



Rassegna Stampa 6 marzo 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

AMBIENTE

ENERGIA E CLIMA

IL DATABASE «CIRO»

Accoglie, analizza e monitora dati e buone pratiche ambientali. Sono individuati 26 indicatori articolati in 8 aree tematiche

VERSO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

L'assessore Maraschio: siamo favorevoli ma senza una pianificazione dello Stato prevedo una installazione selvaggia di impianti

Rinnovabili e agricoltura Puglia tra le regioni più green

Convincono alcune performance. Preoccupano le emissioni pro-capite di gas serra

GIANPAOLO BALSAMO

● È la Puglia la regione che, più di tutte le altre, registra emissioni pro capite di gas serra più alte della media nazionale, soprattutto per via delle alte emissioni industriali.

Ma la Puglia, è altrettanto vero, pur essendo meno esposta a rischio alluvione (solo il 3% dei pugliesi corre tale pericolo), risulta essere la regione piuttosto esposta agli impatti dei cambiamenti climatici, con un numero di eventi estremi e una quota di perdite della rete idrica in linea con la media nazionale e un'alta quota di suolo consumato.

Sono solo alcuni delle caratteristiche «green» che emergono dalla consultazione di «Ciro», il primo database in Italia per guidare le regioni verso la neutralità climatica, sviluppato da Italy for Climate, in collaborazione con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale che raccoglie, analizza e monitora dati e buone pratiche ambientali.

Il database, consultabile tramite internet, è frutto di un lavoro di ricerca e rielaborazione di dati che ha permesso di individuare 26 indicatori articolati in 8 aree tematiche: emissioni, energia, rinnovabili, edifici, industria, trasporti, agricoltura e vulnerabilità.

Tra questi anche dati e indicatori originali, elaborati per la prima volta e raccolti con l'obiettivo di fornire al dibattito pubblico e alle Amministrazioni locali un quadro completo e aggiornato che consenta di identificare le aree di miglioramento e le migliori pratiche da adottare.

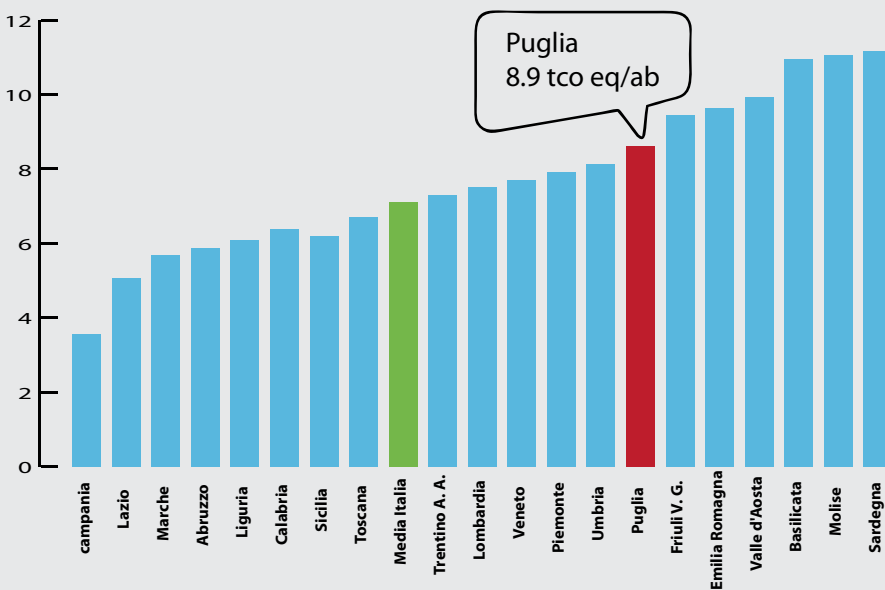
«Ciro» è stato protagonista dell'evento organizzato da «Italy for Climate» in collaborazione con Key - The Energy Transition Expo, la manifestazione di Ieg (Italian exhibition group) sulla transizione energetica svoltasi nei giorni scorsi a Rimini. È stata l'occasione per riunire intorno ai temi dell'ambiente i rappresentanti delle istituzioni e delle Regioni impegnati in un percorso verso le zero emissioni. Per il Tacco d'Italia era presente Anna Grazia Maraschio, assessore all'Ambiente della Regione Puglia.

«È stata l'occasione per raccontare quello che abbiamo fatto in Regione sul tema (la Strategia Regione di Sviluppo Sostenibile, la Strategia regionale di Adattamento ai cambiamenti Climatici, il Piano per la Qualità dell'Aria, solo per citarne alcuni) ma è stata anche l'occasione per porre dei punti fermi nel dibattito sulla grande sfida della transizione ecologica».



Anna Grazia Maraschio

EMISSIONI-Emissioni procapite di gas serra
2021 - tonnellate di CO2 equivalente per abitante (tco2eq/ab)



fonte: elaborazione Italy for climate su dati Ispra, Istat

La Puglia, consultando la piattaforma «Ciro», oltre che registrare emissioni pro capite di gas serra (8,9tCO₂eq/ab) più alte della media nazionale (7 tCO₂eq/ab), può annoverare i consumi di energia pro-capite fra i più bassi del Paese e il mix energetico si discosta particolarmente dalla media nazionale, soprattutto per gli alti consumi di carbone.

Per quanto riguarda le rinnovabili, è risaputo che la Puglia è la seconda regione italiana per kw installati nel 2022 con 17,8 kw pro capite (contro una media nazionale di 10,2); tuttavia la quota di rinnovabili è ancora leggermente inferiore alla media nazionale.

