



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

***Conversione in legge del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59,  
recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano  
nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli  
investimenti” (A.S. 2207)***

***SENATODELLA REPUBBLICA***

***5<sup>a</sup> Commissione (Bilancio)***

***Roma, 20 maggio 2021***

## **1. Assegnazione di risorse per interventi nelle aree del terremoto del 2009 e 2016 (art. 1, comma 2, lett. b), punto 1)**

L'articolo 1, comma 2, lett. b), punto 1 prevede interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016 con un'assegnazione di complessivi 1,78 miliardi di euro per il periodo 2021-2026 (220 milioni di euro per l'anno 2021, 720 milioni di euro per l'anno 2022, 320 milioni di euro per l'anno 2023, 280 milioni di euro per l'anno 2024, 160 milioni di euro per l'anno 2025 e 80 milioni di euro per l'anno 2026). La disposizione, però, non individua gli ambiti di intervento.

A tale proposito sarebbe opportuno indicare, tra le misure da finanziare, il sostegno allo sviluppo economico e produttivo, in modo tale che gli interventi di ricostruzione e riqualificazione dei territori siano accompagnati da investimenti volti alla ripresa delle attività economiche, contribuendo a prevenire anche fenomeni di spopolamento.

## **2. Infrastrutture e trasporti-Fondo complementare e ulteriori interventi (art. 1, comma 2, lettera c) e art.4)**

In materia di infrastrutture e trasporti, il decreto rafforza con circa 20 miliardi di euro la già rilevante dotazione finanziaria che il PNRR destina complessivamente ad affrontare le criticità del Paese sul fronte dell'accessibilità.

Si tratta, in generale, di una scelta condivisibile posto che l'accessibilità – ovvero la qualità dei collegamenti di trasporto e logistica – costituisce uno dei principali fattori propulsivi della produttività e, dunque, della crescita. Dalle elaborazioni effettuate dall'Ufficio Studi di Confcommercio è emerso infatti che l'Italia, se avesse potuto contare nel 2019 sugli stessi livelli di accessibilità<sup>1</sup> della Germania, avrebbe conseguito un aumento di Prodotto Interno Lordo di circa 90 miliardi di euro rispetto al dato effettivo.

Entrando nel merito dei singoli interventi finanziati, occorre, però, evidenziare che anche il decreto in commento presenta, seppur attenuati, alcuni limiti di impostazione che caratterizzano la strategia prospettata dal PNRR per il perseguimento dei trasporti e della mobilità sostenibile. Ci si riferisce, in particolare, alla sostanziale concentrazione degli interventi sulla modalità ferroviaria e nel settore del trasporto pubblico e al limitato stimolo previsto per gli investimenti privati.

Occorrerebbe, al riguardo, promuovere con più decisione un approccio in favore dell'intermodalità e della comodità che – utilizzando le tecnologie sostenibili più avanzate disponibili nell'attuale fase della transizione energetica – risulterebbe in grado di garantire tempestivamente e con efficacia la sostenibilità delle intere catene logistiche, dalle origini alle destinazioni finali.

E' bene ricordare, infatti, che la diffusione territoriale degli insediamenti produttivi e delle residenze non può fare a meno della modalità di trasporto più capillare – l'autotrasporto – e che, pertanto, le prospettive di sostenibilità dell'intera filiera non possono prescindere dalle performance ambientali di questa modalità di trasporto. Per questo motivo, la sostenibilità dell'autotrasporto andrebbe promossa attraverso un piano pluriennale di rinnovo del parco

---

<sup>1</sup> I livelli di accessibilità sono stati calcolati utilizzando il *Logistic Performance Index* della Banca Mondiale.

circolante con mezzi a minor impatto ambientale ed attraverso *voucher* in favore dell'intermodalità via mare o via ferrovia, in alternativa alla scelta monomodale "tuttostrada".

A questo proposito, si segnala la positiva previsione di cui all'art. 1 del decreto, nell'ambito degli interventi in favore della mobilità sostenibile, dello stanziamento di 800 milioni di euro per il rinnovo delle flotte navali. Si auspica che – nell'ottica di valorizzare la peculiarità nazionale delle Autostrade del Mare tra le soluzioni già pronte per la sostenibilità dei trasporti – tale stanziamento possa essere effettivamente destinato, in linea con quanto previsto in precedenti bozze del PNRR, a progetti di rinnovo sostenibile delle flotte commerciali dei traghetti impiegati nei collegamenti di breve e medio raggio.

