

Rassegna Stampa

di Martedì 11 novembre 2025



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>RIPROGETTARE LE STRADE PER RIDURRE LA VELOCITA' (C.Ratti)</i>	3
15	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>Rivedere i costi del ponte sullo Stretto di Messina per renderlo piu' sostenibile (G.Cuneo)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
29	Italia Oggi	11/11/2025	<i>Stop a riqualificazioni postume (C.Angeli)</i>	6
Rubrica Sicurezza				
1	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>Patente a crediti, decurtazione immediata per il lavoro nero (A.Iacopini)</i>	7
29	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>Rapporti Ai & Cybersecurity - La tecnologia altera gli equilibri della protezione dei dati (G.Rusconi)</i>	8
Rubrica Economia				
31	Italia Oggi	11/11/2025	<i>Il blocco dei bonus 4.0 e 5.0 lascia scoperte le aziende agricole (B.Pagamici)</i>	10
Rubrica Energia				
15	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>Rinnovabili e una nuova rete per la sicurezza nazionale (F.Gori)</i>	11
Rubrica Professionisti				
44	Il Sole 24 Ore	11/11/2025	<i>Commercialisti il regolamento elettorale finisce al Tar</i>	13
Rubrica Normative e Giustizia				
29	Italia Oggi	11/11/2025	<i>Nelle espropriazioni no alla trascrizione dell'uso (A.Moro)</i>	14

CITTÀ E SMOG

RIPROGETTARE
LE STRADE
PER RIDURRE
LA VELOCITÀ

di Carlo Ratti — a pagina 15

Carlo Ratti

In un'epoca segnata da una crescente polarizzazione politica, persino l'urbanistica sta finendo nel mirino delle cosiddette *culture wars*, le guerre culturali. Tutto è iniziato qualche anno fa con il concetto della *Città dei 15 minuti*, l'idea di quartieri in cui i servizi essenziali siano raggiungibili a piedi o in bicicletta in un quarto d'ora e presto finita al centro di numerose teorie complotistiche. Più di recente, il limite di velocità urbano a 30 km/h ha alimentato nuovi scontri culturali. Tuttavia, i risultati delle nostre ricerche presso il Senseable City Lab, in collaborazione con UnipolTech, suggeriscono che queste battaglie potrebbero essere fuorvianti. Il miglior modo per ridurre la velocità delle automobili in città, infatti, non è tanto il numero indicato sui cartelli stradali quanto la progettazione della strada. Per comprendere meglio questo fenomeno, facciamo un passo indietro. Nel 2020, la proposta di limitare la velocità a 30 km/h nelle città divenne un tema centrale nella campagna per la rielezione della sindaca di Parigi, Anne Hidalgo. L'idea era semplice: traffico più lento vuol dire strade più sicure, quartieri più tranquilli e aria più pulita. Queste convinzioni erano corroborate anche da nostre ricerche precedenti, condotte proprio a Parigi, che dimostravano come le aree urbane a velocità ridotta attirino quasi il doppio delle persone, promuovendo una maggiore diversità e mix sociale. Appena rieletta, Hidalgo introdusse il nuovo limite di velocità, e presto altre città – da Milano a Bruxelles, da Bologna ad Amsterdam – cominciarono a seguirne l'esempio. I contraccolpi non si fecero attendere, soprattutto in Italia. Per molti automobilisti, un limite così basso sembrava più una forma di controllo sociale che una misura di sicurezza stradale. In un'epoca dominata dai click in rete, la misura venne subito interpretata come un segnale di deriva autoritaria. Anche il nostro Lab finì nel mirino. Nel luglio 2024, presentammo i risultati di uno studio sull'impatto delle "Zone 30" a Milano. Grazie ai dati di telemetria forniti da UnipolTech, valutammo con precisione l'effetto di una politica in questo senso. Risultato? L'aumento dei tempi di percorrenza sarebbe stato trascurabile, circa 34 secondi in più per viaggio. La riduzione degli incidenti stradali si sarebbe attestata attorno al 37%, come quantificato da

Una buona progettazione delle strade frena il traffico più dei limiti di velocità

Infrastrutture e sviluppo/1

studi precedenti. Mentre i livelli di inquinamento sarebbero rimasti sostanzialmente invariati, con un incremento minimo e statisticamente irrilevante. Apriti cielo. Nonostante la dovizia di dati, i media spararono titoli sensazionalistici su un aumento dell'inquinamento nelle Zone 30 km. E, nei mesi successivi, nacquero diverse iniziative politiche per minare le Zone 30 Km/h, come il divieto dell'uso delle telecamere necessarie per farle rispettare nei comuni che le avevano adottate.

In risposta a questo polverone, nell'ultimo anno abbiamo deciso di approfondire la questione – sempre dal punto di vista scientifico. Ci siamo concentrati su tre città: Milano, Amsterdam e Dubai, raccogliendo oltre 73 milioni di dati e 1,2 milioni di immagini stradali. Grazie ai modelli di Intelligenza Artificiale basati su Deep Learning possiamo oggi analizzare questi dati su larga scala con grande velocità – un tema al centro anche della Biennale di Architettura di Venezia (*Intelligens. Naturale. Artificiale. Collettivo*, fino al 23 novembre).