«Come assessorato - commenta l'esponente della Giunta regionale -, per quanto riguarda l'eolico off shore, abbiamo realizzato una pianificazione dello spazio marittimo che tenga conto della tutela del paesaggio. Vogliamo puntare sul rewamping, sull'installazione nelle aree industriali, sui capannoni produttivi e sull'efficientamento degli edifici pubblici, sulla geotermia, per prevenire un consumo eccessivo di suolo».

Nel settore trasporti, il Tacco d'Italia la Puglia presenta performance abbastanza positive come testimoniato dalle basse emissioni settoriali pro-capite e da uno dei tassi di motorizzazione più bassi del Paese; per quanto riguarda le auto elettriche, la quota sulle immatricolazioni nel 2022 è stata inferiore alla media nazionale, così come anche il numero di passeggeri in rapporto alla popolazione trasportati dal trasporto pubblico locale.

La performance del settore degli edifici in Puglia è molto positiva, sia in termini di efficienza generale dei consumi delle abitazioni (201 kwh/mq, contro una media nazionale di 227) che di emissioni settoriali pro-capite e di quota di consumi elettrici (pari al 30%). Meno positivi invece i risultati sulla quota di edifici in classe A (10,2%).

Sul fronte industria, a causa della peculiare conformazione del tessuto industriale, la performance di questo settore pugliese non è generalmente

positiva poiché in rapporto al valore aggiunto sia le emissioni settoriali che i consumi di energia restano piuttosto elevati. La quota di consumi elettrici del settore (41%) è invece vicina alla media nazionale.

Positive, infine, sono le prestazioni del settore agricolo pugliese con emissioni settoriali pro-capite tra le più basse d'Italia, una quota di agricoltura biologica (25%) superiore alla media (19%), un basso numero di capi di bovini allevati pro capite e infine un utilizzo molto limitato di fertilizzanti azotati, fra i più bassi in Italia.

«Siamo ovviamente favorevoli alla transizione ecologica - conclude l'assessore Anna Grazia Maraschio - ma senza una pianificazione dello Stato, competente in materia, avverto la minaccia per il territorio dell'installazione selvaggia di impianti e infrastrutture. La tutela del paesaggio non è solo concetto estetico ma preservazione del valore ecosistemico della componente ambientale, una componente a tutela di tutta la Puglia».

AEROPORTO

PER IL POTENZIAMENTO DELLO SCALO

FIRMANO INSIEME

Con La Salandra (Fratelli d'Italia) anche Lovecchio e Pellegrini (Cinquestelle). Ogd anche al Senato presentato da Fallucchi (Fdi)

Nel decreto fondi G7 anche il «Gino Lisa»

Ordine del giorno accolto dal Governo con firma bipartisan

● Nulla di certo ma qualche possibilità di avere i fondi del G7 anche per il Gino Lisa di Foggia dopo il via libera alla Camera dei deputati al decreto che introduce disposizioni urgenti per la realizzazione di interventi infrastrutturali, al fine di assicurare l'organizzazione degli eventi correlati alla presidenza italiana del vertice dei Capi



FOGGIA L'aeroporto Gino Lisa

di Stato e di Governo, che si svolgerà tra il 13 e il 15 giugno prossimi in Puglia, in Valle d'Itria.

All'interno del provvedimento anche un ordine del giorno, accolto dal Governo come raccomandazione, a firma del parlamentare meloniano Giandonato La Salan-

dra, sottoscritto anche dai deputati pentastellati Marco Pellegrini e Giorgio Lovecchio, a favore di eventuali interventi diretti alla valorizzazione dello scalo aeroportuale di Foggia.

“Anche il sistema infrastrutturale della Capitanata merita l'attenzione del Governo – spiega La Salandra – e, per questo, anche per dare concretezza a quanto fatto nell'altro ramo del Parlamento dalla Senatrice Fallucchi, il mio ogd impegna il Governo a valutare l'opportunità di intervenire, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le risorse finanziarie disponibili e le relative coperture, sull'aeroporto “Gino Lisa” di Foggia, interessandolo agli investimenti previsti per il G7, usufruendo di una procedura “facilitata” come prevede il testo in esame, al fine di garantire una maggiore continuità territoriale nella regione Puglia, anche per l'intera provincia di Foggia, oltre che per le zone limitrofe dell'Irpinia, del basso Molise e di parte della Basilicata”.

Questo per garantire una sostanziale condizione di equità dei cittadini residenti in Puglia e nelle zone periferiche del Meridione, proprio in vista di un evento del genere, senza precedenti nella storia della Puglia, per dimensioni, importanza politica, sicurezza e potenziali ricadute di immagine sulla regione”.

LUCERA

IERI ALLA GIURIA DEL MINISTERO

L'AUDIZIONE

Con gli amministratori del Comune capofila e di Deliceto per i Monti dauni. Presente anche Patruno per la Regione

Capitale della cultura presentato il dossier

Con il programma delle manifestazioni ed il budget disponibile

ANTONIO GAMBATESA

● **LUCERA.** L'ultimo miglio è stato compiuto. L'audizione presso la sala Giovanni Spadoloni del Ministero della Cultura della delegazione che ha presentato il dossier, infarcito da 194 progetti che animeranno "Lucera: crocevia di popoli e culture", arriva a suggello del percorso iniziato il 7 luglio dell'anno scorso.



