



# Rassegna Stampa 15 febbraio 2023

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**  
DEL **MEZZOGIORNO**

**1Attacco.it**

## MEZZOGIORNO DI FOCUS

IL PIANO DI RIPRESA

## UNA DELLE NOVITÀ

Viene soppresso il Tavolo per il partenariato economico e sociale: si potrà decidere anche senza l'intesa con Regioni e Comuni

## Pnrr, si cambia gestione potenziato il ruolo di Fitto

Intesa ancora più stretta tra il ministro e Palazzo Chigi. Spoil system avviato

## LETTERA DEGLI ECONOMISTI

## Più spesa pubblica contro il baratro della povertà

Qui di seguito la lettera aperta firmata dagli economisti Nicola Acoella, Sergio Bruno, Guglielmo Forges Davanzati, Riccardo Leoní, Guido Ortona, Roberto Romano, Pietro Terna, Mario Tiberi, Dario Togatí, Leonello Tronti

Ci sembra che il governo attuale, così come quelli che lo hanno preceduto negli ultimi anni, non si siano accorti di quattro grandi cambiamenti, irreversibili, che dovrebbero imporre una modifica della nostra politica fiscale. I cambiamenti sono questi:

1 È diventato indispensabile espandere la spesa pubblica, per motivi di solidarietà (o, per chi fosse più cinico, per evitare tensioni sociali), e per sostenere lo sviluppo dell'economia.

2 Non possiamo fare affidamento sull'Europa. L'Unione Europea non propizierà l'espansione della spesa pubblica in Italia se non in modo assolutamente insufficiente. Sarà già tanto se non ci obbligherà a politiche deflazioniste, richiedendo all'Italia un gravoso servizio del debito. E non è lecito illudersi sulle virtù miracolose del PNRR: i provvedimenti ad esso attribuibili potranno, al massimo e forse, evitare una recessione, non farci uscire dalla lunga stagnazione che dura ormai da più di quindici anni.

3 L'Italia non può più finanziare l'espansione della spesa pubblica a debito (per motivi che non occorre ricordare), né con aumenti dell'Iva (per pericolo di stagnazione e di impoverimento, con le conseguenti tensioni sociali), né con imposte sul reddito (per gli stessi motivi più la concorrenza fiscale intra-europea che rende difficile tassare i redditi elevati e in particolare quelli da capitale). Quindi, dato che «non crescita» non vuol dire «siamo fermi» ma «andiamo indietro», l'Italia è condannata a diventare sempre più povera e meno sviluppata. C'è però il quarto cambiamento che può aiutarci.

4 Da pochi anni a questa parte, la maggior parte delle transazioni sono tracciabili elettronicamente; quasi tutte se fra le transazioni si includono anche le operazioni bancarie. Anche l'ammontare e la titolarità della ricchezza finanziaria censita sono noti e non occultabili. Questo implica che risorse aggiuntive significative possono essere ottenute con un'imposta sulla ricchezza finanziaria e/o sulle transazioni, con un'aliquota molto bassa nel primo caso e minuscola nel secondo, e senza che sia possibile eludere o evadere l'imposta, tranne che per piccolissime operazioni. (La ricchezza finanziaria è in realtà già tassata, ma con un'aliquota talmente bassa che molti nemmeno lo sanno; stime attendibili suggeriscono che un'imposta progressiva con aliquota massima dell'1% e quota esente di 100.000 euro darebbe un gettito di alcune decine di miliardi, e circa l'80% delle famiglie non pagherebbe nulla).

IN SOSTANZA: Se si vuole uscire dalla strada che porta alla povertà, e quindi anche alla servitù temuta da Hayek (e non è detto che tutti lo vogliano), occorre espandere la spesa pubblica. Le imposte sui redditi e sul valore aggiunto e il debito pubblico non possono essere aumentati, occorre quindi puntare su imposte sui patrimoni, soprattutto finanziari, e sulle transazioni. A nostro avviso non ci sono alternative, ma saremmo lieti di essere smentiti. Ci auguriamo che su quanto da noi scritto possa aprirsi un dibattito serio e privo di pregiudizi.

Una nuova regia per la gestione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Addio alla Segreteria tecnica messa in piedi da Mario Draghi, subentra la Struttura di missione. In altre parole, Palazzo Chigi prende il comando del Pnrr: la Struttura di missione nascerà proprio nella presidenza del Consiglio. Il terzo decreto sulla governance del Piano amplifica i poteri del ministro per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr Raffaele Fitto, uno degli uomini più vicini alla premier. Via inoltre allo spoil system nei ministeri.

Ieri la riunione tecnica che precede il consiglio dei ministri di domani, quando verrà esaminato il primo decreto del governo Meloni sul Pnrr. La nuova «Struttura» avrà un coordinatore, quattro direzioni generali, cinquanta funzionari in più rispetto alle forze in campo oggi. Oltre ai poteri operativi, la Struttura di missione avrà anche un potere politico poiché da qui saranno condotte le trattative con la Commissione europea e qui si metteranno a confronto gli obiettivi concordati a Bruxelles con i risultati raggiunti. La nuova Struttura di missione dovrà individuare e segnalare alla presidente del Consiglio tutto quel che ancora ostacola la piena realizzazione del Pnrr, i numerosi paletti, soprattutto burocratici, che frenano l'auspicata «ripresa».

Spallata dunque all'impianto disegnato da Mario Draghi per la gestione del Piano. Traballa difatti la poltrona di Chiara Goretti, la coordinatrice della Segreteria scelta personalmente da Draghi. A rischio molte figure chiave della

macchina Pnrr: i ministri avranno infatti mano libera nella sostituzione dei coordinatori scelti dal governo precedente. Potranno inoltre riorganizzare le cosiddette Unità di missione, le strutture più importanti a detta di tutti, in quest'ottica le attività e le funzioni potranno passare a un altro dirigente interno.

La nuova governance del Piano di ripresa e resilienza ridimensiona poi il ruolo di sindacati e enti locali i cui rappresentanti non siederanno più al Tavolo permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale perché il Governo ha deciso di sopprimere il Tavolo che, ricordiamo, era stato pensato come organo consultivo, senza cioè potere decisionale. Si trattava, in ogni caso, dell'unica sede in cui Cgil, Cisl e Uil, ma anche altre categorie produttive e sociali, potevano dialogare con il Governo sul Pnrr. Cosa significa, dunque, in termini pratici, la soppressione del Tavolo? Che si potrà procedere con i provvedimenti anche senza l'intesa con Regioni e Comuni.

