



Rassegna Stampa 11-12-13 gennaio 2025

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it



● Circa 30 milioni di euro - secondo fonti sindacali - sono stati destinati allo stabilimento di Foggia del gruppo Barilla, nato circa 40 anni fa nella zona Asi del capoluogo dauno, nel quale lavorano circa 200 dipendenti.

Secondo le prime informazioni, «le confezioni destinate al mercato italiano verranno fuori esclusivamente dalla lavorazione industriale della sede di Foggia, alla quale si aggiungerà la produzione di parte della filettatura bronzo». Nella terra del grano duro dove si produce il 20% dell'oro giallo italiano per la produzione di semola e pasta, il gruppo Barilla, già presente con uno degli stabilimenti di punta a livello mondiale, aumenta dunque investimenti e produzione. Una notizia decisamente importante per Foggia e la Capitanata

«Gli investimenti preannunciati di svariati milioni di euro per lo stabilimento di Foggia del Gruppo Barilla sono un'ottima notizia che rassicura per il futuro lavorativo dei dipendenti. Il potenziamento strutturale del sito della Zona ASI del capoluogo duano non solo tranquillizza sul consolidamento dei posti di lavoro ma fa prospettare, con fiducia, un incremento occupazionale e conforta sul raggiungimento dei risultati cui erano proiettati i nostri sforzi ed il nostro impegno sindacale». È quanto affermano Giovanni Tarantella segretario generale FLAI CGIL, Donato Di Lella segreta-

Barilla punta su Foggia con 30 milioni di euro per la produzione nazionale



FOGGIA
L'interno dello stabilimento Barilla. nel capoluogo dauno la più importante produzione di pasta del gruppo industriale di Parma

rio generale FAI CISL e Antonio Castriotta segretario generale UILA UIL di Foggia.

All'inizio della sua attività, lo stabilimento di Foggia produceva circa 240mila tonnellate di pasta al giorno. Un dato calato nel corso del tempo. Durante il periodo del Covid, la produzione è tornata ad attestarsi a quei li-

velli. L'investimento di oltre sei milioni di euro di due anni fa, per l'incremento energetico dello stabilimento, lasciava ipotizzare l'intenzione di continuare a puntare sulla produttività. «Il recente vertice dirigenziale svoltosi a Parma ha dato il via libera agli investimenti milionari che permetteranno allo stabilimen-

to foggiano di diventare un punto di riferimento assoluto per puntare ad un incremento produttivo che avrà il suo step nel 2034», sottolineano ancora i segretari Tarantella, Di Lella e Castriotta che aggiungono: «Ora, la volontà espressa di incrementare quantitativamente e qualitativamente le strutture è un segnale forte. La nostra azione sindacale ha sempre puntato a tale obiettivo, ovvero alla stabilità occupazionale, al riconoscimento dell'alto livello della qualità lavorativa di quanti giornalmente prestano servizio nelle catene produttive e al possibile incremento delle stesse prestazioni lavorative».

Lo stabilimento Barilla di Foggia, che dà lavoro direttamente ad oltre 200 operai, oltre all'indotto, è sorto oltre 30 anni fa nella zona industriale di Foggia Incoronata rilevando gli stabilimenti dei «Pastifici meridionali».



FOGGIA Lo stabilimento Barilla

MATTINATA

CHILOMETRI DI SPIAGGE

LA DECISIONE

Tutte le autorizzazioni demaniali marittime per finalità turistico - ricreative e sportive avranno efficacia fino al 30 settembre 2027

LA MOTIVAZIONE

Con l'attuale quadro normativo al fine di evitare i conseguenti pregiudizi sia per il pubblico sia per il privato

Concessioni balneari prorogate al 2027

La decisione del Comune interessa i titolari degli stabilimenti



MATTINATA Le spiagge del litorale

FRANCESCO BISCEGLIA

● **MATTINATA.** Di concessioni demaniali marittime torna ad occuparsi la giunta comunale. Tutte le concessioni demaniali marittime per finalità turistico - ricreative e sportive in essere continuano ad avere efficacia fino al 30 settembre 2027. Questa la decisione presa dopo che un anno fa c'era stata da parte dell'amministrazione guidata dal sindaco Michele Bisceglia la precedente proroga delle concessioni demaniali marittime "al 31 dicembre 2024. Adesso, dunque, la giunta sulla base della considerazione che "le previsioni temporali di cui alla deliberazione di questa giunta, n. 238 del 28.12.2023, sono state superate dal decreto legge n.131 del 16.09.2024, fissa la nuova scadenza del 30 settembre 2027. Tale data "è indicativa del termine massimo per l'individuazione dei nuovi concessionari e, pertanto, impone l'avvio delle procedure selettive in tempi congrui". Va considerato che "il Comune di Mattinata non ha ancora avviato alcuna procedura selettiva, né dispone di un piano comunale delle coste approvato o adottato" e che "i criteri per stabilire l'ammontare dell'indennizzo da riconoscere al concessionario uscente saranno adottati con decreto ministeriale entro il 31.03.2025". Ne discende, sottolinea la giunta, che "non sarà possibile ultimare le procedure per l'individuazione dei nuovi concessionari", vista l'individuazione di tale termine, per la stagione estiva 2025. La decisione della proroga al 2027 è motivata, sottolinea la giunta Bisceglia, dall'obbligo del Comune di "adattare l'azione amministrativa di competenza al quadro normativo, al fine di evitare i conseguenti pre-