LUCERA Una veduta

Da questo momento in poi si gioca a carte scoperte con altre 9 candidate per l'imprimatur di "Capitale italiana della cultura 2026." Un'ora piena quella di ieri a Roma, al cospetto dei 7 membri della commissione ministeriale, incuriositi dal senso di unione e coesione che prevale nel dossier di presentazione della candidatura. E che

si è colta pure nella sala ministeriale, con una buona rappresentanza dei primi cittadini dei Monti Dauni a colmarla. Svelato il budget calcolato per ambire al prestigioso traguardo: 4 milioni e 250 mila euro. Così nelle previsioni suddiviso: 750 mila euro l'impegno del comune di Lucera, 100 mila la somma elargibile da parte degli altri 29 comuni subappenninici, la Regione parteciperà con 450 mila euro, ben 700 mila euro intercercettabili tramite fondi europei e nazionali.

Dalla bigliettazione per partecipare agli eventi, previsto un introito di 250 mila euro. Mentre il Comitato dei promotori, iniettato di 103 soggetti tra imprese locali, professionisti e associazioni, garantirà una fetta significativa del totale da mettere a disposizione. Sarà una fondazione di partecipazione a gestire, nel caso di Lucera e dei Monti Dauni, quella sinergia tra pubblico e privato che tanto fa la differenza di ogni candidatura al titolo di capitale culturale italiana. Un budget non amplissimo quello di Lucera e dei Monti Dauni ma che a parere del primo cittadino Giuseppe Pitta (interrogato a tal proposito da un membro della commissione) riuscirà degnamente a supportare i costi della progettualità. L'audizione è stata inaugurata dal presidente dell'Unione dei comuni dei Monti Dauni, il sindaco di Deliceto Pasquale Bizzarro. E' stato il primo ad appassionarsi alla tenzone ideando la candidatura assoluta dei Monti Dauni, poi ritirata per unirsi a quella unica del territorio, avanzata da Lucera. Facendo così quella coesione territoriale, che è poi il claim vincente della proposta. "Al fine di compiere quel salto in avanti che oggi facciamo come territorio" ha chiosato il primo cittadino di Deliceto. Interventuti pure il direttore del Dipartimento Turismo e Cultura della Regione, Aldo Patruno, i rappresentanti del Comitato dei promotori, Luciano Toriello e Davide Calabria. Gli interventi del sindaco di Lucera, Giuseppe Pitta e della sua omologa di Bovino, Stefania Russo, che ha evocato la legacy anche spirituale tra San Francesco Antonio Fasani (il primo santo in ordine di tempo di Capitanata) e i santuari dei Monti Dauni, hanno chiosato la parte strettamente istituzionale. E' spettato a Fabrizio Gifuni, invece, illustrare il sogno futuristico del territorio. Conferendo quel tocco culturale a una progettualità che vede proprio nella sua "creatura" artistica "Prima Vera al Garibaldi", una chicca da otto anni in scena a Lucera, la realizzazione di un sogno che evoca il futuro. Per un territorio che è vocato al futuro, come lo fu in passato.



L'INTERVISTA

Euno dei temi che da sempre è al centro del dibattito che ruota attorno alle strategie di sviluppo di questo pezzo del Mezzogiorno: l'infrastrutturazione del territorio. Nei giorni scorsi se ne è parlato alla tavola rotonda "Oltre la crisi della supply chain: sfide logistiche e infrastrutturali per l'agroalimentare territoriale" organizzata da The European-House Ambrosetti nel contesto della Community Agrifood&Beverage Regione Puglia. Infrastrutture, logistica, trasporti sono essenziali per il rilancio economico della Regione e della Capitanata. L'Attacco ha chiesto una analisi di contesto a **Gianmarco Laviola**, amministratore delegato della Princes industrie alimentari, che ha proprio a Foggia l'impianto di trasformazione del pomodoro d'Europa.

Sappiamo che il gap infrastrutturale da queste parti è notevole, partiamo dunque da quello che c'è: la Princes trasporta una grande quantità di merce tramite un sistema intermodale, ce lo illustra?

Il 90% delle produzioni di Princes viene esportato all'estero e quindi abbiamo la necessità di usufruire di servizi di logistica. Entrando nello specifico, spediamo tra Inghilterra, Australia e resto del mondo circa 4 mila container all'anno. In più spediamo merce su gomma per un totale di mille tir in un anno. Nel caso dei container, la spedizione avviene dal porto di Napoli o di Salerno che sono gli unici, in un raggio ragionevole di distanza, funzionali ai nostri volumi di spedizione.

La prima inefficienza del territorio: non ci sono porti adeguati in Puglia.

Se potessimo utilizzare i porti della Puglia ovviamente ci sarebbe un beneficio enorme, in particolare dal punto di vista economico e finanziario, perché sosterranno spese inferiori per spedire questi container che oggi vanno ad un porto che dista 150 km dal nostro stabilimento.

Manfredonia, più che Bari, quindi sarebbe il porto ideale per Princes.

Senza ombra di dubbio ma purtroppo lo scalo sipontino ha diversi problemi, tra cui quello relativo al fondale, che così com'è



La Princes, lo stabilimento foggiano di trasformazione del pomodoro è il più grande d'Europa

GIANMARCO LAVIOLA

Infrastrutture e logistica, il grande gap della Capitanata "Un peccato ma si può partire valorizzando ciò che c'è già"

di Cinzia Celeste

Proprio per questo dobbiamo attrezzarci ed essere quanto più pronti.

La Princes oggi è qui in maniera stabile. Ma se lei fosse un investitore alla ricerca di un territorio su cui investire prenderebbe in considerazione di iniziare un'attività produttiva in Puglia e più nello specifico in provincia di Foggia?