Altra chiave di lettura, della «rivoluzione» Meloni sul Pnrr, il ridimensionamento del ruolo del Ministero dell'Economia. Il Servizio centrale della Ragioneria generale dello Stato, sarà sostituito dall'Ispettorato generale che si occuperà sempre di monitoraggio e rendicontazione, ma risponderà direttamente al ministro Fitto.

Nella stagione che sembra celebrare l'autonomia e il decentramento, il governo viceversa accentra una delle materie più importanti per lo sviluppo del Paese. (c.f.)



## LA CENTRALITÀ DEL MINISTRO PUGLIESE

di MICHELE DE FEUDIS

La partita più complessa della nuova destra di governo si gioca sui fondi europei del Pnrr. È la madre di tutte le battaglie per Giorgia Meloni che, dopo aver fatto il pieno di consensi identitari, dovrà dare prova di equilibrio e pragmatismo nella complessa gestione delle risorse e delle relazioni con Bruxelles. Si inquadra in questa direzione la creazione della cabina di regia («Struttura di missione») a Palazzo Chigi, che sarà guidata da Raffaele Fitto, grazie al nuovo decreto sul Pnrr discusso in Consiglio dei ministri.

Il ministro pugliese, inizialmente «solo» incaricato degli Affari europei (poi catalizzatore del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), adesso avrà la primazia, al fianco della Meloni, su tutti i maggiori dossier economici italiani, stante il rapporto tra i numeri dei fondi comunitari del Piano e le risorse riscatate del bilancio corrente (a partire da quelle dell'ultima Finanziaria, in gran parte impiegate per il caro bollette). Solo un altro pugliese, Giuseppe Tatarella, vicepremier del governo Berlusconi uno nel 1994, ha avuto tanti poteri e tanta centralità nelle scelte cruciali di un esecutivo centrodestra.

Per affrontare questa missione, nella sede del governo, il politico di Maglie avrà a disposizione una struttura complessa che gli risponderà direttamente: un coordinatore, quattro direzioni generali, cinquanta funzionari oltre quelli già nella presidenza del Consiglio. Sul piano pratico ci sarà una piccola rivoluzione, con possibile stabilizzazione dei tecnici impegnati nel Piano, più assunzioni e premi produzione per le professionalità che seguono i progetti negli enti locali. Scompare però il tavolo per il partenariato economico, sostituito da un (eventuale) confronto tecnico con il presidente della conferenza delle Regioni, Massimiliano Fedriga, da Michele de Pascale dell'Upi e da Antonio Decaro dell'Anci (e Roberto Gualtieri, sindaco di Roma), mentre i tempi delle procedure saranno dimezzati.

Una task-force sul Pnrr? Non solo. Nei fatti è la super-war room del governo di destra per vincere la partita dell'affidabilità (e della concretezza) nei



BRUXELLES La sede del Parlamento Europeo

confronti del sovrastato europeo, che conserva ancora qualche residuo di ritrosie ideologiche nei confronti delle azioni di conservatori italiani.

La centralità del ruolo di Fitto è poi confermata dall'Ispettorato generale che renderà conto al Pnrr e risponderà direttamente alla sua struttura: la centralizzazione non è uno sgarbo al ministro Giancarlo Giorgetti (finora sempre in piena sintonia con la Meloni), ma indica come sull'efficienza e sull'efficacia della spesa dei fondi Ue si giochi la partita del rilancio economico del Paese, sfruttando sì i buoni uffici su cui si è costruita la precedente dialettica (nella stagione di Mario Draghi) ma anche rilanciando una postura differente rispetto ai diktat di Bruxelles.

Non a caso, nell'ultima riunione, la Meloni ha redarguito in maniera brusca il presidente del Con-

siglio europeo Michel che le chiedeva di sveltire i lavori: «Caro Charles, la tecnica della fretta nella direzione dei lavori la conosco molto bene, l'ho usata anche io nel corso delle riunioni notturne sulla legge Finanziaria italiana, ma per me ci sono alcuni punti irrinunciabili, se vuoi puoi anche andare a dormire...».

La destra che ha vinto a settembre scorso le politiche, e lunedì ha sbancato alle regionali del Lazio e della Lombardia, entra nella fase due. Va oltre l'identitarismo. Una volta si usava la formula «dalla protesta alla proposta». Adesso la dizione più aggiornata fotografa un passaggio dall'euroscetticismo dei conservatori nell'Ue al tentativo di un disegnarne un nuovo europeismo, meno burocratico e più attento alle specificità, ai bisogni e ai diritti dei popoli. Quello italiano in primis.

## MEZZOGIORNO DI FOCUS

LA DIFESA DEL TERRITORIO

## A STRASBURGO

Via libera definitivo dell'Eurocamera all'accordo  
L'ok definitivo della Plenaria è avvenuto con  
340 voti favorevoli, 279 contrari e 21 astenutiL'Europa ha deciso: dal 2035  
niente auto a diesel o benzina

Verso l'azzeramento delle emissioni di CO2. Ma il ministro Salvini dice no

● Via libera definitivo dell'Eurocamera all'accordo, raggiunto dall'Ue lo scorso novembre, sullo stop ai veicoli inquinanti (quindi a benzina e diesel) di nuova immatricolazione a partire dal 2035. L'ok definitivo della Plenaria è avvenuto con 340 voti favorevoli, 279 contrari e 21 astenuti. (

La nuova legislazione è parte del pacchetto Fit for 55 e stabilisce il percorso verso l'azzeramento delle emissioni di CO2 per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri nel 2035. Gli obiettivi intermedi di riduzione delle emissioni per il 2030 sono fissati al 55% per le automobili e al 50% per i furgoni.

La Commissione presenterà entro il 2025 una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO2 durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei furgoni venduti sul mercato dell'Ue. Entro dicembre 2026, la Commissione monitorerà il divario tra i valori limite di emissione e i dati reali sul consumo di carburante e di energia, presenterà una metodologia per adeguare le emissioni specifiche di CO2 dei costruttori e proporrà adeguate misure di follow-up. Secondo la nuova legislazione i costruttori responsabili di piccoli volumi di produzione in un anno solare (da 1.000 a 10.000 nuove autovetture o da 1.000 a 22.000 nuovi furgoni) possono ottenere una deroga fino alla fine del 2035. Coloro che immatricolano meno di 1.000 nuovi veicoli all'anno continuano a essere esentati anche dopo il 2035. Dopo il voto finale in Aula, il Consiglio Ue dovrà app

provare formalmente il testo prima della sua pubblicazione in Gazzetta ufficiale.