giudizi per il pubblico ed il privato interesse determinati dalla particolare situazione giuridica fin qui evidenziata, fatte salve tutte le ulteriori determinazioni che Governo e Parlamento decideranno di adottare, nel rispetto e nei limiti dei "poteri loro spettanti". E la giunta ha formulato la direttiva al funzionario responsabile del settore tecnico lavori pubblici - paesaggio - ambiente di avviare le procedure atte all'adozione e approvazione di un Piano Comunale delle Coste ai sensi dell'art.4 della L.R. n.17/2015 e, comunque, in conformità alla normativa vigente, all'esito della pubblicazione del Decreto con il quale saranno fissati i criteri per il calcolo degli indennizzi ai concessionari uscenti, di predisporre i bandi per l'avvio delle procedure selettive volte all'individuazione dei nuovi concessionari. Nonché di verificare, nelle more dell'adozione del piano comunale delle coste le aree suscettibili di affidamento in concessione, assicurando l'adeguato equilibrio tra le



aree demaniali in concessione e le aree libere o libere attrezzate, nonché la costante presenza di varchi per il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia antistante l'area compresa nella concessione, anche al fine di balneazione. All'esito delle attività propedeutiche, di avviare le procedure a evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni demaniali marittime.

MATTINATA
L'incantevole
Baia delle
Zagare

Sostenibilità

Formazione imprese, protocollo tra ANCE e AQP



Il presidente ANCE Puglia

La risorsa idrica è strategica per lo sviluppo del territorio pugliese e ogni azione intrapresa o da intraprendere per preservarla e ottimizzarla è da valutarsi con enorme favore: in tal senso, riteniamo estremamente positivo l'affidamento a una realtà interamente pubblica la gestione del servizio idrico integrato dal 2026". Lo ha dichiarato il presidente di Ance Puglia **Gerardo Biancofiore** al termine di un incontro con i vertici di AQP su temi di comune interesse; dal confronto è emersa la volontà di definire un protocollo per la formazione delle imprese di costruzioni del sistema ANCE sulle innovazioni sostenibili introdotte dall'Ente.

Acquisto prima casa, a rischio taglio il bonus sui lavori di ristrutturazione

Legge di Bilancio

Con la nuova definizione di residenza agevolazioni in dubbio per 500mila unità

Detrazione del 50% in bilico: per molti immobili l'unica possibilità sarà quella del 36%

Bonus con la percentuale più alta del 50% a rischio. E, sullo sfondo, il pericolo di doversi accontentare del meno conveniente 36%, lasciando per strada molti soldi. La nuova definizione di abitazione principale inserita nella legge di Bilancio 2025 potrebbe colpire migliaia di contribuenti: le compravendite di abitazioni sono circa 700mila ogni anno e, di queste, circa i tre quarti riguardano prime case, per cui per 500mila immobili nel 2025 le ristrutturazioni potrebbero diventare molto più onerose. **Latour e Parente** — a pag. 3

Bonus casa al 50%, i limiti alla residenza mettono a rischio 500mila immobili

Agevolazioni. La legge di Bilancio impone di avere già la dimora in un immobile per accedere agli sconti più elevati. Rebus difficile da sciogliere per chi compra un'abitazione e poi la ristruttura. Problemi anche per i lavori condominiali

Per il superbonus è stata riconosciuta la possibilità di trasferirsi al termine dei lavori
Giuseppe Latour
Giovanni Parente

Bonus con la percentuale più alta del 50% a rischio. E, sullo sfondo, il pericolo di doversi accontentare del meno conveniente 36%, lasciando per strada molti soldi. La nuova definizione di abitazione principale, in questi primi giorni del 2025, sta creando problemi a centinaia di contribuenti. E, con il passare dei mesi, le difficoltà potrebbero moltiplicarsi, fino a travolgere molte delle transazioni di compravendita che saranno effettuate quest'anno con l'obiettivo, poi, di ristrutturare gli immobili.

La legge di Bilancio 2025 aggrava il livello più elevato di agevolazione fiscale, per quasi tutti i bonus casa, a un nuovo requisito: essere proprietari o titolari di diritti reali su unità adibite ad abitazione principale. Questo concetto, però, non viene definito esplicitamente. E, soprattutto, non si spiega cosa succede a chi, al momento della ristrutturazione, non vive e non ha ancora la residenza nel proprio immobile. Senza un chiarimento, interpretativo o normativo, allora, molti potrebbero

essere costretti ad accontentarsi degli sconti più bassi.