Per queste scelte si considerano diversi fattori. Ovviamente quello delle infrastrutture e della logistica è uno degli aspetti che influenzano le decisioni. E se da un lato questo rappresenta un punto a sfavore del ter-

propriaione di tutto il business che viene generato dalla terra di Puglia anche dal punto di vista logistico, stimolando sia i privati, sia le aziende che devono spedire merce all'estero con incentivi; ma anche fornendo servizi di assistenza ai privati che somministrano questo tipo prestazione e mi riferisco soprattutto all'intermodale ovvero il trasporto misto su gomma e ferrovia. Oggi noi effettuiamo così circa il 20% delle spedizioni destinate all'Europa continentale. Aggiungo: solo il 20% perché, paradossalmente, è ancora oggi più conveniente spedire sui ca-

fatto dell'utilità di questo scalo?

Il fatto che ci sia un aeroporto in città è fondamentale, a prescindere dalla frequenza dei voli e dal numero di vettori che ci arrivano, è sicuramente un vantaggio. Per ciò che ci riguarda, avere una possibilità ulteriore di raggiungere Foggia è più conveniente e sicuramente importante anche per potenziali visite di buyer piuttosto che di manager internazionali del nostro Gruppo che possono venire e che vengono spesso in visita allo stabilimento. Possiamo dire che è un punto di partenza, sicuramente non è soddisfacente adesso avere un solo volo giornaliero, è chiaro che l'obiettivo finale per quell'aeroporto è portare sul territorio un sempre maggior flusso di turisti. Abbiamo visto anche altre realtà, con un tessuto industriale importante, ad esempio Salerno, che ha attivato l'aeroporto e che ne sta traendo importanti benefici. Il Gino Lisa quindi va sostenuto e va arricchito di servizi e sicuramente occorre un altro vettore e altre tratte.

Lei ha mai preso l'aereo da e per Foggia? Sì. Assolutamente.

Altri visitatori dello stabilimento?

Sì, in particolare nel periodo estivo, durante la campagna del pomodoro, alcuni nostri colleghi inglesi hanno raggiunto Foggia in aereo.

Ha fatto riferimento al ruolo della politica, lei come la vede: reattiva, silente, disinteressata?

Io mi occupo di business, quindi più che dare giudizi sull'attuale classe politica mi limito a dire che la classe imprenditoriale e la parte economica della società suggeriscono un'attenzione particolare a questo tipo di servizi e alle infrastrutture in generale, proprio perché, secondo il nostro punto di vista, tutta l'economia regionale ne trarrebbe molto beneficio.

Qual è l'atteggiamento degli imprenditori? Mi spiego meglio: le loro sono richieste rassegnate all'idea che nulla o molto poco possa cambiare o sono attraversate da impeto e voglia di crescere?

Le imprese del territorio pugliese, foggiano in particolare, sono per natura ottimiste, al-

che oggi vanno ad un porto che dista 150 km dal nostro stabilimento.

Manfredonia, più che Bari, quindi sarebbe il porto ideale per Princes.

Senza ombra di dubbio ma purtroppo lo scalo sipontino ha diversi problemi, tra cui quello relativo al fondale, che così com'è non consentirebbe l'arrivo delle grandi navi container di cui noi abbiamo bisogno. Oltretutto alla Princes occorre un servizio che possa garantire viaggi frequenti, capita spesso che magari si perda una nave. Nei porti di Napoli e Salerno ce n'è subito un'altra che ci consente di non perdere tempo, qualsiasi porto della Puglia dovrebbe avere queste caratteristiche.

Come si ripercuotono queste carenze sulla crescita dell'azienda e quindi del territorio?

Occorre fare una distinzione: Princes è un'azienda importante che fa parte di un gruppo multinazionale, quindi ha le spalle piuttosto larghe e può affrontare anche situazioni che logisticamente non sono ottimali. Certo, meno si spende nella supply chain e più si è competitivi. Se potessimo togliere dal conto finale anche solo un centesimo per ogni scatola di pelati che vendiamo in giro per il mondo, sarebbe un guadagno in termini di competitività dei prodotti pugliesi nel mondo. Ma le aziende più piccole di cui la Puglia è disseminata, che realizzano un prodotto di eccellenza, soprattutto nell'agroalimentare, si trovano ad affrontare delle spese proibitive per spedire da porti più lontani. Senza contare le fluttuazioni a cui l'economia è sottoposta che per noi sono, per così dire, choc normali o che comunque prevediamo con cadenza più o meno regolare, per altre realtà sono letali.

La Puglia è un territorio produttivo in Puglia e più nello specifico in provincia di Foggia?

Per queste scelte si considerano diversi fattori. Ovviamente quello delle infrastrutture e della logistica è uno degli aspetti che influenzano le decisioni. E da un lato questo rappresenta un punto a sfavore del territorio, ci sono tanti elementi positivi. In Capitanata, ad esempio, c'è la disponibilità di materia prima, di prodotti di eccellenza in agricoltura che altrove obiettivamente non c'è, questo di per sé è un forte attrattore. Peccato, davvero peccato che ci sia questo arretramento dal punto di vista proprio delle infrastrutture e della logistica.

Cosa si dovrebbe fare dal suo punto di vista in questo momento? Cioè quali sono i passaggi che, magari sostenuti anche dall'arri-

vo delle risorse del Pnrr, potrebbero ridurre questo gap?

