

GL \*LRYHGu OXJOLR

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
37	Corriere della Sera	22/07/2021	<i>TARIFFE, BOTTA E RISPOSTA ANTI TRUST-AUTOSTRAD</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
17	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>AUTOSTRAD, IN ARRIVO 4,6 MILIARDI DEI FONDI RECOVERY PER LA MANUTENZIONE (M.Caprino)</i>	4
29/30	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>CASA E FISCO TRUST E SUPERBONUS 110% VIA LIBERA DELLE ENTRATE (S.Rivetti)</i>	6
1	Italia Oggi	22/07/2021	<i>NIENTE SUPERBONUS PER CHI REGOLARIZZA UN ABUSO (F.Poggiani)</i>	7
26	Italia Oggi	22/07/2021	<i>IL 110 % RAPPORTATO AL PREZZO (F.Poggiani)</i>	8
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
30	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>LA STAGIONE DELLE RIFORME SINORA NON CONVINC</i> <i>L'AVVOCATURA A CONGRESSO</i>	9
30	Italia Oggi	22/07/2021	<i>AVVOCATI, UDIENZE SENZA LIMITI (D.Ferrara)</i>	10
30	Italia Oggi	22/07/2021	<i>ALL'ENPAF SOLO I FARMACISTI LIBERI PROFESSIONISTI (S.D'ale</i> <i>ssio)</i>	11
<b>Rubrica Professionisti</b>				
31	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>LOMBARDIA, SOSTEGNO ALLA COSTITUZIONE DI STP</i>	12
<b>Rubrica Fisco</b>				
5	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>COMPENSAZIONE ESTESA AI CREDITI PROFESSIONALI (M.Mo.)</i>	13
<b>Rubrica Pubblica Amministrazione</b>				
5	Il Sole 24 Ore	22/07/2021	<i>PA, LAUREA SPECIALISTICA ED ESPERIENZA PLURIENNALE PER I FUNZIONARI TOP (G.Trovati)</i>	14

## Pedaggi

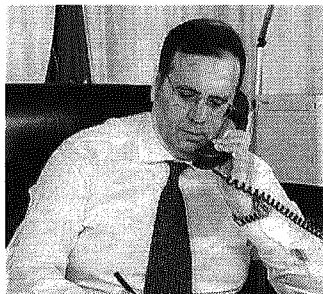
## Tariffe, botta e risposta Antitrust-Autostrade

L'Antitrust ha avviato un procedimento di inottemperanza nei confronti di Autostrade per l'Italia. Il procedimento — è scritto in un comunicato — è stato aperto perché la principale concessionaria autostradale non si è adeguata alla diffida che le imponeva di cessare la pratica scorretta, accertata lo scorso marzo, di non aver ridotto il costo del pedaggio e di non aver adottato alcuna procedura per riconoscere agevolazioni tariffarie e rimborsi per le tratte autostradali «in cui si verificano rilevanti criticità nella viabilità a causa di lavori straordinari per la messa in sicurezza delle infrastrutture che risentono di gravi carenze nella gestione e nella manutenzione».

Al termine dell'istruttoria, l'autorità aveva sanzionato la

concessionaria per 5 milioni di euro, il massimo previsto dalle norme, per la mancata riduzione del pedaggio sulle autostrade Napoli-Canosa, Bologna-Taranto, Genova-Voltri-Gravellona Toce e, per le parti di sua competenza della Milano-Serravalle-Genova, Genova-Savona-Ventimiglia e Genova-Rosignano. In queste tratte si erano registrate importanti riduzioni delle corsie di marcia e/o specifiche limitazioni della velocità massima consentita, con conseguente notevole disagio non solo per i consumatori ma anche per gli autotrasportatori, in termini di code, rallentamenti e significativo aumento dei tempi di percorrenza.

