



Rassegna Stampa 29 settembre 2023

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

Irpef, sconto massimo per 10 milioni

Verso la legge di Bilancio

Beneficio da 260 euro all'anno per i redditi da 28mila euro in su

Taglio sopra il 5% nella fascia 21-28mila euro. Leo: con il cuneo 120 euro al mese

La manovra è in salita, ma il Governo non rinuncia a un intervento sull'Irpef. Si sta lavorando all'accorpamento dei primi due scaglioni estendendo fino a 28mila euro l'aliquota del 23 per cento. L'operazione porterà a uno sconto massimo di 260 euro per i redditi da 28mila euro in su e per 10 milioni di contribuenti. Il taglio sarà percentualmente più elevato (sopra il 5%) nella fascia 21-28mila euro. Se combinato con il taglio del cuneo, lo sconto Irpef porterà a un beneficio massimo di 120 euro al mese.

Gianni Trovati — a pag. 3

Irpef, taglio massimo a 260 euro per 10 milioni di contribuenti

Fisco. Giorgetti: «In manovra l'intervento sul primo scaglione». Con l'accorpamento delle due fasce inferiori beneficio massimo ai redditi 28mila euro in su. Ma sconti oltre il 5% tra 21 e 28mila euro

Fra cuneo e avvio della delega misure per 14 miliardi, due terzi del valore previsto per la manovra

Gianni Trovati

ROMA

La strada della legge di bilancio tracciata dalla NaDef approvata mercoledì è stretta e in salita. Ma il Governo non rinuncia ad avviare in manovra anche la parte più popolare della riforma fiscale, quella dedicata ai tagli Irpef. La certificazione è arrivata nel pomeriggio di ieri dal comunicato pubblicato dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. L'indebitamento alzato al 4,3% del Pil per l'anno prossimo, scrive il titolare dei conti italiani «ci permetterà di avviare l'applicazione della delega fiscale con il primo scaglione del 23%», oltre che «di confermare la decontribuzione già decisa l'anno scorso e di confermare e di potenziare gli interventi a favore della famiglia». Il progetto è quello, noto, di accorpate i primi due scaglioni di reddito alzando da 15mila a 28mila euro lordi l'aliquota del 23%, cancellando quindi quella attuale del 25%, e costa secondo i calcoli ministeriali intorno ai 4 miliardi. Con i 9 abbondanti del taglio al cuneo si arriverebbe quindi verso quota 14 miliardi, una somma equivalente all'extradeficit che ora andrà autorizzato dal Parlamento pri-

ma di finire sui tavoli del confronto con la Commissione europea. Una somma, va aggiunto, che segnerebbe il carattere della manovra, concentrandola nell'azione sui redditi, soprattutto se il Governo riuscirà a realizzare l'intenzione (complicata) di mantenere la legge di bilancio entro il confine dei 21-23 miliardi ipotizzati fin qui. La congiuntura e soprattutto il peso del Superbonus «comporteranno sacrifici su altri fronti di spesa», si legge nel comunicato del Mef. Ma «ne siamo consapevoli», spiega Giorgetti rivendicando «le priorità» del sostegno a chi produce reddito e a chi è più in difficoltà. Priorità economiche, ovviamente, ma anche politiche per una manovra che arrivando a pochi mesi da un'elezione europea considerata cruciale dal centrodestra non può esaurire tutti i propri sforzi nella semplice conferma di misure già in vigore. «Tra taglio confermato al cuneo fiscale e riduzione dell'aliquota - calcola il viceministro all'Economia, Maurizio Leo, intervistato ieri da Bruno Vespa a «Cinque Minuti» - il vantaggio mensile è di circa 120 euro» nella fascia di reddito più beneficiata: 100 euro arrivano dal cuneo, 20 si aggiungerebbero dalla nuova Irpef.

L'intervento a cui si lavora da tempo alle Finanze, nel cantiere d'avvio della delega che contempla anche il ridisegno di adempimenti,

accertamenti e sanzioni e la riforma dei tributi locali anticipata sul Sole 24 Ore del 22 settembre, prevede l'innalzamento a 28mila euro della soglia della prima aliquota senza toccare però la curva delle detrazioni, secondo l'ipotesi oggi più accreditata. In questo caso, i calcoli sugli effetti per i contribuenti sono semplici: ed è altrettanto facile prevedere la replica del dibattito sulla «progressività» che aveva accompagnato il taglio Irpef, più articolato (e anche più ricco: 7 miliardi), deciso dal Governo Draghi nella manovra 2022.

