

# Rassegna Stampa

di Martedì 26 ottobre 2021



**Centro Studi C.N.I.**

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
12	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>L'Anas torna al Tesoro. Nel decreto infrastrutture la nuova societa' stradale (A.Carli)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Mercato e cittadini hanno bisogno di scelte rapide e chiare (G.Santilli)</i>	4
4	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Penali, assicurazioni e fideiussioni blindano il bonus facciate al 90% (A.Cioccarelli/G.Gavelli)</i>	5
5	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Nelle ristrutturazioni opere 2021 e cessione entro il 16 marzo 2022 (L.De Stefani/G.Gavelli)</i>	7
34	Italia Oggi	26/10/2021	<i>Ecobonus, al via dal 27/10</i>	8
31	Italia Oggi	26/10/2021	<i>Le villette con il superbonus ma entro limiti Isee (C.Bartelli)</i>	9
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
30	Italia Oggi	26/10/2021	<i>Protocollo ministero-sindacati per la sicurezza nei cantieri legati al Pnrr</i>	10
<b>Rubrica Ambiente</b>				
34	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Ricarica auto elettriche, dote per i professionisti (R.Lenzi)</i>	11
<b>Rubrica Previdenza professionisti</b>				
38	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Inarcassa: la platea delle Casse va allargata (F.Mi.)</i>	12
37	Italia Oggi	26/10/2021	<i>Inarcassa, patrimonio verso i 12, 5 miliardi (S.D'alessio)</i>	13
<b>Rubrica Energia</b>				
9	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	26/10/2021	<i>Il Giappone pensa al nucleare per ridimensionare il carbone (G.Di Donfrancesco)</i>	14
<b>Rubrica Mobilità e Trasporti</b>				
16	Il Sole 24 Ore	26/10/2021	<i>Perche' non e' troppo tardi per investire sulla mobilita' di domani (E.Cascetta)</i>	15
<b>Rubrica UE</b>				
1	Italia Oggi	26/10/2021	<i>Dopo la sconfitta Cdu in Germania e l'addio alla Merkel, Macron lavora a una nuova maggioran (T.Oldani)</i>	16

**COMMISSIONI CAMERA**

## L'Anas torna al Tesoro Nel decreto infrastrutture la nuova società stradale

Una start up, una nuova società interamente controllata dal Mef e soggetta al controllo analogo del ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, per svolgere l'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house. È quanto prevede un emendamento del Governo al Dl Infrastrutture. Il provvedimento è stato esaminato dalle commissioni riunite Ambiente - Trasporti della Camera. Tra gli emendamenti approvati, quello delle relatrici Raffaella Paita (Iv) e Alessia Rotta (Pd) che prevede che entro il 30 giugno 2022 venga adottato con un Dpcm il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, il cosiddetto "Piano invasi".

Per quanto riguarda la newco stradale, la relazione illustrativa spiega che la nuova società va nella direzione di una ridefinizione della missione di Anas, rifocalizzata sulle strade non a pedaggio. La società viene costituita con un Dpcm, adottato su proposta del ministro dell'Economia e di quello delle Infrastrutture, che definisce atto costitutivo e statuto sociale, nomina gli organi sociali per il primo mandato, ne definisce il compenso assembleare e stabilisce i criteri per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche.

Il fabbisogno di capitale della start up è quantificato in 580 milioni di euro, che il Mef è autorizzato a sottoscrivere, anche in più fasi e per successivi aumenti, per rafforzare la dotazione patrimoniale della società. In considerazione della potenziale tempistica di sottoscrizione del capitale, la norma dispone un apporto complessivo di 52 milioni, ripartito in due milioni nel 2021, dieci nel 2022, venti nel 2023 e altrettanti nel 2024. I 52 milioni possono essere aumentati fino a 528 milioni mediante versamento nel 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Mef.

Tra le novità in arrivo nel passaggio del provvedimento nelle commissioni, anche una stretta sull'utilizzo dei monopattini, con misure contro la sosta selvaggia, l'obbligo del casco per i 14-18enni e una limitazione della velocità.

— **Andrea Carli**



**RAFFAELLA PAITA (IV)**

L'emendamento al Dl Infrastrutture delle relatrici Alessia Rotta (Pd) e Raffaella Paita (Iv) alla Camera prevede che entro il 30 giugno 2022 sia approvato con Dpcm il Piano nazionale invasi



159329

L'ANALISI

MERCATO  
E CITTADINI  
HANNO BISOGNO  
DI SCELTE RAPIDE  
E CHIARE

di **Giorgio Santilli**  
— a pag. 4

**L'analisi**

**SCELTE CHIARE  
E RAPIDE  
PER I CITTADINI  
E LA CRESCITA**

di **Giorgio Santilli**

**S**ui bonus edilizi occorrono scelte chiare, rapide, che non lascino aree grigie o dubbi interpretativi. Bisogna evitare di trasformare uno strumento che ha spinto la ripresa in un boomerang. Quei bonus sono fra i pochi esempi di politiche fiscali che hanno prodotto crescita e hanno messo in sintonia Fisco e cittadino: i 21

milioni di domande presentate dai contribuenti (per un investimento di 24 miliardi) dal 1998 a oggi sono a dimostrarlo. Migliaia di famiglie stanno realizzando oggi lavori agevolati o stanno decidendo di farli. Non si possono lasciare in mezzo al guado o alla mercé di interpretazioni tortuose.

Intervenire con la mannaia, come intende fare il governo sul bonus facciate, chiudendo tutto in 60 giorni, non è utile. Né è utile la ridda di voci che nella maggioranza già accreditano, al posto della cancellazione, un décalage progressivo per scendere dal 90 al 70-75 per cento.

Serve una parola, saggia, di verità. Serve una politica. Se c'è bisogno di correttivi - per esempio garantire che i lavori siano svolti a prezzi congrui - si faccia come per il superbonus, con certificazioni

firmate su prezzari ufficiali. Se, viceversa, le tensioni sui mercati delle materie prime producono rincari e indisponibilità di certi materiali, come sta accadendo, si dia maggiore flessibilità.