I risultati sono sorprendenti. I limiti da soli non sono il modo migliore per rallentare il traffico. Quando essi scendono da 50 a 30 km/h, la velocità media si riduce di soli 2 o 3 km/h. Ciò che conta di più, invece è la progettazione urbana. Strade strette e incassate tra edifici densi ci fanno rallentare naturalmente, mentre strade larghe e aperte, con visuali ampie, ci spingono a premere sull'acceleratore. In altre parole, la progettazione urbana sembra essere molto più efficace delle leggi nel determinare il comportamento di guida. Le ragioni di questo fenomeno possono essere molteplici. In molti Paesi, soprattutto in Italia, i limiti di velocità sono spesso percepiti come suggerimenti. Un cambiamento normativo, quindi, non si traduce automaticamente in un cambiamento comportamentale. Milano e Bologna, dove l'uso delle telecamere di controllo è stato vietato, sono esempi chiari di quanto sia difficile affidarsi solo a misure punitive in un contesto di bassa conformità sociale. Al contrario, la configurazione urbana ha un impatto diretto sul nostro comportamento al volante. Gli urbanisti avevano da tempo intuito che la progettazione delle strade potesse aiutare a moderare la velocità, ma solo oggi, grazie all'intelligenza artificiale, possiamo misurare e generalizzare questi principi in diversi contesti.

Il nostro modello di Ai è in grado di prevedere la velocità probabile media in ogni tratto stradale a partire da semplici immagini come quelle di Google Street View,

fornendo ai pianificatori uno strumento predittivo per valutare l'impatto di diverse scelte progettuali. Come cambierebbe il traffico se inserissimo attraversamenti pedonali rialzati? O se le corsie fossero più strette? O se venissero introdotti filari di alberi? In base alla configurazione il modello è in grado di prevedere con precisione la velocità del traffico. Confrontando i risultati di Milano, Amsterdam e Dubai, abbiamo scoperto inoltre quanto il contesto locale influenzi il comportamento degli automobilisti. A Milano, con UnipolTech, abbiamo studiato strade tradizionali a uso misto, mentre ad Amsterdam, con l'Ams Institute, abbiamo analizzato una rete stradale dominata dalle biciclette, con accesso alle auto ridotto. A Dubai, con Dubai Future Foundation, abbiamo testato le autostrade

urbane in condizioni di caldo estremo. Un dato interessante: anche la temperatura può influire sulla velocità media, riducendola di Km/h.

In sintesi, la geometria stradale, la cultura e il clima modellano il nostro modo di guidare più delle leggi. Possiamo utilizzare questi fattori per migliorare la gestione del traffico e progettare città più vivibili, inclusive e sostenibili. E chissà che, grazie ai dati e all'intelligenza artificiale, non riusciamo anche a trovare un punto di incontro tra posizioni politiche diverse, lasciandoci finalmente alle spalle le teorie complotistiche.

Ingegnere e architetto, professore presso il Mit di Boston e il Politecnico di Milano

Cofondatore del gruppo di ricerca Senseable City Lab e dello studio Car Carlo Ratti Associati

Dal 2025 è direttore della Biennale Architettura di Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Rivedere i costi del ponte sullo Stretto di Messina per renderlo più sostenibile

Infrastrutture e sviluppo/3

Gianfilippo Cuneo

Non è mai troppo tardi per ammettere di aver fatto un errore e correre ai ripari, magari con una soluzione migliore. Il riesame richiesto dalla Corte dei Conti per il progetto del ponte sullo stretto di Messina dovrebbe però esser esteso alle premesse con cui all'inizio stato deciso di impostarlo e che non sono più attuali (o meglio: non lo sono mai state). Il progetto del ponte è nato più di un paio di decenni fa con una impostazione funzionale a far crescere i costi a dismisura (a tutto vantaggio dei costruttori e dell'indotto industriale); non c'era la consapevolezza che le finanze pubbliche stessero viaggiando verso limiti insostenibili, e quindi "tanto più si spende e meglio si spende", nel senso che c'è da guadagnare per tanti attori diversi. Il consenso a mega progetti di spesa è sempre assicurato e può avere effetti positivi anche in termini di voti per i politici proponenti. Il modo migliore di far lievitare i costi è di immettere nel progetto dei vincoli, apparentemente poco significativi, che però in modo cumulato e con lo sviluppo dei progetti esecutivi portano a una crescita esponenziale dell'investimento. Due sono state le impostazioni iniziali, date come assunti di base e quindi mai veramente analizzate senza pregiudizi:

- l'inclusione di due binari ferroviari oltre alle corsie autostradali: i pesi, le vibrazione, i limiti di pendenza e le alte velocità previste per la ferrovia aumentano di n volte i costi e i tempi di costruzione rispetto ad un ponte snello solo autostradale adatto a ospitare un traffico limitato, principalmente di autovetture
- l'impostazione di voler fare a tutti i costi il record del mondo di campata unica (m 3.300 vs il ponte dei Dardanelli di m 2.023). Di conseguenza basta dare per scontato che le due torri portanti debbano esser posizionate a terra ed è inevitabile che la lunghezza della campata principale debba esser quella della larghezza dello stretto di Messina. Posizionare le torri qualche centinaio di metri in mare (come è il ponte turco o anche il secondo ponte più lungo in Giappone: Akashi Kaykilō: da notare che entrambi sono realizzati in zone sismiche) riduce il peso complessivo del ponte, mette in equilibrio più facilmente le torri (dato che la campata principale ha un contrappeso più pesante nelle campate secondarie) e presenta altri vantaggi tecnici ed economici.