La questione è nei termini seguenti. La riduzione secca dal 25% al 23% offre ovviamente il vantaggio massimo, 260 euro all'anno, a chi dichiara almeno 28mila euro di reddito lordo e quindi assorbe integralmente il beneficio. Sopra quella soglia ci sono in Italia circa 10 milioni di contribuenti, il 24% del totale, che pagano oltre 120 miliardi all'anno, cioè più del 70% del gettito complessivo. Sotto i 28mila euro lo

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

sconto agisce su una fetta inferiore di reddito, e quindi vale per esempio 200 euro all'anno per chi dichiara 25mila euro lordi, 140 se il lordo è 22mila euro, 100 se è 20mila e via calando.

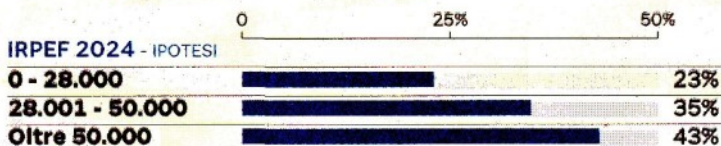
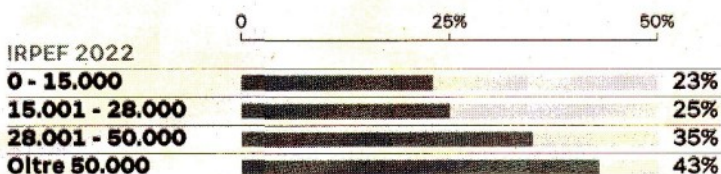
Il quadro cambia però quando si misura il taglio in termini percentuali rispetto all'imposta netta attuale. In questo caso lo sconto più forte, tra il 5 e il 6%, sarebbe riservato ai redditi della fascia 21-28mila euro, scenderebbe progressivamente fino al 2,8% a quota 16mila per azzerarsi dai 15mila euro in giù, dove l'aliquota è già al 23%. Sopra i 28mila euro, il taglio percentuale scenderebbe al crescere del reddito, e sarebbe del 2,6% a 40mila euro, dell'1,8% a 50mila, dell'1% a 75mila e dello 0,7% a 100mila. La geografia, anche in questo caso, sarebbe quindi quella di una riduzione fiscale concentrata sul "ceto medio", e accompagnata da una parziale dispersione di risorse verso l'alto inevitabile quando si interviene sulle aliquote nel meccanismo a scaglioni dell'Irpef. Lo sconto totale ai titolari di redditi da 50mila euro in su costerebbe circa 650 milioni, il 16% del costo totale dell'intervento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre in gioco

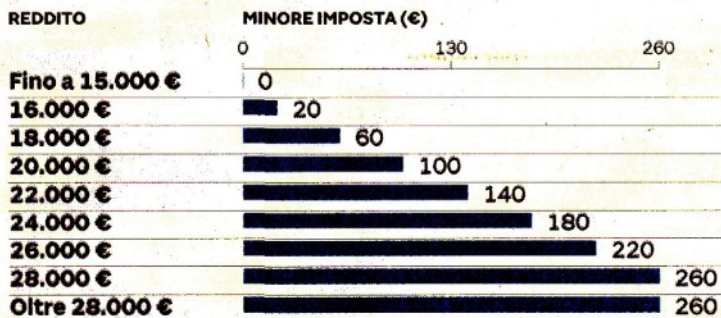
L'EVOLUZIONE DELL'IRPEF

Aliquote dell'Imposta sul reddito delle persone fisiche per ciascuno scaglione reddituale negli ultimi anni e possibili modifiche future



QUANTO RISPARMIEREBBE IL CONTRIBUENTE

Minore imposta dovuta nel 2024 nel caso in cui il primo e il secondo scaglione reddituale venissero accorpati con aliquota al 23%



Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore

Con l'eurotassa sulle grandi navi a rischio i porti del Mezzogiorno

PETROCELLI A PAGINA 6 >>

MEDITERRANEO

I TRAFFICI E LO SVILUPPO

COME FUNZIONA

Se la rotta tocca due porti europei il pagamento sale al 100%. In un percorso dall'Oriente al Nord del continente, Sud Italia tagliato fuori