Sarebbe comunque utile e corretto consentire a famiglie e imprese di programmare le proprie attività, lasciando tutto come è per il prossimo anno (o almeno per alcuni mesi) e poi annunciando una politica lineare per gli anni seguenti. Una soluzione senza colpi di coda e slalom che consenta a tutti di decidere nella chiarezza di vincoli e convenienze. Come si sta facendo, ora, dopo mesi di silenzi, mezze parole e tensioni sotterranee, per il superbonus, attivo fino a fine 2023 per i condomini. Serve ancora qualche correttivo, ma la strada è giusta. Si adotti lo stesso sistema per tutti i bonus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Penali, assicurazioni e fidejussioni blindano il bonus facciate al 90%

**La mancata proroga.** Per i privati la soluzione è anticipare i pagamenti ma serve attenzione alle tutele. Per le imprese l'ostacolo della competenza

**Andrea Cioccarelli  
Giorgio Gavelli**

La possibile mancata proroga del bonus facciate sta mettendo gli operatori in difficoltà, soprattutto considerando che i tempi per l'organizzazione e l'attuazione dei lavori si sono rivelati assai più lunghi di quanto inizialmente ipotizzato. Anche per le generalizzate carenze di materiali.

Il bonus facciate, diversamente dal superbonus 110 per cento, è un'agevolazione, dal punto amministrativo, piuttosto semplice e quindi anche potenzialmente assai più diffusa, interessando tanto le persone fisiche che le imprese. E proprio questa distinzione sembra di grande rilievo.

Per le persone fisiche, infatti, la detrazione - così come le alternative previste dall'articolo 121 del decreto Rilancio - è ammessa a prescindere dallo stato di avanzamento lavori: ciò che rileva è il pagamento, e quindi si può affermare che, nel caso in cui i lavori non siano terminati entro la scadenza del 31 dicembre, sarebbe comunque sufficiente effettuare i pagamenti per tempo (Dre Liguria, risposta a interpello 903-521/2021 e risposta al question time parlamentare 5-06751 del 20 ottobre).

In presenza dell'accordo con il fornitore per lo sconto in fattura, basterebbe pagare il 10% prima del 31 dicembre, ricevendo fattura per il totale con indicazione dello sconto, per poter ottenere la veicolazione del bonus al fornitore stesso.

Anticipare finanziariamente lavo-

ri non eseguiti non è, però, operazione priva di problematiche. Occorre avere la certezza che questi ultimi siano poi effettivamente realizzati e che non sorgano contestazioni sulla loro esecuzione.

Privati e condomini non sono i soggetti più attrezzati per sostenere lunghe controversie civili, tanto più se esse possono ripercuotersi sul valido utilizzo del bonus.

Le soluzioni passano dalla previsione di garanzie contrattuali (possibilmente rafforzate da penali e fidejussioni) e, talvolta, dal ricorso ad apposite protezioni assicurative, il cui costo (pur non detraibile) è giustificato dal rischio che si intende evitare. Il tutto, certo, a tutela del committente, anche nel caso in cui quest'ultimo abbia optato per la cessione del credito, magari sfruttando il prestito ponte concesso dall'istituto di credito. Ma anche il fornitore (che magari intende poi cedere il credito derivato dallo "sconto in fattura") potrà trarre vantaggio da situazioni caratterizzate da maggior certezza e stabilità.

Ben più complesso è il caso nel quale il committente sia un'impresa, poiché in questo scenario a nulla rileva la movimentazione finanziaria: i lavori, e la detrazione che ne consegue, dipendono infatti dagli avanzamenti effettivi dell'intervento (rileva la competenza, e non la cassa). E qui nascono i problemi.

Non è difficile verificare quello che sta succedendo: trovare soggetti disponibili a realizzare i lavori è una vera impresa, materie prime e ponteggi scarseggiano, e un piano lavori

che consenta di rispettare la scadenza del 31 dicembre risulta, di fatto, una chimera.

La detrazione per competenza rende inutile anche la disponibilità di tanti committenti imprese ad anticipare i pagamenti, mentre un aiuto potrebbe arrivare dalla sottoscrizione di Sal definitivi al 31 dicembre, in base all'articolo 1666 del Codice civile, e conformemente a quanto già sperimentato con altri bonus sugli investimenti.

Se non vi sarà l'auspicabile proroga, oppure la previsione innovativa che, per questo bonus specifico, la contrattualizzazione (con data certa ovviamente) degli accordi entro il 31 dicembre 2021 possa costituire elemento discriminante per accedere alla detrazione, un'agevolazione di grande impatto per il miglioramento estetico del patrimonio immobiliare del nostro Paese potrebbe essere molto meno efficace di quanto previsto.

In subordine, si potrebbe prevedere normativamente, per i lavori già iniziati a fine anno, una sorta di "competenza dilazionata" almeno al 31 marzo se non al 30 giugno 2022, da definire se valida ai soli fini del bonus o anche, più in generale, a tutti gli effetti fiscali. In caso contrario, pare evidente che l'effetto di questa importante agevolazione avrà beneficiato solo coloro che si sono mossi immediatamente, tagliando fuori non solo chi ha atteso troppo a lungo, ma anche chi ha deciso con celerità, scontrandosi con gli imprevedibili intoppi del mercato dell'edilizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Primo Piano Gli incentivi