### **3. Assegnazione di risorse per Transizione 4.0 (art. 1, comma 2, lett. f), punto 2 e art. 3)**

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza riserva 13,38 miliardi di euro ad interventi per la digitalizzazione del sistema produttivo, previsti dal Piano transizione 4.0. Il Fondo complementare, a sua volta, concentra sul Piano Transizione 4.0 oltre 5 miliardi di euro aggiuntivi. Con una dotazione complessiva di circa 18,5 miliardi di euro, il Piano Transizione 4.0 è sempre più al centro delle politiche finalizzate all'incentivazione dell'innovazione e digitalizzazione delle imprese.

Bene quindi il potenziamento, ma rimangono alcuni dubbi sull'effettiva portata di alcune sue parti.

Nello specifico, l'art. 1, comma 1064, lett. f) della legge n. 178 del 2020 (Legge di Bilancio 2021) ha aumentato il credito d'imposta per l'innovazione tecnologica (di cui all'art.1 commi 201 e 203 della legge n. 160 del 2019) dal 6 al 10 per cento, con un periodo di utilizzo in compensazione di tre anni.

Questo comporta che il credito medio annuo compensabile dall'impresa sia circa del 3 per cento: una quota che difficilmente può incentivare le imprese ad effettuare investimenti innovativi. Diventa pertanto fondamentale incrementare la misura del credito d'imposta con una percentuale di fruizione pari al 15 per cento, portando contestualmente l'utilizzo del credito ad un'unica annualità. In questo modo l'impresa potrà utilizzare il credito d'imposta sulla prima annualità utile, massimizzando l'effetto del beneficio fiscale spettante.

In un'ottica di complementarità di interventi coerenti con il PNRR, si riterrebbe opportuno prevedere – accanto alle misure relative all'innovazione tecnologica di cui al Piano Transizione 4.0 – anche il finanziamento di misure più fruibili dalle micro e piccole imprese, come il *voucher* digitalizzazione delle PMI (già previsto dall'articolo 6, commi da 1 a 3, del decreto-legge n. 145 del 2013), nonché la sua fruibilità da parte dei professionisti.

In tale modo, si favorirebbe un più ampio ed inclusivo supporto di processi di digitalizzazione e innovazione incrementale dei processi produttivi e organizzativi e/o di trasformazione del modello di business.

#### **4. Assegnazione di risorse per Piani integrati urbani (art. 1, comma 2, lett. l), punto 1)**

L'articolo 1, comma 2, lettera l) del provvedimento prevede uno stanziamento, per gli anni 2021-2024, di 210 milioni di euro complessivi per l'investimento "Piani urbani integrati", previsto dal PNRR nella componente 2, nell'ambito 2.2 "Rigenerazione urbana e housing sociale" della Missione 5.

I Piani Urbani Integrati si basano sulla partecipazione sociale e imprenditoriale e hanno l'obiettivo di recuperare spazi degradati nelle periferie delle città metropolitane, sostenere la rivitalizzazione economica delle stesse, creare nuovi servizi alla persona e migliorare l'accessibilità, trasformando così territori vulnerabili in territori efficienti, sostenibili e produttivi.

L'aumento delle risorse a disposizione, stabilito dalla misura in commento, è positivo poiché incrementa le risorse già previste dal PNRR per tale investimento (2,45 miliardi).

#### **5. Proroga delle detrazioni previste dal Superbonus 110% (art. 1, comma 3)**

L'articolo 1, comma 3, del provvedimento proroga le detrazioni previste dal Superbonus 110% al 31 dicembre 2022 per gli interventi condominiali e al 30 giugno 2023 per gli interventi realizzati dagli IACP, indipendentemente dallo stato di avanzamento dei lavori. Invece, per gli IACP che, al 30 giugno 2023, abbiano realizzato almeno il 60% dei lavori, le agevolazioni sono prorogate al 31 dicembre 2023.

La misura è senz'altro positiva poiché, nel concedere più tempo ai condòmini per discutere, deliberare e realizzare gli interventi, tiene conto delle difficoltà, anche di ordine burocratico, riscontrate nella pratica attuazione che hanno determinato il rallentamento degli investimenti. Non è un caso, infatti, che le richieste di incentivo per questa tipologia di immobili siano ancora limitate a circa il 9% del totale.

Non possiamo tuttavia non rilevare come restino ancora esclusi dal campo soggettivo di applicazione della misura agevolativa le imprese e i professionisti. Permane altresì l'esigenza di un timing più adeguato di prosecuzione dell'intervento – almeno sino a tutto il 2023 – da attuare con modalità omogenee per tutte le categorie di beneficiari.