

GL /XQHGu QRYHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
11	Il Sole 24 Ore	15/11/2020	INFRASTRUTTURE E MOBILITA' LEVE DELLO SVILUPPO (N.Mazzuca)	3
1	Il Sole 24 Ore	14/11/2020	ALTA VELOCITA' FERROVIARIA NAPOLI-BARI, ULTIMO BANDO DA 1,5 MILIARDI (M.Morino)	5
27	Corriere della Sera	14/11/2020	SILURATO IL DIRIGENTE "SPIA" NEI SUO SMARTPHONE INDIZI SUL CROLLO DEL PONTE (A.Pasqualetto)	7
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	15/11/2020	SCONTO SULLA PROROGA DEL 110% (G.Santilli)	8
30	Italia Oggi	14/11/2020	ANAC: VANNO RIMOSSI I LIMITI AL SUBAPPALTO (A.Mascolini)	9
1	Italia Oggi	14/11/2020	EDILIZIA, BONUS FINO AL 2021 (C.Bartelli)	10
1	Italia Oggi Sette	16/11/2020	DUE OPZIONI PER CHI DEVE CEDERE IL CREDITO D'IMPOSTA DEL SUPERBONUS (L.Nisco)	12
Rubrica Previdenza professionisti				
10	Il Sole 24 Ore	16/11/2020	PRESTITI SENZA INTERESSI AD ARCHITETTI E INGEGNERI (V.Uv.)	14
32	Italia Oggi	14/11/2020	I SUSSIDI DELLE CASSE VERSO LA DETASSAZIONE (S.D'alessio)	15
Rubrica Economia				
1	Il Sole 24 Ore	16/11/2020	AIUTI A FONDO PERDUTO A BAR E ALTRE ATTIVITA' NON SEMPRE "DIRETTI" (C.Dell'oste/G.Parente)	16
Rubrica Energia				
33	Corriere della Sera	15/11/2020	IL PIANO ITALIANO SULL'IDROGENO CON 10 MILIARDI DI INVESTIMENTI (S.Agnoli/D.Manca)	20
Rubrica Altre professioni				
25	Il Sole 24 Ore	14/11/2020	RUFFINI: COMMERCIALISTI SEMPRE PIU' STRATEGICI	21
26	Il Sole 24 Ore	14/11/2020	IL PARERE DI CONGRUITA' "APRE" AL DECRETO INGIUNTIVO (A.Galimberti)	22
I	Italia Oggi Sette	16/11/2020	LA CASSA FORENSE INCASSA COL RUOLO (F.Marrucci/M.Naseddu)	23
Rubrica Università e formazione				
37	L'Economia (Corriere della Sera)	16/11/2020	TRA UNIVERSITA' E AZIENDE GRANDI ALLEANZE PER GIOVANI TALENTI (F.Sottocornola)	24
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	16/11/2020	CAOS PER LE ABILITAZIONI TRA RINVII E ORALI A META' (E.Bruno/V.Uva)	26
10	Il Sole 24 Ore	16/11/2020	PROFESSIONISTA IN MALATTIA: AVANZA LA LEGGE SALVA-SCADENZE (V.Uva)	29
1	Italia Oggi	14/11/2020	ANCHE I FORFETTARI POSSONO OPTARE PER LA CESSIONE DEL CREDITO O LO SCONTO IN FATTURA (G.Provino)	30
32	Italia Oggi	14/11/2020	FONDO PERDUTO A MAGLIE LARGHE (M.Damiani)	31

Coesione territoriale. Obiettivo ambizioso: raddoppio della spesa in opere pubbliche

Infrastrutture e mobilità leve dello sviluppo

**Vito Grassi
Natale Mazzuca**

andamento del Pil, per abitante in parità di potere d'acquisto dell'Italia, passato in 10 anni dal 110% al 97% della media UE-27, mostra in maniera evidente il tendenziale declino del nostro Paese: cedono quote di "benessere relativo" le regioni del Nord mentre alcune regioni del Centro sono ormai classificabili come "svantaggiate", ma è ancora il Mezzogiorno a mostrare la dinamica più preoccupante, con un effetto di "trascinamento" sul resto del Paese, data la forte interdipendenza economica.