Dovremmo partire dalla valorizzazione di ciò che abbiamo già: certo, sarebbe un sogno avere la fruibilità piena del porto di Manfredonia, per esempio. Però anche valorizzare nella maniera più corretta e più economicamente efficiente il porto di Taranto o aumentando i servizi sul porto di Bari, sarebbe già un aiuto enorme, anche per le aziende della Capitanata. Semplicemente quindi si può partire dalla valorizzazione di quello che abbiamo. Quello che auspico è anche una politica delle istituzioni locali, quindi della Regione, che possa favorire una riap-

“Imprese foggiane in particolare sono per natura ottimiste ma occorre lavorare sulla rete”

strano questo tipo di prestazioni e mi riferisco soprattutto all'intermodale ovvero il trasporto misto su gomma e ferrovia. Oggi noi effettuiamo così circa il 20% delle spedizioni destinate all'Europa continentale. Aggiungo: solo il 20% perché, paradossalmente, è ancora oggi più conveniente spedire sui camion, piuttosto che utilizzare la ferrovia, con tutto l'impatto ambientale che questo può comportare, come pure il congestionamento delle autostrade determinato dai mezzi pesanti e annessi incidenti stradali. Ci sono tutta una serie di aspetti che renderebbero uno sviluppo dell'intermodale molto conveniente per tutta la collettività.

Solo il 20% perché non c'è l'infrastrutturazione adeguata per aumentare questa percentuale: ho capito be-

ne?

Esatto, se fosse possibile noi utilizzeremo l'intermodale per il 100% delle spedizioni ma purtroppo adesso non ci sono le condizioni. In realtà ci sono delle aziende private che forniscono un buon servizio ma sono all'inizio e non garantiscono partenze frequenti per l'Europa. Non dimentichiamo che la linea Adriatica per certi tratti dispone di un unico binario e i treni merce possono transitarvi solo di notte e questo riduce la disponibilità di viaggi.

Altro tema molto attuale in provincia di Foggia e che riguarda proprio i trasporti è l'aeroporto Gino Lisa. Lei che idea si è

Qual è l'atteggiamento degli imprenditori? Mi spiego meglio: le loro sono richieste rassegnate all'idea che nulla o molto poco possa cambiare o sono attraversate da impeto e voglia di crescere?

Le imprese del territorio pugliese, foggiano in particolare, sono per natura ottimiste, altrimenti non avrebbero nessuna possibilità di lavorare in certi territori e quindi hanno la giusta dose di determinazione. Anche perché si trovano ad affrontare tanti problemi.

Quali i più critici?

Le eccellenze agroalimentari pugliesi stanno vivendo un ottimo momento dal punto di vista della richiesta internazionale, c'è un mercato che chiede sempre più insistentemente non soltanto il made in Italy ma il made in Puglia e questo non può che alimentare l'ottimismo degli imprenditori ma oltre al problema delle infrastrutture e della logistica manca, a mio avviso, una maggiore promozione dei prodotti di qualità e del turismo all'estero, attraverso la presenza alle principali fiere internazionali ma questo è un processo piuttosto lungo. Altro tema riguarda la disponibilità di finanziamenti. E' importante assicurare fonti di approvvigionamento finanziario a tutte le aziende ma in particolar modo a quelle medio piccole. Quello che poi manca è la capacità di fare sistema, mettersi tutti attorno ad un tavolo per discutere di quali siano le esigenze, le priorità e le istanze da presentare con un'unica voce agli interlocutori istituzionali. Non è semplice, ci sono altre realtà regionali che sono più brave di noi in questo senso, vedasi ad esempio la stessa Campania. Però ci stiamo lavorando e anche in questo siamo ottimisti e vediamo il bicchiere mezzo pieno.



Manager

“L'auspicio è che la politica possa favorire una riappropriazione del business che viene generato in Puglia anche dal punto di vista logistico”



Manfredonia

“Lo scalo sipontino ha diversi problemi, tra cui quello relativo al fondale, che così com'è non consentirebbe l'arrivo delle grandi navi”



Aeroporto

“Il Gino Lisa va sostenuto e va arricchito di servizi e sicuramente occorre un altro vettore e altre tratte. Ma è un inizio averlo aperto”



Strade, aeroporti, controlli Per il G7 ecco 18 milioni

Strade e aeroporti. La gran parte dei 18 milioni a disposizione per l'organizzazione del G7 è destinata alla viabilità. Il programma, infatti, prevede l'adeguamento di quasi 85 chilometri di strade statali più altri 60 chilometri gestiti da Anas. Mentre Aeroporti di Puglia ha predisposto un piano da 12 milioni per aumentare la sicurezza degli scali e attende le risorse.

a pagina 2 **Fatiguso**

Primo piano | L'evento

G7 a Borgo Egnazia, via alle opere di supporto Infrastrutture, la mappa dei lavori

Diciotto milioni a disposizione, saranno realizzate due aree per l'atterraggio degli elicotteri



De Carlo
Sarebbe bella
una foto con
i sette grandi
e i trulli
sullo sfondo

di **Vito Fatiguso**

BARI Strade e aeroporti (e forse porti). Servono risorse per realizzare gli interventi infrastrutturali legati al G7 della Puglia, in programma dal 13 al 15 giugno a Borgo Egnazia e in altre località della provincia di Bari. La gran parte dei 18 milioni a disposizione per l'organizzazione del vertice internazionale (quantificati in sede di disegno di legge di conversione del decreto approvato dalla Camera) è destinata alla viabilità con l'obiettivo di migliorare le condizioni di circolazione attraverso la manutenzione delle principali arterie stradali della Puglia. Il program-

ma, infatti, prevede l'adeguamento di quasi 85 chilometri di strade statali (di cui 8 chilometri con lavori già in programmazione) più altri 60 chilometri gestiti da Anas. Sono le principali direttrici: la 16 Adriatica, la 379 di Egnazia e Terme di Torre Canne, la 697 dell'aeroporto di Brindisi e la 7 via Appia.

