



Rassegna Stampa 1-2-3-4 novembre 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

Automotive, il Mezzogiorno è avanti

La ricetta vincente di Takler e Lokhen, specializzate nella produzione di componenti dei veicoli commerciali. Lo stabilimento a Jesce, a metà strada tra Puglia e Basilicata

di FABIO MOLLICA

● La zona industriale di Jesce, tra Matera e Altamura, sembra il sito ideale per la crescita delle aziende: ordinata, pulita, un susseguirsi di imprese che colpiscono per le dimensioni dei capannoni e la bellezza architettonica, come se i progettisti avessero fatto a gara per realizzare l'insediamento



più bello. A Jesce, tra le tante realtà che abbiamo incontrato, abbiamo conosciuto Domenico Lorusso, figlio di Lorenzo, fondatore della Takler e della Lokhen, specializzate nella produzione di componenti dei veicoli commerciali professionali, dal mezzo pesante al semirimorchio, dal camion ai furgoni. Un fatturato di gruppo che si attesta sui 65 milioni di euro, clienti in 115 paesi del mondo (distribuiti in tutti e cinque i continenti) ma soprattutto un patrimonio di circa 45 brevetti internazionali. Citiamo

solo un esempio: il cuneo ferma ruota ha una quota di mercato mondiale dell'89%. Domenico Lorusso è il general manager di Takler e Lokhen, e guida il gruppo insieme al padre, rimasto presidente, e suoi fratelli Giuseppe (direttore commerciale) e Gianni (presidente di Takler Usa). I clienti hanno nomi noti a tutti: da Daimler ad Iveco. Non c'è nome del mondo automotive che non abbia avuto a che fare con queste aziende nate ad Altamura e trasferitesi al confine tra la Puglia e la Basilicata. Il perché ce lo ha spiegato lo stesso Domenico Lorusso: «Per l'unicità della nostra realtà. Non esiste un'altra azienda così verticale che è stata in grado di azzerare la filiera. Nessun nostro competitor ha al suo interno una linea di produzione come la nostra, per l'estruzione dell'alluminio. E la cosa incredibile è che abbiamo messo in piedi l'impianto in un anno, in piena pandemia, quando ce ne sarebbero voluti quattro».

Come ci siete riusciti?

«Abbiamo capito che i clienti avevano un problema: non venivano ascoltati. E noi da sempre siamo competitivi in termini di know how: se un cliente ha una esigenza, gli risolviamo il problema. Se c'è da sfidare la fisica noi siamo in grado di farlo. Siamo cresciuti velocemente, abbiamo intravisto delle opportunità, ci siamo basati su un accorciamento di filiera. Io stesso amo definirmi un precursore di novità».

Il settore automotive sta vivendo una gra-

ve crisi. È così anche nella vostra fetta di mercato?

«Anche nel settore truck stiamo vivendo una contrazione. Il mercato post pandemia era drogato dagli aiuti. Oggi i mercati vivono una congiuntura economica difficile. Le aziende che pensavano di attestarsi sui numeri post-pandemia hanno commesso un grave errore. La flessione è a mio avviso fisiologica, ma credo che dall'anno prossimo il settore ricomincerà a crescere».

In quale direzione?

«Noi abbiamo immaginato un mercato in evoluzione, con mezzi pesanti che circoleranno solo sulle autostrade, con sempre più centri logistici verso le città/paesi, con consegne "last-mile" fatte utilizzando mezzi leggeri. Non è un cambiamento dei prossimi 10 anni ma è molto futuristico. Però già oggi si parla di droni che consegneranno i prodotti a casa. Di sicuro ci sarà un cambiamento del business: le grandi aziende si sposteranno sempre più in infrastrutture servite».

Questa visione ha influenzato la vostra strategia di mercato?

«Certamente. Abbiamo capito che bisognava strizzare un occhio ai Van, che anche in questo periodo garantiscono una certa stabilità di mercato. Quindi ci apriamo a nuove opportunità. In quel segmento stiamo valutando diverse acquisizioni in campo internazionale perché la concorrenza è sempre più spietata. Gli spazi sono sempre meno. Le idee innovative continuano a contrarsi. C'è stata l'acquisizione di Sira, azien-

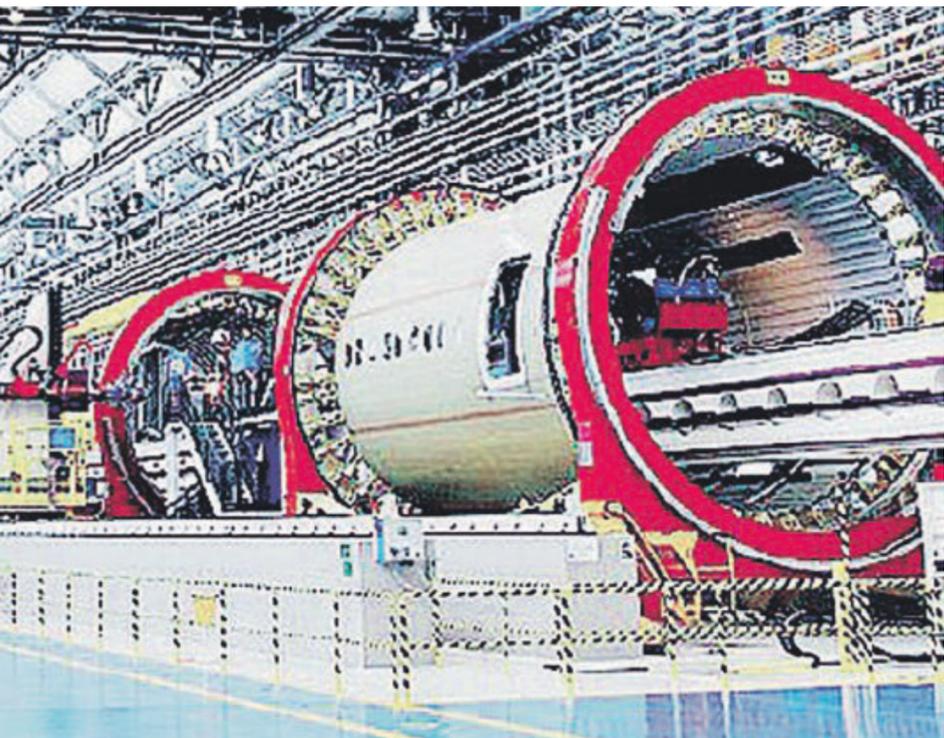
da rivenditrice di accessori e componenti per veicoli industriali e commerciali. E nei prossimi anni la crescita sarà verticale, miriamo ad un'attività di concentrazione. Non aggiungeremo sul mercato un nuovo player ma ci sostituiremo a quelli esistenti aggiungendo know now al nostro gruppo. Non cerchiamo aziende colabrodo ma realtà con volumi importanti e prodotti innovativi».

Sembra che il termine visione vi definisca e contraddistingua alla perfezione...

«Vero. Nella visione oggi c'è tutto. Credo sia stato il nostro punto di partenza quando nel 2006 c'è stato lo spin off da Domar, l'azienda creata da mio zio e mio padre, con cui collaboriamo sul lato commerciale. Ho sempre cercato di infondere in tutti i nostri collaboratori la visione verso un futuro sostenibile. Perché non bisogna commettere l'errore di crescere, anche in maniera importante, guardando solo al profitto e non alla sostenibilità ambientale. E sostenibilità vuol dire anche tenere le persone al centro del nostro business».

Come?

«Guardi, abbiamo più di 200 collaboratori che ogni giorno fanno la differenza. Noi imprenditori possiamo avere la visione, l'X-Factor, ma è anche vero che c'è bisogno di collaboratori che concretizzano quella visione con obiettivi concreti, perseveranza e lungimiranza. Il mio sogno è riuscire a mantenere una identità familiare diventando sempre più grandi. E che ogni collaboratore possa pensare e dire: io faccio parte di qualcosa di più grande».



OPPORTUNITÀ DI LAVORO

Singolare la campagna di reclutamento del colosso dell'aerospazio. Le posizioni aperte riguardano soprattutto profili nell'area «Stem»

«Porta un amico» Leonardo assume

La mail ai dipendenti: fino a 1.500 euro di bonus

MARISTELLA MASSARI

● **BARI.** La scorsa settimana nella rete delle comunicazioni interne, Leonardo, società controllata dallo Stato che opera nei settori della difesa, dell'aerospazio e della sicurezza, ha inviato a tutti i dipendenti una mail piuttosto singolare: «Caro collega, aiutaci ad assumere. Se trovi il candidato giusto ti diamo un premio fino a 1.500 euro».

Le posizioni aperte sono diverse e riguardano gli stabilimenti dell'azienda in tutto il mondo. Per la maggior parte dei ruoli richiesti sono necessarie lauree nell'area «Stem», discipline scientifiche e tecniche vicine alle materie di scienze, tecnologia, ingegneria e matematica. Ma Leonardo cerca anche personale per ruoli legati alla comunicazione e per impieghi tecnici meno remunerativi. Un incentivo che ingolosisce, ma che racconta anche la difficoltà di trovare candidati qualificati per il colosso dell'aerospazio. Così Leonardo in questa caccia ai talenti ha chiesto aiuto a chi in azienda ci lavora già.

Tra i ruoli ricercati, che si possono sfogliare nella sezione «Lavora con noi» del sito, ci sono soprattutto specialist: Program controller, addetti al collaudo, CTO specialist e Delivery system engineer, solo per fare qualche esempio.

Cinquantatremila e passa dipendenti nel mondo, 33 mila dei quali impiegati in Italia, l'azienda ha assunto tremila persone negli ultimi due anni e prevede progressivamente di tirarne a bordo altre settemila circa entro il 2028. La media degli stipendi, secondo fonti aziendali, è superiore del 20% circa rispetto ad altre aziende e questo vale anche per profili di impiego più generici.

Alla guida di Leonardo, c'è Roberto Cingolani, ex ministro e figura di riferimento del governo Draghi. L'Ad ha

ereditato la sfida di potenziare l'azienda in un settore in piena espansione. Ma la crescita vorticosa del comparto aerospaziale e le commesse pendenti impegnano l'azienda nell'impresa quasi titanica di reperire profili altamente specializzati. Chi proporrà una segnalazione che si trasformerà, al termine della selezione, in una nuova assunzione, sarà premiato con un bonus fino a 1.500 euro. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi e le complessità di un processo di selezione sempre più complicato.

La campagna di reclutamento dal basso è partita anche in Puglia, che con i suoi 4 stabilimenti operativi (Foggia, Grottaglie, Taranto, Brindisi, più le basi di Gioia del Colle e Galatina), è una delle regioni di riferimento di Leonardo. Qui i siti produttivi sono attivi nei business aerostutture, velivoli, elicotteri ed elettronica con oltre 3.000 dipendenti. Nella nostra regione, Leonardo, insieme ai propri fornitori (sono oltre 120 quelli locali con un'elevata incidenza delle Pmi) genera valore economico e sociale sul territorio lavorando per creare una filiera di qualità e sostenere occupazione altamente qualificata, per un totale di oltre 7.650 addetti. Leonardo contribuisce al rafforzamento della filiera regionale che rappresenta da sola il 40% di tutta l'industria hi-tech della regione e l'elevato mix di competenze generato è evidente negli indici di produttività media del lavoro che risulta del 30% più elevata rispetto alla media regionale.

Significative sono le iniziative per lo sviluppo tecnologico e delle competenze di cui l'azienda è protagonista insieme ai partner locali. Associata alla Confindustria di Brindisi, Taranto e Foggia, Leonardo partecipa al Distretto Tecnologico Aerospaziale della regione che riunisce aziende innovative di piccole, medie e grandi dimensioni, università e centri di ricerca, promuovendo e realizzando progetti di ricerca e sviluppo, di formazione e di trasferimento tecnologico. Leonardo è inoltre socio della Fondazione ITS Aerospazio Puglia nata nel 2010 per formare tecnici superiori nelle aree tecnologiche strategiche per lo sviluppo economico e la competitività del territorio, rispondendo ai fabbisogni professionali delle imprese come Leonardo che vi operano e che sono coinvolte attivamente nella fase di progettazione e realizzazione dei percorsi formativi. In Puglia sono presenti anche i Leonardo Labs, gli incubatori tecnologici che supportano trasversalmente l'ingegneria delle aree di business di Leonardo nella ricerca e sviluppo delle tecnologie di frontiera.