Le cause del crescente ritardo del Mezzogiorno sono molteplici: scarsi consumi e scambi, precarie condizioni sociali e nelle dotazioni di servizi, declino demografico ma, soprattutto, una costante contrazione degli investimenti pubblici e privati unita ad un inefficiente utilizzo delle pur rilevanti risorse a disposizione. Tuttavia, la criticità dell'attuale congiuntura potrebbe rappresentare un punto di svolta: le rilevanti risorse del Recovery Plan, se utilizzate in maniera integrata e coerente con gli altri strumenti di programmazione, potrebbero apportare un significativo contributo ad un'efficace politica di coesione territoriale e di sviluppo dell'intero Paese.

Al Sud come al Centro-Nord, la strategia della coesione deve puntare a ridurre la marginalità territoriale, il disagio sociale e il degrado ambientale, ad accrescere la competitività delle imprese e la qualità del capitale umano, con strumenti stabili

nel tempo e adeguatamente rifinanziati, ad agire sull'efficienza delle pubbliche amministrazioni e sulla dotazione di infrastrutture e di servizi pubblici essenziali (mobilità, sanità, ambiente, risorse idriche ed energia, istruzione e formazione, sicurezza, legalità ed equità sociale), con flussi di risorse pubbliche ordinarie e aggiuntive coerenti con i fabbisogni e con standard prestazionali tendenzialmente omogenei per tutto il Paese.

Per questo, dobbiamo attuare un approccio che, pur preservando l'allocatione territoriale delle risorse (al Sud come al Nord e nelle singole Regioni), sia basato su meccanismi rigorosi di impiego tempestivo, che premio le amministrazioni (locali o statali) più efficienti e più efficaci e aiutino le altre ad esserlo entro tempi ragionevoli.

Un simile approccio risulterebbe particolarmente necessario negli investimenti in opere pubbliche, soprattutto del Mezzogiorno, che soffre in misura maggiore del complessivo declino infrastrutturale del nostro Paese e punta a rilanciare – anche, ma non solo in funzione del Recovery Plan nazionale – gli investimenti pubblici. Gli obiettivi devono però essere ambiziosi e di lungo periodo, puntando nel prossimo decennio a raddoppiare la spesa nominale in opere pubbliche e mantenerla, anche dopo il 2030, vicino al 2% del Pil, con investimenti diretti al mantenimento e all'adeguamento del patrimonio infrastrutturale esistente, all'incremento delle dotazioni fisiche e della capacità di generare servizi per la collettività e le imprese, secondo logiche di riequilibrio dei gap accumulati tra l'Italia e l'Europa e tra regioni, e coerenti con le

finalità strategiche poste dalla UE in tema di sostenibilità, digitalizzazione e resilienza.

La crescita della spesa infrastrutturale deve però essere strettamente connessa non solo al riequilibrio delle dotazioni e dei servizi, ma anche ad una coerente ed efficace finalizzazione economica. In questi termini, una prioritaria attenzione dovrà essere dedicata alla mobilità e alla logistica e alla loro digitalizzazione e sostenibilità, che possono contribuire, specie nel Mezzogiorno, in misura sempre più significativa alla crescita e alla competitività, ma che presentano evidenti criticità operative indotte da carenze infrastrutturali oltreché regolatorie e operative, che ne limitano sensibilmente il contributo a progetti strategici rilevanti, come lo sviluppo dell'economia del mare e l'impiego di strumenti potenzialmente significativi come le ZES/ZLS, sulle quali impostare una più ampia politica industriale specificamente dedicata allo sviluppo logistico.

Gli obiettivi fisici sono noti – completare e ampliare i corridoi delle reti transeuropee (TEN-T), anche in funzione dell'estensione dell'alta velocità di rete sulle direttrici ferroviarie (adriatica centro-meridionale e tirrenica meridionale e trasversali ovest-est), sviluppo di reti stradali e autostradali e nodi di scambio (porti, aeroporti, interporti e centri intermodali) – come pure i fabbisogni di risorse capaci di soddisfare le esigenze di mobilità di persone e merci e degli insediamenti urbani e produttivi.

Proprio negli obiettivi *policy*, nelle condizioni, nei tempi e nei criteri di utilizzo della *Recovery and Resilience Facility*, le strategie di coesio-

ne territoriale, sviluppo infrastrutturale e logistico del Paese possono trovare non solo un'opportunità di rilancio degli investimenti pubblici e privati, ma anche di riallineamen-

to della complessiva visione di sviluppo, basata sulla ricognizione, ai vari livelli territoriali e settoriali, dei fabbisogni reali di intervento, sulla selezione delle migliori soluzioni

progettuali, basate sulla sostenibilità (finanziaria e ambientale), sull'innovazione digitale e su riforme strutturali in grado di assicurare migliori standard di efficienza attuativa operativa.