Una parte, tuttavia, è dedicata anche a Fasano, nel cui territorio si trova Borgo Egnazia, dove alloggeranno i capi di Stato. È qui che sarà collocata la zona rossa e, successivamente, a raggiata ci sarà la manutenzione del manto stradale per il collegamento con le destinazioni turistiche e hub logistici. È il caso di Alberobello, patria dei trulli. «Siamo stati contattati dalla struttura commissariale - afferma Francesco De Carlo, sindaco di Alberobello - che ci ha annunciato imminenti lavori di rifacimento delle strade. Non sappiamo i particolari, ma le aspettative sono alte. Il sogno? Chissà, magari fare una fotografia di conclusione dei

lavori del G7 con alle spalle i trulli. Sarebbe stupendo per tutta l'Italia».

Nella cifra stanziata è prevista anche la realizzazione di due eliporti che dovrebbero essere collocati in zone vicine a Fasano. Tra le opzioni infrastrutturali da potenziare potrebbero rientrare i porti di Bari e Brindisi. Non solo per l'allestimento eventuale di eliporti (magari di collegamento con le altre destinazioni), ma di servizi per lo stazionamento di navi su cui far alloggiare il personale che segue i lavori del G7 (è circolata anche l'ipotesi di affittare navi da crociera per ospitare delegazioni). Arterie stradali saranno rifatte anche in dire-

Dir. Resp.: Enzo D'Errico

zione di Bari città. Presso il Castello Svevo, infatti, si terrà uno degli eventi legati al G7.

Ma gli interventi più massicci riguardano l'aspetto di security aeroportuale. Ecco il piano che Aeroporti di Puglia ha predisposto per i tre scali interessati: Bari, Brindisi e Grottaglie. Un programma da 12 milioni, di cui 10 milioni a carico dello Stato (sinora non sono stati stanziati) e 2 milioni tra Adp e Regione Puglia.

Si parte con l'hub barese che accoglierà la gran parte del flusso di passeggeri. Andranno riqualificate le aree e il portale del varco carraio perché «l'ottimizzazione degli ambienti permetterà di ridisegnare i percorsi pedonali e veicolari al fine di meglio separare i soggetti controllati da quelli ancora da controllare e di prevedere più sicure aree di attesa pre e post operazioni». Previsto il rifacimento della viabilità interna ed esterna realizzando così «una migliore protezione fisica dei confini» e l'implementazione delle coperture del sistema di videosorveglianza (dalle piazzole di sosta degli aeromobili ai parcheggi delle autovetture). Infine, risorse saranno destinate al rifacimento del varco operatori (costo complessivo 6 milioni).

Stessi lavori, ma con l'esclusione del rifacimento del varco operatori, riguarderanno l'aeroporto del Salento: ovvero riqualificazione area e portale del varco carraio, viabilità interna ed esterna e implementazione del sistema di copertura di videosorveglianza. Le risorse necessarie, in questo caso, ammontano a 3,5 milioni. L'ultima infrastruttura da adeguare è lo scalo di Grottaglie per varco carraio e miglioramento del sistema di copertura di videosorveglianza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

18

milioni sono stati stanziati dal governo per realizzare la manutenzione di 85 chilometri di strade statali e 60 gestiti da Anas

10

milioni chiesti da Aeroporti di Puglia per migliorare i sistemi di sicurezza negli scali di Bari, Brindisi e Grottaglie

2

gli eliporti che saranno realizzati per facilitare la mobilità dei leader partecipanti al G7. L'area prevista è quella nei pressi di Fasano

La scheda

Gli interventi sulle arterie statali

✓ Previsto l'adeguamento di 85 km di strade statali più altri 60 km gestiti da Anas: la 16 Adriatica, la 379 di Egnazia, la 697 e la 7 Via Appia

Investimenti, ecco dove

✓ Interventi massicci sulla security aeroportuale sugli scali di Bari, Brindisi e Grottaglie: un programma da 12 milioni di euro



I leader del mondo saranno a Borgo Egnazia dal 13 al 15 giugno

Investimenti transizione 5.0, tempi stretti per la pianificazione

Il credito d'imposta

DECRETO PNRR



Da chiarire se il bene entro il 2025 deve essere anche entrato in funzione

Luca Gaiani

Crediti di imposta fino al 45% per gli investimenti del piano transizione 5.0, ma con un arco temporale limitato al 31 dicembre 2025. Il decreto Pnrr prevede che gli investimenti realizzati nel 2024 e nel 2025 in beni con caratteristiche 4.0, che consentano risparmi energetici oltre determinati limiti percentuali, usufruiscono, in alternativa ai bonus vigenti, di crediti di imposta crescenti in funzione del livello di riduzione dei consumi ottenuto. Per utilizzare gli incentivi 5.0 occorre porre in essere una nutrita serie di adempimenti e attestazioni e attendere dal Gse la comunicazione dell'importo spettante sulla base delle risorse disponibili. La compensazione si effettua entro fine 2025, con riporto a nuovo dell'importo inutilizzato.

Crediti crescenti per gli investimenti 5.0

L'articolo 38 del Dl 19/2024 introduce una nuova agevolazione per gli investimenti delle imprese in beni materiali e immateriali realizzati nel 2024 e nel 2025 con gli obiettivi di transizione 5.0 digitale ed energetica. Gli investimenti devono avere le caratteristiche di quelli industria 4.0 (allegati A e B alla legge 232/2016), essere interconnessi e inoltre consentire il contenimento dei consumi energetici almeno in base ai parametri indicati dalla norma (si veda l'articolo a destra).