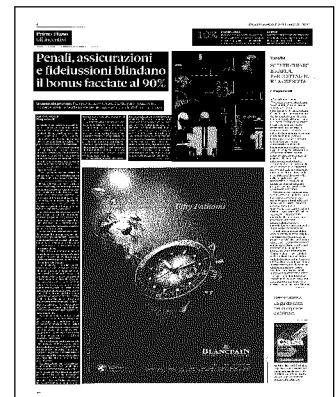
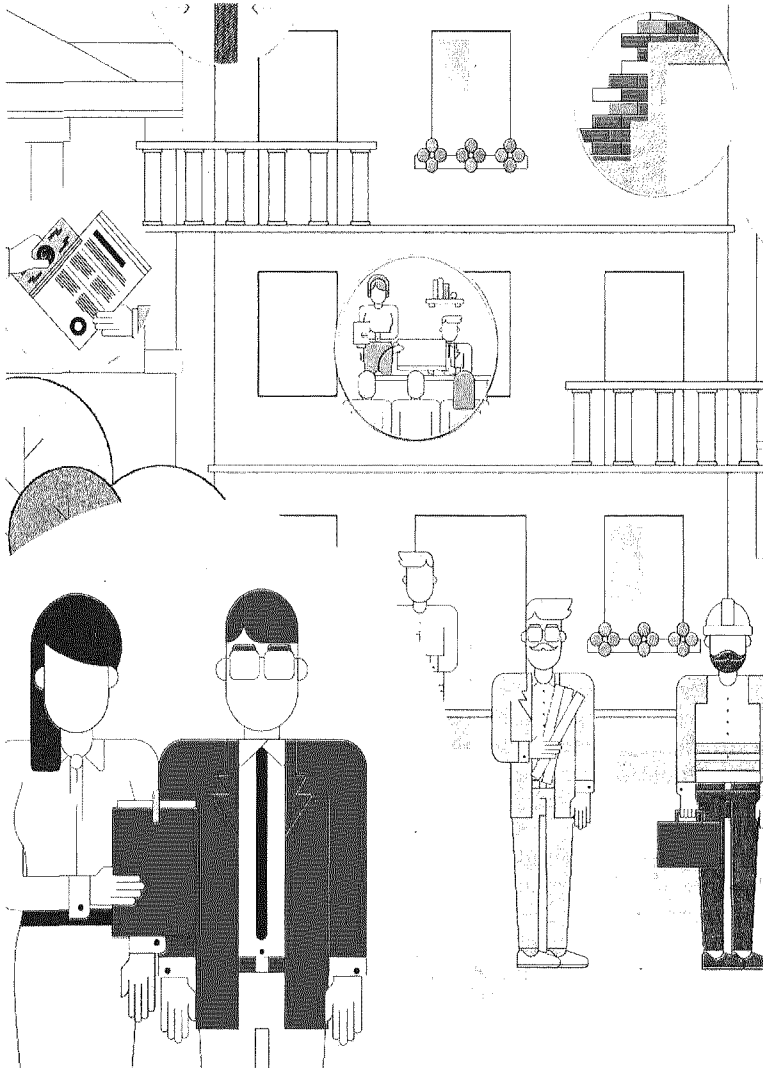
# 10%

### L'ALTERNATIVA

In caso di sconto in fattura è possibile concludere i lavori già in corso oltre fine 2021, pagando all'impresa solo il 10% residuo entro il 31 dicembre

### LO STOP

La detrazione per competenza rende inapplicabile lo schema dell'anticipo dei pagamenti entro fine anno alle imprese che siano committenti



159329

# Nelle ristrutturazioni opere 2021 e cessione entro il 16 marzo 2022

## I bonus minori

Per queste agevolazioni non serve raggiungere nel 2021 un determinato Sal

Luca De Stefani  
Giorgio Gavelli

Sull'estensione (almeno) al 2022 dei cosiddetti "bonus minori" (ecobonus e sismabonus ordinari, ristrutturazione, mobili, verde, eccetera) stanno puntando in molti, spesso costretti a un rinvio dei lavori a causa della scarsità dell'offerta di manodopera e materie. Ma come regolarsi se non si vuol essere spiazzati da eventuali proroghe penalizzanti?

Va, in primo luogo, ricordato che l'articolo 16-bis del Tuir è a regime, per cui, con riferimento a tutte le previsioni contenute in tale norma (bonus ristrutturazione acquisti compreso), lo "stop" al 31 dicembre riguarderebbe, in primo luogo, la maggiorazione dal 36% al 50% della detrazione e l'estensione a 96mila euro del tetto di spesa (annuo e per unità immobiliare), originariamente a 48mila euro.

In secondo luogo, per effetto di quanto previsto al comma 1 dell'articolo 121 del Dl 34/2020, con la fine dell'anno si bloccherebbero la cessione dei relativi crediti e la possibilità di operare lo "sconto in fattura". Ma, se per assicurarsi quest'ultima opportunità occorre che entro l'anno vada pagata la parte di spesa non agevolata a fronte dell'emissione della fattura per il totale ("sconto" compreso), per la cessione del credito si può anche attendere il 16 marzo 2022, ovviamente a fronte di spese "sostenute" finanziariamente nel 2021. La norma, infatti, fa riferimento alle spese, non alla data della cessione, tanto è vero che - proprio per le spese sostenute nel 2020 e 2021 - è ammesso anche la cessione in anni successivi

delle rate residue.

Una conferma ufficiale in tal senso sarebbe importante, così come sarebbe importante ribadire che la cessione del credito al fornitore può avvenire anche tramite compensazione parziale con il bonus spettante al committente, originando così un pagamento solo parziale (risposta 4 dall'agenzia delle Entrate a «Dichiarazioni24», si veda il Sole 24 Ore del 31 maggio 2019). Quest'ultimo (e la relativa scrittura attestante, con data certa, l'intervenuta cessione del credito) dovranno in questo caso intervenire entro il 2021, poiché una compensazione effettuata nel 2022 (salvo proroghe) non basta per sostenere che la spesa sia stata "sostenuta" dal committente nel 2021.

Ricordiamo che per i bonus più semplici non vi è alcuna necessità di raggiungere, entro la scadenza, né un determinato Sal né, tanto meno, la fine lavori (risposta a question time del Mef del 7 luglio 2021, n. 5-06307) e le detrazioni (anche laddo-

**Super sismabonus acquisti: il rogito deve essere stipulato entro il 30 giugno 2022**

ve trasferite a terzi) non richiedono alcuna particolare asseverazione o visto di conformità.

Per quanto riguarda i bonus caratterizzati da requisiti tecnici (ecobonus e sismabonus), dove è prevista una asseverazione, l'Enea (Faq 3E, ex 28, del 25 gennaio 2021) ha confermato che il committente di lavori a cavallo di più periodi d'imposta può fruire della detrazione per le spese sostenute, attestando che i lavori non sono ultimati e fatto salvo l'effettivo concretizzarsi dell'intervento. Per bonus acquisti, ristrutturazione e sismabonus acquisti, l'Agenzia richiede, entro la scadenza della detrazione, sia il sostenimento delle spese che la stipula dell'atto di acquisto dell'immobile (circolare 30/E/2020).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ADOBESTOCK



**PIATTAFORMA**  
***Ecobonus,***  
***al via***  
***dal 27/10***

Ecobonus auto, prenotazioni al via dalle ore 10 del 27 ottobre. Il ministero dello sviluppo economico in una nota diffusa ieri ricorda che: «Dalle ore 10 di mercoledì 27 ottobre sarà possibile prenotare sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](http://ecobonus.mise.gov.it) gli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, dopo che è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il Decreto fiscale che ha rifinanziato per il 2021 il fondo automotive con ulteriori 100 milioni di euro». Le nuove risorse vengono ripartite destinando: 65 milioni per acquistare i veicoli con emissioni comprese tra 0-60 g/km CO2. Il contributo è riconosciuto anche per gli acquisti in leasing e si differenzia a seconda della fascia di emissioni (0-20 o 21-60) e per la presenza di un veicolo da rottamare; 20 milioni per l'acquisto di veicoli commerciali e speciali, di cui 15 milioni esclusivamente per i veicoli elettrici; e 5 milioni per l'acquisto di veicoli di categoria M1 usati, di classe Euro non inferiore a 6 ed emissioni fino a 160 g/km di CO2. E' necessario rottamare una vettura immatricolata prima del gennaio 2011, o che abbia raggiunto i dieci anni nel periodo in cui viene richiesto l'ecobonus.