Acquisto e ristrutturazione

Pensiamo al caso tipico di chi compra un immobile "usato" per poi ristrutturarlo, prima di andarci a vivere. Tecnicamente, quella casa diventerà abitazione principale solo dal momento del cambio di residenza e, quindi, dopo la ristrutturazione. L'articolo 10, comma 3 bis del Tuir, infatti, definisce l'abitazione principale come «quella nella quale la persona fisica, che la possiede a titolo di proprietà o altro diritto reale, o i suoi familiari dimorano abitualmente». L'articolo 43 del Codice civile, a sua volta, definisce la residenza come il «luogo in cui la persona ha la dimora abituale».

Un delicato gioco di incastri dal quale si comprende che non è possibile dimorare e, quindi, risiedere in una casa nella quale non sono stati ancora effettuati i lavori di sistemazione. Per avere un'abitazione principale, sulla quale richiedere la detrazione del 50%, allora, bisognerebbe aspettare il cambio di residenza.

In questa trappola potrebbero restare impigliate migliaia di contribuenti. Se pensiamo che le compravendite di abitazioni sono circa 700mila ogni anno e che, di

queste, circa i tre quarti riguardano prime case, per 500mila immobili nel 2025 le eventuali ristrutturazioni potrebbero diventare molto più onerose.

Gli altri casi dubbi

C'è anche da dire che l'uso della definizione di abitazione principale crea problemi in molte altre situazioni, tutte collegate alla legge di Bilancio. Chi, ad esempio, vuole sfruttare il sismabonus acquisti (dedicato a chi compra immobili riqualificati da imprese) dovrebbe avere la residenza nell'immobile al momento del rogito per ottenere il 50 per cento. Difficoltà simile per le pertinenze: la legge non spiega se vengono attratte alla percentuale di agevolazione dell'abitazione principale o se si considerano qualcosa di diverso e, quindi, vanno al 36 per cento.

Le parti comuni di immobili, e quindi i lavori condominiali, soffrono il medesimo problema: non

è chiaro se siano tutti agevolati al 36% o se i proprietari che hanno la residenza in condominio potranno detrarre i lavori su parti comuni al 50 per cento. E questa incertezza potrebbe, nei prossimi mesi, frenare la formazione di maggioranze per approvare i lavori di manutenzione straordinaria.

A trovarsi nella situazione più svantaggiosa potrebbero essere, poi, i contribuenti che facciano lavori a cavallo tra più anni di imposta, modificando nel frattempo la loro residenza. In questi casi si determinerebbe un ulteriore fattore di complicazione: interventi sulla stessa unità potrebbero essere in parte agevolati con un'aliquota più bassa al 36% e in parte con un'aliquota più alta, al 50 per cento. Un cortocircuito che non aiuterebbe in caso di successive contestazioni.

I precedenti favorevoli

La laconicità della manovra risalta maggiormente se confrontata con quanto dice la legge (il Dpr n. 131/1986) in materia di agevolazioni sull'imposta di registro per la prima casa. Tra le condizioni per questi sconti, infatti, si chiede che «l'immobile sia ubicato nel territorio del Comune in cui l'acquirente ha o stabilisca entro diciotto mesi dall'acquisto la propria residenza». Una formula che non lascia spazio a dubbi.

Va detto che qualche precedente, anche recente, favorevole per i contribuenti c'è, in ambito interpretativo: da qui si potrebbe partire per evitare una pioggia di richieste di chiarimento, simile a quella sperimentata con il superbonus. La circolare n. 13/E del 2023 analizzava il caso degli immobili inagibili ristrutturati pro-

prio con la maxi-agevolazione, attraverso la demolizione e ricostruzione. In quella situazione le Entrate scrivevano: «Si ritiene che, qualora l'unità immobiliare non sia adibita ad abitazione principale all'inizio dei lavori, il superbonus spetti per le spese sostenute per i predetti interventi a condizione che il medesimo immobile sia adibito ad abitazione principale al termine dei lavori». Un orientamento ribadito nella risposta a interpello n. 377 del 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

96mila

IL TETTO DI SPESA

Il tetto di spesa complessivo per i lavori di ristrutturazione o manutenzione straordinaria ammessi a detrazione è di 96mila euro

I riferimenti

Bonus a due aliquote

L'ultima legge di Bilancio ha previsto che per il 2025 i bonus per i lavori in casa seguano uno schema con due aliquote: il 50% in caso di abitazioni principali e il 36% nel caso delle seconde case (siano essere locate o a disposizione). Il tetto di spesa per ristrutturazioni o manutenzioni straordinarie è fissato in entrambi i casi a 96mila euro