L'agevolazione transizione 5.0 prevede percentuali di credito di imposta e limiti di costo agevolabile più vantaggiosi di quelli stabiliti, per il medesimo periodo,

I bonus a confronto

TIPOLOGIA INVESTIMENTO	ANNI 2024 - 2025 + 1° SEMESTRE 2026 (CON "PRENOTAZIONE" 2025)		
Beni materiali Industria 4.0 (Allegato A Legge 232/2016)	20% fino a 2,5 milioni		
	10% tra 2,5 e 10 milioni		
	5% tra 10 e 20 milioni		
I limiti di importo degli scaglioni si intendono validi su base annuale, cioè si "ricaricano" di anno in anno			
Beni immateriali Industria 4.0 (Allegato B Legge 232/16)	ANNO 2024 + 1° SEMESTRE 2025 (CON "PRENOTAZIONI" 2024)	ANNO 2025 + 1° SEMESTRE 2026 (CON "PRENOTAZIONI" 2025)	
	15%	10%	
Fino a 1 milione		Fino a 1 milione	
Beni materiali e immateriali Transizione 5.0 (art. 38, Dl 19/2024)	ANNO 2024 - 2025		
	PRIMO LIVELLO*	SECONDO LIVELLO**	TERZO LIVELLO***
	35% fino a 2,5 milioni	40% fino a 2,5 milioni	45% fino a 2,5 milioni
	15% tra 2,5 e 10 milioni	20% tra 2,5 e 10 milioni	25% tra 2,5 e 10 milioni
5% tra 10 e 50 milioni	10% tra 10 e 50 milioni	15% tra 10 e 50 milioni	

(* Primo livello: riduzione consumi energetici non inferiore al 3% (struttura produttiva) o al 5% (investimento). (** Secondo livello: riduzione consumi energetici non inferiore al 6% (struttura produttiva) o al 10% (investimento). (***) Terzo livello: riduzione consumi energetici non inferiore al 10% (struttura produttiva) o al 15% (investimento).

Per il calcolo del credito 5.0: ● il costo dei moduli fotovoltaici con celle, prodotti negli Stati membri dell'Unione europea con un'efficienza a livello di cella almeno pari al 23,5% (art. 12, lett. b, Dl 181/2023) si assume al 120%. ● Il costo dei moduli prodotti negli Stati membri dell'Unione europea composti da celle bifacciali ad eterogiunzione di silicio o tandem prodotte nell'Unione europea con un'efficienza di cella almeno pari al 24,0% (art. 12, lett. c, Dl 181/2023) si assume al 150%

per gli investimenti 4.0.

Per i tre livelli di riduzione di consumi energetici indicati dalla legge, i crediti sono rispettivamente pari al 35%, al 40% e al 45% fino a 2,5 milioni; al 15%, al 20% e al 25% tra 2,5 e 10 milioni e al 5%, al 10% e al 15% tra 10 e 50 milioni. Il tetto si calcola su base annuale (50 milioni per 2024 e 50 milioni per 2025), come per quello 4.0 (circolare delle Entrate 14/E/2022), e per ciascuna impresa beneficiaria.

Il bonus 5.0 non è cumulabile né con il credito 4.0 (materiali e immateriali), né con quello per investimenti nella «Zes unica».

Attestazioni e comunicazioni

La spettanza del bonus 5.0 richiede il rispetto di numerose formalità il cui contenuto sarà dettagliato da un decreto delle Imprese e del Made in Italy da emanare entro il 1° aprile. Si parte con una comunicazione al Gse con la descrizione dei cespiti e il costo preventivato a cui dovrà essere allegata una attestazione "ex ante" sulla riduzione programmata dei consumi, rilasciata da un certificatore dotato di requisiti professionali e di indipendenza. Si prosegue con

comunicazioni periodiche sull'avanzamento dell'investimento per terminare con la comunicazione di completamento a cui andrà allegata la attestazione "ex post" sul raggiungimento degli obiettivi prefissati. Occorre inoltre una certificazione del revisore legale riguardante l'effettivo sostenimento delle spese agevolate. Le fatture, i Ddt e gli altri documenti dell'acquisto dovranno riportare un richiamo alla norma agevolativa. Si auspica che, anche per 5.0, valga il chiarimento del ministero dell'Economia e finanze del 10 gennaio 2024 sulla esclusione del richiamo nei Ddt se essi sono identificati nella fattura.

Tempi stretti per gli investimenti

La norma agevola gli investimenti 5.0 effettuati nel 2024 e nel 2025. Essendo prevista una comunicazione preventiva, con relativa attestazione ex ante, non è chiaro se possano rientrare nel bonus anche investimenti avviati (dal 1° gennaio 2024) prima della comunicazione (ed eventualmente prima dell'entrata in vigore del Dl 19). Per verificare quando l'investimento si considera effettuato, dovrebbero valere, come già

per Industria 4.0, le regole di competenza temporale (consegna o spedizione per le cessioni oppure ultimazione per gli investimenti in appalto). Un dubbio sorge circa la necessità che, entro fine 2025, l'investimento risulti, non solo ultimato (come è per 4.0, che peraltro prevede una coda al 30 giugno 2026 per "prenotazioni" del 2025), ma anche entrato in funzione e interconnesso onde consentire il rilascio della attestazione ex post. Se così è, i tempi per pianificare ed effettuare questi investimenti appaiono molto ristretti.