© Riproduzione riservata





## Le villette con il superbonus ma entro limiti Isee

Le villette dentro il superbonus ma con la certificazione Isee. E' questa una delle ultime ipotesi di lavoro che i tecnici del ministero dell'economia stanno valutando in queste ore prima di chiudere le disposizioni legate alla legge di bilancio che oggi il primo ministro Mario Draghi presenterà alle parti sociali. Non solo. Per il primo assaggio di riforma fiscale occorrerà attendere, è possibile che il fondo con la dote di circa 8 mld per i primi interventi di modifica del fisco italiano sarà introdotto solo successivamente durante i passaggi parlamentari. Possibile un allargamento dell'ape sociale ai lavori usuranti mentre in bilico il rinnovo di opzione donna. Ed è possibile che arrivi anche una norma mirata al taglio del cuneo fiscale, come sarà declinata è materia di simulazioni e lavoro da parte dei tecnici del ministero dell'economia.

Gelo invece sul destino del cashback che a normativa in vigore dopo la pausa di riflessione di questi mesi dovrebbe essere ripensato in vista del primo gennaio 2022. Ieri il M5S con diversi suoi esponenti è tornato a chiederne il rinnovo a gran voce.

**Cristina Bartelli**

—© Riproduzione riservata—

The thumbnail shows a page from 'Italia Oggi' with the headline 'IMPOSER E TASSE' and sub-headline 'Utili in nero? Il socio si salva'. Below the headline is a sub-headline 'Accertamento prosciuga il conflitto con l'amministratore'. The page contains several columns of text and a small image of a building. At the bottom of the page, there are advertisements for 'PMI CAPITAL', 'PMI INVEST', and 'OSSERVATORIO PMI'. The text 'Il tuo Partner per i Capital Markets' is visible at the very bottom of the advertisement area.

## Protocollo ministero-sindacati per la sicurezza nei cantieri legati al Pnrr

Un accordo per garantire la sicurezza sul lavoro e il rispetto delle normative sui trattamenti economici nei cantieri che saranno attivati grazie ai fondi del Pnrr. Per costruire le opere del piano, saranno necessarie almeno 120.000 assunzioni. È quanto annunciato dal ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini a seguito della firma del protocollo siglato con i sindacati degli edili, rappresentati dai segretari generali di Fillea Cgil, Alessandro Genovesi, della Filca Cisl, Enzo Pelle, e della Feneal Uil, Vito Panzarella. L'accordo «permetterà di realizzare le

opere del Pnrr in sicurezza», spiega il ministro. «È importante il rispetto dei contratti nei cantieri e della sicurezza. Già nel 2020 l'allora ministro De Micheli aveva siglato un accordo per la sicurezza nei cantieri delle 102 opere commissariate. Abbiamo esteso quei principi a tutte le opere del Pnrr per i 62 miliardi di euro gestiti dal Ministero». Il protocollo, oltre a intervenire sulla sicurezza, prevede la verifica presso le diverse stazioni appaltanti delle nuove norme di cui al dl 77/2021 con particolare attenzione alla parità di trattamento economico e normativo tra lavo-

ratori in appalto e lavoratori un sub appalto, oltreché la corretta applicazione del Ccnl edile sottoscritto. Verrà inoltre costituito uno specifico Osservatorio nazionale presso il Ministero fine di «garantire il rispetto e le eventuali implementazioni delle intese sottoscritte l'11 dicembre 2020, il 22 gennaio 2021 e il 16 aprile 2021 con particolare attenzione alla promozione di nuova occupazione, dei migliori standard per la salute e sicurezza, del rispetto di quanto previsto (massimo 8 ore giornaliere) dagli accordi stessi, al fine di favorire il ricorso alla

quarta o quinta squadra».

Secondo Giovannini, le risorse territoriali derivanti dal Pnrr sono di circa 16 miliardi, «che saranno assegnati già al 92% nei prossimi giorni». Inoltre, come detto, «saranno necessarie 120mila persone per costruire le opere del Pnrr e nel settore delle costruzioni ci sono circa 200mila persone disoccupate che hanno già lavorato nel settore dell'edilizia. Saranno circa 40mila potenziali destinatari che parteciperanno alla Pnrr Academy, di cui 5mila nel Mezzogiorno e 15 mila già iscritti».

— © Riproduzione riservata —



# Ricarica auto elettriche, dote per i professionisti

## Transizione ecologica

In Gazzetta il decreto che ripartisce le dotazioni per gli investimenti

Attesi i modelli di domanda e il termine di presentazione

**Roberto Lenzi**

A disposizione dei professionisti il 10% dei fondi per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici. Il decreto 25 agosto 2021 del ministero della Transizione ecologica, emesso in attuazione della legge 126/2020 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 20 ottobre, disciplina l'erogazione di contributi per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici effettuata da persone fisiche nell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni, nonché da soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società.

### Disponibili 90 milioni

Il fondo è nato con una dotazione di 90 milioni e le risorse sono ripartite tra tre categorie. L'80% è destinato per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica di valore complessivo inferiore a 375mila euro da parte delle imprese, il 10% è volto all'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica di valore complessivo pari o superiore a 375 mila euro da parte delle imprese, mentre il restante 10% è desti-

nato per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica da parte di professionisti.

Il contributo è concesso in regime *de minimis*, quindi con un tetto, se disponibile nel plafond della singola impresa unica, di 200mila euro per questa tipologia di progetti.