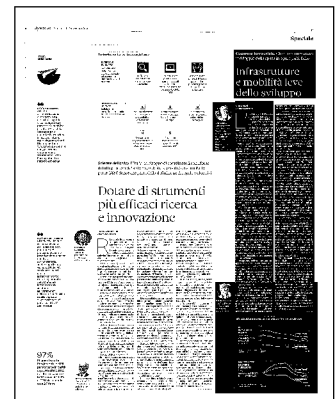
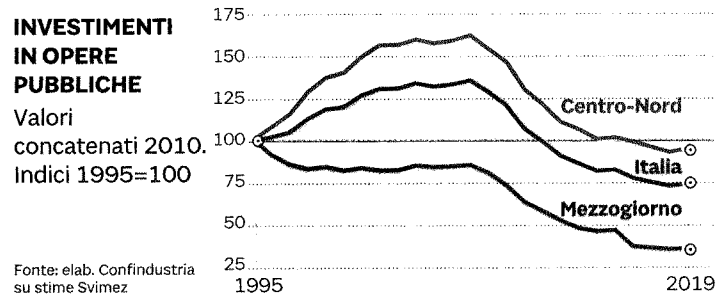
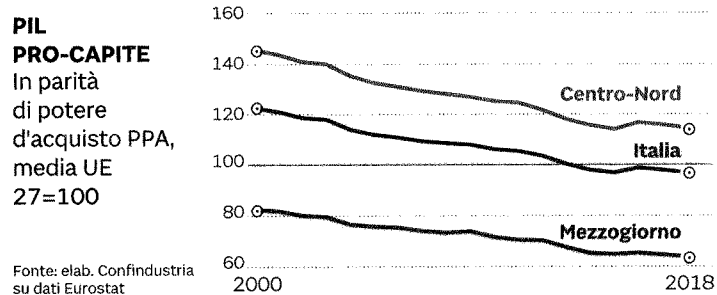
Vito Grassi.
 Vice Presidente per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno e Presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali di Confindustria



Natale Mazzuca.
 Vice Presidente per l'Economia del Mare di Confindustria

RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture e coesione antidoti alle disuguaglianze



LA NUOVA LINEA



6,2 MILIARDI	COSTO	2023 2026 PER FASI	DATA ULTIMAZIONE
250 KM	LUNGHEZZA LINEA	14 NUMERO	NUOVE STAZIONI
>2 ORE	TEMPO DI PERCORRENZA Napoli-Bari a lavori ultimati	9 NUMERO	GALLERIE

Alta velocità ferroviaria Napoli-Bari, ultimo bando da 1,5 miliardi

Da Napoli a Bari in meno di due ore di treno, contro le circa quattro di oggi. L'alta velocità Napoli-Bari fa un passo decisivo. È stato pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale Ue il bando di gara per l'ultimo lotto della linea: 28 chilometri di Rete ferroviaria italiana tra Hirpinia e Orsara, per un investimento di 1,5 miliardi.

Marco Morino — a pag. 12



Gara da 1,5 miliardi per completare l'alta velocità ferroviaria Napoli-Bari

GRANDI OPERE

Dal 2021 tutti i cantieri della linea saranno operativi: previsti 4mila posti di lavoro

Ultimazione attesa nel 2026, ma già dal 2023 inizieranno le aperture di alcune tratte

Marco Morino

Da Napoli a Bari in meno di due ore di treno, contro le circa quattro di oggi. L'alta velocità ferroviaria Napoli-Bari compie un passo avanti decisivo. È stato pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il bando di gara per la costruzione dell'ultimo lotto della linea: 28 chilometri di Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del Gruppo Fs Italiane) tra Hirpinia e Orsara, per un investimento di 1,5 miliardi. «Un grande cantiere - commenta la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli - che si aggiunge agli altri già aperti al Sud e darà lavoro a tante persone e tante imprese». Dal prossimo anno, tutti i cantieri della linea saranno operativi, come previsto dal commissario Maurizio Gentile. La Tav Napoli-Bari è un'opera fondamentale per collegare meglio il Mezzogiorno e ridurre le distanze, non solo quelle fisiche, ma anche economiche e sociali. Nel 2026 è attesa la conclusione dei lavori, ma dal 2023 inizieranno le aperture progressive delle tratte. L'opera collega due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale.