L'abitazione principale

Per il concetto di abitazione principale bisogna far riferimento a quanto viene stabilito dall'articolo 10, comma 3-bis, del Testo unico sulle imposte sui redditi (Tuir): «Si intende quella nella quale la persona fisica, che la possiede a titolo di proprietà o altro diritto reale, o i suoi familiari dimorano abitualmente»

Il precedente

La circolare 13/E/2023 aveva sostenuto che «qualora l'unità immobiliare non sia adibita ad abitazione principale all'inizio dei lavori, il superbonus spetti per le spese sostenute per i predetti interventi a condizione che il medesimo immobile sia adibito ad abitazione principale al termine dei lavori»

LE STIME

19,5

Miliardi

Le stime su cui si basa la legge di Bilancio per la rimodulazione dei bonus sui lavori in casa partono dai 19,5 miliardi di oneri sostenuti per gli interventi nel 2019, ossia l'ultimo anno prima dell'introduzione del Superbonus e dello sconto in fattura

75%

Le abitazioni principali

La quota di spese per interventi edilizi riguardanti le abitazioni principali - come riportato nella stima contenuta nella relazione tecnica - è di circa il 75% sul totale della spesa considerata



Detrazioni meno generose. Per i lavori dal 1° gennaio bonus più ridotti sulle seconde case

L'intervento

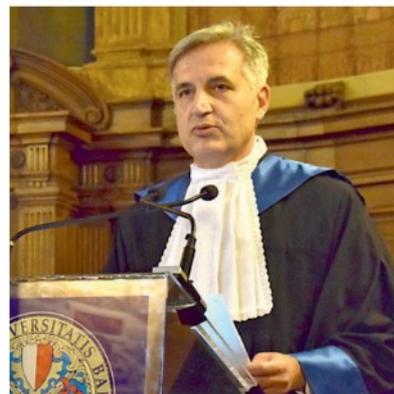
Perché Confindustria difenderà l'indipendenza dell'Arpa

di **Sergio Fontana**

L'Arpa Puglia, come tutte le agenzie ambientali regionali, ha il compito fondamentale di monitorare e proteggere l'ambiente, garantendo che le normative in materia di qualità dell'aria, delle acque e del suolo vengano rispettate. È un organismo tecnico-scientifico, indipendente, il cui ruolo è quello di garantire la salute pubblica e la sostenibilità ecologica senza subire influenze politiche o pressioni economiche. Questo principio di autonomia è sancito a livello nazionale e internazionale ed è una garanzia fondamentale per il buon funzionamento dell'amministrazione ambientale. Tuttavia la recente proposta avanzata nei giorni scorsi dalla Regione Puglia, contenuta in un articolo della legge di bilancio, prevede l'istituzione di un consiglio di amministrazione per l'Arpa Puglia. Tale scelta rischia di compromettere l'indipendenza di un ente che, da sempre, svolge un ruolo strategico nella tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, operando esclusivamente su criteri scientifici e tecnici, in maniera imparziale e super partes. Proprio per questo, la proposta di introdurre un cda per l'Arpa rappresenta un unicum in Italia e solleva numerose preoccupazioni e perplessità. Si

tratterebbe di un cambiamento che rischia di minare la credibilità e l'efficacia dell'agenzia, con il pericolo concreto che le decisioni prese possano essere influenzate da logiche politiche e non solo da valutazioni tecniche. L'autonomia dell'Arpa è cruciale non solo per l'ambiente, ma anche per il sistema produttivo pugliese. Le imprese hanno necessità di un interlocutore imparziale, che garantisca un quadro normativo chiaro e stabile nella valutazione dell'impatto ambientale e nel controllo dei parametri ecologici. È essenziale che l'Arpa continui a lavorare in totale indipendenza, anche per rispondere alle sfide ambientali sempre più urgenti. L'impegno per la sostenibilità deve essere supportato da decisioni fondate su evidenze scientifiche e non influenzate da pressioni esterne. In un periodo in cui la sostenibilità è al centro delle politiche europee, l'Arpa deve poter operare senza ingerenze, per garantire non solo la tutela dell'ambiente, ma anche la competitività delle nostre imprese che, nel rispetto delle normative, investono ogni giorno in pratiche green. **Confindustria Puglia** continuerà a difendere l'indipendenza di questo ente, convinta che solo un'Arpa libera e imparziale possa garantire un futuro migliore per la nostra comunità e le nostre imprese. *(presidente **Confindustria Puglia**)*

Deve operare senza ingerenze, anche per la competitività delle nostre imprese



▲ **Presidente Sergio Fontana**

Lo studio Luce e gas, previsioni preoccupanti per il 2025. I timori di ripercussioni su prezzi e occupazione

«Le bollette più care? In Puglia»

Il dossier della Cgia di Mestre: «Qui gli aumenti maggiori per le imprese del Sud»