LE IMBARCAZIONI COINVOLTE

Le maxi-navi porta container superiori alle 5mila tonnellate: al momento risulta impossibile «elettrificarle»

Così l'eurotassa sulle grandi navi «affossa» i porti del Mezzogiorno

Enorme il danno per Gioia Tauro. Allarme anche in area jonica e a Cagliari

di LEONARDO PETROCELLI

Immaginate una grande nave da carico che arriva da Oriente. India, Singapore, Shangai. Attraversando il canale di Suez, con destinazione Anversa o Rotterdam, è facile immaginare una tappa intermedia. Cioè, come suol dirsi, un porto di *transshipment* (trasbordo) dove è possibile l'ormeggio di grandi imbarcazioni porta-carichi. E la scelta, naturalmente, ricade quasi sempre su un approdo euro-mediterraneo: Grecia, Malta, Spagna o Italia. Con particolare riferimento, in quest'ultimo caso, ai porti del Mezzogiorno: Gioia Tauro, primo fra tutti, ma anche Cagliari e Taranto.

A mettersi d'intralcio sulla rotta della nostra nave arriva, però, una nuova tassa europea sulle emissioni, inserita nel pacchetto «Fit for 55». Senza eccedere nei tecnicismi si tratta di una modifica dell'«Emission Trading Scheme» che colpisce le navi superiori alle 5mila tonnellate di stazza lorda, cioè le maxi-navi portacontainer. Il calcolo del balzello è piuttosto problematico e coinvolge le miglia percorse e, naturalmente, le emissioni dell'imbarcazione stessa ma con una precisazione decisiva: il pagamento è del 100% se la tratta inizia e termina in porti europei, ma risulta dimezzata se partenza o arrivo sono fuori dall'unione continentale.

E dunque, torniamo alla nostra nave. Se, passato lo stretto, fa

tappa a Gioia Tauro o a Valencia e, di là, riprende per Anversa ecco che, avendo toccato due porti europei, il pagamento sarà del 100%. Se invece, anziché un approdo italiano o spagnolo, ne sceglie uno nordafricano, ad esempio Tangeri (in Marocco) o Port Said (in Egitto) la tassa si dimezza, perché il porto europeo è solo uno. Quindi, il 50%. Lo stesso discorso si applica anche quando la destinazione finale non è in Ue. In un viaggio da Singapore a New York, ad esempio, una tappa nel Pireo comporterebbe comunque l'attivazione della tassa, per quanto dimezzata. Passare da Tangeri, escludendo completamente l'Europa, sottrarrebbe la nave dall'incombente.

È evidente come questo meccanismo penalizzi fatalmente tutti i porti del Sud Europa. E qualcuno grida già allo scandalo, ad una sorta di «secessione portuale dei ricchi» che risparmia chi è già commercialmente avanti (il Nord del continente) e taglia le ali a quanti, emblematico il caso del porto di Taranto, sono in piena corsa, anche infrastrutturale, per intercettare quei traffici. Merci al Nord, migranti al Sud in una perversa (e squilibrata) declinazione dell'idea di libera circolazione di manufatti e persone. Accanto a questo, poi, si innesca un altro tipo di riflessione, che impone di trovare un punto di equilibrio fra le politiche di tutela ambientale e quelle di sviluppo infrastrutturale. Vale per la mobilità su terra ma pure per i traffici marittimi. Anche perché, di là dalle considerazioni teoriche, qui «balla» la carne viva dell'attività portuale dell'Europa mediterranea: posti di lavoro, investimen-