La Tav Napoli-Bari, con i suoi 6,2 miliardi di investimenti, produce ricadute economiche importanti su imprese e lavoratori. A regime saranno circa 4mila persone, tra imprese appaltatrici e indotto, a essere impegnate nella costruzione della nuova linea, con benefici per l'economia delle regioni coinvolte. In tempi di Covid non è cosa da poco. È un'opera che ha attirato l'attenzione anche dell'Europa, nel segno di una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente. A fine settembre, la Banca europea degli investimenti (Bei) ha dato il via libera a un finanziamento di due miliardi di euro destinato alla Tav Napoli-Bari. È l'operazione più importante mai approvata dalla Bei per un singolo progetto. Il finanziamento è a favore del ministero dell'Economia e, a cascata, del Gruppo Fs, con durata fino a 30 anni e tassi vicini allo zero. Ma c'è un aspetto che rende il finanziamento della Bei particolarmente vantaggioso. Essendo l'opera già interamente finanziata, i 2 miliardi "in avanzo" (poiché con le risorse della Bei si arriverebbe a 8,2 miliardi) saranno allocati e destinati alla realizzazione di altre opere. Di fatto, il finanziamento della Bei consentirà di liberare fondi nazionali per corrispondenti 2 miliardi di euro.

Il progetto per l'alta velocità tra Napoli e Bari farà scendere di due ore il tempo di percorrenza dei treni diretti tra le due città, che passerà così dalle 3 ore e 40 minuti attuali a un'ora e quaranta. I treni potranno viaggiare a una velocità di 200 chilometri orari lungo una linea che potrà essere utilizzata sia per il trasporto passeggeri sia per quello delle merci,



INVESTIMENTO

Il costo (in miliardi di euro) programmato per la costruzione della Tav Napoli-Bari

contribuendo così ad abbattere le emissioni inquinanti derivanti dal trasporto su strada.

Ma non c'è solo la Napoli-Bari nei piani delle Fs per il Sud. Il piano industriale 2019-2023 del Gruppo Fs Italiane prevede 16 miliardi di investimenti nel Mezzogiorno entro il 2023 sulle infrastrutture stradali e ferroviarie. Rispetto ai 42 miliardi totali di investimenti in infrastrutture nell'arco di piano, si tratta di una percentuale (38%) superiore al limite minimo del 34% fissato dalla normativa vigente. Relativamente ai soli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, si prevede una spesa al Sud di circa 7,7 miliardi di euro (31% sul totale Italia), con un trend crescente connesso alla progressiva apertura dei cantieri sulla Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo. Un chiaro segnale nella direzione della rinata attenzione nei confronti del Mezzogiorno da parte del Governo, attraverso la realizzazione di infrastrutture che il Gruppo Fs ha sempre sostenuto. Dice la ministra: «Passo dopo passo prende forma la nostra idea di Paese: più veloce, più interconnesso e quindi più giusto». Con la Napoli-Bari anche la Puglia sarà inserita nel sistema dell'alta velocità italiana. Sono inoltre previsti interventi di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Silurato il dirigente «spia» Nel suo smartphone indizi sul crollo del Ponte

Vezil, fonte involontaria, registrava le riunioni con i cap

L'indagine

di **Andrea Pasqualetto**

DAL NOSTRO INVIATO

GENOVA Dalle sue registrazioni è nata l'indagine sui falsi report dei viadotti: 25 indagati. E pure l'ultima inchiesta sulle barriere fonoassorbenti difettose che ha portato ai tre arresti di mercoledì scorso e alle tre misure interdittive nei confronti dei dirigenti di Autostrade per l'Italia (Aspi). E pare che altre importanti chiacchierate da lui «catturate» in gran segreto siano nel cassetto degli inquirenti, pronte ad essere depositate come prove contro i responsabili del crollo del ponte Morandi del 14 agosto del 2018.