In una nota Autostrade per l'Italia fa sapere che, «d'intesa con il ministero delle infrastrutture e della mobilità so-



Roberto Rustichelli, pres. Antitrust

stenibili (Mims) e nell'ambito della più ampia gestione della concessione, ha attivato già dal 2020 riduzioni o azzeramenti del pedaggio a favore dell'utenza nelle tratte oggetto di sensibili disagi a causa di lavori di manutenzione, per un totale di 77 milioni di euro di minori ricavi nel periodo 2020-21. In tali tratte rientrano, peraltro, proprio quelle segnalate a suo tempo dal-

l'Antitrust (dove erano presenti riduzioni di carreggiata, poi risolte, imposte dall'autorità giudiziaria), il cui procedimento riguarda eventi non attuali, ma avvenuti tra dicembre 2019 e gennaio 2020».

Aspi è anche riuscita a ottenere dal Tar del Lazio un'ordinanza che stabilisce come le decisioni dell'antitrust «siano state determinate rendendo non possibile consentirne l'adempimento», scrive la società. Aspi ha comunque formulato una concreta proposta di un sistema di «cashback del pedaggio», il primo in Europa, per «ristorare gli utenti che, a seguito del fondamentale piano di ammodernamento della rete possano incorrere in ritardi sui tempi medi di percorrenza».

**F. Mas.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Autostrade, in arrivo 4,6 miliardi dei fondi Recovery per la manutenzione

## Infrastrutture

**Il fabbisogno d'interventi per la sola rete autostradale ammonta a 40 miliardi**

**Fondi pubblici da spartire con le rete in carico all'Anas e con le strade provinciali**

**Maurizio Caprino**

Ci sono cifre importanti, dietro lavori e restrizioni su strade e autostrade dovuti a manutenzioni omesse o carenti da decenni che anche quest'estate mandano in tilt il sistema. Nessuno ha quantificato l'intero impatto di questo tilt su economia e ambiente: bisogna tenere conto che i disagi dureranno fin verso la fine di questo decennio. Ma inizia a esser chiaro quanto costano i lavori e quanto arriverà da contributi pubblici (il resto, sulle autostrade a pedaggio, andrà preso dalle tasche degli utenti).

In ogni caso, il caos è inevitabile: i lavori non sono rinviabili (come insegnano i crolli anche tragici) e da un anno le linee guida ministeriali su viadotti e gallerie hanno reso obbligatorie alcune chiusure repentine.

### La "mancia" del Pnrr

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza, da una stima interna al ministero delle Infrastrutture (Mims), assegna alle manutenzioni varie circa 4,6 miliardi sui 62 di dote Mims. Una goccia, sui 40 di fabbisogno delle sole autostrade. Certo, si può contare sui pedaggi, ma per alcuni lavori, come la messa in sicurezza sismica di A24 e A25, sarà lo Stato a metterci soldi.

Poi c'è la rete Anas, 32mila chilometri, circa il quintuplo di quella autostradale a pedaggio. E non è messa meglio, anzi. Si prevede che lo Stato metterà circa un miliardo l'anno.

Infine, i quasi 120mila chilometri delle strade provinciali. Sono in condizioni ancora peggiori e necessitano

di ben più degli 1,15 miliardi appena assegnati dal Mims e degli 1,9 miliardi che a fine 2019 l'Upi indicava come fabbisogno per gli appena 1.500 progetti all'epoca cantierabili.

### Pedaggi, lavori e norme

Col nuovo sistema tariffario varato dall'Art (Autorità di regolazione dei trasporti), è passato il messaggio che rispetto al vecchio i pedaggi rincareranno poco o caleranno. Difficile da conciliare col fatto che ora si spende molto di più nella manutenzione e che essa, contrariamente a prima, si finanzia con aumenti tariffari: dopo i crolli e le inchieste giudiziarie, il Mims ha emanato linee guida che di fatto fissano nuovi standard. Si ricade così nella *manutenzione evolutiva*, ammessa dall'Art in tariffa il 14 ottobre 2020. E costosa: per esempio, Aspi ha stanziato 1,2 miliardi sull'adeguamento strutturale e antincendio delle gallerie (termini scaduti ad aprile 2019) e 2,4 sull'ammodernamento delle barriere di sicurezza e antirumore (su 3.100 chilometri dopo che la precedente gestione lo aveva eluso).