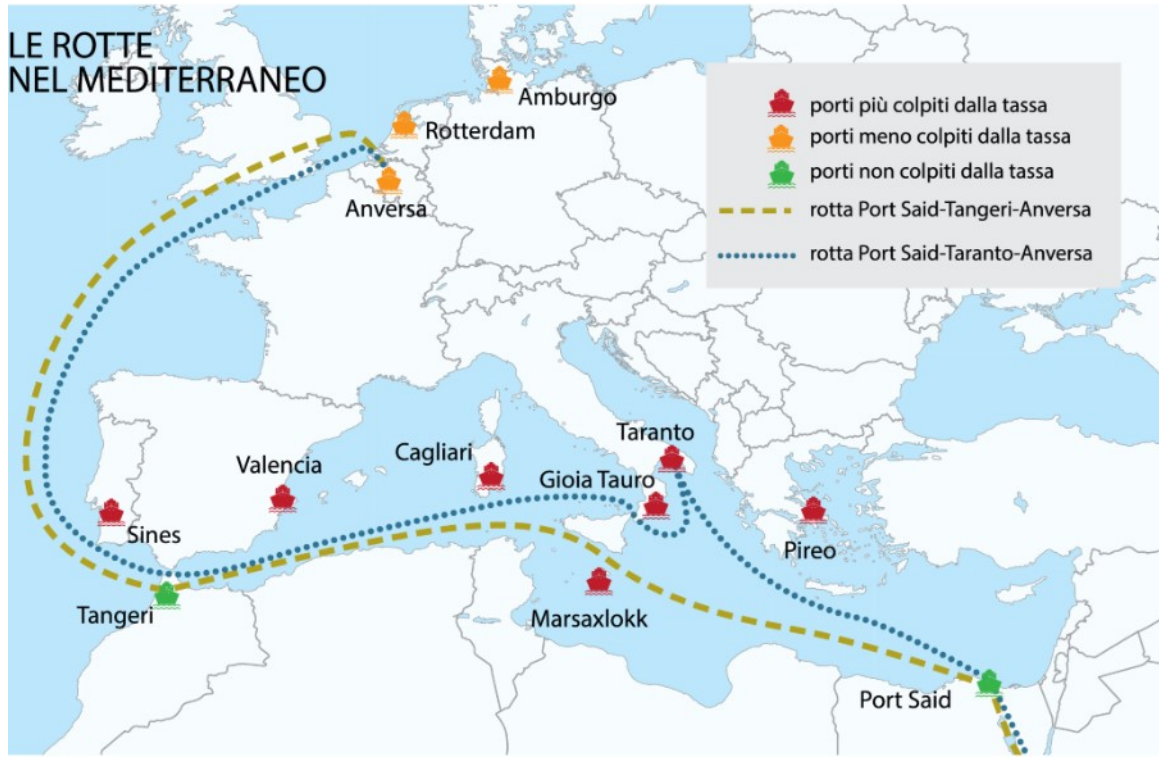
ti, attrazione dei traffici. E se per Gioia Tauro - forse spingendo un po' sull'elemento sensazionalistico - si paventano già rischi di chiusura, altre realtà, meno coinvolte, non hanno comunque tardato a segnalare il problema.

Latitano, purtroppo, le soluzioni percorribili o almeno quelle che consentirebbero di salvare, al contempo, la capra dell'ecologia e il cavolo dello sviluppo. Un'idea potrebbe essere quella di coinvolgere nella tassazione anche Tangeri e Port Said, riportando tutti allo stesso livello nella griglia delle possibilità (in fondo, il mare è un bene comune). Ma l'idea di una adesione nordafricana su base puramente volontaria appare utopistico. Altrettanto complicato sarebbe intervenire sulla «sostenibilità» delle grandi navi perché i motori elettrici, finora sviluppati, non sono abbastanza potenti e tutte le alternative, come il gas naturale liquefatto, restano inquinanti. Dunque, più ragionevole appare la prospettiva di ritardare la misura o, quanto meno, di escludere da essa tutte le realtà che ne subirebbero danni fatali. Precondizione indispensabile è che i porti coinvolti facciano quadrato. Si è a lungo parlato di un'identità mediterranea in seno a quella europea e, con essa, anche di un intreccio di interessi comuni da rivendicare. Forse è arrivato il momento di battere i pugni sul tavolo.