CAMPAGNA ASSUNZIONI La mail ai dipendenti

MOBILITÀ

I DATI ISPRA E FACILE.IT

GARANZIA FURTO

Languino (Sna): gli automobilisti tendono a rimandare la scelta di rimpiazzare i propri mezzi a causa degli elevati costi assicurativi

LE CONSEGUENZE

L'anzianità dei mezzi può essere causa di minore sicurezza per i passeggeri e di peggiore sostenibilità ambientale

Auto sempre più vecchie in Puglia

Macché elettrico: l'età media è di 12 anni e 9 mesi. Tra Bat e Foggia i veicoli più vetusti

GIANPAOLO BALSAMO

● La mobilità in Italia (e in Puglia in particolare) è fatta soprattutto da mezzi obsoleti. Il che vuol dire molto inquinanti e poco sicuri. Secondo l'ultimo rapporto dell'Ispra, il parco auto circolante nel nostro paese ha un'età media di 12 anni e 2 mesi, mentre l'età media alla rottamazione sale a ben 17 anni e 5 mesi, con le vetture ante euro 5 che rappresentano il 53 per cento circa (21 milione di unità hanno più di 14 anni).

Va peggio nel Tacco d'Italia dove, secondo un'analisi di Facile.it, l'età media delle auto che viaggiano sulle strade della regione è arrivata a settembre 2024 a 12 anni e 9 mesi, addirittura il 3% in più rispetto ad un anno prima.

La Puglia è risultata essere la sesta regione in Italia per anzianità dei veicoli. Continuando nella lettura dell'analisi si scopre che, vista l'età media dei veicoli, sono tanti coloro che scelgono di aggiungere all'Rc auto anche la copertura assistenza stradale.

In Puglia la percentuale di automobilisti che ha fatto questa scelta è pari al 36%.

«Nella ricerca delle cause del fenomeno della maggiore vetusta del parco auto in Puglia - spiega Michele Languino, presidente della sezione Nord Barese dello Sna (sindacato nazionale agenti assicurativi) - un ruolo determinante lo riveste l'atteggiamento del cliente che tende a rimandare la scelta di rimpiazzare il suo veicolo in ragione degli elevati costi assicurativi della garanzia furto, che in rapporto a regioni virtuose si pone nel rapporto di uno a quattro. Ciò comporta l'ulteriore inconveniente della presenza di scoperture sino al 30% in caso di furto totale».

«Una scelta "difensiva" - continua il referente dello Sna - che privilegia la tranquillità, rispetto all'ansia di gestire un problema, quello della custodia del bene, che costringe a cambiare abitudini di vita, per esempio cercando parcheggi custoditi o ricorrendo al box di casa anche per brevi soste. Questo è quello che ci rappresentano i clienti che si rivolgono alle agenzie del territorio».

In ogni caso, analizzando i dati a livello territoriale emerge che, in Puglia, le auto più «vecchie» circolano nella provincia di Barletta-Andria-Trani, dove a settembre 2024 l'età media era pari a 13 anni e 11 mesi. Staccata di un soffio si trova la provincia di Foggia, area dove i veicoli hanno, in media, 13 anni e 10 mesi; terzo posto per Brindisi, con un'età media pari a 13 anni e 3 mesi.

Continuando a scorrere la graduatoria regionale si trova Taranto (13 anni e 1 mese), seguita da Bari (12 anni e 4 mesi). Lecce è risulta essere la provincia con il parco auto «più giovane» della Puglia, con un'età media pari a 12 anni e 2 mesi.

Guardando a come è variata l'età media dei veicoli pugliesi nell'ultimo anno emerge che i valori sono aumentati in tutte le province della regione, con variazioni che vanno dal +1,6% di Lecce al +5% di Taranto.

L'anzianità di una vettura, oltre ad essere probabile causa di minore sicurezza per i passeggeri e peggiore sostenibilità ambientale, incide sul premio pagato per

Provincia	Età media auto settembre 2024
Bari	12 anni e 4 mesi
Brindisi	13 anni e 3 mesi
Foggia	13 anni e 10 mesi
Lecce	12 anni e 2 mesi
Taranto	13 anni e 1 mese
Barletta-Andria-Trani	13 anni e 11 mesi
Puglia	12 anni e 9 mesi
Italia	11 anni e 8 mesi



MOBILITÀ La Puglia è la sesta regione per anzianità dei veicoli

l'assicurazione Rc auto? La risposta è sì. Facile.it ha preso in considerazione il profilo di un assicurato medio e ha calcolato - a parità di condizioni - quanto va-

ria il premio medio pagato con l'anzianità del veicolo.

Con un'età media di 10 anni la tariffa da sostenere per l'Rc auto è di circa 206 euro, dato che sale a

228 euro se il veicolo ha 12 anni e raggiunge addirittura i 284 euro in corrispondenza di un'anzianità di 14 anni. Una differenza del 38% in quattro anni.



L'Ateneo di Foggia si conferma polo attrattivo per gli studenti

Il caso di Scienze motorie e l'occasione persa con il Pnrr

● L'Università di Foggia gode nel complesso di buona salute. Soprattutto sul fronte delle immatricolazioni tanto da soffrire quanto a spazi. Come è accaduto recentemente al corso di laurea in scienze motorie, l'ex Isef, la pietra germinale dell'Università di Foggia quando nel capoluogo iniziarono oltre 40 anni fa i primi corsi decentrati dalla sede de L'Aquila. Ebbene, qualche giorno fa nella sede universitaria di viale Virgilio a Foggia si è registrata la sospensione della lezione in "Teoria e Metodologia del Movimento umano TTD delle Attività motorie per l'età evolutiva" del primo anno del corso di laurea in Scienze delle attività motorie e sportive, decisa ieri mattina a seguito dell'incapienza dell'aula rispetto al numero di studenti. A proposito di questo episodio il Rettore dell'Università di Foggia, prof. Lorenzo Lo Muzio, ha espresso il prioro rammarico e assicurato una soluzione dopo il dirottamento delle lezioni presso l'aula Magna di Ateneo Valeria Spada in Via Caggese, Foggia.

"Siamo al lavoro per trovare soluzioni logistiche adeguate che consentano di svolgere le lezioni in presenza in condizioni di sicurezza e comfort per tutti gli studenti. - Il commento del Rettore. - La crescente domanda di

iscrizioni, testimonianza della qualità e dell'attrattività dell'offerta formativa dell'Ateneo, sta tuttavia esacerbando la questione degli spazi dedicati alla didattica, che rimane una delle principali sfide da affrontare. In risposta a questa criticità e a conferma



FOGGIA Il polo di Scienze motorie

di questo impegno, l'Università ha recentemente siglato un accordo con la Provincia di Foggia per l'utilizzo e relativa riqualificazione di alcuni spazi, una soluzione che speriamo possa agevolare, nel medio termine, lo svol-

gimento delle attività didattiche di alcuni corsi e rispondere seppur parzialmente alle esigenze della nostra Comunità accademica. La prossima settimana è mia intenzione costituire una cabina di regia, che seguirò personalmente, per monitorare e coordinare le soluzioni logistiche necessarie a garantire il regolare svolgimento delle attività didattiche. Questo organo lavorerà in modo continuativo per individuare tempestivamente le criticità e rispondere efficacemente alle esigenze che si presenteranno", ha dichiarato il prof. Lo Muzio.

Rispetto a Scienze motorie non si può tuttavia non ricordare la grande occasione persa per una riqualificazione e allargamento della struttura (che è di proprietà comunale) con i fondi del Pnrr. Non per responsabilità dell'ateneo che aveva presentato la proposta (all'epoca era rettore Limone) ma per il rifiuto dei commissari prefettizi dell'epoca (siamo nel 2022) di accompagnare questa progettualità. Una grande occasione persa nel silenzio della politica.

Ecosistema urbano, nove posizioni in più rappresentano comunque un miglioramento

L'assessore all'ambiente del Comune di Foggia, Lucia Aprile

● «La città di Foggia ha registrato un significativo balzo in avanti nella classifica Ecosistema Urbano di Legambiente 2024 - relativa ai dati del 2023 - salendo di ben nove posizioni rispetto all'anno precedente posizionandosi all'84° posto con un punteggio di 47,41%». Lo afferma la vicesindaca con delega all'ambiente, Lucia Aprile, che aggiunge: «Questo risultato rappresenta un miglioramento significativo rispetto alla classifica 2023 (93° posizione su dati relativi al 2022, ndr), segnando un primo importante passo verso il miglioramento della qualità della vita e la sostenibilità ambientale della città, grazie agli sforzi per migliorare la gestione del sistema idrico e ridurre il consumo di suolo. Tuttavia, i dati del 2023 riflettono ancora la situazione precedente all'insediamento dell'attuale amministrazione, la quale ha intrapreso ulteriori azioni per affrontare le principali criticità ambientali.»

L'assessore all'Ambiente, Lucia Aprile, sottolinea come l'attuale amministrazione abbia "potenziato il trasporto pubblico locale grazie ad ATAF, introducendo mezzi meno inquinanti e migliorando l'efficienza del servizio per ridurre l'impatto ambientale e promuovere alternative all'utilizzo dell'auto privata. Inoltre, grazie all'avvio di

nuove strategie per la gestione dei rifiuti, la raccolta differenziata è passata dal 17% nel 2023 al 27% nel 2024, con l'obiettivo di continuare a crescere in questo ambito».

«L'attuale miglioramento - dichiara ancora l'assessora all'ambiente del Comune di Foggia, Lucia Aprile - rappresenta solo l'inizio di un percorso di trasformazione. Con i risultati del 2024, che vedono già aumenti significativi nella raccolta differenziata e un sistema di trasporti più sostenibile, ci aspettiamo di guadagnare ulteriori posizioni nella classifica Ecosistema Urbano. L'impegno di tutta l'amministrazione è costante e mira a fare di Foggia un esempio di sviluppo sostenibile.»

«Questo impegno include anche un piano di gestione idrica più efficiente e una pianificazione urbanistica che tutela il suolo e favorisce una città più verde e vivibile per tutti. L'amministrazione intende proseguire su questa linea, avvalendosi anche della collaborazione con la cittadinanza per raggiungere obiettivi sempre più ambiziosi sul fronte ambientale», rimarca ancora la vicesindaca di Foggia a proposito della classifica di Ecosistema Urbano (l'unica per quella del benessere che riguarda i capoluoghi e non l'intera provincia).

GARGANO

AVISO ESPLORATIVO DELL'ENTE

DA VENT'ANNI

Si discute della realizzazione di un porto.
Il piano è stato rispolverato grazie ai finanziamenti del Cis Capitanata

Mattinata, il Comune cerca operatori per realizzare il porto turistico

Pronti 21 milioni di euro: il progetto è da 300 posti barca con i servizi

● **MATTINATA.** Il Comune per la realizzazione del nuovo porto pubblica un avviso pubblico di "stimolazione del mercato". Lo scopo è di sollecitare gli operatori economici a farsi promotori di iniziative relative all'affidamento della progettazione, realizzazione e gestione dell'intervento di "sviluppo, riqualificazione e ampliamento dell'area portuale". Il costo complessivo stimato dell'intervento è pari a 21 milioni di euro di cui circa 10 milioni a valere sulle risorse del Cis Capitanata. L'operatore economico dovrà gestire l'intervento nel suo complesso garantendone la funzionalità e la relativa manutenzione. Per la giunta presieduta dal sindaco Michele Bisceglia "l'intervento soddisfa le esigenze di pubblico interesse che il Comune intende perseguire". Ha quindi approvato il "quadro Esigenziale" e lo schema di avviso pubblico esplorativo per la sollecitazione di proposte ad iniziativa privata. In precedenza il consiglio comunale aveva inserito questi lavori di manutenzione e potenziamento del porto nel piano triennale delle opere pub-



Il porticciolo di Mattinata

bliche, con responsabile del procedimento Giuseppe Tomaiuolo.