Tutto ciò ha anche un fronte normativo. Il più recente è quello delle linee guida ministeriali su viadotti e gallerie, su cui ci sono dubbi scientifici e interpretativi e i gestori reclamano un regime transitorio per evitare chiusure improvvise. La situazione è complicata dal fatto che a volte le ispezioni fatte secondo le linee guida evidenziano pezzi di strutture mai controllati in vent'anni o danno allarmi dovuti solo alla strumentazione utilizzata dagli stessi gestori.

Sulle barriere la normativa-base tecnica c'è dal 1992, ma ci sono ancora problemi: per esempio, è ancora poco diffuso il collaudo statico della barriera dopo il montaggio e tutto è affidato a una certificazione del produttore (tanto che c'è una sola società indipendente che abbia la certificazione di qualità per la verifica del corretto montaggio, la Inco Engineering).

### Le nuove tecnologie

Nel conto economico andrebbero anche gli sviluppi tecnologici, con siste-

mi che integrano varie funzioni: dal monitoraggio della stabilità strutturale alla pesatura dei tir in movimento per reprimere il sovraccarico e alla rilevazione di altre infrazioni, fino alle connessioni con i veicoli necessarie in futuro per la guida autonoma.

Per ora sono visibili solo le prime due funzioni, utili per evitare i crolli e le usure da sovraccarico e per far davvero rispettare i limiti di peso imposti dal Mims su alcuni viadotti a rischio. Sta accadendo sull'A3 da Nocera Sud a Salerno, dove ha appena debuttato la pesa dinamica della Movyon (società tecnologica di Aspi), omologata per rilevare le infrazioni senza richiedere una pesatura statica, consentendo alla Polizia di far uscire subito dall'autostrada chi non è in regola. Aspi ha anche ripristinato, dopo un periodo di abbandono, le precedenti pesa dinamiche, che richiedono l'intervento degli agenti per portare i trasgressori su una pesa statica che dovrà confermare la rilevazione.

### Rifacimenti e ampliamenti

Sulle tariffe si scaricherà anche un'altra conseguenza del degrado di molte opere e della loro obsolescenza di progetto: non di rado conviene demolirle e ricostruirle su un nuovo tracciato con curve più ampie, che rispettino la normativa geometrica attuale. È il caso di alcuni tratti dell'A7 Serravalle-Genova, che il gestore Aspi sta valutando. E di sei chilometri montagnosi di A6 tra Savona e Altare, su cui secondo indiscrezioni Astm ha in corso uno studio di prefattibilità (quindi non ci sarebbe la costruzione di quella "gronda" savonese, cioè di un tracciato totalmente sostitutivo dell'attuale che viene chiesto dal territorio sul modello di quello che si sta per realizzare a Genova).

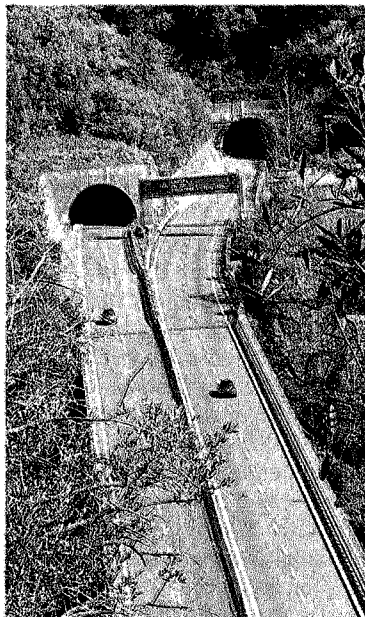
Queste sono comunque opere lontane dal traguardo. A fine luglio apriranno i primi 4,5 chilometri del primo lotto di terza corsia tra Firenze Sud e Incisa (180 milioni). E, soprattutto, a fine anno sarà completata la galleria Santa Lucia (otto chilometri, il tunnel a tre corsie più lungo d'Europa), cosa che a marzo 2022 consentirà ad Aspi di aprire la nuova

carreggiata Sud dell'A1 tra Barberino e Calenzano (17 chilometri, costo 885 milioni), in continuità con la Varian-

te di valico, per cui dovrebbe eliminare le strozzature attuali. A quel punto, si potrà iniziare l'ammoder-