## L'ESPERTO

«Non siamo ancora pronti per fare il grande salto verso l'elettrico»

## SECCO NO DI SALVINI -

«Decisione folle e sconcertante, contro le industrie e i lavoratori italiani ed europei, a tutto

vantaggio delle imprese e degli interessi cinesi. Ideologia, ignoranza o malafede?»: così ha tuonato il ministro Matteo Salvini che ha poi annunciato: «come ministro, come Lega e penso e spero come intero governo, cercheremo di opporci o almeno rimandare, di accompagnare questo percorso».

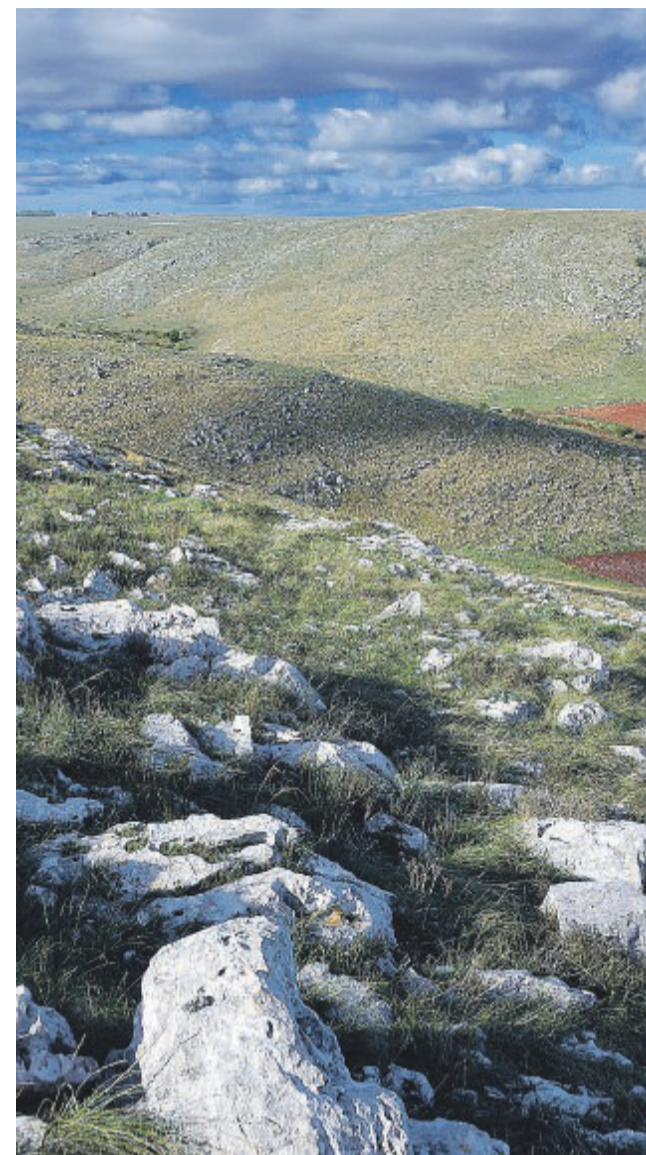
**LA VOCE DEL DISSENSO** - L'addio alle auto inquinanti dal 2035 deciso dal Parlamento europeo è una «forzatura» che presenta delle criticità dal punto di vista tecnologico: per fare il grande salto verso l'elettrico, infatti, bisognerebbe prima passare a un modello di mobilità a servizio, una sorta di car sharing evoluto basato sulle auto a guida autonoma. Ne è convinto Sergio Savaresi, professore ordinario di automazione nei veicoli del Politecnico di Milano.

«L'idea di puntare alla decarbonizzazione e alla transizione verso fonti di energia non fossili va nella direzione giusta, ma - commenta l'esperto - 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».

Questa forzatura non tiene conto del fatto che «il passaggio alle auto elettriche mal si concilia con il nostro modello tradizionale di auto privata. In Italia - ricorda Savaresi - 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 e richiederebbe di tappezzare le nostre città di colonnine». L'auto elettrica è più adatta a un modello di mobilità a servizio, «una forma più evoluta del car sharing, basata sull'impiego di auto a guida autonoma che siano capaci di muoversi da sole, anche a bassa velocità, per spostarsi e ottimizzare la loro posizione in modo da farsi trovare nel posto giusto al momento giusto».

Lo sviluppo delle auto autonome, però, è ancora agli albori, frenato «dalle difficoltà nella sperimentazione, dagli aspetti normativi e dalla paura degli incidenti che ne limitano l'accettazione da parte delle persone», sottolinea l'esperto del Politecnico di Milano. «Penso che serviranno una decina di anni perché questa tecnologia sia matura. Se l'Europa accelerasse sulle auto a guida autonoma entro il 2030, allora forse nel giro di cinque-otto anni potremmo passare dalle auto private alla mobilità a servizio, rendendo così realistico il salto verso le auto elettriche».

(Ansa)



**MA LE RESTRIZIONI COMINCERANNO MOLTO PRIMA** Gli obiettivi intermedi di riduzione delle emissioni per il 2030 sono fissati al 55% per le automobili e al 50% per i furgoni

# Auto, stop a diesel e benzina dal 2035

## Stretta in arrivo anche per Tir e bus

### La scelta della Ue

Via libera del Parlamento europeo: strada spianata per la svolta elettrica

La Commissione rilancia: taglio delle emissioni nocive per veicoli pesanti e autobus

In un contesto politico reso drammaticamente incerto dalla guerra in Ucraina, la Ue non fa marcia indietro sulla svolta green per il settore auto. Ieri il Parlamento europeo ha deciso di vietare a partire dal 2035 la

vendita di auto inquinanti nuove (quelle alimentate da motori termici, quindi diesel e benzina). Nel contempo, la Commissione europea ha presentato i nuovi obiettivi ambientali per i Tir e bus: taglio delle emissioni nocive del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040. Il vicepresidente della Commissione Timmermans: «Nel 2050 quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero».

Il testo legislativo è stato approvato con 340 voti a favore, 279 voti contrari e 21 astensioni. Nei fatti, dal 2035 in poi saranno fuori mercato le auto nuove a benzina o diesel, così come i veicoli cosiddetti ibridi. La strada è spianata per le macchine elettriche. Gli effetti sull'industria italiana.

— Servizi alle pagine 2 e 3

# Auto, nessuna tregua dal Parlamento Ue: motori termici fuori commercio dal 2035

**Ambiente.** Il Parlamento Ue mette al bando la vendita di veicoli endotermici. Dalla Commissione arriva un nuovo piano anche contro le emissioni nocive dei veicoli pesanti: taglio del 45% entro il 2030 e del 90% entro il 2040

**Timmermans:**  
«Nel 2050, quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero»  
**Beda Romano**

Dal nostro corrispondente  
BRUXELLES

In un contesto politico reso drammaticamente incerto dalla guerra russa in Ucraina, l'Unione europea continua a regolamentare in senso ecologico, anche il settore dei veicoli a benzina e diesel. Ieri il Parlamento europeo ha approvato in ultima lettura la fine dal 2035 in

poi della vendita di auto inquinanti nuove. Nel contempo, la Commissione europea ha presentato sempre ieri nuovi obiettivi ambientali, questa volta relativi ai veicoli pesanti.