L'idea di potenziare l'infrastruttura portuale risale a circa 20 anni fa quando il Comune affidò alla società "Italia Navigando", controllata dal Ministero del Tesoro, l'incarico per uno studio di fattibilità per il nuovo porto. Nel 2019, in occasione del CIS Capitanata, il Comune utilizzò perciò il progetto, redatto nel 2009, che prevedeva la riqualificazione dell'intera area con un porto moderno accompagnato dai servizi ad esso collegati. Gli obiettivi da perseguire sono la qualificazione della funzione portuale con creazione di strutture di servizio e soluzione dei problemi infrastrutturali, con il recupero e salvaguardia dell'intorno ambientale e dei beni storico-artistici in esso presenti nonché il miglioramento della stabilità della falesia rocciosa in località Agnoli e Tor di Lupo. I contenuti del piano sono la creazione di un molo, centro commerciale, bar tavola calda, ristorante e spazi per l'artigianato locale, nonché creazione di un circolo

giato o interrato, eventuale deposito refrigeratore al servizio delle attività di pesca locali, parco archeologico intorno ai ruderi dell'antica Villa Romana all'imboccatura del porto.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà, altresì, indicare la capacità di approdo, non superiore a 300 posti barca, il possesso dei requisiti di esercizio e di accreditamento generali e specifici, l'efficientamento dei costi generali di gestione, un cronoprogramma dei lavori, che preveda la completa realizzazione della struttura entro 24 mesi dall'approvazione del progetto esecutivo dell'opera, la durata prevista per la concessione. Il progetto contenuto nelle proposte potrà prevedere altri tipi di interventi, oltre quelli strettamente funzionali alla fruibilità dei servizi oggetto di proposta e al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'investimento, finalizzati alla valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici.

Francesco Bisceglia

Raccolta pomodoro Princes premia le aziende virtuose

Bilancio da 200mila tonnellate nonostante la siccità. In Capitanata cresce un modello contro caporali e sfruttamento dei lavoratori

di Anna Piscopo

In Capitanata sta prendendo piede un modello di raccolta del pomodoro basato sul rispetto dei diritti dei lavoratori e contrario al caporalato. Ci vorrà tempo, ma i presupposti di Princes Industrie Alimentari sono buoni. La collaborazione con Oxfam Italia e i premi -per complessivi 2,6 milioni di euro- assegnati a cooperative e aziende agricole del territorio guardano in questa direzione. Vale a dire contratti di lavoro regolari, compensi e trattamenti adeguati per le mille persone che hanno contribuito alla raccolta. Il bilancio è di 200mila tonnellate di pomodori raccolti e lavorati, nonostante la grave siccità che ha colpito anche la Capitanata. A comunicare il dato è direttamente la Princes Italia, lo stabilimento più grande in Europa per la trasformazione del pomodoro che ha sede a Foggia, in zona Asi, dove sono stati conferiti i riconoscimenti.

Il premio fedeltà è stato assegnato alla cooperativa Futuragri, che si è anche aggiudicata il premio qualità insieme alla cooperativa Terranova, alla Aspofrutta; Greco Annalisa, Mazzezzelli e Roberto Romano-San Sebastiano. Il premio sostenibilità, invece, è andato alla cooperativa Don Matteo e all'azienda Greco Angelomaria-Futuragri Società.

«Princes porta avanti un grande impegno per contrastare il caporalato. Abbiamo voluto premiare le

aziende che hanno dato un apporto in termini di sostenibilità sociale e economica nel rispetto dei diritti delle persone», fanno sapere i vertici aziendali. Princes Italia ha chiuso il 2023 con fatturato di 160 milioni di euro e un valore dell'export dell'80 per cento. A luglio l'ex Newlat food spa ha acquisito il gruppo internazionale di food & beverage Princes, tra i più grandi del Regno Unito. L'obiettivo del gruppo, nato dalla fusione delle due realtà, è raggiungere entro il 2030 un fatturato di cinque miliardi di euro, un Ebitda di 317 milioni di euro e un utile netto superiore a 100 milioni.

Il gruppo New Princes conta 16 stabilimenti in tutto il Paese e dà lavoro a oltre 2mila addetti che diventano 3mila durante la campagna del pomodoro. «Siamo orgogliosi di questo nuovo percorso che esprime tutta la nostra capacità e impegno a favore della crescita della filiera in chiave tutta italiana -hanno commentato Angelo Mastrolia e Gianmarco Laviola, rispettivamente presidente di New Princes e ad di Princes Italia- Una propensione allo sviluppo che, tuttavia, tiene fede ai valori di attenzione alla sostenibilità ambientale e economica, all'etica nel lavoro che contraddistinguono il nostro modello. Questa nuova direzione ci consentirà di affrontare le sfide del futuro e aprire la strada di una crescita dell'oro rosso made in Capitanata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Angelo Mastrolia e Gianmarco Laviola della Princes

Energia, impianti per alberghi e leasing: tutti i chiarimenti su Transizione 5.0

Incentivi

Il ministero pubblica un pacchetto di domande e risposte per le imprese

In arrivo un emendamento per aumentare le aliquote e per spingere i pannelli Ue

Tra dubbi delle imprese e procedure complesse il piano Transizione 5.0 marcia ad andamento lento. Per questo il ministero delle Imprese e del Made in Italy, con l'obiettivo di semplificare almeno in parte la strada, ha pubblicato un pacchetto di domande e risposte che si aggiunge a quelle pubblicate nelle scorse settimane e che sono frutto anche del confronto in corso con Confindustria. Intanto è in arrivo un correttivo per aumentare le aliquote e per spingere i pannelli Ue.

Carmine Fotina — a pag. 3

Energia, impianti per alberghi, leasing: i chiarimenti sui crediti d'imposta 5.0

Incentivi all'innovazione. Il ministero delle Imprese e del made in Italy pubblica un pacchetto di Faq per semplificare l'accesso delle aziende. In arrivo un emendamento per aumentare le aliquote e spingere l'acquisto di pannelli fotovoltaici made in Europe



Ok all'agevolazione di impianti di illuminazione e climatizzazione di hotel e negozi se con software per l'efficienza energetica



Le Esco (Energy service company) che realizzano il miglioramento energetico possono beneficiare dell'incentivo

Carmine Fotina

ROMA

Tra dubbi delle imprese e procedure complesse il piano Transizione 5.0 marcia ancora ad andamento lento, fermo a poco più di 70 milioni di crediti d'imposta prenotati su un plafond di 6,3 miliardi di euro. Il ministero delle Imprese e del made in Italy punta ora a semplificare almeno in parte la strada con una nuova serie di Faq (domande frequenti, "frequently asked questions") che si aggiungono a quelle pubblicate nelle scorse settimane. Chiarimenti frutto anche del confronto in corso con Confindustria. Dieci giorni fa, in un incontro tra il ministro Adolfo Urso e il presidente dell'associazione degli industriali, Emanuele Orsini, era emersa l'intenzione del ministero di garantire sia una revisione al rialzo delle aliquote del credito d'imposta - arrivando probabilmente al 50% - sia un pacchetto di semplificazioni tecniche. Per il primo intervento, che dovrebbe essere accompagnato anche da un'ulteriore maggiorazione del beneficio fiscale se si acquistano pannelli fotovoltaici made in Europe, si ricorre-

rà probabilmente a un emendamento in Parlamento. Le semplificazioni, invece, di fatto sono sancite con le Faq elaborate insieme al Gse (Gestore dei servizi energetici) e da oggi disponibili sul sito del ministero (www.mimit.gov.it) e sul sito del Sole 24 Ore (www.ilsole24ore.com).

Energy service company

Anche le Esco (Energy service company) rientrano tra i beneficiari degli incentivi del piano 5.0. In pratica, attraverso gli investimenti realizzati, le Esco permettono di ottenere un'efficienza energetica sui processi dell'azienda cliente e questo, nell'interpretazione del Mimit e del Gse, consente di farne potenziali beneficiari dei crediti d'imposta. L'oggetto della valutazione di efficientamento, tuttavia, saranno i processi dell'azienda cliente sui quali la Esco è intervenuta per ridurre i consumi energetici.

Impianti tecnici di servizio

Un'apertura significativa, ad esempio per il settore alberghiero e del commercio, arriva con i chiarimenti sugli impianti tecnici di servizio come quelli di illuminazione e clima-

tizzazione impiegati negli alberghi, ma anche in ambito ospedaliero e negli esercizi commerciali. Saranno ammessi tra gli investimenti incentivabili, a condizione che siano gestiti da appositi software di gestione efficiente dell'energia.

Leasing e noleggio

Nessun obbligo di acconto pari ad almeno il 20% per le imprese che optano per la sottoscrizione di un contratto di leasing. In questo caso, infatti, è sufficiente la stipula e l'emissione della fattura del maxicanone anticipato, anche se inferiore al 20%, come conferma dell'avvio dell'investimento. Alcuni chiarimenti riguardano l'acquisto di beni strumentali 4.0, che è la condizione minima per accedere ai più genero-



si crediti d'imposta 5.0, abbinandovi un risparmio energetico che sia pari ad almeno il 3% per la struttura produttiva o, in alternativa, almeno il 5% del processo interessato dall'investimento. Una delle Faq, in particolare, riguarda le «società di locazione operativa», ad esempio chi noleggia a lungo termine carrelli elevatori. Se una società di questo tipo acquista un bene strumentale 4.0 per noleggiarlo a un soggetto terzo e rientra tra i beneficiari del credito d'imposta, ha due modi - alternativi tra loro - per dimostrare di aver soddisfatto i vincoli di efficienza energetica. Può farlo "internamente", cioè sulla base del suo processo interno (ad esempio misurando l'efficienza complessiva della flotta di carrelli gestiti); oppure "esternamente" valutando il miglioramento dell'efficienza energetica direttamente nei processi dell'utente del servizio di noleggio.

Agricoltura

Il ministero e il Gse avevano già chiarito che possono essere agevolati gli investimenti in veicoli agricoli e forestali, con una serie di condizioni tra le quali il passaggio da motori Stage I o precedenti a Stage V. Ora viene chiarito che questo può

avvenire senza obbligo di rottamazione del vecchio trattore. Precisati poi gli ambiti del settore agricolo in cui si può parlare di «struttura produttiva» e di «processo produttivo». Ok anche alle macchine agricole semoventi tra i beni incentivabili, anche se non rientrano nella categoria vera e propria dei trattori in quanto non omologate secondo il regolamento Ue 167/2013 (a condizione che rispettino i requisiti di base relativi all'utilizzo in ambito agricolo e forestale).

Eco-risparmio e solare termico

Ok anche agli impianti solari termici tra quelli da fonti rinnovabili ammessi agli incentivi. La condizione è che il calore prodotto sia interamente destinato al processo produttivo. Su questo punto, con il Gse, sono in corso di definizione i parametri per calcolo del costo massimo ammissibile. Il ministero si sofferma poi sul caso di beni complessi e unici, come una linea di produzione "customizzata" destinata a un processo specifico: nell'impossibilità di praticare uno scenario controfattuale, mancando sul mercato beni comparabili, è consentito scomporre la linea di produzione in componenti significativi dal punto di vista

dei consumi per poi condurre uno scenario controfattuale parziale solo su questi elementi. Una Faq specifica è invece dedicata alla campagna di misure per la stima del consumo energetico normalizzato, che non deve essere necessariamente vincolata a una frequenza di campionamento.

Vendita del bene e software

Nel caso di un investimento in un bene strumentale che sostituisce un bene esistente, non è obbligatorio alienare, cioè vendere o dismettere, il bene sostituito. Il Mimit raccomanda comunque, tuttavia, anche ai fini di un eventuale accertamento, di mantenere un registro aggiornato degli asset aziendali che mostri chiaramente la sostituzione del bene e la sua nuova destinazione. Confermato, poi, nell'ambito del settore della logistica, l'ammissibilità alle agevolazioni dei progetti di innovazione che riguardano il miglioramento del processo di gestione delle rotte, ad esempio attraverso l'implementazione di software e soluzioni digitali per ottimizzare i percorsi della flotta aziendale, migliorare la gestione dei flussi logistici e la tracciabilità delle merci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Regole tecniche al centro delle Faq

Contratti di leasing

Nessun obbligo di acconto pari ad almeno il 20% per le imprese che optano per la sottoscrizione di un contratto di leasing. In questo caso, infatti, è sufficiente la stipula e l'emissione della fattura del maxi-canone anticipato, anche se inferiore al 20%, come conferma dell'avvio dell'investimento.

