realizzati diversi progetti in Italia con la leva del Pnrr

Raoul de Forcade

La multinazionale francese Engie e Ansaldo Green Tech (società del gruppo Ansaldo Energia che opera nel campo delle energie rinnovabili e dello storage), hanno firmato un accordo per la realizzazione, in Italia, d'impianti di produzione d'idrogeno verde e di soluzioni di accumulo di energia. L'intesa prevede che i progetti siano realizzati dai due player energetici in aree industriali, ancora da individuare, in diverse regioni italiane, facendo leva sugli strumenti finanziari messi a disposizione dai bandi del Pnrr. La potenza prevista degli impianti sarà dell'ordine di un megawatt, «con valori variabili mediante capacità aggiuntive per rispondere alla domanda di energia».

Engie si occuperà della progettazione e della realizzazione degli impianti per la produzione di energia elettrica *green* e della messa a sistema della produzione e dello stoccaggio dell'idrogeno. Ansaldo Green Tech, da parte sua, realizzerà gli elettrolizzatori che sfruttando

dini della nostra strategia e l'idrogeno rappresenta un driver importante, un vettore pulito e verde».

La sinergia con Ansaldo Energia, «attraverso la sua controllata Ansaldo Green Tech - prosegue Iacono - ci consente di lavorare sullo sviluppo di soluzioni a basse emissioni di carbonio, in risposta alle sfide del cambiamento climatico. Si tratta di una partnership che contribuisce alla realizzazione di una strategia globale: al livello globale, Engie ha l'obiettivo di sviluppare, entro il 2030, 4 gigawatt di capacità di produzione di idrogeno rinnovabile, 700 chilometri di rete dedicata all'idrogeno e un terawattora di capa-



Engie ha l'obiettivo di sviluppare, entro il 2030, 4 gigawatt di capacità di produzione di idrogeno rinnovabile

«capacità di stoccaggio».

Daniela Gentile, ceo di Ansaldo Green Tech, sottolinea che l'azienda, «crede fortemente nella necessità di perseguire gli obiettivi di neutralità climatica, senza compromettere la sicurezza energetica del Paese e valorizzando gli investimenti sostenuti dai clienti».

La collaborazione con Engie Italia, aggiunge, «è un esempio concreto dell'impegno di due grandi realtà per accelerare la transizione energetica, contribuendo alle cri-

elettrolizzatori che, sfruttando l'energia elettrica da fonte rinnovabile, produrranno l'idrogeno da dedicare alle utenze finali.

«Decarbonizzazione ed efficienza energetica - afferma Monica Iacono, ceo di Engie Italia - sono i car-

energetica, contribuendo allo sviluppo delle tecnologie di produzione dell'idrogeno verde, elemento cruciale raggiungere l'obiettivo di *carbon neutrality* e in linea con i principi di *circular economy*».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cessioni e detrazioni per lo stesso cantiere di superbonus 110%

Casa

**Giorgio Gavelli
Giuseppe Latour**

È possibile dare un destino separato ai diversi interventi di superbonus, anche nell'ambito dello stesso cantiere. Alcuni potranno andare in detrazione diretta, altri invece potranno essere oggetto di cessione o sconto in fattura. Purché si consideri la ripartizione tra codici intervento indicata nelle istruzioni alla compilazione del modello per la comunicazione delle opzioni.

È l'importante novità contenuta nella risposta a interpello 279/2022, appena pubblicata dall'agenzia delle Entrate, che conferma la legittimità di un assetto che molti professionisti avevano utilizzato nei mesi scorsi.

Si alle cessioni frazionate

Una risposta che arriva proprio nel giorno del via libera ufficiale alla cessione di singole annualità e dello stop al frazionamento di cifre più basse all'interno del singolo anno.

L'Agenzia lo ha chiarito con una Faq (datata 19 maggio) che illustra l'ambito di applicazione del divieto di cessione. Andando nella direzione

Le soluzioni possibili

Le alternative a disposizione sono, così, diverse. Nel caso in cui si intenda optare per la fruizione del superbonus in una modalità differente dalla detrazione per tutti gli interventi, il contribuente «dovrà inviare all'agenzia delle Entrate quattro distinti moduli per la comunicazione dell'opzione per la cessione del credito, ossia un modulo diverso per ogni intervento che verrà realizzato».

Nel caso in cui, invece, il contribuente «per alcuni interventi intenda fruire dell'agevolazione indicando la detrazione nella dichiarazione dei redditi, in relazione a tali interventi non dovrà trasmettere all'agenzia delle Entrate il modulo per la comunicazione della fruizione dell'agevolazione in una modalità alternativa alla fruizione».

Questa soluzione «resta valida anche nel caso in cui uno stesso fornitore partecipi alla realizzazione di diversi interventi, dovendosi anche in tal caso considerare come riferimento le spese sostenute nell'anno per codice intervento». Quindi, se cappotto e impianto fotovoltaico sono realizzati dalla medesima impresa è comunque possibile detrarre una spesa

di cessione. Andando nella direzione anticipata, nei giorni scorsi, dal direttore Ernesto Maria Ruffini e dal ministro dell'Economia, Daniele Franco. Si tratta di una spiegazione molto attesa dal sistema bancario, perché si combina alla norma sulla cessione anticipata, appena inserita nel decreto Aiuti (Dl 50/2022).