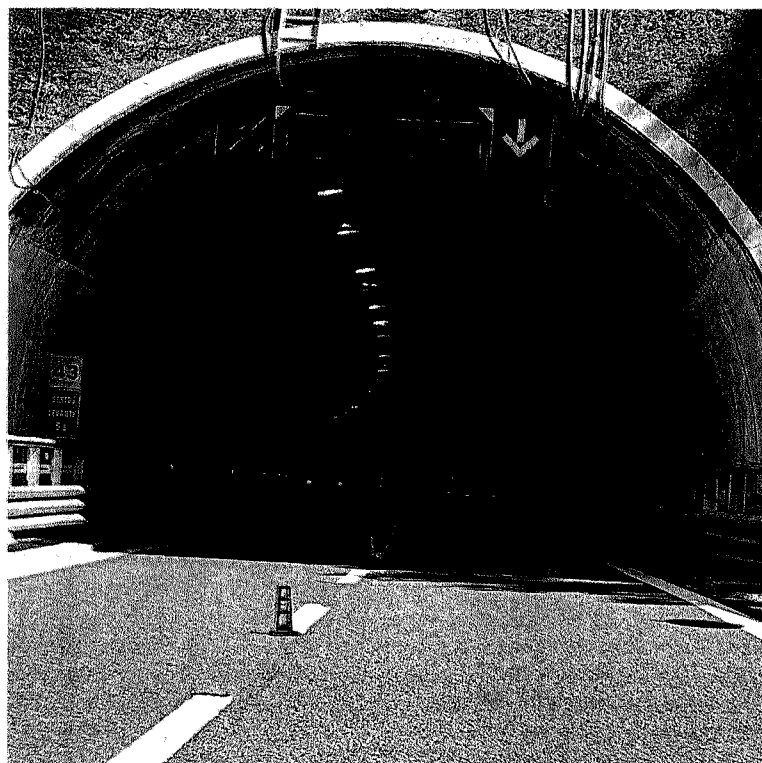
namento delle due carreggiate attuali: da ottobre 2024, entrambe serviranno chi è diretto a Nord.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Lavori in corso.**  
Manutenzioni nelle gallerie delle autostrade della Liguria

**Aspi ha stanziato 1,2 miliardi sull'adeguamento strutturale e antincendio delle gallerie**



## MANCATI RIMBORSI

### Antitrust contro Aspi

Va avanti il procedimento dell'Antitrust contro Aspi per la mancata riduzione dei pedaggi in occasione di restrizioni al traffico che hanno molto allungato i tempi di percorrenza. Dopo la sanzione di 5 milioni comminata a marzo, non esiste ancora un sistema di rimborso. In realtà si tratta di fatti di fine 2019-inizio 2020 e ora in alcune aree Aspi riconosce esenzioni e sconti (quasi sempre al solo traffico locale). Inoltre, Aspi varerà nelle prossime settimane un sistema di rimborso generalizzato. Nessun altro gestore ne ha mai previsti: in una recente intervista, il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, si è limitato ad annunciare che proporrà iniziative analoghe ai gestori entro l'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Imprese & Territori**

**Autostrade, in arrivo 4,6 miliardi dei fondi Recovery per la manutenzione**

ESPORTARE VALORE PER IMPORTARE SUCCESSI

## Casa e Fisco

Trust e superbonus 110%

Via libera delle Entrate —p.30

# Trust e superbonus 110% Via libera delle Entrate

## Casa

**Primo interpello sul tema:  
l'immobile segregato  
può accedere alla detrazione**

**Restano i limiti per il trustee  
che ha un ruolo professionale  
e resta escluso dallo sconto**

### Silvio Rivetti

Con la risposta all'interpello 498, l'agenzia delle Entrate prende posizione per la prima volta sull'applicabilità delle detrazioni superbonus alle spese per lavori di riqualificazione su un immobile, segregato in un trust.