Trattori per l'agricoltura

Il ministero e il Gse avevano già chiarito che possono essere agevolati gli investimenti in veicoli agricoli e forestali, con una serie di condizioni tra le quali il passaggio da motori Stage I o precedenti a Stage V. Ora con le nuove Faq viene chiarito che questo può avvenire senza obbligo di rottamazione del vecchio trattore

Più strutture produttive

Nel caso di integrazione del processo produttivo con una nuova linea in funzione all'interno di una diversa struttura produttiva dell'impresa, per calcolare il calo della riduzione dei consumi energetici si può confrontare l'indicatore di prestazione energetica della nuova linea con la media degli indicatori di quelle preesistenti.



VIDEO ONLINE

Le risposte del ministero su Transizione 5.0

I chiarimenti del ministero delle Imprese e del Gse sulle regole del

piano a sostegno degli investimenti. Dal risparmio energetico agli impianti di servizio per alberghi e negozi.

di **Carmine Fotina**



Pannelli fotovoltaici. In arrivo un'ulteriore maggiorazione del beneficio fiscale per l'acquisto

Il bilancio 2024

Giovani, 6,5 milioni a casa con i genitori e consumi in calo

La manovra interviene a tutto campo: stop alle detrazioni per figli da 30 anni in su, sgravi sulle assunzioni, garanzia mutui, welfare sugli affitti

Aquaro, Dell'Oste, Finizio e Uccello — a pag. 2-3

Giovani, il 63% ancora in casa

Alt al bonus per i figli over 30

Manovra 2025. Confermati la garanzia per i mutui prima casa e lo sgravio contributivo sulle assunzioni, ma l'Istat fotografa la difficoltà dei 18-34enni. Chi vive solo ha tagliato le spese del 7,7% tra 2014 e 2023

Migliorano i dati sull'occupazione, ma l'Italia resta lontana dai livelli dei Paesi europei

La carenza di prospettive stabili riduce il numero dei nati e aumenta l'età media delle madri (31,7 anni)

A cura di

**Dario Aquaro
Cristiano Dell'Oste
Michela Finizio
Serena Uccello**

Sei giovani su dieci – il 63,3% – vivono ancora in casa dei genitori. La fotografia è scattata dall'Istat sulla popolazione tra i 18 e i 34 anni. E inquadra lo stallo in cui si trovano 6,5 milioni di ragazzi: in parte già occupati (2,5 milioni), in parte in cerca di lavoro (1,3 milioni) e in parte ancora alle prese con lo studio (altri 2,5 milioni). Su questa platea interverrà dal 2025 la manovra di Bilancio, che limiterà ai soli genitori di ragazzi di età inferiore a 30 anni la possibilità di avere la detrazione fiscale per i figli a carico.

Dal 1° marzo 2022, con il debutto dell'assegno unico universale, il bonus fiscale era stato limitato ai figli a carico da 21 anni in su. Dal 2025, in

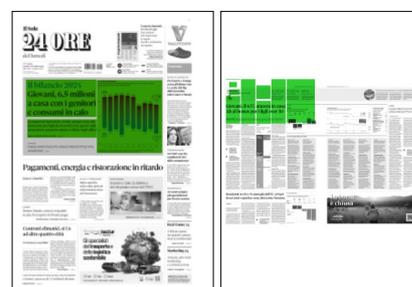
forza del Ddl che il Governo ha inviato in Parlamento, si aggiungerà un limite d'età massima dei figli (ad eccezione dei disabili, a cui viene riconosciuto anche l'assegno unico universale senza limiti di età).

Il risparmio a regime per le casse pubbliche – stima la relazione tecnica – sarà di 319,5 milioni di euro all'anno. L'impatto sui singoli contribuenti non è indicato ma, anche se il confronto non combacia perfettamente, le statistiche delle Finanze indicano che nell'anno d'imposta 2022 il beneficio fiscale annuo per i familiari a carico – non solo figli – è stato in media di circa 470 euro. Sempre secondo l'Istat, tra i 6,5 milioni di giovani fino a 34 anni che vivono in casa, ce ne sono 330 mila con più di 30 anni che non lavorano.

È difficile dire se il venir meno di questa detrazione darà una spinta all'autonomia o se, come rilevano i critici,

ci, impoverirà bilanci familiari già provati dall'inflazione.

Probabilmente vivere con i genitori rappresenta una necessità economica più che una scelta di vita. Lo dimostrano anche l'esodo in corso dal Mezzogiorno e il fatto che la percentuale più alta di coloro che restano a casa (68,2%) sia proprio al Sud e nelle Isole, dove sono più elevati il tasso di disoccupazione giovanile e la percentuale di Neet (si veda anche l'articolo in basso).



Tra abitazioni e lavoro

La manovra per il 2025 contiene comunque anche altre misure rivolte ai giovani, direttamente o indirettamente. C'è il rifinanziamento (triennale, questa volta) del Fondo di garanzia per l'acquisto della prima casa, dedicato in via prioritaria ad alcune categorie di beneficiari, tra cui gli under 36 e le giovani coppie. Per i quali, a certe condizioni (Isee e quota finanziata), la copertura può arrivare all'80% del mutuo, garantendo gli istituti che erogano finanziamenti pari al 100% del valore dell'immobile da eventuali rischi. Secondo i dati Consap - la società del Mef che gestisce le risorse - in sette casi su dieci la garanzia sui mutui premia i giovani con meno di 36 anni.

Sempre in tema di casa, per i neoassunti arriva a 5mila euro la deduzione massima degli importi ricevuti dal datore di lavoro per pagare i canoni d'affitto dell'abitazione principale nei primi due anni dalla data di assunzione. I requisiti sono stringenti: dipendenti assunti a tempo indeterminato nel 2025; distanza di oltre 100 chilometri tra il precedente luogo di residenza e la nuova sede di lavoro; reddito 2024 inferiore a 35mila euro. Considerato che non tutte le imprese erogheranno l'importo massimo e per tutto il periodo, la relazione tecnica al Ddl di Bilancio stima che potrebbe beneficiare dello sconto fiscale solo il 25% dei lavoratori in possesso dei requisiti: circa 30mila nel 2025, 56mila nel 2026 e 26mila nel 2027. Giovani o non giovani, questa rimane l'unica misura di sostegno all'affitto contenuta nella manovra (si veda Il Sole 24 Ore del 28 ottobre 2024).

La difficoltà di accesso alla casa è poi strettamente connessa alla difficoltà di trovare un'occupazione stabile, nonostante i recenti segnali positivi. La disoccupazione giovanile è scesa al 18,3%, con un calo di 5,6 punti nel 2023, pari a 95mila disoccupati under 25 in meno. Anche se l'Italia resta lontana dai livelli europei, anche in termini di stabilità del lavoro, con molti contratti sotto i 30 giorni (si veda Il Sole 24 Ore del 16 settembre). Oltre a rinnovare il bonus assunzioni, la manovra in questo senso conferma la decontribuzione per i giovani anche per i prossimi anni.

Taglio ai consumi

A queste difficoltà si aggiunge poi il costo della vita. Dai dati Istat emergono anche il crescente affanno dei giovani che, invece, vivono da soli (sempre nella fascia d'età da 18 a 34 anni): negli ultimi dieci anni i loro consumi sono diminuiti del 7,7% in termini reali, cioè eliminando l'inflazione che li fa

apparire in crescita.

La spesa media mensile dei giovani nel 2023 è stata di 1.919 euro. Il calo fatto registrare dai ragazzi è leggermente più marcato di quello della spesa media delle famiglie italiane (-7,2%), segno che chi vive da solo ha sofferto di più il caro-prezzi e in generale la stagnazione dell'economia.

D'altra parte i giovani tendono ad avere stipendi più bassi e più discontinui dei lavoratori più senior e - rispetto alle famiglie in cui entrano due stipendi - hanno meno margini per fare "economie di scala", ad esempio sulla casa e sull'auto. Non è un caso, probabilmente, che la diminuzione più marcata del decennio (-6,4%) si sia registrata proprio tra il 2022 e il 2023, al termine del biennio in cui l'inflazione ha morso di più.

Il progetto di vita

Non stupisce che questi numeri si traducano in un progressivo aumento dell'età dei giovani che diventano genitori (31,7 anni è l'età media delle madri al primo figlio, secondo Istat) e in un progressiva diminuzione del tasso di fertilità (il numero medio di figli per donna è sceso a 1,2 nel 2023, rispetto a 1,24 dell'anno prima).

Per sostenere i progetti di vita delle giovani coppie italiane nel 2025 arriverà un bonus una tantum da 1.000 euro per ogni nuovo nato che andrà a sommarsi al mix di agevolazioni (in primis l'assegno unico universale) per chi ha figli. Agevolazioni che finora non sono riuscite a invertire la rotta della denatalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4.000 €

Reddito limite

È il reddito entro il quale i figli dai 21 ai 24 anni sono a carico. Oltre i 24 anni la soglia resta quella "storica" di soli 2.840,51 euro.

5.000 €

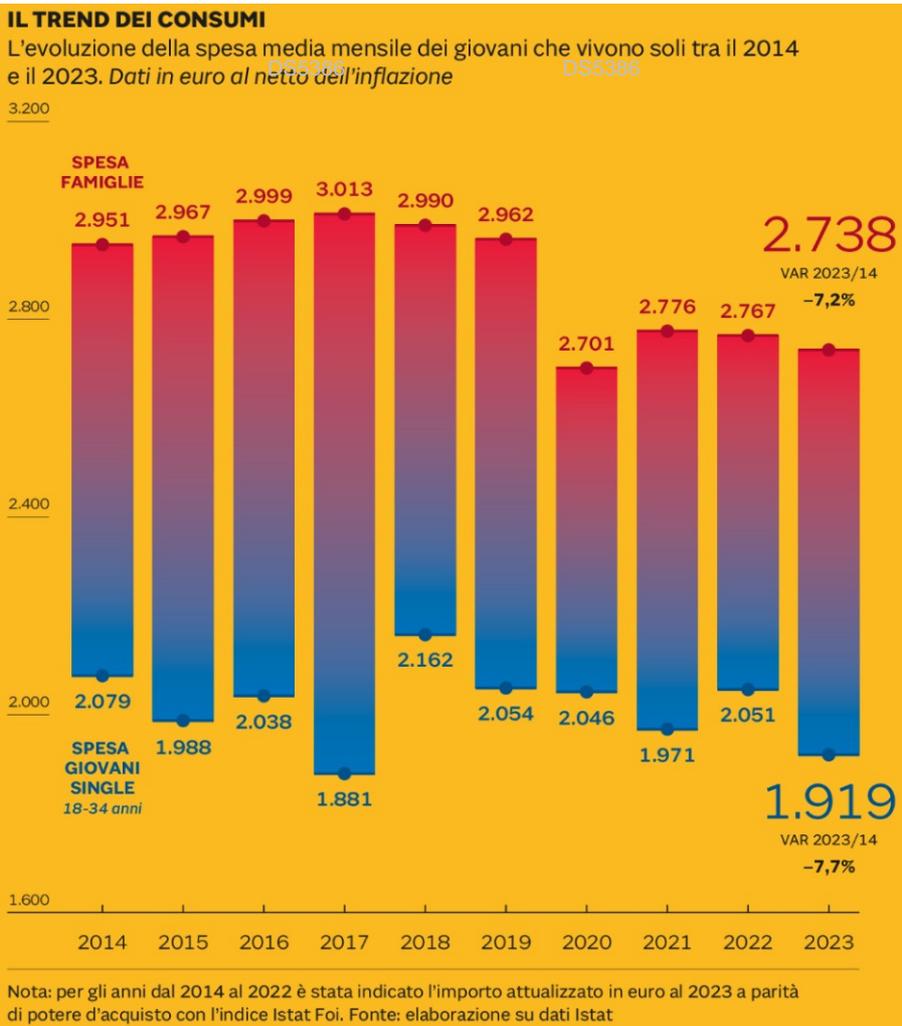
Bonus affitti

Detassati dal 2025 fino a 5mila euro gli aiuti all'affitto concessi dalle imprese ai neoassunti che si trasferiscono oltre i 100 km.