Dir. Resp.: Mimmo Mazza

«FIT FOR 55»

Il pacchetto di misure esteso
 anche al trasporto marittimo con
 implicazioni dirette sulle rotte



PERCORSI E BALZELLI
 Il canale di Suez è lo snodo da cui si affacciano le navi provenienti da Oriente e dirette nel Nord Europa: nell'infografica le due possibili rotte entrambe con approdo ad Anversa. La prima «tocca» Port Said e dunque costringe al pagamento nel solo porto belga. La seconda invece, con tappa a Taranto, comporta il pagamento del 100% in virtù del doppio scalo europeo. In basso una nave portacontainer



Modello Foggia esportabile negli altri aeroscali ? Tutti i dubbi sul low cost



In sito il nuovo aeromobile che entrerà in funzione al Gino Lisa di Foggia

Atterrerà nei primi giorni di ottobre nell'aeroporto Gino Lisa di Foggia un nuovo aeromobile che entrerà nella flotta della compagnia aerea Lumiwings. Stando al comunicato trasmesso dalla società Aeroporti di Puglia, si tratta di un Embraer 190-200 IGW, aeromobile di nuova generazione con una configurazione comoda ed elegante, con costi di esercizio ottimali, capace di trasportare 118 passeggeri. L'aereo coprirà le attuali tratte domestiche ed eventuali future tratte europee d'oltralpe. L'aeromobile sarà operativo sin da subito per servire le rotte annuali di Milano e Torino,

che restano in piedi dopo il termine della programmazione estiva che includeva anche il Catania (chiuso da poco) e il Verona che termina a fine mese. Foggia dunque comincia a fare sul serio facendo sponda

con una piccolissima compagnia aerea che non ha grandi pretese come low-cost ma che sin da subito ha adottato una strategia di prezzo pienamente compatibile con il basso costo. Contrariamente a quanto sta facendo Ita Airways che nel suo dna conserva i cromosomi di Alitalia quando la compagnia nazionale penalizzava il sud con costi dei biglietti esorbitanti. C'è voluto l'intervento dei parlamentari pugliesi per convincere ITA a fare un passo indietro ripristinando nelle prossime settimane i voli tra Milano Linate e gli aeroporti di Bari e di Brindisi per la prossima stagione invernale. In corso di valutazione un'eventuale reintroduzione della terza frequenza giornaliera sulla rotta Brindisi-Roma Fiumicino. Le nostre richieste, unitarie, sono sta-

te accolte, il buon senso probabilmente ha prevalso. E d'altra parte non poteva che essere così, la Puglia rappresenta uno snodo importante per il Mediterraneo, l'Italia e l'Europa e non poteva essere tagliato fuori. Farlo avrebbe significato vanificare gli sforzi di un territorio intero, degli operatori, e della Regione, che tanto si è impegnata in questi anni per sopperire alle gravi carenze infrastrutturali, a partire dall'alta velocità e l'alta capacità, che a Brindisi in particolare purtroppo non sono mai arrivate. Avrebbe significato mettere in difficoltà turisti e tantissimo studenti fuori sede e le loro famiglie, già provati da

Ita Airways dopo le proteste dei parlamentari pugliesi ha fatto marcia indietro ripristinando i collegamenti soppressi ma chiede aiuto alla Regione Puglia

costi che non sono sempre a portata di tutti, soprattutto quando partire o rientrare a casa è un'emergenza e non qualcosa che si è potuto programmare per tempo". Questo le dichiarazioni provenienti dal mondo della politica

sebbene la stessa ITA Airways sia costretta a misurarsi con un gigante, diventato tale anche grazie alle centinaia di milioni pagati dalla Puglia, con Ryanair. La compagnia irlandese ha aumentato tutte le tariffe in un regime quasi monopolistico e questo ha indotto qualcuno a ipotizzare per gli aeroporti del Salento, al pari del Gino Lisa di Foggia, l'utilizzo di aeromobili più piccoli e meno costosi. Rispetto, invece, alla collaborazione che la compagnia auspica con Aeroporti di Puglia e il territorio a sostegno di questi sforzi operativi la Regione Puglia si è detta pronta a collaborare anche se per garantire un servizio efficiente e competitivo non significa ogni volta andare a battere cassa. Perché a pagare sono sempre i contribuenti pugliesi.

Superbonus, faro Eurostat sui crediti incagliati

Agevolazioni edilizie

Le somme bloccate rischiano di ridefinire ancora la contabilizzazione

**Giuseppe Latour
Giovanni Parente**

Eurostat chiede conto dei crediti incagliati. E fissa la scadenza di metà 2024 come momento nel quale tirare le somme sulla vicenda del superbonus.