I soggetti beneficiari, una volta ottenuto il contributo, sono tenuti a mantenere nei cinque anni successivi alla data di erogazione del contributo l'infrastruttura di ricarica.

### Le regole per i professionisti

Possono richiedere il contributo i professionisti che sia alla data della concessione sia alla data dell'erogazione del contributo sono in possesso dei requisiti fissati dal bando. In particolare, devono presentare un volume d'affari, nell'ultima dichiarazione Iva trasmessa all'agenzia delle Entrate, così come risultante dal rigo VE50, non inferiore al valore della infrastruttura di ricarica per la quale è richiesto il contributo.

Per permettere il controllo, i professionisti dovranno allegare alla domanda di contributo anche la dichiarazione Iva. Per i professionisti che applicano il regime forfettario, il valore dell'infrastruttura di ricarica non può essere superiore a 20mila euro. Devono inoltre essere in regola con il versamento dei contributi previdenziali e assistenziali e con gli adempimenti fiscali.

### Contributo del 40%

Sono ammissibili al contributo le spese, al netto di Iva, sostenute dai soggetti beneficiari successivamente alla data di entrata in vigore del decreto. Possono comprendere l'acquisto e la messa in opera di infrastrut-

ture di ricarica ivi comprese le spese per l'installazione delle colonnine, gli impianti elettrici, le opere edili strettamente necessarie, gli impianti e i dispositivi per il monitoraggio. La misura prevede un contributo in conto capitale pari al 40% delle spese ammissibili. Ciascun soggetto beneficiario può presentare una sola domanda di contributo.

### La domanda a Invitalia

Invitalia è il soggetto gestore della misura, ma per la presentazione della domanda saranno necessari successivi provvedimenti del ministero della Transizione ecologica che stabiliscano le modalità.

Alla domanda dovrà essere allegata la descrizione dell'investimento che il soggetto beneficiario intende effettuare con l'indicazione dei risultati attesi a seguito dello stesso investimento.

Con provvedimenti del ministero della Transizione ecologica saranno definiti i modelli di domanda per le imprese e i professionisti, i termini per la presentazione delle domande di ammissione e di erogazione dei contributi e l'ulteriore documentazione che i soggetti beneficiari sono tenuti a presentare.

Entro 120 giorni dal termine per la presentazione delle domande, il ministero procederà alla concessione dei contributi nel rispetto dell'ordine cronologico di ricezione delle domande. Nel caso di insussistenza dei requisiti di ammissibilità, il ministero comunica entro lo stesso termine i motivi ostativi all'accoglimento della domanda. La misura non è cumulabile con altre agevolazioni previste per la medesima spesa.

# Inarcassa: la platea delle Casse va allargata

## Previdenza professioni

Il presidente Santoro  
auspica un'estensione  
alle nuove professioni

Inarcassa, l'ente di previdenza di ingegneri e architetti, dato l'attuale andamento della borsa, si appresta ad approvare il bilancio di previsione con numeri di tutto rispetto. «Il patrimonio – anticipa il presidente Inarcassa Giuseppe Santoro – quest'anno si attesta intorno ai 12,6 miliardi, era di 11,8 miliardi nel 2020». Buone notizie anche sul fronte degli iscritti, 169mila a fine 2020 e ora pari a 175mila, andranno però sottratte le cancellazioni di fine anno. A favorire i nuovi ingressi, soprattutto di architetti, sono stati gli aiuti per fronteggiare la crisi e la ripresa dell'edilizia. Sui redditi, gli iscritti ad Inarcassa dovrebbero registrare una contrazione intorno al 4%, «un risultato migliore delle attese – per Santoro – ci aspettavamo una riduzione dell'8%».

Per le Casse di previdenza dei professionisti Santoro auspica una riforma del sistema «Siamo favorevoli all'ampliamento delle platee per tutte le Casse, siamo fermi a un regolamento del 1933-34, con il morire di vecchie professioni e il nascere di nuove le Casse sono destinate a implodere se hanno, come ora, un'anima esclusivamente ordinistica».

— Fe. Mi.



## ***Inarcassa, patrimonio verso i 12,5 miliardi***

Un patrimonio che veleggia «oltre i 12 miliardi e mezzo», mentre la platea di architetti e ingegneri, con «un inaspettato aumento» (rispetto allo scorso anno), «sta toccando quota 175.000». E, poiché «le professioni, insieme alla società, sono in evoluzione», sta facendo passi in avanti l'iniziativa che permette agli associati di «progettare le scelte previdenziali»: la «busta arancione in tempo reale». È quel che sta avvenendo all'interno di Inarcassa, l'ente pensionistico delle due categorie tecniche, il cui presidente Giuseppe Santoro sta guardando con interesse all'ipotesi (raccontata su *ItaliaOggi* del 23 ottobre 2021) che il governo inserisca nella Legge di bilancio un emendamento per decurtare dal 26% al 20% il prelievo fiscale sui rendimenti finanziari delle Casse, liberando così risorse per il welfare degli iscritti. «Come non esser favorevoli a destinare 6 punti percentuali di tassazione all'assistenza dei professionisti?», s'è chiesto, pur temendo che l'esecutivo «non voglia rinunciare a quel denaro fresco». Però, noi ci puntiamo. Sarebbe una scelta importante», ha proseguito, come «ampliare le platee» di iscritti. «Siamo fermi a un ordinamento del 1934», mentre il panorama delle professioni cambia, dunque, per il vertice dell'ente «è chiaro che le Casse, così come sono strutturate adesso, sono nelle condizioni di poter implodere, se conservano un'anima esclusivamente ordinistica», ha osservato, citando la difficile situazione dell'Inpgi (giornalisti), che tenta di includere i comunicatori. Inarcassa, ha



**Giuseppe Santoro**

avanzato il presidente, potrebbe accogliere i designer, «laureati in ingegneria, o in architettura», l'Enpam (medici e dentisti) potrebbe farlo coi «tecnici medicali». Tutte figure «prive di un ordine», che potrebbero esser messe nelle condizioni di decidere verso quale sistema di previdenza obbligatoria andare. «Eravamo 169.000 a dicembre, ora stiamo raggiungendo le 175.000 unità. Potrebbe esserci una riduzione, al termine dell'anno, tra cancellazioni e iscrizioni, però il dato è molto soddisfacente», ha detto Santoro. L'avvento della pandemia «ci aveva fatto ipotizzare», nel 2020, «una riduzione dei redditi dell'8%, in media. Confidiamo di dimezzare questa percentuale», anche perché «la ripresa dell'edilizia, trainata dal Superbonus 110%, si percepisce». Nel frattempo, Inarcassa affina gli strumenti tecnologici, come ha riferito il vicepresidente Massimo Garbari: «Dal 2012, quando, siamo entrati nel sistema contributivo, la previdenza è diventata un progetto per tutti i nostri iscritti», che «attraverso una «busta arancione» aggiornata in tempo reale possono controllare, giorno per giorno, lo stato dei versamenti, quanto rendono e quali leve utilizzare per incrementare la prestazione», visto che «finora, la contribuzione volontaria è un'opportunità poco sfruttata». E, grazie a una «consolle» di comandi, architetti e ingegneri possono (pure) rendersi conto dell'importanza del riscatto della laurea sin da giovani.