80%

Garanzia mutui

Livello massimo di garanzia sulla quota capitale dei mutui per gli under 36, a particolari condizioni (Isee e valore finanziato).

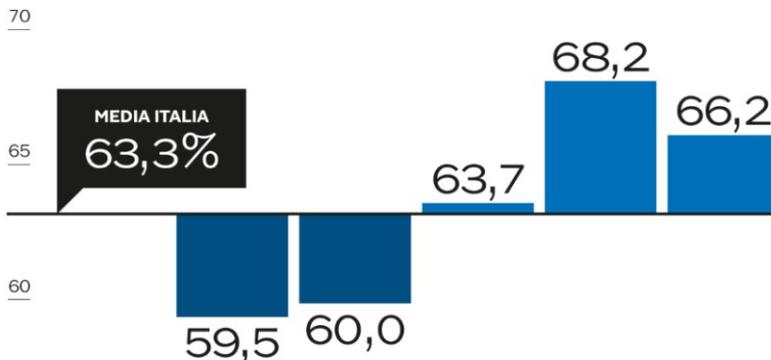


I numeri

L'IDENTIKIT

Giovani 18-34 anni, celibi e nubili che vivono in famiglia con almeno un genitore. Dati in milioni e percentuale ogni 100 persone con le stesse caratteristiche

AREA	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud	Isole
6,5 milioni	1,6	1,2	1,2	1,7	0,75

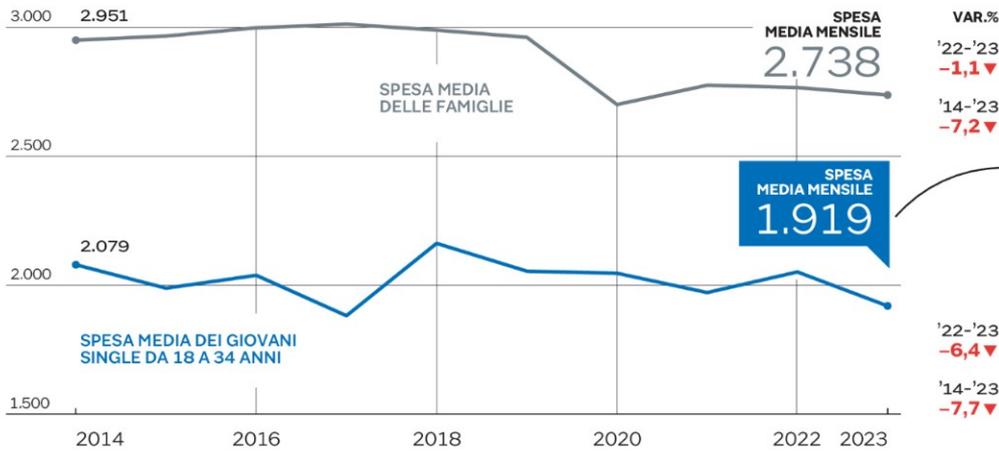


55

Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore del Lunedì su dati Istat

IL TREND DEI CONSUMI

L'evoluzione della spesa media mensile dei giovani che vivono soli tra il 2014 e il 2023. *Dati in euro al netto dell'inflazione*



IL RIPARTO DELLE SPESE

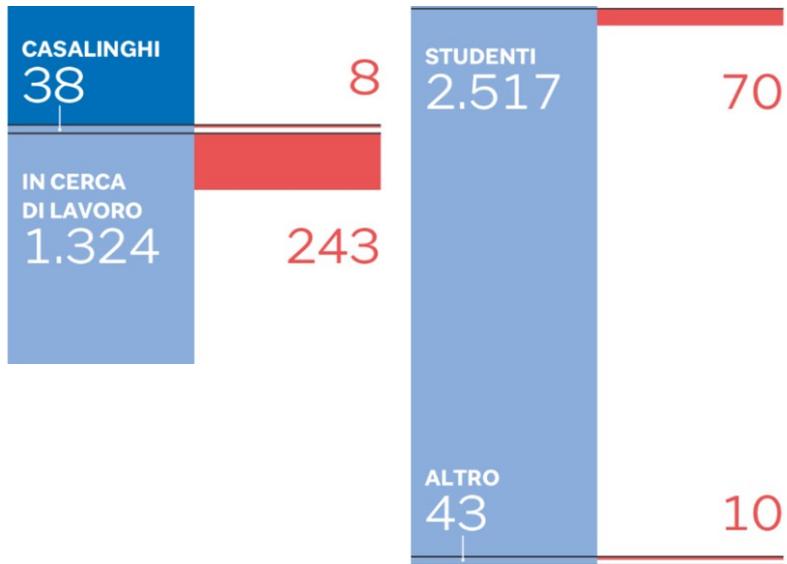
I principali capitoli di spesa dei giovani da 18 a 34 anni nel 2022 e nel 2023

Abitazione, acqua, elettricità, gas	746
Alimentari e analcolici	299
Trasporti	203
Servizi di ristorazione e di alloggio	175
Cura della persona	94
Abbigliamento e calzature	86
Ricreazione, sport e cultura	74
Mobili, articoli e servizi per la casa	62
Inf. e comunicazione	54
Salute	42
Servizi assicurativi e finanziari	42
Alcolici e tabacchi	32
Istruzione	9

Nota: per gli anni dal 2014 al 2022 è stato indicato l'importo attualizzato in euro al 2023 a parità di potere d'acquisto con l'indice Istat Foi

In casa

I giovani, celibi e nubili, che vivono in famiglia con almeno un genitore. *Dati 2023 in migliaia*



Fonte: elab. su dati Istat

Le misure in legge di Bilancio per il 2025

SCONTI FISCALI

Detrazioni per i figli solo sotto i 30 anni

Dal 2025 la detrazione per i figli a carico sarà riservata a chi ha figli di età compresa tra i 21 e 29 anni: al compimento dei 30 anni, secondo il Ddl di Bilancio, l'agevolazione verrà meno (tranne le ipotesi in cui il figlio ha una disabilità accertata in base alla legge 104/92, articolo 3).

La soglia di «carico»

Non cambia il limite di reddito entro il quale un figlio è fiscalmente a carico dei genitori: 4mila euro per i ragazzi fino a 24 anni; 2.840,51 euro per i più grandi.

Quanto vale il bonus

La detrazione "base" vale 950 euro, ma cala fino ad azzerarsi in base al crescere del reddito (e al numero dei figli) ed è maggiorata per i figli fino a tre anni d'età.

Altri sconti a rischio tagli

Se uno o entrambi i genitori hanno un reddito complessivo superiore a 75mila euro, la legge di Bilancio potrà colpire indirettamente alcuni bonus fiscali legati a spese sostenute per i figli: i calcoli andranno fatti caso per caso, ma potrebbero essere limitate, ad esempio, le spese detraibili per gli affitti fuori sede e le tasse universitarie.

FINANZIAMENTI

Mutui prima casa ancora garantiti

Finanziato per altri tre anni il Fondo garanzia per l'acquisto della prima casa. E prorogata – sempre fino al 2027 – la copertura maxi per le categorie prioritarie, tra cui gli under 36.

La garanzia Consap

Il Fondo gestito da Consap offre una garanzia pubblica del 50% sui mutui per la prima casa (non superiori a 250mila euro). La priorità va a giovani coppie coniugate o conviventi more uxorio da almeno due anni; nuclei monogenitoriali con figli minori conviventi; inquilini di alloggi Iacp; giovani di età inferiore a 36 anni.

Maxi coperture

Per queste categorie prioritarie la garanzia può arrivare all'80%, se l'Isee non supera 40mila euro e si richiede un mutuo per oltre l'80% del prezzo dell'immobile, compresi oneri accessori. La copertura è fino al 90% per le famiglie numerose, in base ai figli e all'Isee.

In cima gli under 36

Dal 2013 (anno di partenza del Fondo) al 30 settembre scorso alla Consap sono pervenute oltre 582mila domande, di cui 537mila ammesse alla garanzia (per un totale di 62 miliardi di euro). I mutui erogati sono stati 441mila, il 70% dei quali sono stati garantiti agli under 36.

LOCAZIONI

Affitti, con il welfare aiuti fino a 5mila euro

Nel 2025 i neoassunti potranno dedurre dal reddito (fino a 5mila euro) le somme ricevute dai datori di lavoro per il pagamento dei canoni di locazione dell'abitazione principale e dei relativi oneri.

Doppia condizione

L'agevolazione è riservata ai dipendenti assunti a tempo indeterminato dal 1° gennaio al 31 dicembre 2025, che nel 2024 hanno dichiarato un reddito non superiore a 35mila euro e che – in virtù dell'assunzione – trasferiscono la residenza in una nuova sede di lavoro che si trova a oltre 100 chilometri di distanza dal precedente luogo di residenza.

I limiti della deduzione

L'importo erogato o rimborsato dal datore non concorre a formare il reddito – fino a un massimo di 5mila euro – per i primi due anni dalla data di assunzione. Dal terzo anno in poi il lavoratore pagherà quindi l'Irpef ad aliquota marginale.

Il risparmio effettivo

La relazione tecnica assume che i beneficiari abbiano un'aliquota marginale media del 30%: significa che il neoassunto può risparmiare fino a 1.500 euro di Irpef, ma solo per due anni. La deduzione non rileva ai fini contributivi.

OCCUPAZIONE/1

Bonus assunzioni rinnovato per tre anni

Con l'obiettivo di spingere le assunzioni viene prorogato dalla legge di Bilancio, per tre anni, il bonus assunzioni del 120%/130% a favore di imprese e professionisti.

La concessione

La maggiorazione è concessa per gli incrementi occupazionali – compresi quelli di giovani, ma non solo – che si avranno nel periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2024 e nei due successivi rispetto al corrispondente periodo d'imposta precedente. A livello tecnico, l'incentivo deve essere calcolato su base "mobile" che consente di determinare l'incremento occupazionale in ciascuno dei periodi d'imposta agevolati rispetto al corrispondente periodo d'imposta precedente.

L'applicazione

L'agevolazione è stata introdotta nel 2024 in coincidenza con l'eliminazione dell'incentivo Ace per la ricapitalizzazione delle imprese. La proroga per tre anni dovrebbe neutralizzare il disincentivo ad assumere nel secondo semestre dell'anno, quando l'entità dell'agevolazione è più modesta.

OCCUPAZIONE/2

Decontribuzione rafforzata

Con la manovra arriva anche la sostanziale conferma della decontribuzione per i datori di lavoro che assumono under 35, come già previsto dal decreto Coesione (Dl 60/2024), con una disponibilità di fondi incrementata.

L'effetto sulle risorse

Alla luce del fatto che la decontribuzione Sud, per effetto di una decisione europea, si applica solo ai contratti stipulati entro lo scorso 30 giugno, le risorse risparmiate vengono usate per aumentare la dote del "Bonus giovani". Si tratta, in particolare, dell'esonero contributivo a favore dei datori di lavoro privati per le assunzioni di under 35. Le risorse vengono incrementate anche per assumere donne in situazione di svantaggio e per assunzioni fatte nelle regioni della Zes Unica per il Sud (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia).

Premi di produttività al 5%

Indirettamente rivolta ai giovani è anche la conferma della flat tax del 5% (anziché 10%) sui premi di produttività: i giovani assunti presso aziende che erogano questi premi, possono fruirne insieme agli altri lavoratori.

FAMIGLIA

Sostegno di mille euro per le nuove nascite

Il Ddl di Bilancio prevede di introdurre dal prossimo anno la «Carta per i nuovi nati», un contributo da mille euro riconosciuto ai nuclei con Isee fino a 40mila euro, che andrà a sommarsi alle agevolazioni già esistenti.

Le spese per la nascita

Obiettivo dell'agevolazione, finanziata con 330 milioni di euro per il 2025 e 360 milioni di euro per il 2026, è sostenere i genitori chiamati ad affrontare le spese necessarie con la nascita di un figlio.

Gli altri aiuti

Il nuovo bonus una tantum si andrà a cumulare all'assegno unico universale per i figli a carico, riconosciuto dal settimo mese di gravidanza e già potenziato del 50% per i nuovi nati fino al compimento del primo anno.