Compensazione entro fine 2025

Il credito di imposta si compensa in F24 dal 5° giorno successivo alla comunicazione con cui il Gse indica l'importo spettante e fino al 31 dicembre 2025. L'eccedenza eventualmente non utilizzata è compensabile nei 5 anni successivi. Il recapture del credito è molto più ampio di quello previsto per il bonus 4.0, interessando cessioni e dislocazioni in altri stabilimenti (non solo all'estero) entro il quinto (anziché il secondo) anno successivo al completamento dell'investimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nella graduatoria delle spese del 110% cappotti, infissi e fotovoltaico

Casa

Serramenti e pareti verticali hanno mosso quasi metà degli investimenti totali

Boom del fotovoltaico e dei sistemi che combinano caldaie e pompe di calore

Giuseppe Latour

Un euro su quattro speso per la realizzazione di cappotti termici. Uno su cinque per la sostituzione di infissi. Mentre, sul fronte degli impianti, un grande peso per il fotovoltaico e gli apparecchi ibridi, composti da una caldaia a condensazione e una pompa di calore. Andando oltre la mappatura di quello che è stato complessivamente speso per finanziare il superbonus (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri), i dati dell'Enea, l'agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, danno anche elementi di un dettaglio molto maggiore: il rapporto annuale sulle detrazioni fiscali, infatti, consente di analizzare in modo granulare su quali lavori è stata convogliata la spesa per la maxi agevolazione.

I numeri (si veda la tabella in pagina) sono aggiornati alla fine del 2022, ma danno una fotografia di un momento nel quale il mercato del 110% era già pienamente maturo e aveva già totalizzato oltre 61 miliardi di interventi. Le proporzioni del mercato del superbonus, cioè, nei mesi successivi sono, salvo clamorose sorprese, rimaste le stesse. Anche perché la scelta dei lavori è stata spesso legata alla necessità di ottenere il doppio salto di classe: quindi, a norme invariate, gli interventi più utilizzati sono rimasti nel tempo gli stessi.

I dati dicono che due lavori sono stati utilizzati con una frequenza nettamente maggiore rispetto agli altri. Il primo è la coibentazione di pareti verticali: quindi, la realizzazione di cappotti termici, per la quale sono stati investiti 15,8 miliardi di euro sugli oltre 61 totalizzati a fine 2022. Si tratta del 25 per cento. Poco meno è andato alla sostituzione di infissi: circa il 20% del totale delle spese (quasi esattamente 12,5 miliardi). Al terzo posto, sempre dal lato dell'involucro, i lavori su tetti e soffitti (18,4% del totale).

Per capire quali lavori sono stati più usati sul fronte degli impianti, bisogna leggere quello che scrive il rapporto dell'Enea: «L'intervento sull'impianto più consistente in termini di investimenti e risparmio energetico annuo è costituito dai sistemi ibridi (caldaia a condensazione + pompa di calore), seguono le pompe di calore e le caldaie a condensazione». Più nello specifico i sistemi ibridi valgono il 7,6% del mercato, le pompe di calore il 5,5%, le caldaie a condensazione il 3,5 per cento.

Prosegue il rapporto: «L'installazione dei sistemi ibridi e delle pompe di calore, specie se abbinate ai sistemi fotovoltaici, fa raggiungere facilmente il miglioramento di almeno due classi energetiche, condizione necessaria per l'accesso al super ecobonus». Il fotovoltaico, infatti, si colloca al quarto posto in assoluto per investimenti movimentati: sono circa 5 miliardi, pari all'8,2% del totale, in grado di trainare ottimi numeri per sistemi di accumulo e colonnine di ricarica di veicoli elettrici.

Ultimo dato rilevante: il superbonus, a parità di lavori, costa più dell'ecobonus. «I costi specifici unitari - sottolinea l'Enea - risultano più elevati rispetto ai corrispondenti dell'ecobonus, e in parecchi casi superano il doppio. Ciò è dovuto alla maggiore complessità della procedura, ai requisiti aggiuntivi da rispettare, ai differenti adempimenti».

La mappa dei lavori

Superbonus, i dati di spesa al 31 dicembre 2022 divisi per intervento

	INTERVENTI	INVESTIMENTI	INCIDENZA %
Pareti verticali (cappotti termici)	222.889	15.860.641.705	25,7
Sostituzione infissi	458.705	12.503.647.822	20,2
Soffitti e tetti disperdenti	159.727	5.178.536.888	8,4
Fotovoltaico	341.101	5.065.245.661	8,2
Sistemi ibridi	181.153	4.687.625.634	7,6
Sistemi di accumulo	329.188	4.592.778.846	7,4
Pompe di calore a compressione di vapore elettriche	198.059	3.386.950.335	5,5
Caldaie a condensazione	161.567	2.158.631.005	3,5
Pareti orizzontali (pavimenti)	70.356	1.765.875.023	2,9
Pareti orizzontali (tetti non disperdenti)	28.298	1.301.567.472	2,1
Schermature solari - chiusure oscuranti	98.021	1.084.272.548	1,8
Collettori solari piani vetrati	92.843	1.060.211.853	1,7
Building automation	82.872	679.113.843	1,1
Eliminazione barriere architettoniche	3.253	585.109.029	0,9
Schermature solari - tende - veneziane	81.849	562.849.480	0,9
Colonnine di ricarica	261.530	491.392.203	0,8
Scaldacqua a pompa di calore	49.851	305.697.816	0,5
Impianti a biomassa	8.062	185.778.622	0,3
Collettori solari sottovuoto	12.069	181.283.805	0,3
Microgeneratori	921	80.644.769	0,1
Pompe di calore ad assorbimento o azionate da motore primo	2.797	46.622.211	0,1
Teleriscaldamento	237	9.728.046	0,0
Collettori solari a concentrazione	228	4.799.733	0,0
Generatori di aria calda a condensazione	228	1.746.650	0,0
Collettori solari scoperti	94	763.049	0,0
Sistemi ibridi a biomassa	24	620.658	0,0
TOTALE		61.782.134.706	100,0

Fonte: elaborazione Sole 24 Ore su dati Enea