Nel 2025 le aziende pugliesi pagheranno 600 milioni in più sui consumi di gas e luce per gli aumenti in arrivo. Le stime sono state diffuse dalla Cgia di Mestre. Dagli industriali agli albergatori non mancano le preoccupazioni su prezzi e occupazione.

a pagina 3 **Bechis, Di Bisceglie**

Primo piano | I rincari su gas e luce

In Puglia aumenti fino a 600 milioni Le aziende: «Effetti sull'occupazione»

Le stime del 2025 diffuse dalla Cgia. Dalle industrie ai negozi: saranno spesi quasi 4 miliardi

di **Cesare Bechis**

BARI In Puglia la crescita dei costi legati all'energia elettrica e al gas potrebbe portare un aumento dei prezzi finali e avere un impatto negativo sull'occupazione. Il caro-bollette non colpisce soltanto i cittadini alle prese con le fluttuazioni in aumento dei costi dell'elettricità e del gas. Si abbatte anche sulle imprese. Nel 2025, il sistema imprenditoriale pugliese, secondo le stime effettuate dall'ufficio studi della Cgia di Mestre, sborserà 600 milioni in più rispetto all'anno precedente, pari a una percentuale del 18,4 per cento. È prima al Sud per l'incremento delle spese sui consumi. Tra i settori colpiti c'è quello alberghiero. Francesco Caizzi, presidente regionale Federalberghi, conferma che «il problema è molto preoccupante, i rialzi ci sono stati già a novembre e dicembre in concomitanza con una flessione dell'andamento turistico. Se la tendenza dovesse essere la stessa, nei prossimi mesi avremmo difficoltà. Il maggior costo pari a quasi al triplo di Francia e Spagna costringerà gli albergatori pugliesi ad aumentare i prezzi. Contracolpi anche per la competitività sul mercato internazionale. Si spera che la

speculazione in atto non raggiunga i valori del 2021-2022 perché sarebbe un disastro, con notevoli ripercussioni anche sull'occupazione stagionale».

Le imprese pugliesi nel 2024 hanno speso tre miliardi e 270 milioni per i consumi di gas e luce. Quest'anno i costi aumenteranno di 600 milioni, arrivando a 3 miliardi e 870 milioni. Al Sud la Campania avrà un impatto dell'18,7%. Così nelle altre regioni: Sicilia (18,6), Basilicata (18,8) Molise (19,1), più leggero sarà l'onere per la Calabria (18,2). In Italia, secondo la Cgia, le bollette potrebbero costare all'intero sistema imprenditoriale italiano ben 13,7 miliardi di euro in più rispetto al 2024 (19,2 %). Le stime della Cgia si basano su un'ipotesi del prezzo medio dell'energia elettrica nel 2025 di 150 euro per mwh e del gas a 50 euro per mwh. Analizzando la crescita dei costi di 13,7 miliardi nel 2025, scaturisce che quasi 9,8 miliardi (+17,6 per cento rispetto al 2024) riguardano l'energia elettrica e 3,9 miliardi (+24,7) il gas. Le imprese pugliesi dovranno sopportare costi aggiuntivi di 513 milioni per l'energia elettrica e di 87 milioni per il gas. I settori più colpiti sono metallurgia,

commercio, alimentari, alberghi, bar, ristoranti, cinema e teatri, servizi vari compresi i trasporti.

«L'industria pugliese è preoccupata di questi aumenti - dice **Sergio Fontana**, presidente di **Confindustria Puglia**, - perché ancora c'è difficoltà di accesso al credito e gli oneri bancari sono elevati. L'aumento del costo dell'energia aumenta le difficoltà per il nostro sistema e, se pur non come due anni quando ci fu l'impennata, ci creerà problemi soprattutto in relazione alla competitività delle imprese. Basti pensare a Francia e Spagna che sopportano costi energetici inferiori ai nostri. Noi giochiamo una partita in un campionato in cui le regole non sono uguali per tutti. Abbiamo perciò bisogno di una politica energetica non regionale ma europea dove tutti possiamo produrre con le stesse capacità competitive». Anche il settore del

commercio teme contraccolpi. «È inevitabile che questi aumenti abbiano un riflesso negativo sui consumi in generale - afferma Benny Campobasso, presidente di Confeferenti Puglia - Veniamo già da un autunno decisamente "freddo" dal punto di vista commerciale, con calo del 2 per cento rispetto al 2023. Permane quindi un quadro generale di stallo della spesa delle famiglie che - puntualizza - nonostante il rallentamento dell'inflazione rimangono prudenti e operano ac-

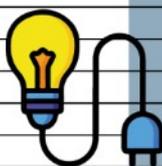
quisti selettivi e ponderati. Rimane, dunque, la necessità di dare una scossa positiva alla domanda interna: bisogna continuare sulla strada della riforma fiscale per liberare risorse. In particolare, servirebbe una detassazione generalizzata degli aumenti salariali, che dopo due anni di alta inflazione - permetterebbe di ridurre il rischio di drenaggio fiscale, soprattutto per i lavoratori che hanno ottenuto un aumento delle retribuzioni tale da passare ad un'aliquota Irpef più pesante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La stima dei costi