Il caso si presenta peculiare perché l'immobile abitativo di cui si discute, a suo tempo acquistato dai genitori residenti all'estero, a nome del figlio all'epoca minorenni, è stato successivamente conferito da quest'ultimo in un trust autodichiarato, che si caratterizza per il fatto che lo stesso figlio assume il ruolo sia di disponente (ovvero, di soggetto che segrega i beni da gestire nel trust),

che di trustee (ovvero, di soggetto incaricato di amministrare i beni in trust).

Per accedere al 110%, il trustee ha quindi frazionato l'immobile unitario in quattro appartamenti, mediante apposita Cila, con l'intento di concedere l'usufrutto delle prime due unità al padre e delle restanti due alla madre. In questo modo, a fronte del sostenimento da parte dei genitori usufruttuari di tutte le spese per gli interventi (sia trainanti sulle parti comuni dell'edificio, sia trainati sulle singole unità), vengono a rispettarsi le regole dell'articolo 119 comma 9 lettera b) e comma 10 del Dl 34/2020, per cui il 110% spetta alle persone fisiche che agiscono come tali, nel limite massimo di due unità immobiliari a testa.

In proposito si noti che i genitori, proprio grazie all'acquisto del diritto reale di usufrutto, nonostante la loro residenza all'estero, divengono titolari di redditi fondiari in Italia e del diritto alle detrazioni fiscali con possibilità di optare per la cessione del credito o lo sconto in fattura.

Alla soluzione prospettata dal padre del trustee, istante nell'interpello, per cui né il vincolo di destinazione sugli immobili in trust, né la concessione in usufrutto degli alloggi impediscono l'accesso al superbonus ai genitori usufruttuari, l'Agenzia appone il suo placet: alla sola condizione, già delineata dalla

circolare 24/E/2020, che l'acquisto dell'usufrutto avvenga in un momento precedente a quello d'avvio dei lavori, o a quello del sostenimento delle spese.

La risposta non propone approfondimenti in merito all'istituto del trust, laconicamente limitandosi a rilevare che, nel trust autodichiarato, la proprietà dell'immobile è attribuita al disponente. E tuttavia, tale succinta chiosa merita di essere meglio inquadrata: inteso che la proprietà immobiliare, nel trust autodichiarato in esame, in tanto fa capo al figlio, in quanto quest'ultimo figura come trustee di sé stesso (avendo il figlio, disponente, nominato sé stesso come trustee del proprio patrimonio).

E se nel trust, che non è un soggetto giuridico sostanziale a sé stante e non può essere titolare di diritti reali, è il trustee il proprietario e intestatario dei beni, per poter perseguire gli obiettivi di gestione del patrimonio, allora è bene annotare che il trustee, in quanto incaricato di un ruolo gestorio di tipo professionale, di amministrazione del patrimonio immobiliare, non è mai qualificabile come persona fisica privata: e tanto basta a spiegare per quale motivo, nel caso esaminato, sia stato necessario coinvolgere i genitori residenti all'estero in un'operazione tanto articolata, quanto pienamente legittima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Niente superbonus per chi regolarizza un abuso

Le indicazioni della guida Casa Italia sul bonus 110%

Abusi edilizi k.o.

Rimozione difformità senza scampo

DI FABRIZIO G. POGGIANI

La fruizione dei benefici fiscali relativi ai bonus edilizi, anche quelli concernenti la detrazione maggiorata del 110%, è comunque esclusa in relazione all'esecuzione delle opere finalizzate alla rimozione delle difformità edilizie (abusi). In aggiunta, se la conformità urbanistico-edilizia, dell'immobile oggetto dell'intervento, non è stata conseguita in data anteriore all'avvio dei lavori che fruiscono delle agevolazioni fiscali, il contribuente deve anche attivarsi per evitare ulteriori provvedimenti degli enti locali.