**Simona D'Alessio**

© Riproduzione riservata



# Il Giappone pensa al nucleare per ridimensionare il carbone

**Percorso stretto**  
Tra crescita e green

**Gianluca Di Donfrancesco**

Il carbone pesa ancora troppo nel mix energetico del Giappone, terza economia al mondo e quinto maggior produttore di anidride carbonica (sesto, se si considera la Ue come blocco unico). La più sporca delle fonti genera quasi un terzo dell'elettricità consumata, la quota più alta tra i Paesi del G7. Una dipendenza eccessiva, secondo lo stesso Governo di Tokyo, che si è impegnato a portarla sotto il 20% entro il 2030.

L'ex premier Yoshihide Suga, alla fine del 2020, ha fissato l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di anidride carbonica (neutralità climatica) entro il 2050. Su pressione degli Stati Uniti, ad aprile del 2021 ha alzato ancora l'asticella, quasi raddoppiando il taglio da conseguire entro il 2030 (dal 26 al 46%, rispetto ai livelli del 2013).

Le politiche tracciate per arrivarci sono però considerate inadeguate da report indipendenti, come Climate Action Tracker, che pure giudica «la quota di elettricità pulita in linea» con gli sforzi necessari a contenere l'aumento delle temperature globali a 1,5 gradi. È l'eredità lasciata al nuovo Governo di Fumio Kishida, insediatosi il 4 ottobre e atteso da una delicata prova elettorale a fine mese.

Il primo dossier è appunto il carbone, che alimenta 150 centrali: per ora Tokyo pensa di chiudere solo le più vecchie e inefficienti. Uno degli obiettivi della Cop26 di Glasgow sarà indicare una data per l'addio alla più sporca delle fonti, che per le economie avanzate potrebbe essere (o si vorrebbe fosse) entro il 2030. Tokyo ha già aderito all'impegno di smettere di

co-finanziare nuovi impianti a carbone all'estero.

Fino al 2020, il Giappone è stato piuttosto cauto nelle politiche ambientali. Tra il 1990 e il 2019, le emissioni di CO2 sono scese solo del 5%. Il quadro sta però cambiando: le rinnovabili rappresentano quasi il 20% delle forniture e sulla carta dovrebbero salire al 36-38% entro il 2030, diventando la prima fonte. Scenderebbero i combustibili fossili, sui quale il Paese si è appoggiato dopo il trauma di Fukushima e il crollo del nucleare. Prima dell'incidente del 2011, c'erano 54 reattori attivi, che generavano un terzo dell'elettricità. Ora sono una decina e producono l'8% dell'energia. Il nucleare dovrebbe tornare al 20-22% nel 2030.

L'atomo conserva sponsor pesanti, compreso Kishida. Appena insediato, il suo ministro dell'Industria, Koichi Hagiuda, ha promesso «la massima adozione delle rinnovabili e il riavvio delle centrali nucleari», considerate indispensabili per la neu-

tralità climatica. Sulla riaccensione dei reattori, c'è però da superare l'opposizione dei cittadini, che rende la costruzione di nuovi impianti un tema marginale.

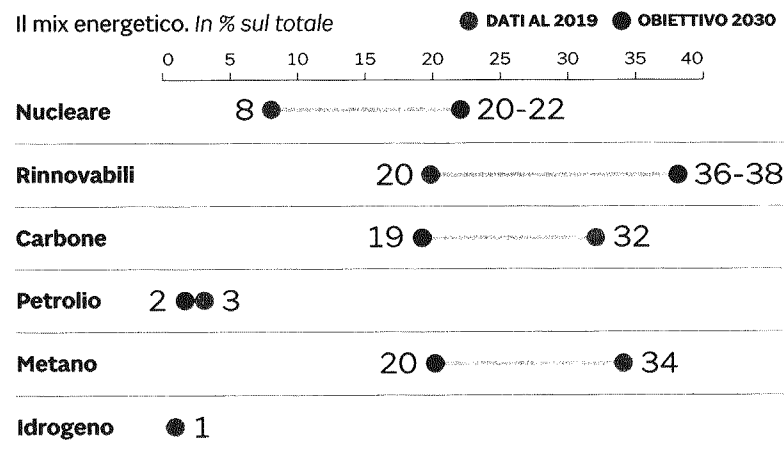
Kishida ha il complicato compito di proseguire e rendere più credibile il percorso tracciato dal predecessore (e collega di partito, l'Ldp) e ha annunciato di voler far leva sugli investimenti sul clima per rilanciare l'economia.

Ci sono da superare le critiche di una parte pesante del mondo industriale. Il più esplicito è stato Akio Toyoda, capo di Toyota e presidente dell'Associazione dei produttori di auto, che ha messo in guardia sulle ricadute occupazionali sul settore.

Il Giappone è già terzo al mondo per capacità fotovoltaica installata e potrebbe ora puntare sullo sviluppo dell'eolico off-shore. Tokyo è leader mondiale per numero di brevetti nelle rinnovabili, superando di gran lunga gli Stati Uniti.

## Le promesse di Tokyo

Il mix energetico. In % sul totale



Fonte: Iea, Governo giapponese

# Perché non è troppo tardi per investire sulla mobilità di domani

Trasporti / La settima rivoluzione

Ennio Cascetta

**S**entiamo sempre più spesso parlare di transizione energetica, auto elettriche, *mobility as a service*, auto-robot a guida autonoma. Non percepiamo però la portata epocale che queste innovazioni, nel loro insieme, avranno sui sistemi di mobilità e di logistica nei prossimi decenni, sulle filiere industriali a essi collegati e sulla società e la economia nel loro complesso.