Il testo legislativo è stato approvato dall'assemblea parlamentare con 340 voti a favore, 279 voti contrari e 21 astensioni. Nei fatti, dal 2035 in poi saranno fuori mercato le auto nuove a benzina o diesel, così come i veicoli cosiddetti ibridi. La strada è spianata per le macchine elettriche.

La proposta di regolamento era stata presentata dall'esecutivo co-

munitario nel luglio del 2021. Parlamento e Consiglio avevano trovato una difficile intesa nell'ottobre scorso (si veda Il Sole/24 Ore del 28 ottobre).

Spetta ora al Consiglio dare il

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

suo accordo definitivo, atteso nelle prossime settimane senza sorprese. «Abbiamo raggiunto un accordo storico, che riconcilia l'automobile e il clima, due fratelli nemici», ha affermato l'eurodeputata verde francese Karima Delli, presidente della commissione Trasporti. L'intesa è un tassello del programma Fit for 55 e deve servire all'Unione europea per raggiungere entro il 2030 una riduzione delle emissioni nocive del 55%, rispetto ai dati del 1990.

Il testo prevede anche obiettivi interinali: una riduzione delle emissioni nocive delle auto nuove del 55% e delle camionette del 50%, entro il 2030. L'accordo tra le parti ha sortito un emendamento che protegge i piccoli produttori di auto sportive. L'eccezione consente loro di vendere automobili inquinanti per un anno in più, fino alla fine del 2035. Il regolamento comunitario apre la porta ai nuovi carburanti sintetici e ai motori ibridi ricaricabili e che non inquinano.

«La nostra industria è pronta a raccogliere la sfida di fornire veicoli a emissioni zero», ha detto Sigrid de Vries, direttore generale dell'Associazione europea dei co-

struttori di automobili (ACEA). «È essenziale che tutte le politiche e i regolamenti dell'Unione europea si allineino e sostengano questo obiettivo», ha aggiunto. Più cauti il partito popolare e la sinistra radicale, preoccupati entrambi dai risvolti economici del regolamento approvato ieri.

Con lo sguardo rivolto all'uscita dalle fonti fossili, la Commissione europea ha confermato il desiderio di perseguire una politica ambientalista, presentando sempre ieri proposte per ridurre le emissioni nocive dei veicoli pesanti: del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040, rispetto ai dati del 2019. Nel contempo, Bruxelles vuole che dal 2030 in poi tutti gli autobus circolanti nelle città europee siano a zero-emissioni.

«La mancata indicazione di una scadenza definitiva per i camion inquinanti è una pavida concessione all'industria e una pessima notizia per il clima», ha osservato Andrea Boraschi, Responsabile Veicoli Puliti di Transport & Environment Italia. La proposta legislativa riguarda i camion di peso superiore alle 5,0 tonnellate e gli autobus di lunga distanza con un peso superiore alle 7,5 tonnellate.

Attualmente la legislazione comunitaria, introdotta nel 2019, riguarda solo i camion pesanti.

«Nel 2050, quasi tutti i veicoli in circolazione dovranno essere a emissioni zero – ha commentato ieri il vicepresidente della Commissione europea Frans Timmermans –. La nostra legge sul clima lo richiede, le nostre città lo esigono e i nostri produttori si stanno attrezzando in questo senso. Con questa proposta, ci assicuriamo che i nuovi camion diventino meno inquinanti e che un maggior numero di autobus a zero emissioni circoleranno nelle nostre città».

Esenti dai nuovi obiettivi, da negoziare ora tra Parlamento e Consiglio, saranno veicoli particolari: quelli usati nelle miniere, nell'agricoltura e nell'industria forestiera, dalle forze armate, dalle forze dell'ordine, dalle ambulanze a cui bisogna aggiungere i camion preposti alla raccolta dei rifiuti. «Noi siamo pronti», ha detto Martin Lundstedt, membro di ACEA e presidente del Gruppo Volvo. «Raggiungere però il -45% già nel 2030 è molto ambizioso. Gli altri attori della logistica dovrebbero fare altrettanto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**BONOMETTI, PARTITA DA RIAPRIRE**

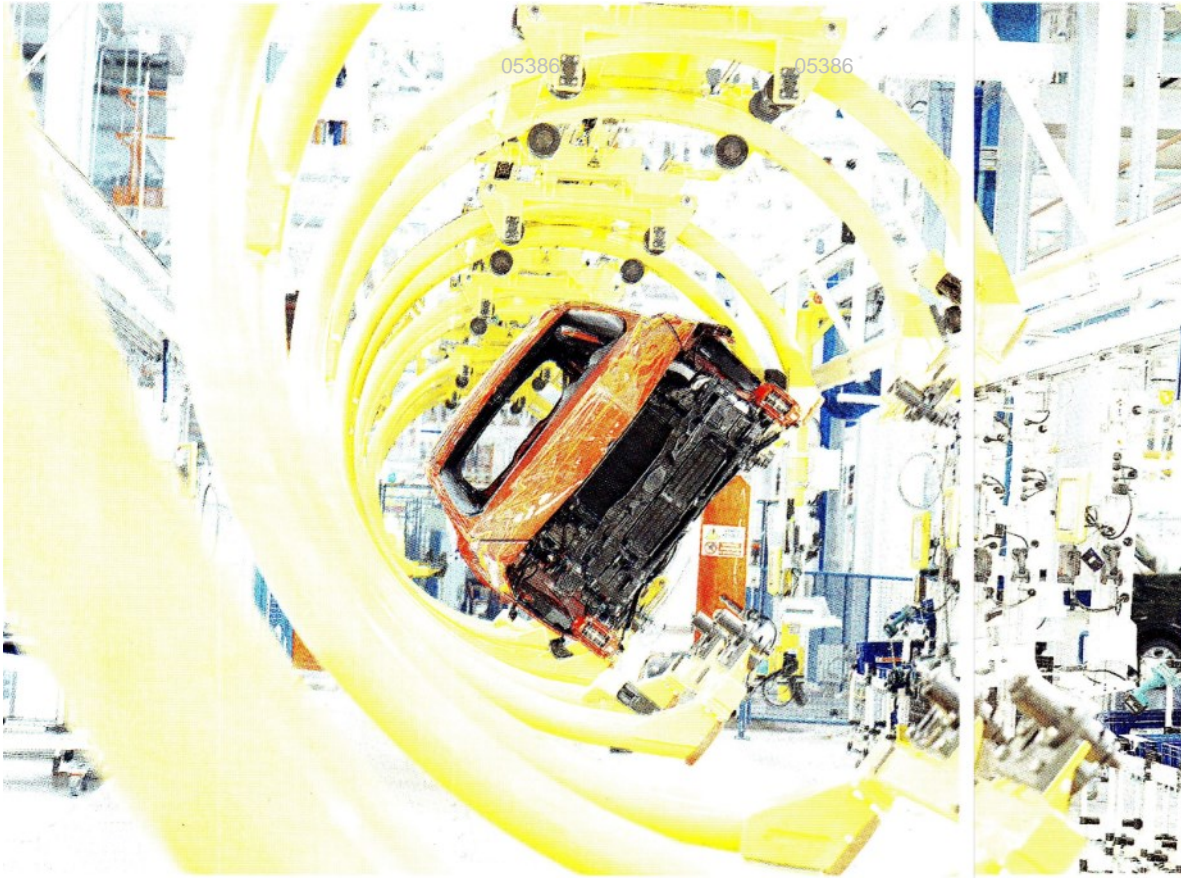
Per Marco Bonometti, presidente e ad delle Officine Meccaniche Rezzatesi, bisogna provare a riaprire la partita sul tema della neutralità tecnologica