Queste due alcune delle risposte inserite nella guida rubricata "Incentivi fiscali sismabonus ed ecobonus nei territori colpiti da eventi sismici" - luglio 2021 - predisposta dal dipartimento "Casa Italia" della Presidenza del Consiglio dei ministri e l'Agenzia delle entrate che ha, quale obiettivo prioritario, quello di mettere a disposizione degli utenti chiarimenti utili alla risoluzione delle problematiche, di natura interpretativa e applicativa, legate alla fruizione dei contri-

buti e delle agevolazioni fiscali disciplinate, in particolare, dall'articolo 119 del dl 34/2020, convertito con modifiche dalla legge 77/2020.

La guida, scaricabile sul sito ufficiale delle Entrate nella sezione specifica (www.agenziaentrate.gov.it), è suddivisa in tre parti, di cui una destinata alle soluzioni interpretative di natura generale, una destinata a determinati quesiti e la terza concernente specificamente la detrazione maggiorata del 110%.

Delle prime due parti, tra le più interessanti risposte, significativa quella relativa alla conferma che gli interventi destinati a sanare gli abusi edilizi non possono formare oggetto di agevolazione fiscale, con l'ulteriore precisazione che le difformità presenti devono essere sanate anteriormente all'avvio dei lavori che fruiscono dei bonus edilizi di qualunque tipo.

Con particolare riferimento, invece, al superbonus del 110%, viene ribadito (risposta 35) che la detta detrazione spetta anche al comodatario detentore dell'immobile a condizione che il contratto risulti regolarmente registrato al momento dell'inizio lavori o al mo-

mento del sostenimento delle spese, qualora antecedenti, e che il proprietario abbia fornito il relativo consenso (circ. 24/E/2020). Le agevolazioni introdotte dall'art. 119, sia nella misura ordinaria che maggiorata, (risposta 36) sono fruibili per le spese sostenute a partire dall'1/07/2020, risultando non rilevante la circostanza, si dice testualmente, che a quella data non risulti costituita la struttura impegnata nei processi di ricostruzione, restando ferma la necessità di rispettare tutti gli adempimenti richiesti, anche preliminari. Con riferimento alle coperture assicurative (risposta 37), viene precisato che gli importi delle opere da indicare nelle asseverazioni per l'applicazione della detrazione maggiorata del 110%, ai fini dell'attestazione della congruità delle spese, sono quelli relativi all'intervento nel suo complesso, tenendo conto sia della quota assistita dal contributo pubblico per la ricostruzione che della parte di spesa eccedente rimasta a carico del contribuente; è chiaro che si sta parlando di interventi per la messa in sicurezza sismica degli edifici. Nel caso in cui siano stati già eseguiti interventi con il contribu-

to per la ricostruzione (risposta 38) non risultando plausibile l'attestazione delle prestazioni energetiche del fabbricato riferite a una fase anteriore rispetto all'esecuzione degli interventi, ai fini della fruizione del 110% il contribuente deve far riferimento all'ultimo stato di fatto dell'edificio. Un ultimo quesito (risposta 39) concerne le spese ammesse alla detrazione maggiorata del 110% e, in particolare, se possono essere ammesse alla fruizione del superbonus le spese sostenute dall'1/07/2020 sebbene riferite a interventi anteriori all'entrata in vigore della legge 178/2020 (legge di Bilancio 2021) che ha ampliato l'ambito applicativo di bonus. Sul punto, si richiama un precedente documento di prassi (circ. 24/E/2020) con il quale si conferma che il 110% può essere fruito per le spese sostenute dall'1/07/2020 a prescindere dalla circostanza che i lavori siano iniziati in data anteriore a detta data e che siano conseguenza di varianti progettuali e si precisa che, alla luce della specificità del contesto della ricostruzione, tale asseverazione deve essere tempestivamente depositata

© Riproduzione riservata



Casa in costruzione

