ENERGIA ELETTRICA e GAS (IMPRESE)

	Stima costo (in MLN €)		var. spesa per energia delle imprese italiane	
	2024	2023	assoluta (2025-2024) in mln €	% (2025/2024)
Lombardia	16.793	20.005	+3.211	+19,1
Emilia-Romagna	8.270	9.916	+1.646	+19,9
Veneto	7.983	9.527	+1.543	+19,3
Piemonte	6.328	7.568	+1.240	+19,6
Toscana	4.847	5.797	+949	+19,6
Lazio	4.175	4.960	+785	+18,8
Puglia	3.270	3.870	+600	+18,4
Campania	3.155	3.745	+590	+18,7
Sicilia	3.139	3.723	+584	+18,6
Friuli-Venezia	2.612	3.113	+502	+19,2
Trentino-Alto Adige	1.858	2.217	+359	+19,3
Marche	1.640	1.956	+316	+19,3
Abruzzo	1.587	1.896	+309	+19,4
Umbria	1.337	1.594	+257	+19,2
Liguria	1.312	1.563	+251	+19,2
Sardegna	1.323	1.555	+233	+17,6
Calabria	720	851	+131	+18,2
Basilicata	629	747	+118	+18,8
Molise	333	397	+64	+19,1
Valle d'Aosta	234	278	+44	+19,0
ITALIA	71.545	85.278	+13.733	+19,2



Lo studio

Tutti i numeri e le percentuali

✓ Secondo uno studio della Cgia, nel 2025 le bollette potrebbero costare alle imprese italiane 13,7 miliardi di euro in più rispetto al 2024 (+ 19,2 per cento)

La ripartizione per settore

✓ A livello nazionale la spesa complessiva dovrebbe toccare gli 85,2 miliardi: di questi, 65,3 sarebbero per l'energia elettrica e 19,9 per il gas

Aziende del Nord più penalizzate

✓ A pagare il conto più salato dovrebbero essere le imprese del Nord. La prima nel Mezzogiorno per il caro bollette alle imprese è la Puglia

With.



Sergio Fontana

Noi industriali siamo preoccupati perché ancora c'è difficoltà di accesso al credito e gli oneri bancari sono elevati. Avremo problemi di competitività



Beniamino Campobasso

Ci sarà un quadro generale di stallo della spesa delle famiglie che nonostante il rallentamento dell'inflazione opereranno acquisti selettivi e ponderati



Francesco Caizzi

I rialzi ci sono stati già a novembre e dicembre in concomitanza con una flessione dell'andamento turistico. Ora speriamo non torni la speculazione del 2021

Per trasporti pesanti e cemento la sfida della transizione verde

Settori hard-to-abate. A breve termine la chance arriva dai combustibili alternativi, che hanno costi simili al diesel ma emissioni ridotte dell'80%. Per la cattura di Co2 servono regole e fondi ad hoc

Pagina a cura di **Alexis Paparo**

Nell'attesa che l'idrogeno verde e altre soluzioni tecnologiche a zero emissioni entrino sul mercato, i combustibili alternativi avanzati potrebbero oggi diventare un pilastro concreto della decarbonizzazione di due settori molto inquinanti, dove l'elettrificazione è più complicata e le emissioni di processo non sono evitabili: cemento e trasporto pesante su gomma. È quanto emerge dalla seconda edizione del rapporto Zero Carbon Technology Pathways dell'Energy & Strategy della School of Management del Politecnico di Milano, che verrà presentato mercoledì al Polimi.

Come evidenzia il rapporto, i settori industriali *hard-to-abate* - con impatto ambientale difficile da abbattere - sono stati responsabili dell'11% delle emissioni italiane nel 2023 e del 13% a livello europeo (perimetro Eu Ets), mentre il trasporto pesante su strada, aereo e marittimo rappresenta l'8%, sia a livello italiano sia a livello europeo. In particolare, il cemento, uno dei materiali più usati al mondo, è responsabile dell'8% delle emissioni globali - secondo i calcoli del Polimi - del 27% delle emissioni europee dei settori industriali *hard-to-abate*.

Il trasporto merci su strada

Le soluzioni per la decarbonizzazione del trasporto pesante su gomma sono principalmente due: carburanti sostenibili che alimentano mezzi convenzionali e l'adozione di veicoli a trazione elettrica. Nel rapporto è stato analizzato il costo per le diverse soluzioni (si veda l'infografica). Facendo l'esempio di un camion che percorre 400 km al giorno, il costo totale di operatività con il diesel è di 0,65 €/km, che diventa 1,02 €/km per i veicoli elettrici (Bev) e 2,47 €/km per i veicoli a idrogeno (Fcev). Utilizzando i biocarburanti (Hvo e Bio-Gnl, ovvero biometano) i costi sono oggi sostanzialmente comparabili al caso base. La variazione è di pochi centesimi a km, con una riduzione di Co2 rispetto al diesel di circa l'80 per cento (80% per Hvo e 84% per biometano).