**L'ALLARME DI DE MEO**

L'allarme dell'industria automobilistica è stato lanciato nelle settimane scorse dal presidente Acea e ad del gruppo Renault Luca de Meo: «L'in-

dustria automobilistica chiede con urgenza una politica industriale automobilistica ambiziosa e strutturata, in grado di competere con quelle di altre regioni del mondo»

Dir. Resp.: Fabio Tamburini



**Filiera a rischio.**  
Dal 2035 sarà vietata la vendita dei veicoli più inquinanti a motore termico (benzina e diesel). Il provvedimento varato ieri dal Parlamento Ue fa parte del pacchetto Ue sul clima Fit for 55



# Indotto, una stangata sulla filiera anche per componenti da camion

## Le fabbriche

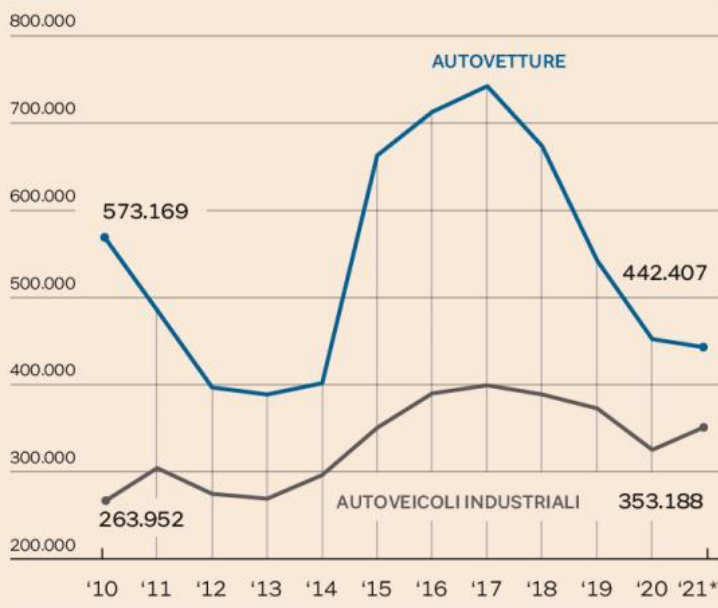
**Anfia: circa 450 imprese del settore lavorano sui motori endotermici**

Nello stesso giorno in cui il Parlamento europeo vota a maggioranza per mettere al bando i motori endotermici per le auto dal 2035, la Commissione europea fa la sua proposta di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per bus e camion, aprendo così un nuovo fronte per le imprese della filiera. L'industria della componentistica Made in Italy chiede da mesi all'Europa di rispettare il principio della neutralità tecnologica e mette in guardia dai rischi sociali di una transizione troppo netta che rappresenta una minaccia per una parte dell'indotto italiano. Il paese conta, come stimato dall'Anfia, 450 a imprese che lavorano sui motori endotermici, con almeno un terzo delle esportazioni del comparto rappresentate da motori o componenti dei sistemi di trazione.

«Il voto in Europa – commenta Marco Bonometti, presidente e ad delle Officine Meccaniche Rezzatesi – evidenzia una netta spaccatura, questo vuol dire che sul nuovo regolamento c'è una forte contrapposizione politica. Da qui bisogna partire per provare a riaprire la partita sul tema della neutralità tecnologica e sullo sviluppo di una nuova generazione di motori a basse emissioni, alimentati a idrogeno, biocarburanti o fuel sintetici».

Lo schema che l'Europa vorrebbe adottare per il mondo dei veicoli industriali pesanti – attualmente alimentati per il 99% a gasolio – prevede una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 90% al 2040, con obiettivi intermedi molto ambiziosi, pari ad un meno 45% al 2030 e meno 65% al 2035. «Il mondo dei produttori e dei componentisti legati ai veicoli industriali è davvero molto preoccupato per i target più che sfidanti che l'Europa sta ponendo» sottolinea Gianmarco Giorda direttore di Anfia, l'associazione delle imprese della filiera automotive italiana. «Sarà molto difficile – aggiunge – in un lasso di tempo limitato sviluppare soluzioni tecnologiche capaci di garantire un dimezzamento delle emissioni tra

## La caduta produttiva



(\*) Dati provvisori

sette anni». Parliamo di mezzi di lavoro, aggiunge, «usati per logistica e trasporti, per i quali il tema dei costi è centrale». Bene invece che al 2040 si lasci una porta aperta allo sviluppo di nuove tecnologie per il motore endotermico, «a cominciare dalla possibilità, prevista dalla proposta, di usare l'idrogeno come combustibile, un passaggio importante che tutela il know how industriale delle nostre filiere» aggiunge Giorda.

In questo settore, dicono gli industriali, saranno fondamentali due condizioni per sostenere la decarbonizzazione dei trasporti: serviranno incentivi per coprire un delta di prezzo per i nuovi truck ancora più significativo di quello per le auto e saranno necessarie infrastrutture di ricarica capillari per garantire un utilizzo fluido dei mezzi, con potenze adeguate e tempi di ricarica ridotti. Anche l'associazione dei compo-

nentisti europei, Clepa, apprezza il fatto che la proposta della Commissione consenta la diversità tecnologica, ma mette l'accento sulle condizioni abilitanti – infrastrutture di ricarica, fattore energetico e costi sostenibili – che restano fonte di forte preoccupazione.