La risposta dell'Agenzia

Tornando all'interpello, il caso nasce dal fatto che il modello per la comunicazione dell'opzione di sconto e cessione prevede che venga compilato un modello differente per ogni intervento effettuato, indicando il codice di intervento. Quindi, per esempio, un modello per il cappotto termico e uno per l'impianto fotovoltaico.

Concretamente, il contribuente che ha inviato il quesito ha in programma di effettuare un intervento «trainante» (sostituzione con caldaia a condensazione), e tre interventi «trainati» (pannelli fotovoltaici, sistema di accumulo, colonna di ricarica dei veicoli elettrici). Ha, così, intenzione di effettuare la cessione del credito alla banca solo per l'intervento «trainante», portando in dichiarazione dei redditi la detrazione relativa alle spese per gli interventi «trainati», senza effettuare per questi ultimi la cessione del credito d'imposta.

Per le Entrate questo schema è legittimo. Il presupposto è che «il credito cedibile è calcolato sul totale delle spese sostenute nell'anno per ciascuno degli interventi, così come contraddistinti dai codici indicati nella tabella riportata nelle istruzioni al modello di comunicazione dell'opzione». Per ogni tipologia di intervento, però, il contribuente ha piena facoltà di scelta e non ha vincoli.



Una FAQ delle Entrate ufficializza l'ok alle cessioni frazionate dei crediti fiscali per singola annualità

in dichiarazione e cedere l'altra.

In una simile situazione, probabilmente, è consigliabile separare le fatture, anche per non fare confusione. Resta essenziale, allora, dare lo stesso trattamento a tutte le spese sostenute per una stessa tipologia di intervento nel corso dell'anno.

Il codice è il driver

Il dubbio è sicuramente sorto in quanto sia l'articolo 121 del Dl 34/2020, sia il provvedimento del 3 febbraio scorso che ha approvato i nuovi modelli di opzione (ma altrettanto faceva il previgente provvedimento dell'8 agosto 2020) fanno capire che lo sconto in fattura può essere parziale, mentre la cessione del credito è «di pari ammontare» rispetto alla detrazione. Tanto è vero che spesso si leggeva nei commenti che erano impossibili «cessioni parziali», anche se non si comprendeva «parziali» rispetto a che cosa.

Ora si capisce che il driver è il codice dell'intervento, anche se, a dire il vero, in questi mesi è stato possibile cedere separatamente i singoli Sal di un intervento unitario, in particolare quando l'acquirente del primo Sal (ad esempio le Poste) si rifiutavano di comprare i successivi. Sembra, quindi, che al principio di unitarietà per codice di intervento esista almeno una deroga legittima, quella dei singoli Sal, i quali, peraltro, hanno una comunicazione di opzione distinta e quindi, meritano di essere trattati separatamente. Tema su cui si attende la conferma delle Entrate.

Il calendario del 730 precompilato: modifiche e invio dal 31 maggio

Dichiarazioni 2022

Pubblicato in tarda serata il provvedimento con le regole di accesso

Le norme per la delega per Caf, professionisti abilitati e sostituti d'imposta

Giovanni Parente

Il 730 precompilato si prepara a partire. Con il provvedimento 173218/2022 pubblicato nella tarda serata l'Agenzia definisce le modalità

di accesso fissando anche il termine a partire dal quale i contribuenti potranno accettarla, modificarla o inviarla con il «fai-da-te»: il giorno di partenza sarà martedì 31 maggio. Un termine che è slittato in avanti per l'effetto-domino prodotto dalla modifica contenuta nella conversione del decreto Sostegni ter (articolo 10-quater del Dl 4/2022) che ha spostato al 29 aprile scorso il termine per la comunicazione relativa alle persone fisiche di sconto in fattura e cessione dei bonus edilizi e di conseguenza ha spostato anche il giorno a partire dal quale l'Agenzia mette a disposizione il 730 precompilato ai contribuenti.

Il provvedimento delle Entrate è accompagnato anche dal fac-simile del foglio informativo sulle voci inserite (o meno) nella precompilata tra

redditi e spese detraibile o deducibili e dalle specifiche tecniche per le richieste di Caf e intermediari delegati dai contribuenti.

Ma c'è anche la novità della procura a una persona di fiducia. Chi non vorrà (o potrà) procedere con la consultazione e l'invio «fai-da-te» (attraverso le credenziali utilizzabili) o non vorrà rivolgersi agli intermediari abilitati potrà conferire una procura a persona fisica di fiducia per effettuare le operazioni per proprio conto. Come spiega, infatti, il provvedimento che disciplina anche come presentare la procura, il rappresentante (persona di fiducia) accede all'area riservata con le proprie credenziali Spid, Cie (Carta di identità elettronica) o Cns (Carta nazionale dei servizi) e potrà scegliere se opera-

re in prima persona oppure in nome e per conto del rappresentato. Attenzione, però ogni persona può designare un solo rappresentante e ogni persona può essere designata al massimo da tre persone. Si tratta, però, di una modalità non applicabile ai Caf e ai professionisti abilitati che, in caso di delega del contribuente, procedono secondo una loro procedura di accesso e "fornitura".

Nel caso della procura speciale, se un rappresentante ha inviato la dichiarazione 730 precompilata o ha iniziato a modificarla, il rappresentante può comunque visualizzare e stampare la propria precompilata e il foglio informativo, ma non può tra l'altro modificare, accettare o inviare la dichiarazione.