I biocarburanti avanzati

«Nel breve periodo i biocarburanti avanzati potrebbero diventare un'alternativa al diesel - spiega Davide Chiaroni, vicedirettore di Energy & Strategy e responsabile della ricerca -. L'Italia ha già una rete di infrastrutture di distribuzione e di produzione che non richiede cambiamenti tecnologici e investimenti infrastrutturali sostanziali; la disponibilità di materia prima, che per essere veramente sostenibile deve provenire dal territorio nazionale, e la possibilità di alimentare i mezzi in circolazione senza modifiche».

Per accelerare lo sviluppo del biometano, il decreto 240/2022 ha stanziato, fra il 2023 e il 2025, 1,73 miliardi di finanziamenti Pnrr per la riconversione di impianti di biogas esistenti e la costruzione di nuovi, attraverso un meccanismo di aste. Eppure, le quattro (su cinque) finora concluse hanno registrato una capacità produttiva assegnata molto inferiore a quella disponibile.

«Questo perché - continua Chiaroni - mancano indicazioni chiare dall'Europa sulla politica dei biocarburanti e su quello che viene considerato biocarburante oggi. Dall'altro lato, l'Italia non ha ancora un quadro normativo sugli Hvo mentre, per quanto riguarda gli impianti di biometano, la durata del sistema di incentivazione è di 15 anni, mentre la vita di un impianto è di 20 o più anni. Fattore che riduce

molto il ritorno dell'investimento per gli operatori».

I veicoli elettrici

Nel medio-lungo periodo anche i mezzi elettrici, che hanno ovviamente emissioni zero nel caso si ricarichino con energia al 100% rinnovabile, potrebbero raggiungere la parità di costo con i veicoli alimentati a bioenergia.

Il rapporto ha infatti considerato uno scenario alternativo in cui il prezzo dei biocarburanti, che ad oggi si discosta di poco da quello degli equivalenti fossili, possa riflettere maggiormente il valore del prodotto, abbinando questa considerazione all'eventuale rimozione dei pedaggi autostradali per veicoli a zero emissioni (Direttiva Ue 2022/362). Ciò che frena è però il prezzo - oggi da 2,5 a

3,5 volte superiore a un veicolo tradizionale - e al momento la mancanza di incentivi per l'acquisto o la realizzazione di infrastrutture di ricarica private. Di conseguenza, solo 72 dei 29 mila mezzi pesanti immatricolati nel 2023 in Italia erano elettrici (0,2%).

La cattura di Co2 per il cemento

Sono circa 50 i cementifici in Italia, con una produzione che, fra il 2019 e il 2023, si è mantenuta stabile (18,8 milioni di tonnellate nel 2023). Nel breve periodo, «anche in questo settore si potrebbe favorire l'utilizzo di combustibili alternativi nei processi di combustione - continua Chiaroni - che non richiede modifiche significative agli impianti. Questo già avviene in Europa: nel 2023 in Germania i combustibili alternativi contribuiscono per oltre il 70% del mix. La media Eu è del 57,6%; in Italia siamo al 25,5% (era il 22,5% nel 2022)».

Efficientare i processi e sostituire il linker con materiali meno impattanti sono strade su cui continuare a puntare. Ma, secondo il Polimi, la cattura della Co2 è la leva fondamentale per le emissioni non evitabili. Ad oggi il processo non è economicamente sostenibile senza fondi e supporti (si veda il grafico in alto con l'analisi economica della cattura soluzione di assorbimen-

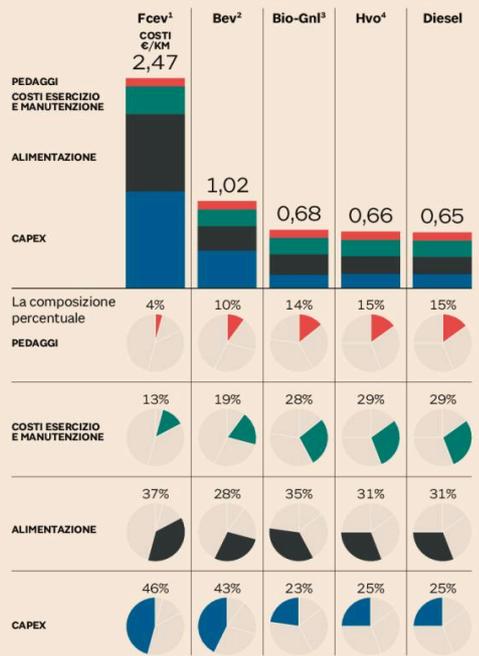
to chimico tramite ammine). Se i costi aggiuntivi relativi alla sola fase di cattura risultano inferiori rispetto al pagamento delle quote Ets, sommati a quelli previsti per trasporto e stoccaggio comporterebbero un aumento del costo di produzione del cemento del 150-230 per cento. La roadmap dell'Italia non è però ancora stata stabilita né sono stati identificati target da raggiungere nel Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (Pniec).