I riflessi sull'Isee

La manovra dispone inoltre che gli introiti incassati dalle famiglie tramite l'assegno unico non vadano a far lievitare l'Isee, ma questo solo ai fini dell'accesso al bonus nido e al nuovo bonus nascite. Gli importi derivanti dall'assegno, invece, continueranno a rilevare nell'Isee per altre finalità (rette scolastiche, bonus gas e luce, e così via).



Contro le nuove dipendenze un fondo da 500mila euro

Nelle pieghe del disegno di legge di Bilancio 2025, all'articolo 40, spunta una dotazione di 500mila euro all'anno destinata al Fondo nazionale per la prevenzione, il monitoraggio e il contrasto del diffondersi delle dipendenze

comportamentali tra le giovani generazioni. Sarà la Presidenza del Consiglio dei ministri che in concreto deciderà come usare le risorse, che saranno assegnate al proprio bilancio autonomo. Gli obiettivi sono davvero molto

vasti (prevenzione, monitoraggio e contrasto) così come la nozione di dipendenze comportamentali, in cui rientrano tra l'altro quelle da gioco, shopping, social network e cellulari.

Pagamenti, energia e ristorazione in ritardo

Imprese e liquidità

Migliorano i tempi medi di pagamento delle imprese italiane, ma soffrono la ristorazione, il settore energetico e delle telecomunicazioni e quello dell'immobiliare. Il report trimestrale di Cribis, aggiornato al 30 settembre 2024, certifica che le aziende puntuali

sono il 44,3% sul totale delle realtà italiane analizzate e il tempo medio di pagamento è pari a 67 giorni, in miglioramento rispetto ai 71 giorni rilevati nel terzo trimestre del 2023.

Si evidenziano criticità in alcuni comparti. Quello in maggiore difficoltà resta la ristorazione con il 7% delle imprese che paga oltre i 90 giorni.

Michela Finizio
—a pagina 9

Ritardi nei pagamenti: ristorazione ed energia i settori più in difficoltà

I dati Cribis. A settembre 2024 il 7% degli esercizi paga oltre i 90 giorni, il 5% nella locazione. Media a 96 giorni nella ceramica. Crescono i puntuali (+0,4%)

Calano dello 0,8% i ritardi gravi (in media il 4% del totale) ma è ancora netta la differenza tra Nord e Sud
Michela Finizio

Nella ristorazione il 7% delle imprese paga oltre i 90 giorni. Seguono il settore energetico e delle telecomunicazioni (4,7%) e quello della locazione immobiliare (4,7%). Sono questi i comparti merceologici più in difficoltà in base all'ultimo Studio Pagamenti di Cribis, società specializzata del gruppo Crif, aggiornato al 30 settembre scorso ed esaminato in anteprima al Sole 24 Ore del Lunedì.

I tempi di pagamento influenzano i flussi di cassa e possono complicare – anche gravemente – la gestione della liquidità delle imprese. Per questo è importante monitorare i settori più in sofferenza e agire tempestivamente. Rispetto al terzo trimestre del 2023 si osserva una riduzione dei ritardi oltre i 90 giorni per le industrie della ceramica, dove l'incidenza dei versamenti oltre i termini però resta alta: il comparto rileva il tempo medio di pagamento più elevato, pari a 96 giorni, contro una media nazionale di 67 giorni (erano 71 nel terzo trimestre del 2023). Seguono gli 80 giorni rilevati in media nel settore industriale dei

macchinari e delle attrezzature elettriche; e i 79 giorni dell'industria siderurgica, in miglioramento del 2,5% nei ritardi oltre i 90 giorni. Sopra la media, inoltre, i tempi di pagamento nel settore chimico (73 giorni), nelle costruzioni (71 giorni) e nel tessile (69 giorni). Al contrario il settore più puntuale è quello dei servizi alle persone (34 giorni).

Il quadro generale è comunque di maggiore stabilità: i dati rilevano un aumento dei pagamenti puntuali rispetto agli anni immediatamente post pandemia in cui la sofferenza delle imprese si era tradotta in una minore puntualità nei pagamenti in diversi comparti.

A fine settembre 2024 le aziende che pagano nei termini sono il 44,3% del totale, con un leggero aumento dei pagamenti puntuali rispetto al terzo trimestre 2023 (+0,4%); calano i ritardi gravi oltre i 90 giorni (il 4%), con una riduzione dello 0,8 per cento. «Nei primi nove mesi – afferma Marco Preti, amministratore delegato di Cribis – abbiamo rilevato una risposta positiva da parte delle aziende, un miglioramento dei tempi medi di pagamento, ma ancora con una netta differenza tra il Nord e il Sud Italia». Tra la fine del 2019 e il 2020 c'era stato un incremento consistente dei ritardi gravi, come riflesso degli impatti della

pandemia e delle maggiori difficoltà di liquidità. «Dal 2021 il trend è in decrescita – aggiunge – e continua anche oggi, con valori più vicini ai livelli pre-pandemici».

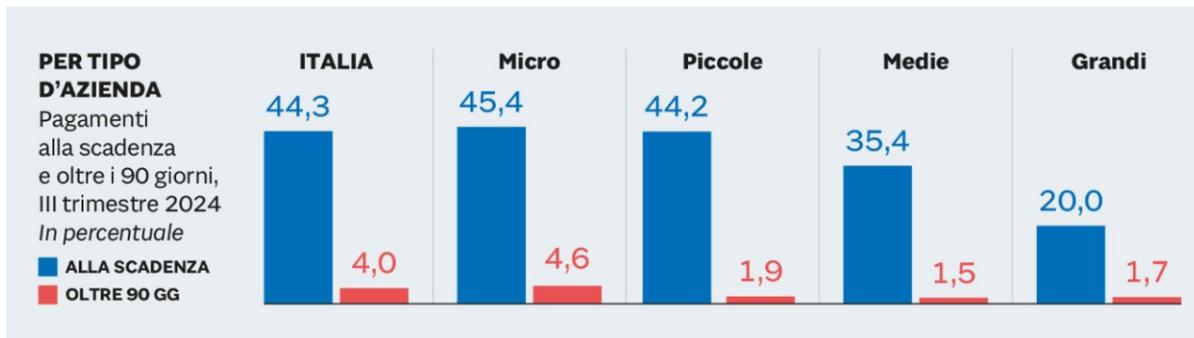
Nel dettaglio le microimprese mostrano performance peggiori, mentre quelle di medie dimensioni sono meno propense ai ritardi gravi: le micro-realtà pagano alla scadenza nel 45,4% dei casi, ma registrano anche il più alto livello di ritardi gravi (4,6%) rispetto alla media; all'opposto, le medie aziende hanno meno ritardi oltre i 90 giorni (1,5%). Dall'analisi per area geografica, il Nord-Est risulta ancora l'area più affidabile con il 52,7% di pagamenti puntuali, mentre le imprese di Sud e Isole mostrano un comportamento meno virtuoso con solo il 31,4% di pagamenti effettuati alla scadenza, e il 6,7% delle imprese che paga con grave ritardo. In testa Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, le cui



imprese pagano con puntualità rispettivamente nel 54,3%, 54,3% e 52,7% dei casi, mentre ci sono maggiori criticità per Campania (32,3%), Sardegna (31,6%) e Sicilia (25,3%).

La differenza si riscontra anche nei ritardi oltre i 90 giorni dalla scadenza: sono il 2,3% nel Nord-Est, con il Trentino come regione più virtuosa (con il 2%) e il 6,7% nell'area del Mezzogiorno, dove la Sicilia è la regione meno virtuosa (con l'8,9%).

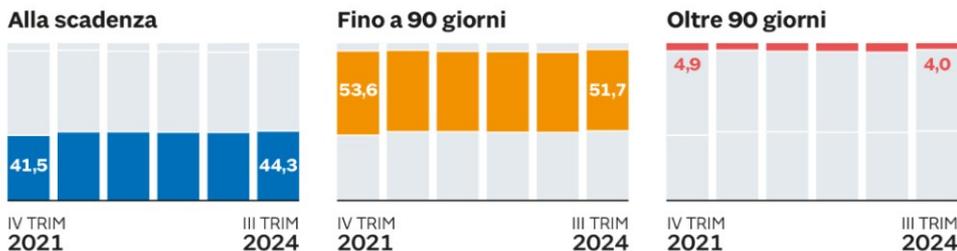
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La fotografia

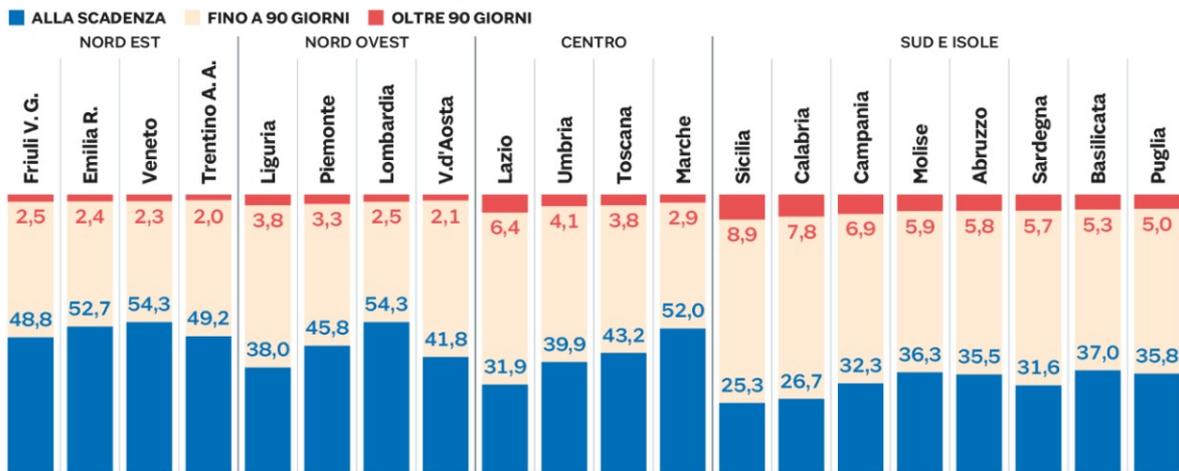
I TREND

Abitudini di pagamento in Italia per classi di ritardo
Dati in %



LA MAPPA

Pagamenti puntuali e ritardi superiori ai 90 giorni. In percentuale



I TEMPI MEDI

Pagamento per settori merceologici
Dati III trimestre 2024, in giorni

Industrie della Ceramica



96

Ind. macchinari ed attrezz. elettriche



80

Installatori



79

Industria siderurgica



79

Servizi per le imprese



76

Industrie chimiche



73

Costruzioni



71

Industrie tessili e abbigliamento



69

Industrie della gomma



67

Industrie della carta e affini



67

GD/DO



65

Energy & Telco



64

DS5386

Industrie alimentari



64

Strum. misurazione, analisi e controllo



64

Industrie del legno e dei mobili



63

Commercio ingrosso



58

Commercio dettaglio



56

Agricoltura e allevamento



56

Trasporti



49

Servizi di ospitalità



49

Ristoranti, Bar



48

Locazione immobiliare



44

Servizi per le persone



34

Fonte: Cribis



Il Pnrr di ferrovie, strade e ciclabili: 1.241 progetti da 51,6 miliardi

Recovery. Il filone delle infrastrutture vede protagonisti i grandi operatori: Rfi gestisce l'88% dei fondi in campo. Gli interventi sulla rete viaria sono più numerosi di quelli su rotaia ma più poveri: 732,3 milioni contro 47 miliardi

LA MAPPA
Dalla ripartizione territoriale sono stati esclusi otto progetti da 525,18 milioni, tutti

relativi a infrastrutture ferroviarie in capo a Rfi, perché classificati come «ambito nazionale»

DUE RUOTE
Molti dei progetti nei Comuni riguardano la realizzazione di ciclabili e percorsi ciclopedonali

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

Tanto i progetti di efficientamento energetico finanziati dal Pnrr risultano polverizzati e concentrati sulle abitazioni private quanto gli interventi sulle infrastrutture e i trasporti sono pochi, finanziariamente molto più pesanti e nella quasi totalità dei casi gestiti da un pugno di operatori. Parliamo di appena 1.241 misure (lo 0,4% del campione complessivo di 306.705 progetti), che valgono però 51,59 miliardi di euro, il 26,5% dell'intero Recovery italiano. Con la parte del leone gestita dagli investimenti sulla rete ferroviaria.