Anche in questo caso la storia dovrebbe essere *magistra vitae*. Nella storia dei trasporti le innovazioni tecnologiche hanno provocato cambiamenti radicali, *disruptive*, nel giro di un tempo limitato (rivoluzioni) e cambiamenti lenti e gradualmente (evoluzioni). Le sei rivoluzioni del trasporto precedenti a quella attuale, traevano spunto da un "elemento guida", una innovazione tecnologica che riguardava la fonte energetica (trazione animale, navigazione a vela, trazione a vapore, trazione a combustione interna), in altri casi la tecnologia di moto (la ruota) o di trasferimento (la logistica del *container*). Oggi sono in atto contemporaneamente innovazioni potenzialmente *"disruptive"* in diversi settori: i sistemi di guida autonoma e di connessione dei veicoli di tutti i tipi, le fonti e i vettori dell'energia di trazione, i modelli di produzione dei servizi di mobilità e di trasporto e, forse, nuovi veicoli e sistemi di trasporto. I treni, le auto, le navi, gli aerei che usiamo oggi sono sostanzialmente evoluzioni di tecnologie disponibili 70 o 100 anni fa. Nulla di confrontabile, ad esempio, a quanto successo nel mondo dell'informatica, delle telecomunicazioni o dell'intelligenza artificiale. Delle vere rivoluzioni che fino a 30 anni fa nessuno prevedeva. Nel film «Blade Runner», del 1982, si immaginava una società nel 2019 con auto volanti, ma con computer preistorici e senza smartphone. La mobilità del futuro che oggi si immagina è molto diversa: un sistema

che consente al viaggiatore di scegliere in un menu di opzioni il programma di viaggio con alternative che, a seconda dei casi, includono veicoli a guida autonoma da soli o in condivisione con altri viaggiatori, tratti in bici e in treno, con orari e prezzi diversi in funzione dei livelli di congestione e dell'anticipo di prenotazione, pochi minuti o diversi giorni. Nello scenario del futuro ci si immagina auto, bus e autocarri, treni, aerei e navi che guidano da soli, scambiando informazioni fra loro e con l'infrastruttura per ottimizzare la rete, l'abbandono della benzina e degli altri derivati del petrolio come fonti di energia per la trazione sostituito dell'elettrico per le auto e, forse, dall'idrogeno come accumulatore di energia per autocarri e navi. Tutte queste innovazioni sono già in atto. Basti pensare alle metro automatiche, alle auto con sistemi di ausilio alla guida sempre più avanzati, per non parlare della *Google car* che ha percorso milioni di chilometri in guida completamente automatica. Ancora la diffusione di auto elettriche e ibride, la spinta dell'idrogeno, i servizi di infomobilità e di *sharing* appartengono alla cronaca quotidiana. La combinazione di queste innovazioni avrà certamente i connotati di una rivoluzione, la settima appunto. Ma basandosi sulla eterogeneità dei fini e la "superadditività" riscontrate nelle rivoluzioni precedenti, dovremmo pensare che la combinazione di queste e altre innovazioni in atto potrà presentarsi in forme di mezzi di trasporto o di organizzazione degli stessi che oggi non immaginiamo nemmeno. Le implicazioni sono potenzialmente enormi: basti pensare agli impatti sulle funzioni urbane, e sul costo del trasporto, che si avrebbero eliminando o riducendo autisti ed equipaggi (con tutti i problemi di riconversione del lavoro) o alla possibile riorganizzazione della produzione e della logistica se carico, scarico e trasporto delle merci fosse automatizzato. Queste trasformazioni avranno impatti notevoli sull'industria e tutti i sistemi geopolitici del mondo stanno investendo centinaia di miliardi nella «settima rivoluzione dei trasporti». È legittimo chiedersi quale sarà il ruolo del nostro Paese. C'è un interesse italiano dentro quello europeo? Ci sono comparti industriali e centri di ricerca competitivi sui quali investire per partecipare non da *follower* a questa rivoluzione? Penso di sì anche se abbiamo perso pezzi importanti della industria nazionale automobilistica e ferroviaria che nel dopo guerra erano arrivate a livelli di eccellenza mondiale. Ma ci sono industrie nazionali molto competitive e industrie del futuro che oggi ancora non vediamo. Un investimento congiunto di attività produttive e ricerca sulla mobilità del 2050 sarebbe in linea con una visione del Paese da lasciare alla prossima generazione. Mi auguro che il Pnrr colga questa opportunità.

Presidente del Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SIAMO DI FRONTE  
A UNA RIVOLUZIONE:  
PER NON SUBIRLA  
SERVONO CAPITALI  
PER LA RICERCA  
E LE ATTIVITÀ  
PRODUTTIVE**



**A BORDO PISTA**

Alexander Wischnewski della Tum Autonomous Motorsport mentre segue una gara per "monoposto" a guida autonoma lo scorso sabato a

Indianapolis. Nove team in rappresentanza di 21 Università si sono contesi un premio da 1 milione di dollari in una gara per vetture senza pilota capaci di raggiungere i 250 km orari.



# Dopo la sconfitta Cdu in Germania e l'addio alla Merkel, Macron lavora a una nuova maggioranza nel Parlamento Ue

Tino Oldani a pag. 6

**TORRE DI CONTROLLO**

## Dopo la sconfitta della Cdu in Germania e l'addio alla Merkel, Macron lavora a una nuova maggioranza nel Parlamento Ue

DI TINO OLDANI

L'uscita di scena di **Angela Merkel**, sommata alla sconfitta della Cdu-Csu nelle elezioni tedesche, sta provocando cambiamenti di rilievo anche nel Parlamento europeo. L'alleanza tra popolari (Ppe) e socialdemocratici (S&D), che da anni decide incontrastata le nomine più importanti nelle commissioni parlamentari e nei ruoli apicali dell'euroburocrazia, non è più salda come in passato, e potrebbe cedere il passo a una nuova maggioranza. Promotore dell'operazione è **Emmanuel Macron**, svelto come non mai a cambiare cavallo. Dopo avere assecondato la Merkel come comprimario dell'asse franco-tedesco, ha preso atto che in Germania il partito della cancelliera è finito all'opposizione, e sarà rimpiazzato da un governo a guida socialdemocratica, con Verdi e liberali come alleati. Da qui la sua rapida virata all'interno del Parlamento europeo, dove sta operando per sostituire l'alleanza tra Ppe e S&D con quella tra S&D, Verdi e Renew Europe (RE), gruppo in cui sono presenti, insieme ai liberali, gli eurodeputati francesi eletti nel 2019 con il suo partito. Un cambiamento di maggioranza che, prevedono molti, dovrebbe poi investire anche la Commissione Ue, se non subito, di certo la prossima nel 2024.