Dopo la decisione ufficializzata martedì scorso di mantenere anche nel 2023 la classificazione come "pagabili" dei crediti fiscali collegati al 90/110%, ulteriori dettagli emergono dalla lettera che il direttore Statistiche di finanza pubblica di Eurostat, Luca Ascoli ha inviato all'Istat. Il testo, dopo avere analizzato lo scarso impatto del divieto inserito nel decreto cessioni di febbraio (si veda «Il Sole 24 Ore» di martedì), si sofferma sui crediti che, ormai da mesi, non riescono a trovare uno sbocco sul mercato.

La missiva ricordale «notevoli difficoltà» emerse in diverse occasioni

«nei trasferimenti di crediti d'imposta», legate a incertezze giuridiche e al fatto che potenziali acquirenti, come le banche, avrebbero ormai raggiunto la loro capacità fiscale massima. La preoccupazione riguarda tutti i crediti di imposta generati fino ad oggi, non solo quelli nati nel 2023.

Perché un credito possa essere considerato pagabile, è essenziale che non ci siano significativi sprechi e dispersioni nel suo utilizzo. Se queste dispersioni dovessero diventare rilevanti, Eurostat dovrebbe cambiare la qualificazione dei crediti. Scrive ancora Ascoli: «Se l'importo dei crediti d'imposta che verrà sprecato non sarà considerato nullo o trascurabile, ciò potrebbe comportare una riclassificazione dei crediti d'imposta emessi a partire dal 2020 come non esigibili». Questo cambiamento porterebbe a caricare i crediti anno per anno, secondo il loro effettivo utilizzo, e non tutti sull'anno di origine, come invece accade adesso. Si tratterebbe, insomma, di un'altra forte scossa per i conti pubblici, con effetto retroattivo.

Eurostat non misura il fenomeno con i numeri. In base alle ultime stime disponibili, però, la massa dei bonus incagliati vale almeno 30 miliardi. Si tratta, peraltro, di numeri che fotogra-

fano la situazione a maggio; le cose nel frattempo potrebbero essere peggiorate. Proprio per avere un quadro chiaro dell'entità del fenomeno, dal momento che finora è stato difficile misurarlo, il decreto Asset (attualmente in fase di conversione) ha introdotto l'obbligo di una nuova comunicazione, in partenza il 2 gennaio 2024, con la quale chi non riesce a utilizzare i crediti dovrà farlo sapere, pena una sanzione di 100 euro, all'agenzia delle Entrate. In questo modo, si cerca di fare pulizia di tutti quei bonus rimasti nel limbo tra venditori e compratori. E avere, in tempo reale, il monitoraggio dei crediti effettivamente arenati.

Questo processo di verifica sugli incagli avrà una scadenza piuttosto vicina. «La situazione al riguardo - scrive Eurostat - sarà rivalutata al più

tardi entro la fine della prima metà del 2024». Entro questo termine il Governo dovrà, in qualche modo, dare una svolta alla lunghissima vicenda dei crediti bloccati. In alternativa, dovrà fare i conti con un'altra pesante revisione del deficit per i prossimi bilanci. Rateizzando il superbonus, la spesa finirebbe a gravare di nuovo sugli anni prossimi, anziché ricadere solo sull'anno di formazione.

In questa direzione potrebbe essere decisiva l'ipotesi della certificazione dei crediti con un bollino, lanciata per provare a favorire la vendita dei bonus più problematici. Dovrà essere approfondita meglio nella legge di Bilancio, dopo che nei giorni scorsi sono emersi molti dubbi sulla sua reale fattibilità: l'idea originaria, infatti, vedeva il coinvolgimento di agenzie delle Entrate e Guardia di Finanza, già oberate da molte altre competenze e impossibilitate a farsi carico da sole di un dossier così gravoso. In aggiunta, si potrebbe tornare ad aprire il fronte della conversione dei crediti in titoli di Stato. Anche se, su questo, va ricordato che lo stesso tipo di soluzione, inserita nel decreto Cessioni per i crediti fino al 2022 ceduti a istituti di credito, attende ancora l'attuazione.



Per superare lo stallo restano in pista le ipotesi del bollino blu e della conversione in titoli di Stato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Leonardo, alleanza con Cubbit per il cloud

Cyber sicurezza

L'accordo permetterà di difendere da malware 20 milioni di miliardi di dati

Raoul de Forcade

Leonardo si allea con Cubbit, azienda bolognese ad alta tecnologia, per garantire una protezione innovativa e sicura ai 20 milioni di miliardi di dati che sono gestiti dal colosso italiano della difesa e dell'aerospazio.