Perché con lo smartphone

l'ingegnere Marco Vezil, indagato per il disastro, registrava tutto. Era il responsabile delle ispezioni di Spea, la società che si occupava di manutenzioni per il concessionario autostradale. Incontrava spesso i top manager di Autostrade, in particolare Michele Donferri Mitelli, l'ex capo della manutenzione di Aspi, finito questa settimana agli arresti domiciliari. Ora si scopre che Vezil è stato licenziato dalla Spea, ufficialmente per «la qualità dell'operato». Un siluramento del gennaio di quest'anno, qualche mese dopo la scoperta da parte dei vertici del gruppo di questa sua mania, che qualcuno chiama prudenza. Vezil accendeva il registratore del telefonino prima di entrare in riunione e lo spegneva alla fine, dopo aver chiuso la porta. È diventato così una «spia» involontaria della Procura di Genova. Involontaria perché lui agli inquirenti non ha mai dato alcunché. Sono stati loro a scoprire tutto, dopo avergli sequestrato il cellulare e il com-

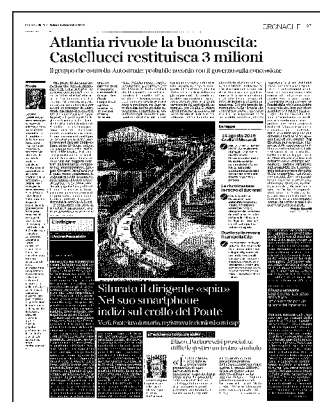
puter nel 2018 e aver trascritto le conversazioni. Alla fine, i file di Vezil, 55enne genovese, si sono rivelati una fonte inesauribile di indizi. Basta scorrere l'ordinanza della gip Paola Faggioni per rendersene conto. Il 7 marzo del 2017 entra nell'ufficio di Donferri, dove ci sono anche altri dirigenti. «Io sto dicendo che ci sono pericoli imminenti (sulle barriere, ndr)», dice Donferri. «C'è un errore nell'installazione», aggiunge. «I lavori li stiamo facendo con gli stessi materiali, il che mi preoccupa un po'», precisa Vezil. Parlano dei difetti delle barriere antirumore che sono state realizzate con materiali scadenti e rischiano di cadere sotto la forza del vento per finire sulla carreggiata dell'autostrada, mettendo a rischio la sicurezza degli automobilisti. Vezil registra quel giorno e registra anche il 5 aprile e il 26 settembre. «Ma ti rendi conto che non tiene il vento?». «C'è la re-

Il licenziamento

Vezil è stato licenziato dalla Spea ufficialmente per «la qualità dell'operato»

sina non marcata CE!», trascrivono gli uomini della Guardia di Finanza. Il problema sono i costi. Costa troppo sostituire i pannelli, dicono. Meglio adattarli, dove si può, abbassandoli. Ma così perdono la loro funzione antirumore. E infatti, quando lo fanno, la gente si lamenta. Vezil è stato interrogato il 29 novembre dell'anno scorso e si è dimostrato collaborativo. D'altra parte, senza volerlo, aveva già messo tutto nero su bianco. Lui si è opposto al licenziamento e chiede la reintegrazione ma Spea ormai non esiste più. Verranno invece interrogati a partire da mercoledì prossimo, in videoconferenza, i tre ex dirigenti agli arresti domiciliari (oltre a Donferri, Giovanni Castellucci e Paolo Berti, ex numeri 1 e 2 di Aspi) e i tre dirigenti interdetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SUPERBONUS RINVIATO AI FONDI UE
Scontro sulla proroga del 110%

Giorgio Santilli — a pag. 3

EDILIZIA

Superbonus 110%, nel governo scontro sulla mancata proroga



Furioso. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro, padre del Superbonus al 110%, ha insistito con il Mef per inserire la proroga almeno fino a fine 2021 della norma che scade il prossimo giugno. Ma non è stato ascoltato

Nella maggioranza dissenso per la scelta di Gualtieri: servono certezze subito

Giorgio Santilli

Proroga per tutti i bonus edilizi, ma nel disegno di legge di bilancio 2021 che in queste ore arriva alla Camera non c'è spazio per il più importante e promettente di tutti, il Superbonus del 110% per l'efficientamento energetico e la sicurezza sismica di abitazioni e condomini.

La motivazione ufficiale, che arriva dal Mef, per la mancata proroga è nota: il credito di imposta è già attivo fino al 30 giugno 2021 e la proroga sarà finanziata con il Recovery Plan. Lo ha più volte detto il ministro Roberto Gualtieri. Stime del ministero dello Sviluppo economico sostengono che servirebbero 30 miliardi del Recovery per prorogare la misura per un altro

triennio, come lo stesso Mise ha indicato nelle sue proposte.