Il 59% degli interventi insiste nell'ambito della Missione 2 del Piano, relativa alla rivoluzione verde, seguita dalla Missione 3 «Infrastrutture per

una mobilità sostenibile» (33,44% del totale), dalla Missione 5 «Inclusione e coesione» (6,77% del totale) e infine dalla Missione 1 «Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura» (0,81% del totale). Ma se si guarda alla distribuzione dei fondi, la Missione 3 fa il pieno, con ben 46,16 miliardi, pari all'89,5% della dotazione complessiva per questo filone.

Numeri e percentuali che certo non sorprendono, così come non stupisce che i Comuni gestiscano sì la maggior parte dei progetti - 465 - ma per un plafond di risorse molto esiguo (3,75 miliardi). La parte del protagonista tocca alla principale stazione appaltante del Paese, ossia Rfi, che è soggetto attuatore di 333 interventi per un valore di 45,46 miliardi, l'88% del totale dei fondi assegnati ed è notoriamente in testa alla classifica dei primi cento assegnatari di risorse Pn-

rr. Non c'è confronto, nel settore delle infrastrutture, con gli altri operatori diversi dalle amministrazioni pubbliche: Anas segue a grande distanza con quattro progetti da 126,12 milioni.

A scattare la fotografia dettagliata mettendo in fila i dati è l'Ifel, l'Istituto per la finanza e l'economia locale dell'Anci, nell'ambito del progetto sviluppato con Il Sole 24 Ore per accendere i riflettori sul «Pnrr delle cose», ovvero sugli impatti concreti del Pia-



no nazionale di ripresa e resilienza sui territori. Andando oltre l'esame formale degli avanzamenti nelle diverse Missioni e Componenti, l'analisi punta a ricostruire il contenuto effettivo degli interventi, estrapolato dalle descrizioni collegate a ogni codice unico di progetto censito dalla piattaforma ReGis, il "cervellone" telematico del ministero dell'Economia. Con l'ausilio dell'intelligenza artificiale generativa, in ogni Cup vengono individuate le parole chiave per comprendere l'effetto concreto delle misure finanziate con i fondi comunitari.

Coerentemente con il quadro tratteggiato dalla distribuzione dei progetti e dei fondi tra i diversi attori del sistema, le infrastrutture stradali rappresentano la maggior parte degli interventi (sono 739, il 59,5% del totale dei 1.241 investimenti), ma in termini finanziari pesano solamente 732,3 milioni. Nulla a che vedere con le infrastrutture ferroviarie: i progetti sono 434 (il 35%), ma valgono ben 47 miliardi (di cui 45 per il potenziamento delle linee), il 91,2% della torta. I progetti per il trasporto urbano sono 51 per 3,7 miliardi: trenta, per 3,4 miliardi, puntano allo sviluppo di linee metropolitane e tramviarie. Del tutto residuali gli interventi per il potenziamento dei trasporti multimodali e in-

termodali: sono 17 per 654.420 euro.

La maggior parte dei progetti (esclusi otto in capo a Rfi da 525 milioni che la ricerca qualifica come in «ambito nazionale», dunque non territorializzabili) è situata in Calabria (13,87%), Lombardia (11,84%), Puglia (9,41%) e Marche (7,06%), che complessivamente rappresentano il 42,2% del totale. Le Regioni con la più alta quota di finanziamenti sono, invece, altre: Piemonte (12,67%), Veneto (12,22%), Liguria (12,19%), Sicilia (11,05%) e Campania (9,72%), che complessivamente raccolgono il 57,8% del totale dei finanziamenti. Si va dal minimo della Valle d'Aosta (178,4 milioni) al massimo del Piemonte con 6,5 miliardi, con un finanziamento regionale medio pari a 2,4 miliardi. Un valore superato soltanto da otto regioni.

Se si scende a livello provinciale, è interessante notare che 257 progetti localizzati, tutti con Rfi in qualità di attuatore (per 35,4 miliardi, il 68,6% del totale) non specificano una sola provincia di riferimento, perché si estendono a tutte le province della stessa regione. Spiccano in questa mappa Piemonte, Lombardia, Sicilia e Campania. Per i restanti 984 interventi, relativi a una specifica provincia, il finanziamento minimo è pari a 20mila euro (Lecco), mentre il massi-

mo è di 1,5 miliardi (Verona). Quello medio è di 181.712.631 euro e appena 26 province si collocano al di sopra.

Analoga puntualizzazione va fatta per l'osservazione a livello comunale: 322 progetti sono riferibili a tutti i Comuni di una regione. I 919 rimanenti assorbono 8,9 miliardi, il 17,3% del totale. Il 62,89% dei progetti proviene dalle aree interne (le città intermedie, periferiche e ultraperiferiche), ma cumula solo il 16,32% dei fondi.

Gli obiettivi principali degli interventi? Al primo posto c'è il rinnovamento tecnologico delle ferrovie: 251 progetti per 10,3 miliardi (il 20,2% del totale). Al secondo, come peso finanziario, ci sono i raccordi autostradali; soltanto quattro misure, che però valgono 9,7 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

51

I PROGETTI PER IL TPL

I progetti per il trasporto urbano sono 51 per 3,7 miliardi: trenta, per 3,4 miliardi, puntano allo sviluppo di linee metropolitane e tramviarie. Del tutto residuali sono invece gli interventi indirizzati al potenziamento dei trasporti multimodali e intermodali: 17 per un totale di appena 654.420 euro.

IL PNRR DELLE COSE



L'iniziativa

- Il monitoraggio sul «Pnrr delle cose» punta all'obiettivo di arricchire il racconto sulle realizzazioni reali del Pnrr, sulle opere pubbliche e sull'impatto effettivo che gli investimenti finanziati dal Next Generation Eu avrà sui territori.
- L'iniziativa, realizzata dal Sole 24 Ore e da Ifel (l'Istituto per la Finanza e l'economia

locale dell'Anci), si traduce in reportage mensili con approfondimenti verticali per Missione (Digitalizzazione, Transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, Istruzione, Inclusione e coesione, Salute e Repower Eu) in cui saranno illustrati l'avanzamento finanziario dei singoli filoni, le principali realizzazioni e l'effetto di questi investimenti sull'economia e sui servizi realizzati a livello territoriale.

- L'obiettivo è fornire una visione degli investimenti generati dal Pnrr su ogni comparto su cui il Piano è intervenuto a livello regionale e territoriale.

Lazio

Pomezia punta sulla rinascita di Torvaianica

Marciapiedi nuovi di zecca sul lungomare per annullare le barriere architettoniche e un'intera struttura da riqualificare per creare 18 appartamenti di edilizia residenziale pubblica di proprietà comunale. Vale 6,78 milioni di euro il progetto Pnrr (nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare) proposto dall'amministrazione comunale di Pomezia per il versante Nord di Torvaianica, una zona ad alta congestione abitativa su cui grava un complesso a tre torri da 11 piani particolarmente gravoso per il territorio, in termini di vivibilità e attrattività. A ridosso di questo complesso, noto come "il grattacielo di Torvaianica", ruota il cuore della proposta. Alle sue spalle sono, infatti, presenti gli immobili del "Centro Elisabetta": rudere di un centro sportivo e di intrattenimento, in funzione fino all'inizio degli anni Duemila, che oggi rappresenta uno dei principali fenomeni di degrado urbano e sociale del territorio, riparo per senzatetto e per l'abbandono indiscriminato di rifiuti.

Dalla demolizione del centro si prevede di recuperare un'area di 9.100 metri quadrati e di realizzare le 18 unità residenziali per 1.863 metri quadrati da destinare anche all'emergenza abitativa. Assieme agli appartamenti nascerà molto altro: una scuola, una sala ricreativa (ludoteca e centro anziani), un'area verde, uno spazio giochi all'aria aperta, una zona fitness e alcune aree parcheggio.

Per migliorare la viabilità e l'accessibilità si prevedono inoltre nuovi marciapiedi (o il rifacimento dei tratti esistenti) e un restyling a beneficio sia della sicurezza pedonale sia dell'attrattività turistica. Con due nuovi ponti su via Rumenia, all'intersezione con i fossi Crocetta e di Pratica di Mare, sarà infine completato l'asse di viabilità carrabile che corre parallelamente al Lungomare delle Sirene. Obiettivo: snellire il traffico che, specialmente d'estate, grava sulla litoranea, unico snodo per gli spostamenti da e verso Torvaianica. E, più in generale, anche grazie alla risistemazione dell'impianto di illuminazione pubblica, aumentare la sicurezza di cittadini e bagnanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicilia/1

A Palermo la sfida di 28 chilometri di piste per le bici

Una fitta rete di piste ciclabili che attraversa la città come una «infrastruttura leggera» ciclopedonale, progettata all'insegna di cinque caratteristiche: sicurezza, semplicità, economicità, intermodalità e attrattività. Palermo scommette sulle biciclette con un intervento da 7,43 milioni finanziato dal Pnrr nell'ambito dei Piani urbani di mobilità sostenibile (Pums).

Il progetto "Percorso ciclabile Costa Sud, Stazione centrale, Lungofiume Oreto, Poli universitari" è articolato in due fasi. Il primo lotto ha previsto la realizzazione di 10 chilometri di piste ciclabili per collegare la stazione ferroviaria centrale, le stazioni metropolitane urbane "Vespri" e "Guadagna" e i poli universitari di Viale Delle Scienze e degli Ospedali Civico e Policlinico. Per ogni strada è stata scelta una diversa tipologia di pista, sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura viaria e del volume di traffico. E alla fine del percorso, in piazza Francesco Durante - nodo di intersezione a rotatoria che collega Via Del Vespro, Via S. La Franca e Via Mendola - è stata disegnata una riqualificazione ampia, con la creazione di nuove aree verdi e spazi di aggregazione al centro, dove si incroceranno percorsi pedonali e ciclabili.

Il secondo lotto contempla ulteriori 18 chilometri ex novo da rendere disponibili entro la fine del Piano nazionale di ripresa e resilienza, a giugno 2026. In questo caso l'obiettivo è rendere raggiungibili su due ruote i «grandi attrattori culturali», con ciclovie estese lungo una zona molto vasta che va dalla stazione metropolitana-tramviaria di via Notarbartolo, raggiungendo anche Villa Trabia, i Cantieri Culturali alla Zisa e strade cruciali come corso Calatafimi, via Pitrè, via Dante e via Amari, fino a intercettare anche il Palazzo di Giustizia e altri luoghi di pregio come la Cattedrale, Piazza Indipendenza, il Teatro Massimo e il Teatro Politeama.

La sfida è ambiziosa: puntare sulla mobilità dolce per ridurre l'uso delle macchine, il traffico e la sosta selvaggia. «Progetti come questo - si legge nella relazione tecnica generale - distribuiscono diffusamente sul territorio i benefici che generano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicilia/ 2

Mobilità dolce, 6,2 milioni per Messina

Il sogno nel cassetto si chiama “Ciclovía della Magna Grecia”, un percorso di mille chilometri che dovrebbe snodarsi da Lagonegro, in provincia di Potenza, a Pachino, nell’estremo Sud-Est della Sicilia. Nel frattempo Messina cerca di fare la sua parte per farsi trovare pronta all’appuntamento e, soprattutto, per recuperare il ritardo accumulato sin qui: in città la bici rappresenta soltanto lo 0,2% delle modalità di trasporto urbano, contro il 29% di Ferrara, il 24% di Monaco di Baviera e il 30% di Copenhagen. Fino allo scorso anno, le piste erano soltanto due per 7,8 chilometri complessivi. L’auto resta di gran lunga il mezzo più utilizzato: pesa per il 61,7%, il doppio di quanto vale in percentuale nelle altre tre città prese a modello.