Il gruppo guidato da Roberto Cingolani, insieme a Cubbit, sta attivando una nuova architettura cloud il cui principio fondante è stato di ideare un sistema in grado di "polverizzare" i dati in più punti del sistema (chiamati nodi della rete cloud). Il dato polverizzato, spiegano i tecnici di Leonardo, viene, quindi, «archiviato in tanti frammenti in modo tale che, in caso di attacco (malware), il frammento singolo sia il primo sensore» della situazione in atto. Segnalato l'attacco, il nodo viene isolato, il frammento di dato cancellato e il resto della rete si

attiva in una modalità difesa, «alzando una barriera - sottolineano i tecnici - sostanzialmente inviolabile».

Leonardo, spiegano ancora, «sarà la prima azienda del settore aerospazio, difesa e sicurezza a utilizzare la tecnologia di cloud geodistribuito, sviluppata da Cubbit». Grazie a questa soluzione, affermano, «i dati non vengono archiviati in pochi *data center* centralizzati, come invece avviene nel cloud storage tradizionale, ma ciascun file viene invece cifrato, frammentato e replicato su più sedi geografiche e sarà sempre ricostruibile nella sua interezza. La sicurezza verrà, quindi, assicurata anche in situazioni nelle quali possono essere colpite una o più sedi geografiche, come nel caso di attacchi fisici e cybernetici o di fronte a catastrofi naturali. Grazie alla distribuzione geografica granulare dei dati, ne viene inoltre garantita la sovranità digitale, in quanto ogni file può essere distribuito all'interno di un singolo Paese».

L'accordo prevede che i siti Leonardo di Genova e Chieti siano i primi a essere interessati dallo sviluppo della partnership. Leonardo, affermano i tecnici, «realizzerà un *data lake* (cioè un archivio di dati, ndr) distribuito, sinergico a quello centrale,

per validare protocolli capaci di ridurre sensibilmente la necessità di spostare i dati dal centro alla periferia e viceversa». L'obiettivo è «incrementare il supporto allo sviluppo digitale del business del gruppo», ad esempio nella costruzione di gemelli digitali dei prodotti di punta.

Ma questo processo, assicurano i tecnici, produrrà anche notevoli «miglioramenti in termini di sostenibilità: la riduzione del traffico dati consente di diminuire produzione ed emissione di Co2; l'archiviazione geodistribuita abilita la costruzione di digital twin più efficienti, che consolidano negli archivi centrali solo i dati strettamente necessari, senza perdere la possibilità di analizzare tutti i dati in periferia».

Nella seconda fase del progetto, poi, la collaborazione si estenderà puntando su ricerca e sviluppo, «con l'esplorazione - concludono i tecnici - di alcune progettualità di nuova generazione, come il trasferimento di

dati tra satelliti». Grazie all'adozione della tecnologia di distribuzione geografica granulare del dato, dice Carlo Cavazzoni, *head of computational r&d* del gruppo, «siamo già da oggi in grado di affrontare il trend di crescita dei dati archiviabili, di cui ci aspettiamo la triplicazione entro il 2026, che genererà un parallelo aumento di rischi, costi e complessità legati alla loro gestione. E, in settori come aerospazio e difesa, la gestione sicura del dato assume un ruolo strategico con una cruciale valenza geopolitica; per Leonardo, potenziare continuamente la protezione dei dati è un imprescindibile dovere e la partnership con Cubbit, con l'obiettivo di mettere a fattor comune una tecnologia innovativa, si muove in quella direzione».

Alessandro Cillario e Stefano Onofri, cofondatori ed entrambi ceo di Cubbit, sottolineano, da parte loro, che «vedere la tecnologia dell'azienda adottata da uno dei principali player mondiali nel settore di aerospazio e difesa, evidenzia la rapida crescita che sta avendo l'adozione della nostra soluzione di cloud geodistribuito», relativamente alla quale «stiamo per aprirci alla commercializzazione in Europa».