Il segno tangibile di questa offensiva di Macron è stata, una settimana fa, la nomina del nuovo presidente del gruppo RE nel parlamento Ue, guidato finora dal deputato rumeno Da-

cian Ciolos, tornato a Bucarest per impegni nel suo partito. Al suo posto, i 98 eurodeputati di RE, di cui 23 francesi, hanno eletto il francese **Stéphane Séjourné**, 36 anni, considerato un pupillo di Macron. La sua carriera politica non ha conosciuto ostacoli. Nel 2014, quando Macron diventa ministro dell'Economia, Séjourné diventa suo consigliere. Nel 2017 Macron sale all'Eliseo, e lui lo segue come consigliere politico. La fiducia tra i due è tale che, due anni dopo, gli viene affidato il compito di guidare il partito macroniano, La République en marche, nelle elezioni europee del 2019. Risultato: 23 eurodeputati eletti, tra i quali lo stesso Séjourné.

Il suo primo problema è con quale gruppo politico europeo convenga schierarsi. La scelta, d'intesa con Macron, cade sul liberale Alde (Alleanza dei democratici e dei liberali per l'Europa), che proprio in quel periodo è in fase di ristrutturazione. Costituito nel 2004 con l'apporto dei liberali inglesi, per non ridursi ai minimi termini dopo la Brexit, l'Alde apre le braccia al partito di Macron, che però impone di cambiare nome: l'aggettivo «liberale» non è ben visto in Francia dagli elettori, spiega Séjourné agli interlocutori. Così nasce Renew Europe (RE), che riunisce i liberali di vari paesi europei e i macroniani, molti dei quali sono di origine socialista. La convivenza tra le due componenti non è sempre facile: i liberali tradizionali, fedeli ai principi del mercato libero, non condividono il centralismo statale dei francesi. Ma Séjourné è abile nel fare convivere le due anime nel nuo-

vo gruppo parlamentare, tanto che a Bruxelles si guadagna la fama di «non essere arrogante come molti suoi colleghi francesi». E quando il rumeno Ciolos si dimette, la sua candidatura alla guida di Renew Europe viene giudicata la più unitaria, vincente rispetto a quella della liberale olandese Sophie in 't Velt, ritenuta divisiva e costretta al ritiro.

Il vero capolavoro di Séjourné, sostiene Politico, è stato di portare l'intero gruppo di Renew Europe a Parigi per incontrare Macron e discutere la strategia futura. Da quel colloquio, avvenuto qualche mese fa, è uscito un documento, firmato da tutti e noto come «Dichiarazione di Parigi», in cui si propone un «accordo di coalizione» attorno a priorità quali: la difesa dello stato di diritto, l'Europa primo continente a emissioni zero, necessità di costruire un'unione sanitaria europea e una vera difesa europea. A ben vedere, punti cardine che, in parte, sono già inclusi nel programma dell'attuale Commissione Ue, guidata da **Ursula Von der Leyen**, ma che per la loro attuazione richiederanno l'impegno anche della prossima Commissione, della quale si prevede che faranno parte anche i Verdi, oggi esclusi dai posti di comando in Europa.

Attualmente, nel Parlamento Ue vi sono 705 seggi, distribuiti tra sette partiti. Ppe (187) e S&D (143) dispongono di un pacchetto di 334 voti, che non è la maggioranza assoluta, ma basta per fare il bello e il brutto tempo nelle nomine più importanti e nelle votazioni che

contano, dove i due partiti ricevono sovente l'appoggio di Renew Europe (98 seggi). Da qualche tempo, tuttavia, sta facendo le prove una nuova maggioranza relativa, che vede insieme RE, S&D e Verdi (67 seggi), con 312 seggi, ai quali si aggiungono voti di destra e di sinistra, a seconda dei casi. Così è stato, per esempio, sul problema dello stato di diritto in Polonia: la nuova maggioranza a tre (S&D, Verdi e RE) ha fatto da traino, ottenendo anche i voti della sinistra e di alcuni popolari, per approvare una risoluzione in cui si chiede alla Commissione Ue di bocciare il Recovery Plan della Polonia, bloccandone i 36 miliardi previsti (di cui 24 miliardi grants), e di aprire una procedura d'infrazione contro il governo di Varsavia per mancato rispetto dello stato di diritto.

In questo nuovotrend, si è inserita la singolare iniziativa del presidente del Parlamento Ue, **David Sassoli**, che ha dato mandato ai servizi giuridici del Parlamento di fare causa alla Commissione davanti alla Corte di giustizia Ue, per sollecitare Von der Leyen a punire la Polonia con il blocco dei fondi del Recovery Plan. Una mossa clamorosa, che l'ultimo Consiglio europeo, Merkel in testa, ha ignorato, respingendola di fatto al mittente: meglio il dialogo, piuttosto che un fiume di procedimenti giudiziari dall'esito non scontato. Puro realismo e buon senso merkeliano, di cui la nuova maggioranza Ue a tre, con Macron demiurgo e Sassoli di scorta, non sembra molto dotata, per ora.

—© Riproduzione riservata—

Il gruppo di lavoro per la Commissione d'Informazione Meritocratica. Meritocratico: un nuovo modo di pensare il Parlamento.

**Italia Oggi**

**Fisco, sanzioni a due velocità**

**Noverim fa volare alto il tuo Business.**

Assai più CONSIGLIATI AZIENDALI. Nel mondo la terza firma.

novim

PRIMO PIANO

**Cavaliere, uno solo al comando**

Non ha consentito a P1 il nuovo corso nella società civile

Il ministro della Giustizia, Alfonso Carrazzini, ha annunciato che il Cavaliere, il più grande gruppo di lavoro del Parlamento, non accetterà nuove nomine nel Parlamento P1.