Ma dietro la motivazione ufficiale si è consumato nelle ore della messa a punto del testo uno scontro furioso dentro il governo: da una parte come il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro, padre dell'incentivo, il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e una larga parte del Pd avrebbe voluto dare certezza immediata alle imprese, ai proprietari, ai condomini almeno con una proroga fino alla fine 2021, per poi agganciare i fondi del Recovery senza rischi di vuoti; dall'altra parte, il Mef che ha ritenuto bisognasse attendere i fondi Ue o almeno capire - prima di varare una proroga finanziata con risorse nazionali - se le anticipazioni dei fondi di Next Generation Eu arriveranno in tempo per saldare le due operazioni, nazionale ed europea.

Lo sconcerto nella maggioranza nasce dal fatto che sulla proroga del

Superbonus - una delle poche misure espansive - sono d'accordo tutte le forze politiche di governo (e d'opposizione). La necessità della proroga è stata ribadita all'unanimità in tutte le discussioni e risoluzioni parlamentari delle ultime settimane, dalla NadeF al Recovery. Anche le imprese (come l'Ance) da settimane vanno ripetendo la necessità di dare continuità alla misura oltre l'orizzonte annuale per consentire alle famiglie di fare una programmazione degli interventi.

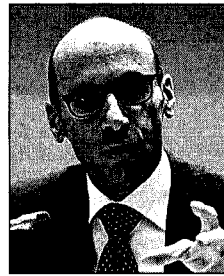
Gualtieri ha detto di essere favorevole alla proroga, ma il Mef ha ritenuto che in questo momento di grande incertezza sull'evoluzione della pandemia e dei conseguenti aiuti all'economia, non fosse prudente vincolare risorse nazionali per una proroga che può essere disposta all'arrivo dei fondi Ue o, se questi non fossero disponibili in tempi rapidi, con una norma da varare in largo anticipo rispetto alla scadenza di giugno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anac: vanno rimossi i limiti al subappalto

Eliminare il limite generico del 30% (fino a fine anno 40%) sul subappalto, ma consentendo alle stazioni appaltanti di introdurre motivatamente paletti ad hoc commisurati alle caratteristiche dell'appalto o alla presenza di categorie di lavori specialistici; va invece confermata l'eliminazione della terna dei subappaltatori. Sono queste le richieste principali formulate dal presidente dell'Autorità nazionale anti corruzione, Giuseppe Busia, in audizione alla



Giuseppe Busia

Camera, dopo che nei giorni scorsi l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (si veda *ItaliaOggi* del 13 novembre) aveva già segnalato al governo e al parlamento la necessità di rimuovere, in ragione delle pronunce europee, il limite generalizzato del 30%, oggi al 40% a seguito del decreto «Sblocca cantieri».

Anche l'Anac adesso motiva le richieste con quanto ha affermato dalla Corte Ue che ha dichiarato non conforme alle direttive comunitarie la disciplina del Codice appalti. Busia chiarisce però che questo non significa che in Italia si debba liberalizzare il subappalto: «non è questo che chiede la Corte europea perché se no si cadrebbe nel paradosso di contrastare con la logica stessa del subappalto

che punta a tutelare le Pmi. Si tratterebbe infatti una cessione di commessa senza gara. Anche la direttiva Ue parla di «parti del contratto» da subaffidare».

Due le linee da seguire: la prima è quella di lasciare libere le stazioni appaltanti di introdurre limiti ad hoc al subappalto da motivare in relazione alla presenza di categorie superspecialistiche, alla necessità di contrastare fenomeni di infiltrazione malavitose e alla specifica natura del contratto da affidare. La seconda è quella di incidere sempre più sulla «qualificazione delle stazioni appaltanti, l'arma più forte che abbiamo per combattere le infiltrazioni criminali negli appalti e migliorare la qualità della spesa».

Infine è necessario prevedere una maggiore responsabilizzazione dell'impresa che riceve i lavori in subappalto perché allo stato attuale «l'unico di titolare di responsabilità piena nei confronti della stazione appaltante è l'impresa principale». In questo caso l'ipotesi formulata da Busia sarebbe di fare scattare una responsabilità diretta ogni volta che la quota di subappalto supera un determinato limite previsto direttamente dal legislatore, così da «avere garanzie in più e maggiori controlli». È invece giusto confermare la soppressione dell'obbligo della terna di subappaltatori.