Leonardo sarà la prima azienda della difesa a utilizzare la tecnologia di cloud geodistribuito sviluppata da Cubbit

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bonus casa, il piano di lavori e pagamenti cambia con gli sconti

Speciale Telefisco. Dopo le ultime indicazioni delle Entrate su Sal e bonifici è possibile scegliere come comportarsi in vista delle scadenze di fine anno

Giorgio Gavelli

Dopo le risposte fornite dall'agenzia delle Entrate nel corso dello speciale Telefisco dello scorso 20 settembre, i contribuenti possono con un maggior grado di certezza pianificare comportamenti e pagamenti, in modo da massimizzare le possibilità di fruire dei bonus ad aliquote maggiorate. Salvo poco probabili proroghe, infatti, il prossimo 31 dicembre rappresenta il capolinea per il superbonus alle villette (sia al 110% per chi ne ha i requisiti, sia al 90% per gli interventi iniziati nel 2023) e una svolta importante per il superbonus condominiale, che passa dal 110% (o dal 90% a seconda dei casi) delle spese 2023 al 70% previsto per le spese 2024.

La situazione meno semplice da gestire è quella di chi, in ambito superbonus, ha ancora le condizioni per fruire della cessione del credito o dello sconto in fattura ed intende sfruttarle. In questi casi, infatti, l'interpretazione delle Entrate in merito ai requisiti richiesti dall'articolo 121, comma 1-bis, impone di munirsi di uno stato avanzamento lavori che fotografi l'intervento a fine anno e che formalizzi la presenza di tali requisiti. Per un importo corrispondente, i pagamenti effettuati

dei bonus minori. Non solo perché la scadenza, generalmente (e salvo interventi sul punto della prossima legge di Bilancio) è fissata al 2024 (2025 per gli interventi di eliminazione barriere architettoniche in base all'articolo 119-ter del Dl n. 34/2020), ma anche perché pure in questo caso opera il principio di cassa, nel senso che (come definitivamente chiarito dalla norma interpretativa introdotta dall'articolo 2-ter del Dl n. 11/2023) anche per chi intende optare per la cessione

del credito o lo sconto in fattura «la liquidazione delle spese per i lavori in base a stati di avanzamento costituisce una mera facoltà e non un obbligo». Ciò significa che sia chi sceglie la detrazione sia chi opta per lo sconto o la cessione può anticipare a fine anno i pagamenti anche di lavori non eseguiti per iniziare a fruire del beneficio, naturalmente a condizione che poi i lavori agevolati siano correttamente ultimati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

entro il 31 dicembre potranno godere del beneficio maggiorato ed originare una cessione del credito, così come le fatture emesse (ed inviate allo Sdi entro tale data) potranno riportare validamente lo sconto alle medesime condizioni.

In entrambi i casi, la comunicazione di opzione da inviare entro il 16 marzo 2024 consentirà di far transitare questi bonus maggiorati nella posizione fiscale del cessionario o fornitore. In mancanza di tale “allineamento” tra spese e lavori, la situazione è sicuramente più scomoda: pagamenti anticipati rispetto a lavori da effettuare non potranno essere oggetto di cessione (né tali spese potranno essere “scontate”), ma solo di detrazione, mentre lavori realizzati nel 2023 ma pagati nel 2024 fruiranno delle nuove aliquote e potranno, in presenza dei requisiti, formare oggetto di Sal con sconto/cessione quali spese di competenza 2024.

Molta attenzione andrà posta allo sconto in fattura parziale (ossia con pagamento da parte del committente della quota di spese non oggetto di sconto), poiché in questa situazione l’Agenzia ha affermato che la data della fattura portante lo sconto non ha rilevanza per la competenza della spesa, che viene invece dettata dalla data del bonifico sulla quota residua, da effettuarsi con le modalità tracciate tipiche dei bonus in argomento, come richiesto dalla circolare n. 19/E/2022.

Per chi fruisce (per scelta o per obbligo) del superbonus in dichiarazione, non vi è alcun “allineamento” da rispettare e a guidare le scelte è il principio di cassa “puro”, ovviamente per i soggetti a cui esso si applica (persone fisiche “private”, condomini, enti non commerciali). Ciò significa che sarà possibile anticipare entro fine anno pagamenti anche di lavori non eseguiti, in modo da attrarli nella più conveniente aliquota di detrazione in vigore nel 2023, a condizione che poi essi siano effettivamente realizzati e conclusi.

Situazione più semplice è quella