Quanto alla partita sull'auto in Europa, aggiunge Giorda, «da consideriamo chiusa almeno per questa tornata amministrativa». Quello che appare necessario a questo punto è spingere sulla necessità di un Fondo europeo a sostegno della transizione. «Serve accelerare il processo di adozione un Transition Fund – spiega – che garantisca aiuti supplementari quanto stanno facendo i paesi membri». Dal punto di vista politico, aggiunge Bonometti, «l'Italia deve far sentire la sua voce in maniera compatta, così come dovrebbero fare Francia e Germania». Intanto tra gli addetti ai lavori si fa strada l'ipotesi che un altro importante dossier in discussione in Europa, quello relativo alla normativa per i motori di nuova generazione Euro 7, possa contribuire a dare una nuova spinta ai motori endotermici a basse emissioni e spingere i produttori a sviluppare soluzioni sempre meno inquinanti, tutelando però la filiera industriale.

**Giorda: produttori legati ai veicoli industriali molto preoccupati, target più che sfidanti**

— F.Gre.

**CONFINDUSTRIA**

**Bonomi: serve  
un intervento  
di forte stimolo  
agli investimenti**

**Picchio** — a pag. 9

## **Bonomi: ora forti stimoli agli investimenti e la riforma del fisco**

**L'autonomia va fatta,  
ma energia e grandi vie  
di trasporto non  
possono essere  
demandate alle Regioni**

### **Imprese**

**Il problema dei bassi salari  
non riguarda l'industria,  
ma altri settori**

**Nicoletta Picchio**

Spingere gli investimenti, per far fronte allo scenario incerto che si prospetta nel 2023, anche se la situazione economica «non è così brutta come si pensava». E mettere mano ad una riforma organica del fisco: «siamo il paese dove si pagano più tasse sul lavoro che sulle rendite finanziarie, con un cuneo fiscale che è tra i più alti dei paesi Ocse». Carlo Bonomi affronta ad ampio raggio le prospettive economiche del paese, dall'attuazione del Pnrr all'autonomia differenziata, al tema dei bassi salari, che, ha spiegato, non riguarda l'industria, intervistato nel programma televisivo di Rai3, Agorà.

Il 2023 andrà meglio del previsto e Bonomi ha ricordato che lo aveva messo in evidenza già dalla fine dello scorso anno: «abbiamo avuto due rimbalzi importanti nel 2021 e nel 2022, ero convinto della forza strutturale dell'industria italiana». Il vero problema per quest'anno è «molto probabilmente un rallentamento molto forte degli investimenti. Per questo avevo chiesto che nella legge di Bilancio ci fosse uno stimolo analogamente forte». E su questo punto la risposta ottenuta nella manovra non lo ha soddisfatto: «su altri punti sì, su questo no».

È un aspetto determinante, vista

la sfida sulla competitività che arriva da Usa e Cina: «una sfida su Industria 5.0», mentre noi, ha sottolineato Bonomi, abbiamo smontato Industria 4.0. «Non ci possiamo permettere una guerra commerciale con gli Stati Uniti, l'Italia ha retto grazie all'industria e grazie all'export: nel 2022 abbiamo fatto il record di 581 miliardi, di cui 500 imputabili alla manifattura. E per quest'anno la prospettiva è 600». Il problema è che dopo Next Generation Eu «l'Europa non l'abbiamo più vista», mentre a queste sfide tra continenti serve una risposta europea, come hanno sottolineato anche tutte le confindustrie europee di Business Europe.

Tornando agli interventi necessari per l'economia, per il presidente di Confindustria va definita una riforma organica del fisco, che fa parte del Pnrr: «se la affrontiamo parlando di tre aliquote Irpef non ci siamo». Critico anche sul forfait: «alcuni contribuenti pagano meno dei lavoratori dipendenti». Riformare il fisco a 360 gradi sarebbe un modo anche per affrontare la questione dei bassi salari, agendo sul cuneo fiscale. Il problema, ha sottolineato Bonomi, non riguarda l'industria. «Bisogna dire dove sono bassi, con i numeri». Fatto 100 i salari nel 2000, nel 2021 nell'industria si è arrivati a quota 120, con la produttività alla stessa quota, 120. Se si guarda invece l'economia in generale gli stipendi sono saliti del 7% e la produttività del 7. In Francia, Spagna e Germania i salari sono saliti del 15%, ma la produttività è cresciuta del 57,5% in Spagna e del 40% in Francia e Germania. Il problema riguarda la Pubblica amministrazione e i servizi. La stessa analisi si

può applicare al salario minimo: i contratti di Confindustria, ha messo in evidenza Bonomi, sono sopra i 9 euro. «Se si vuole intervenire, quelli più bassi sappiamo dove sono, nel commercio, nei servizi, nelle cooperative». E non è Confindustria che non rinnova i contratti: su oltre 6 milioni in attesa quelli che fanno capo al sistema confindustriale sono 242.420.

Bisogna evitare inoltre che la realizzazione dell'autonomia differenziata incida sulla competitività: «abbiamo sfide che richiedono dimensioni sovranazionali, mi chiedo se si possa affrontare il commercio estero con una Regione rispetto a Usa e Cina». Secondo Bonomi va applicata, in quanto previsto dalla Costituzione. Ma va fatta una riflessione sulle 23 materie previste 23 anni fa: «alcuni temi come le infrastrutture energetiche, e grandi vie di trasporto, non possono essere demandati alle Regioni».

Ad una domanda sull'affluenza al voto, Bonomi ha risposto: «il presidente di Confindustria non commenta il voto degli italiani, ma l'astensione la prevedevo, quando sono andato a votare mi sono reso conto che i seggi erano vuoti». Infine sul suo mandato: «mi sono candidato a gennaio 2020, era un altro mondo. Come Cincinnato il mio servizio l'ho dato, torno a fare l'imprenditore».

È RIPRODUZIONE HESPERIA A





**Confindustria.** Carlo Bonomi

**Il dottor Sergio Fontana, Presidente di Confindustria Puglia**

# “La formazione? E’ un’emergenza, bisogna favorirla e promuoverla”

“La formazione? E’ una emergenza, bisogna favorirla e promuoverla”: lo dice in questa intervista al Quotidiano il dottor **Sergio Fontana**, Presidente di **Confindustria Puglia**.