Andrea Mascolini

© Riproduzione riservata



Edilizia, bonus fino al 2021

Prorogate di un anno le agevolazioni, dal rifacimento delle facciate alle detrazioni per il verde. Lotteria degli scontrini solo su pagamenti digitali

Dal rifacimento facciate al bonus verde, al 31 dicembre 2021. Bonus per i motorini prorogato fino al 2026. Lotteria degli scontrini solo

con i pagamenti digitali e battesimo per il fondo della fedeltà fiscale da 4 mld. Un altro fondo da 4 mld per le attività colpite dalla crisi conse-

guente all'epidemia da Covid-19. Sono questi alcuni interventi fiscali tra i 243 articoli della legge di bilancio.

servizi da pag. 25

LEGGI DI BILANCIO 2021/ Manovra pronta a intraprendere il viaggio alle Camere

Bonus edilizia per tutto il 2021

Lotteria degli scontrini solo per pagamenti elettronici

DI CRISTINA BARTELLI

Prorogate tutte le agevolazioni edilizie, dal rifacimento facciate al bonus verde, al 31 dicembre 2021. Bonus per i motorini prorogato fino al 2026. Lotteria degli scontrini solo con i pagamenti digitali e battesimo per il fondo della fedeltà fiscale da 4 mld. Un altro fondo da 4 mld per le attività colpite dalla crisi conseguente all'epidemia da Covid-19. Sono questi alcuni interventi fiscali tra i 243 articoli della legge di bilancio che il governo esaminerà tra sabato e domenica per presentare il documento alla camera dalla prossima settimana.

Ristrutturazioni edilizie e bonus verde per tutto il 2021. Fino al 31 dicembre è in vigore il meccanismo agevolativo per le ristrutturazioni edi-

lizie (dal bonus facciate all'acquisto dei mobili, dall'efficienza energetica al recupero del patrimonio edilizio). La legge di bilancio conferma l'impianto di questi sconti fiscali e conferma anche lo sgravio del bonus verde. Rinnovato fino al 2026 il bonus motocicli e scooter elettrici. Lo sconto in questo caso sarà del 30% fino a 3 mila euro per acquisto senza rottamazione (altro servizio a pag. 26).

Lotteria scontrini digitale. La lotteria degli scontrini diventa, dunque, esclusivamente una vincita a premi per acquisti effettuati senza contanti. La modifica è nella bozza della legge di bilancio ed è motivata per sostenere l'utilizzo di strumenti di pagamento elettronici, prevedendo premi soltanto nel caso di pagamenti elettronici, «in modo», si legge nella relazione, «da assicurare le conseguenti sinergie con altre iniziative

poste in essere per incentivare l'utilizzo di strumenti di pagamento elettronici all'interno del Piano Italia Cashless». Il provvedimento dell'Agenzia delle entrate dell'11 novembre complica la partecipazione al concorso a premi prevedendo una sorta di out out nel caso in cui si acquistino i farmaci con lo scontrino attraverso il pagamento con pos. Attenzione perché aderire alla lotteria degli scontrini per questa tipologia di pagamento farà venire meno la possibilità di utilizzare lo scontrino in detrazione della dichiarazione dei redditi per le spese mediche. È riconosciuto più tempo per l'adeguamento ai sistemi evoluti di incasso dei registratori telematici. L'operatività dal primo gennaio è spostata al primo luglio 2021. Sul piano cashless arriva l'interpretazione che i rimborsi attribuiti per gli acquisti con strumenti di

pagamento elettronici non concorrono a formare il reddito del percipiente. Nel neonato fondo per la fedeltà fiscale che ha una dote di 4 miliardi per il 2022 e il 2023 confluiranno gli introiti della componente permanente delle maggiori entrate da miglioramento della compliance. Le intenzioni del ministero dell'economia sono quelle di destinare alla riduzione della pressione fiscale il recupero di gettito derivante dalle misure di contrasto all'evasione, tra cui quindi anche quella in tema di incentivi all'utilizzo di pagamenti elettronici.

Addio tassa money transfer. Infine è abrogata la tassa sui trasferimenti di denaro all'estero effettuati per mezzo degli istituti di pagamento.

— @ Riproduzione riservata — ■

Altri servizi alle pag. 26-27