Conclude Chiaroni: «Dal punto di vista dell'innovazione l'Italia è all'avanguardia: Italcementi, diventata Heidelberg Materials, è stata la prima azienda a dimostrare la fattibilità di un sistema di cattura della Co2 del cemento, con un impianto ad hoc realizzato a Brevik, in Norvegia che produrrà quest'anno il primo cemento a zero emissioni nette al mondo. Un investimento in grande parte sostenuto da fondi pubblici statali. Servono soluzioni di filiera per far sì che i costi non si abbattano sui cittadini».

La distanza fra soluzioni identificate e situazione del mercato è siderale: al 2050 saranno necessari tra i 3,6 e i 6,8 miliardi di euro di investimenti per l'installazione degli impianti di sola cattura di Co2, senza considerare l'infrastruttura di trasporto e stoccaggio.

Percorsi a confronto

Mobilità su gomma: i costi delle tecnologie e del combustibile a confronto. Range giornaliera: 400 km



Nota: Fcev¹: veicoli a idrogeno. Bev²: veicoli elettrici a batteria. Bio-Gnl³: biometano da residui agricoli/agroindustriali, reflui zootecnici e frazione organica di rifiuti solidi urbani. Hvo⁴: carburante da semi oleosi, grassi animali, oli vegetali esausti. Fonte: Rapporto Zero Carbon Technology Pathways, Energy & Strategy della School of Management del Politecnico di Milano

Normativa più stringente ma pochi strumenti a supporto

Nuovi target di riduzione

Come rileva il rapporto del Polimi, il quadro normativo regolatorio Eu ha reso recentemente più stringenti gli obblighi che riguardano i settori del cemento e del trasporto pesante su gomma. Da un lato il sistema Eu Ets introduce nuovi target di riduzione delle emissioni (da -43% a -62% rispetto al 2005), dall'altro il sistema Ets 2, che sarà in vigore dal 2027 e andrà a coprire le emissioni prodotte dalla combustione di carburanti nei settori del trasporto e residenziale. Un quadro regolatorio rafforzato a cui si aggiungono, per il trasporto *hard-to-abate*, il nuovo Regolamento sulle emissioni dei mezzi pesanti, gli obiettivi sull'uso di energia

da fonti rinnovabili imposti dalla direttiva RED III e il decreto Biocarburanti italiano. Con il Decreto del 16 marzo 2023, infatti, il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica ha introdotto per l'Italia, un obbligo di immissione in consumo di biocarburanti liquidi in purezza, in aggiunta all'obbligo di miscelazione di biocarburanti tradizionali e avanzati previsto dalla normativa europea. A questi si andranno a sommare gli effetti della progressiva entrata in vigore del meccanismo che applica un prezzo alle emissioni di carbonio delle merci importate (Cbam), che entrerà in funzione il 1 gennaio 2026.

In Eu emissioni scese del 36%

In Europa, tra il 1990 e il 2023, le emissioni sono scese del 36% (da 4.867,2 milioni di tonnellate (Mt) di Co2 equivalente nel 1990 a 3.118,6 Mt di Co2 equivalente nel 2023). Questo, con un Pil pro capite europeo cresciuto del 57 per cento. In Italia le emissioni sono calate del 27% (passando da 522,4 a 383,2 Mt di Co2 equivalente), con una crescita del Pil pro capite del 23 per cento. Il Polimi rileva che il risultato è stato il frutto da un lato dell'efficientamento energetico (con il rapporto consumi/Pil ridotto del 30%) e dall'altro della diffusione delle rinnovabili (con il rapporto emissioni/consumi ridotto del 18%). A livello globale non va altrettanto bene: tra il 1990 e il 2023 le emissioni sono aumentate del 62 per cento. Il

rapporto del Polimi rileva che per colmare la distanza tra le soluzioni potenzialmente disponibili per supportare l'ulteriore decarbonizzazione dei settori *hard-to-abate* sia necessario a livello europeo un deciso cambio di passo in quanto a risorse disponibili. È il caso dell'European Innovation Fund, il principale programma dell'Unione per promuovere lo sviluppo e l'adozione di tecnologie e processi innovativi per la decarbonizzazione dell'industria europea. A ottobre 2024, il fondo aveva destinato ai Paesi europei 7,42 miliardi di euro di finanziamenti, di cui il 54 per cento per i settori industriali *hard-to-abate*. Se si considerano i 3,6-6,8 miliardi di euro necessari in Italia per la sola cattura di Co2 nel solo settore del cemento emerge tutta la limitatezza del fondo.