**Presidente Fontana, si nota uno strano fenomeno. Tante aziende hanno bisogno di personale, lanciano la loro domanda, ma incredibilmente l’offerta è scarsa, spesso non si riesce a coprire gli organici. Da che dipende? Eppure si parla di disoccupazione.**

“Quello che lei dice è vero, assolutamente vero. Tante imprese hanno bisogno di personale in alcuni settori. Penso a figure chiave nel campo dell’intelligenza artificiale, dell’elettronica, del web. Eppure in tanti casi non si riesce a trovare manodopera in questi campi”.

**Da che dipende?**

“Dal fatto che manca la specializzazione. In sostanza molti sono rimasti fermi e dunque riesce complicato trovare nuove professionalità, nuove figure, quelle che l’attuale assetto industriale vuole. Non si comprende che sia pur assai velocemente si è avuta una rivoluzione industriale come quando dai cavalli si passò al vapore. Oggi siamo passati al tempo del digitale, eppure tanti ragazzi sono al palo”.

**Perché?**

“Perché il processo di di-

gitalizzazione ci ha colti impreparati, o meglio ha colto il sistema impreparato. L’urgenza del momento si chiama formazione e insisto su questo. Ecco perché è fondamentale la scuola, che sia buona e soprattutto capace”.

**Che cosa chiede alla scuola?**

“Che dia formazione e capacità, che renda in grado di entrare nel mercato del lavoro, che sappia dare processi formativi. La formazione è un diritto, ma anche un dovere. Chi non vuole formarsi resta fermo e lo Stato non deve sborsare soldi per lui. Auspico una scuola di valore, paritaria, che dia gli stessi contenuti sia al sud che al nord, meritocratica. Il figlio di un operaio del sud di ottimo livello deve avere gli stessi diritti del figlio di un operaio di Milano. Il lavoro di insegnante non deve essere un ripiego, e soprattutto occorre pagarli adeguatamente”.

**Qual è la priorità per il Presidente di Confindustria Puglia?**

“Il lavoro e dobbiamo insistere. Ma per lavorare oggi occorrono nuove competenze, figure diverse e come dicevo, formazione. Noi abbiamo delle eccellenze che sono le università, ma anche gli Its e penso al Cuccovillo, a quello sulla logistica. La formazione è

un diritto della persona, ma è un dovere, bisogna aggiornarsi per non rimanere tagliati fuori dal mercato. Oggi le imprese cercano figure formate e adeguate alle nuove circostanze. E spesso non le trovano, un paradosso”.

**Magari è anche colpa del reddito di cittadinanza...**

“In parte sì, in parte no. E’ vero, penso al turismo, tante aziende non hanno trovato qui al sud camerieri, però è altrettanto vero che gli stessi ragazzi sono andati al nord e hanno lavorato. Che cosa voglio dire: che qui non si paga adeguatamente il lavoratore, non sempre se ne rispetta la dignità. Bisogna dire basta e corrispondere retribuzioni adeguate. Però con la stessa decisione dico no a chi vuol venire a lavorare in nero nelle nostre aziende col reddito di cittadinanza: non favoriamo l’illegalità e il lavoro in nero”.

**Che pensa del reddito di cittadinanza...**

“Non lo chiamerei così. Ma assistenza di cittadinanza in quanto il reddito lo procura solo il lavoro. Ovviamente dobbiamo assistere chi è nel bisogno e ha perso il lavoro o non è in grado di lavorare. Tuttavia chi è abile deve farlo e comunque ha il dovere di formarsi. Se non lo fa, pazienza, resti al palo”.

**Bruno Volpe**



**Il balzo dei mutui**

Tassi di interesse bancari sui prestiti per l'acquisto di abitazioni



Fonte: Abi monthly outlook

# La stretta Bce colpisce i mutui in Italia: i tassi salgono al 3,5%

**Bollettino Abi**

**Il carovita intacca i fondi sui conti correnti: -0,1% su base annua**

**Laura Serafini**

L'effetto inflazione morde sull'economia e pesa sempre più sulle tasche degli italiani. La pressione sui prezzi alimenta le preoccupazioni della Bce che vuole andare avanti nell'adeguamento del livello dei tassi. Ma l'effetto degli ultimi ritocchi, all'insù (l'ultimo in ordine di tempo a febbraio con un aumento dello 0,5%) da un mese a questa parte ha cominciato a trasmettersi in maniera più rapida e incisiva all'economia. La fotografia di quanto sta accadendo la restituisce il bollettino mensile dell'Abi, dal quale emerge che a gennaio il valore medio dei tassi sui mutui è stato del 3,53%, con un incremento dello 0,52%, rispetto al 3,01% di dicembre. Solo il mese scorso aveva colpito il fatto che il tasso sugli acquisti immobiliari avesse sfondato la soglia del 3 per cento. Di pari passo il bollettino rileva che sta cominciando a consolidarsi e a diventare incisivo anche il fenomeno di riduzione dei depositi che, come si ricorderà, avevano continuato a crescere per due anni da inizio 2020. Da ottobre scorso è iniziata una lieve inversione di tendenza (-0,1% su base annua) che invece si è consolidata a gennaio con un calo dell'1%: i depositi sono scesi, a gennaio, di 18,7 miliardi di euro rispetto a un anno prima. «La riduzione dei depositi è imputabile prevalentemente alle imprese che avevano registrato tra dicembre 2019 e luglio 2022 un incremento dei depositi di oltre 130 miliardi di euro», spiega il bollettino. È il costo della vita che morde e costringe famiglie e imprese a mettere mano al denaro sinora lasciato sui conti correnti.

A gennaio anche per le imprese c'è stato un rincaro, anche se meno marcato e nell'ordine dello 0,15%: dal 3,55% si è passati al 3,7 per cento. L'aumento medio dei tassi di interesse, che ovviamente segue i ritocchi al rialzo da parte della Bce, a gennaio è stato dal 3,2 al 3,51 per cento.

Sempre il mese scorso, i prestiti a imprese e famiglie sono aumentati del +1,3% rispetto a un anno fa. L'analisi dell'Abi, dimostra come a dicembre 2022, i prestiti alle imprese sono rimasti fermi su base annua, mentre quelli per le famiglie sono aumentati del 3,3 per cento.