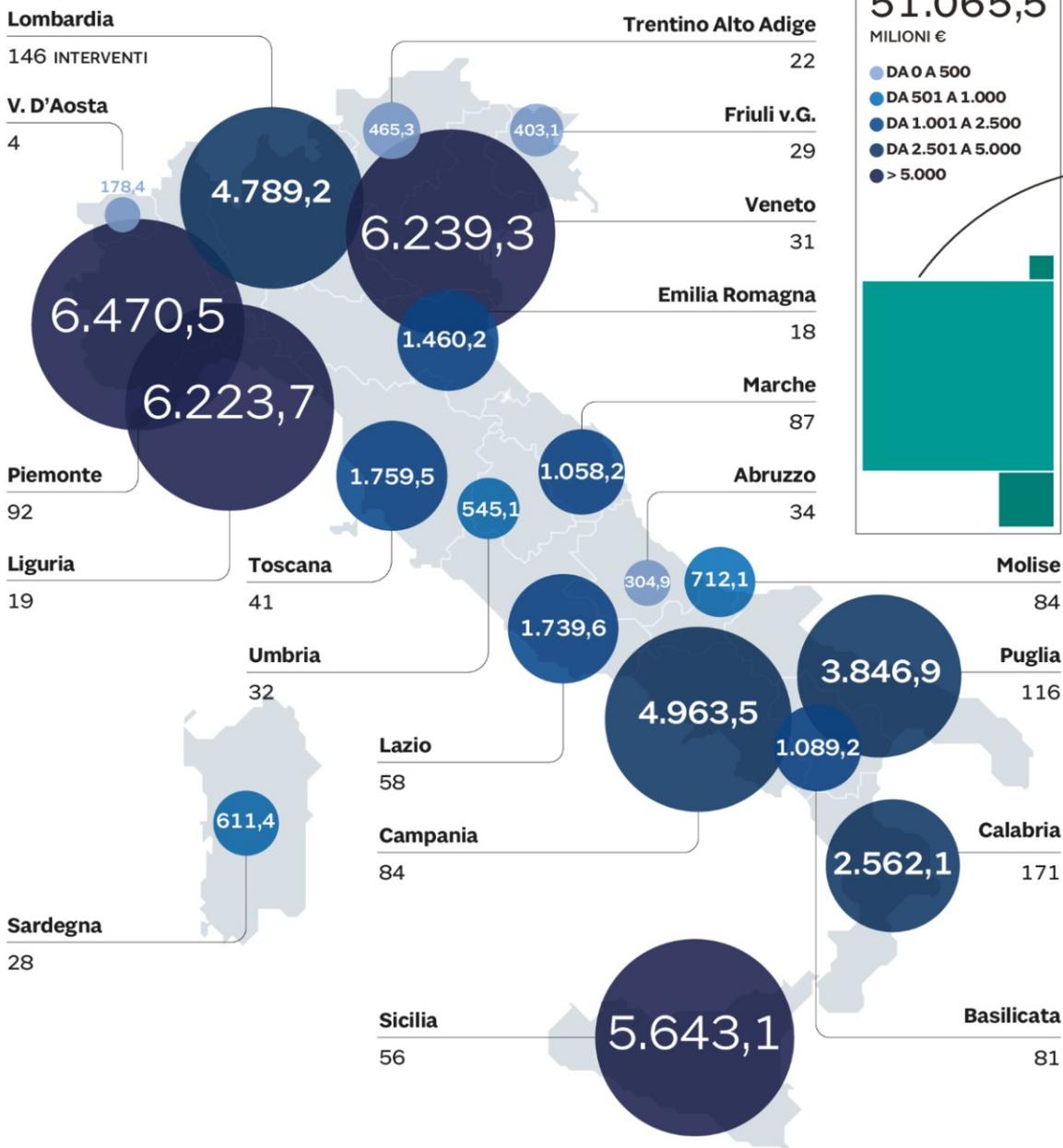
Grazie al progetto “Sistema integrato di mobilità dolce Ganzirri-Torre Faro” (valore totale: 6,23 milioni del Pnrr), la città ha cominciato a potenziare e migliorare la ciclovía da sei chilometri del centro città, la zona in cui si concentra il maggior numero di poli attrattori di traffico: scuole, università, uffici pubblici, stazione ferroviaria e marittima, esercizi commerciali, monumenti, ville, piazze. La realizzazione dell’intervento ha riguardato i lavori di pavimentazione della pista ciclabile in conglomerato bituminoso e quelli di segnaletica stradale, con la collocazione dei cordoli. La ciclovía comincia in corrispondenza della Villa Dante, il parco urbano più esteso oggetto di una recente riqualificazione, procede su Viale di San Martino, con due piste in sede riservata, ognuna a senso unico di marcia, e va avanti nel tratto tra Viale Europa e Via Santa Cecilia, fino a piazza Cairoli, per poi continuare in via Cannizzaro, passando davanti all’Università, in via Garibaldi e in via Battisti.

La pista già realizzata sarà integrata da quella denominata “Cairoli – Stazione FS – passeggiata a mare” da 1,015 milioni di euro, i cui lavori dovranno essere ultimati entro il 30 giugno 2026. Ed è in corso di svolgimento anche il progetto del percorso ciclopedonale che dovrebbe svilupparsi dall’abitato di Ganzirri, sull’omonimo lago, fino all’inizio di Torre Faro: 4,5 chilometri all’interno della Riserva orientata di Capo Peloro.

La ripartizione per Regioni

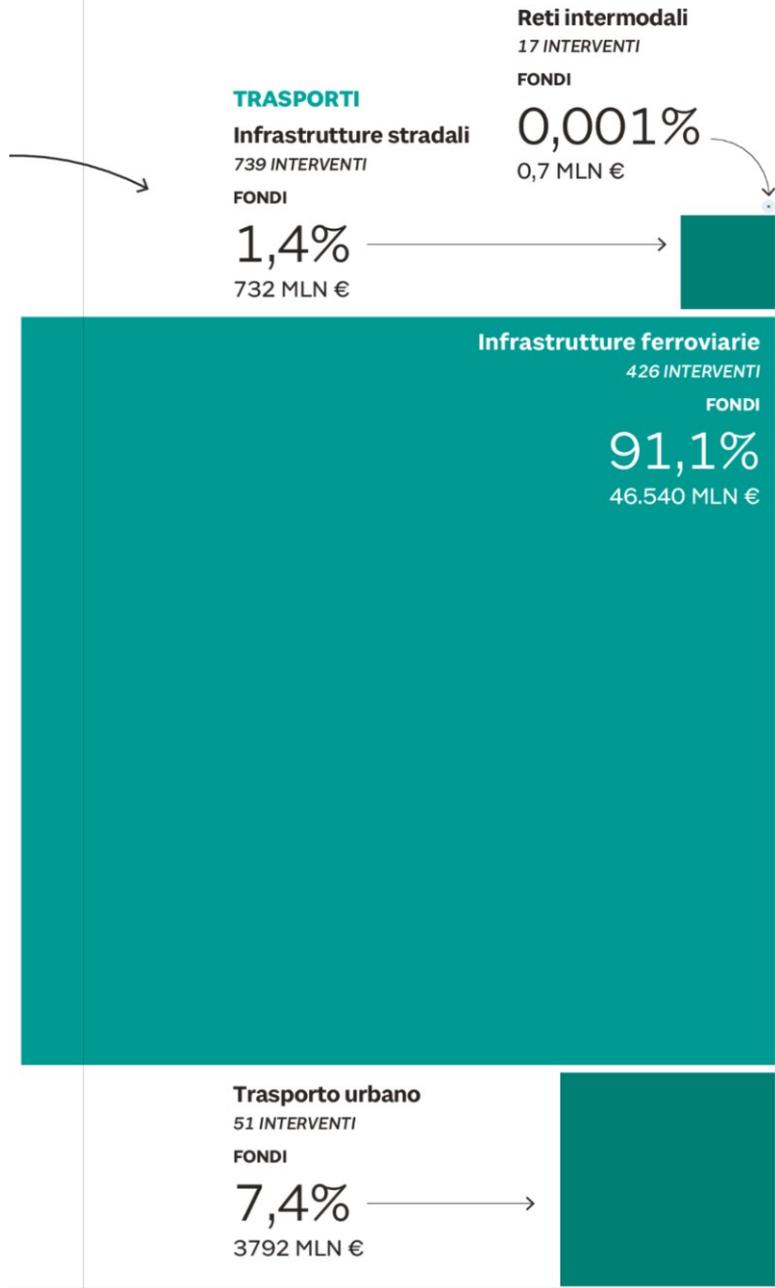
LA GEOGRAFIA

Numero interventi e fondi. In milioni di euro



IL QUADRO

Interventi per tipologia



Fonte: elaborazione Sole 24 Ore su dati Ifel



Una partita decisiva. Sulle infrastrutture si gioca una fetta importante dei progetti finanziati dal Pnrr (nella foto, il Ponte del Mare a Pescara)



La fotografia. Le infrastrutture ferroviarie valgono 47 miliardi, il 91,2% della torta Pnrr

Leasing e imprese, allarme su Iva e accesso ai finanziamenti

Fisco e aziende

Le regole Ue potrebbero portare aggravati su imposta e qualificazione del credito

Iva al 22% all'atto dell'erogazione del finanziamento. È il rischio derivante dall'applicazione di regole unionali che metterebbe in ginocchio un canale rivolto alle Pmi. E secondo Basilea 3+, l'operazione leasing è «unsecure» e deve essere garantita al 50% del capitale. Su questi due fronti la denuncia di Assilea.

Alessandro Galimberti — a pag. 6

Leasing, rischio stangata sui finanziamenti per le Pmi

L'allarme. Per l'Ue l'Iva del 22% andrebbe versata tutta alla fine del contratto (oggi è prorata) E per Basilea 3 il prestito è ad alto rischio nonostante la proprietà del bene: ora deciderà il Trilogo

Pagina a cura di

Alessandro Galimberti

Su un mercato da 34,9 miliardi di euro di finanziamenti, rivolto per il 97,5% alle piccolissime-piccole-medie imprese dorsale dell'economia nazionale, incombe una doppia incognita europea. L'allarme viene lanciato da Assilea - associazione italiana leasing - mentre è in dirittura d'arrivo il decreto Iva della riforma fiscale, terreno su cui rischia di giocarsi il destino di questa forma particolare e complessa di «prestazione di servizi».

Per l'Ue infatti, o più precisamente per i giudici della Corte Ue, il leasing non è altro che «compravendita di denaro», formula sintetica quanto tranciante sotto il profilo fiscale: trattandosi di un contratto a effetti immediati, all'atto del trasferimento del denaro deve essere applicato il 22% di imposta a carico del compratore: un fi-

nanziamento da 100 costerebbe 122. Con la sentenza Mercedes Benz Uk (causa C-164/16) la Corte di giustizia aveva infatti qualificato come locazione-vendita (con la conseguente imponibilità immediata di tutte le rate e del riscatto) il leasing nel quale l'unica scelta ragionevole - per il basso livello del corrispettivo - è quella di esercitare l'opzione di acquisto.

Fino ad oggi la prassi dell'agenzia delle Entrate ha adottato invece l'approccio opposto, considerando il finanziamento in leasing come prestazione di servizi, applicando perciò l'Iva sulla rata e considerando l'operazione di finanziamento in due fasi: l'acquisto del bene con la successiva «messa a disposizione» come prevede la legge 124/2017. Ma questa prassi, contraria all'orientamento dei giudici europei, oggi è a un bivio decisivo, con finale da scoprire nel testo del decreto Iva.

L'altro versante regolamentare del futuro del leasing si sta giocando dentro la Direttiva Crr III, capitolo qualificazione del rischio di credito delle operazioni di finanziamento. Oggi il leasing strumentale immobiliare e dell'automotive è considerata operazione di credito *unsecure*, sostanzialmente ad alto rischio e di fatto equiparata allo scoperto di conto. Un approccio incoerente, secondo Assilea, considerato che la proprietà del bene

locato, che caratterizza il leasing, è una garanzia migliore dell'ipoteca nel mutuo immobiliare. Sul punto Abi, Mef e Banca d'Italia, dopo mesi di pressing lobbistico, sono arrivati alla conclusione che i tempi sono maturi per proporre un assorbimento di capitale sulle operazioni più leggero rispetto al 50% attuale, soglia che libererebbe risorse proporzionali al mon-

do delle Pmi. Ma la soluzione eurounionale è nel *banking package*, ora al vaglio del Trilogo di Bruxelles: pronostico come sempre difficile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Se il banking package abbassa l'assorbimento di capitale si potranno liberare risorse per molti settori