Se il costo del credito è in aumento, il livello di deterioramento dei prestiti già concessi rimane sotto controllo. Secondo il bollettino, le sofferenze nette (cioè al netto delle svalutazioni e accantonamenti già effettuati dalle banche con proprie risorse) a dicembre 2022 sono state pari 14,2 miliardi di euro, in calo di circa 2 miliardi rispetto al mese precedente (-12,4%) e

inferiori di circa 1 miliardo rispetto a dicembre 2021. Il rapporto sofferenze nette su impieghi totali è pari allo 0,81% a dicembre 2022 rispetto allo 0,87% di dicembre 2021 (4,89% a novembre 2015). Sono invece in aumento gli investimenti in titoli custoditi presso le banche (sia in gestione sia detenuti direttamente dalla clientela) con un incremento di circa 132 miliardi tra dicembre 2021 e dicembre 2022, di cui 64,5 miliardi riconducibili alle famiglie, 14,5 alle imprese e il restante agli altri settori (imprese finanziarie, assicurazioni, pubblica amministrazione. Oggi intanto si riunirà il comitato esecutivo dell'Abi e ospiterà il mi-

**A gennaio sono rincarati (però meno) anche i prestiti alle imprese: dal 3,55% si è passati al 3,7%**

nistro per gli Affari europei, Raffaele Fitto. I temi sul tavolo sono svariati e caldi: a partire dal nuovo equilibrio che si potrà ottenere dalla Commissione europea per l'utilizzo dei fondi del Pnrr, di RepowerEU e dei fondi di coesione. Per le banche è un tema cruciale, perché il compito di finanziare e dare supporto alle imprese restituisce loro un ruolo cruciale nel contribuire a mettere a terra i progetti. Ma Fitto è un interlocutore importante anche gli altri temi che stanno a cuore agli istituti di credito: dalla flessibilità sulle norme e sulla regolazione fino alle prospettive legate alla revisione del Patto di Stabilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I DATI DELL'ABI**

**3,53%**

**Il tassi dei mutui**

A gennaio il valore medio dei tassi sui mutui è stato del 3,53%, con un incremento dello 0,52%, rispetto al 3,01% di dicembre

**3,7%**

**Il tassi alle imprese**

A gennaio anche per le imprese c'è stato un rincaro, anche se meno marcato e nell'ordine dello 0,15%: dal 3,55% si è passati al 3,7%

**3,53%**

**Il tassi dei mutui**

Sempre a gennaio i prestiti a imprese e famiglie sono aumentati dell'1,3% rispetto a un anno fa, nonostante il rincaro dei tassi d'interesse.

# Riqualificazioni, solare, incentivi e caldaie Il lungo calendario delle case green

**Direttiva Epcb.** Dal recepimento che potrebbe arrivare nel 2025 fino al 2040 le nuove regole avranno un impatto su molti settori. Oltre ai vincoli per le ristrutturazioni degli immobili ci sono indicazioni per gli edifici nuovi e limiti all'uso di combustibili fossili

**Giuseppe Latour**

Impianti solari, sostituzione di caldaie, incentivi per le ristrutturazioni, edifici a zero emissioni. L'aggiornamento della direttiva Epcb (Energy performance building directive) non dà solo indicazioni sulla riqualificazione degli immobili, residenziali e non residenziali. Ma contiene un lunghissimo calendario di prescrizioni, che puntano nel giro di una ventina di anni a ridurre in modo rilevante le emissioni degli edifici. Si parte da subito, con obblighi che scattano già all'indomani del recepimento della direttiva, e si arriva fino al 2040.

Il riferimento, per adesso, è la proposta messa insieme a febbraio dalla commissione Industria, ricerca ed energia del Parlamento europeo, che fa diversi passi in avanti rispetto alle ipotesi della Commissione europea. Non è un testo definitivo - va precisato - perché dovrà passare ancora diversi step. Anzitutto, la plenaria del Parlamento, in calendario tra il 13 e il 16 marzo prossimo. Poi, ci sarà il Trilogo, la fase di trattativa tra lo stesso Parlamento, la Commissione e il Consiglio Ue: l'obiettivo è arrivare all'approvazione finale entro l'estate.

Da quel momento, scatteranno due anni perché i paesi membri possano adeguarsi. Per vedere il primo impatto di queste regole sul sistema italiano, allora, po-

tremmo dover aspettare fino all'estate del 2025, quando tra le altre cose si vedrà l'impatto reale delle molte deroghe indicate dalla direttiva (eccezioni con scadenza nel 2037). Anche se, per la verità, la Epcb indica un obiettivo già per il 2024: il divieto di agevolazioni per l'installazione di caldaie alimentate a combustibili fossili.

Proprio il tema delle caldaie torna in diversi passaggi del testo. Il principio, in linea con quanto già affermato da Bruxelles, è che sia per i nuovi edifici che per quelli esistenti in fase di ristrutturazione, a partire dal recepimento della direttiva scatterà il divieto di utilizzare sistemi di riscaldamento a combustibili fossili. Soprattutto, le caldaie a gas. In questi limiti, però, non rientrano i sistemi ibridi (come quelli costituiti da una caldaia a condensazione e da una pompa di calore) e le caldaie certificate per funzionare con combustibili rinnovabili (come il biometano o l'idrogeno).

Per gli edifici esistenti la partita si gioca tra il 2027 e il 2033, quando scatteranno tutti gli obblighi relativi sia al residenziale che al non residenziale: la classe minima dovrà

progressivamente diventare la D per tutti. Nella direttiva, però, si parla molto anche di edifici nuovi anticipando, rispetto al testo della Commissione, l'obbligo di realizzare edifici a zero emissioni (Zero energy buildings, Zeb). Già a partire da gennaio del 2026, l'obbligo scatterà per i nuovi edifici occupati, gestiti o di proprietà di enti pubblici. Negli altri casi la scadenza è il 2028.

Ancora, con la direttiva l'installazione di impianti a energia solare diventa centrale, salvo il caso nel quale l'installazione non sia tecnicamente idonea e funzionalmente fattibile. Dal recepimento della direttiva questi impianti diventeranno obbligatori in tutti i nuovi edifici pubblici e i nuovi edifici non residenziali. Poi, entro il 31 dicembre 2026, l'obbligo scatterà su tutti gli edifici pubblici e sugli edifici non residenziali esistenti. E così via, fino al 31 dicembre 2032 quando l'obbligo scatterà per tutti gli edifici sottoposti a ristrutturazioni importanti.

Ma le scadenze della Epcb guardano oltre. E puntano molto lontano, al 2040, quando scadrà l'ultimo termine per l'eliminazione dei combustibili fossili da tutti gli impianti usati nei nostri edifici. Il primo termine indicato per questo divieto, per la verità, è il 2035, ma i paesi membri potranno prendersi qualche anno in più, nel caso in cui il target risulti non raggiungibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il calendario della direttiva

Le scadenze previste dalla direttiva Epcb secondo la proposta approvata dalla commissione Itre del Parlamento Ue



**Dopo la plenaria in programma a marzo partirà il Trilogo per arrivare al testo definitivo**