All'inizio, e come sempre accade quando c'è un forte interesse politico e di *grandeur* a fare qualcosa di imponente (si pensi all'esempio del Concorde) giustificare l'impatto economico e sociale positivo di un

UNA SOLUZIONE AUTOSTRADALE SNELLA E RELATIVAMENTE POCO COSTOSA, FINANZIATA ANCHE DAI FUTURI PEDAGGI

ponte auto ferroviario con mirabolanti proiezioni di aumento di traffico è facile sulla carta ma ignora alcuni fatti incontrovertibili:

- per andare da Palermo a Roma prendere un aereo costa e costerà sempre meno e avrà sempre tempi inferiori a quelli di andare in treno, per veloce che sia;
- è assurdo fare un ponte ferroviario prima di aver stanziato e iniziato a realizzare una strada ferrata moderna a monte e a valle del ponte; la classica cattedrale nel deserto.
- nei tempi biblici che saranno necessari per realizzare l'infrastruttura si considerà il trend di riduzioni di traffico merci nord-sud su strada o ferrovia dato che per i trasporti nord-sud è più efficiente un sistema multimodale con navi; da tempo i trasporti si stanno spostando su rotte come Palermo-Genova o Catania-Campania;
- è altrettanto assurdo ipotizzare per Messina e Reggio Calabria lo sviluppo che c'è stato con il ponte Øresund fra Copenhagen e Malmö che già prima erano distretti industriali e finanziari molto importanti.

Una considerazione finale riguarda la sostenibilità del debito pubblico italiano, dato che il ponte sarà finanziato interamente con ricorso a maggior debito. Per anni è stata diffusamente la favola che il debito può crescere indefinitamente (e quindi non è necessario tagliare le spese o aumentare le tasse) perché quello che conterebbe non è la dimensione in assoluto ma il rapporto con il Pil, e per far diminuire questo rapporto basta fare previsioni rosee sulla crescita futura; previsioni che in nessun modo sono giustificate da quanto si constata ogni giorno. Se anche il ponte, nella configurazione attuale, costasse "solo" una ventina di miliardi di euro è vero che sarebbe poca cosa rispetto ad un debito pubblico di oltre 3.000 miliardi, ma c'è sempre una goccia che fa traboccare il vaso e sarebbe saggio non mettersi in condizione di volere pervicacemente costruirla con le decisioni di oggi. Siamo ancora in tempo per dire "abbiamo sbagliato" e realizzare invece, in tempi che sono rapidi e comunque una frazione di quelli attualmente previsti, un ponte

autostradale snello e relativamente poco costoso, in buona parte

finanziato anche dai futuri pedaggi e da privati. Eliminare la componente ferroviaria non è "antieologico", perché nel tempo anche le automobili saranno elettriche e non è "antidemocratico" perché un passeggero che ha pochi soldi da spendere per un biglietto ha già l'alternativa - migliore - e cioè un aereo *low cost*.

Presidente di Cuneo e Associati Spa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA/ Consiglio di stato sulla domanda di accertamento della natura di un intervento

Stop a riqualificazioni postume

Provvedimenti amministrativi definitivi bloccano l'istanza

DI CRISTIAN ANGELI

Non può ritenersi ammissibile una domanda di accertamento della natura giuridica di un intervento edilizio, in contrasto con quanto desumibile da provvedimenti amministrativi che hanno acquisito il carattere della definitività, tanto più se il fabbricato preesistente è stato demolito e non è più possibile verificare che la nuova volumetria sia pari a quella del fabbricato demolito. Ciò nemmeno se la motivazione alla base dell'istanza istruttoria è giustificata dalla necessità di accedere a benefici fiscali generalmente preclusi qualora l'intervento edilizio non sia inquadrato nella categoria della ristrutturazione edilizia, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. d), del d.P.R. 380/2001.

È quanto ha concluso il Consiglio di Stato con sentenza n. 5520 del 25 giugno 2025, confermando la decisione del TAR che aveva respinto il ricorso presentato da una società per l'annullamento della nota del Comune. Quest'ultimo aveva negato la possibilità di "riqualificare" un intervento assentito con permesso di costruire, in origine qualificato come "nuova costruzione", nella diversa categoria della "ristrutturazione edilizia", in funzione anche delle modifiche introdotte dal cosid-

detto Decreto Semplificazioni (D.L. 76/2020), che ha ampliato la nozione di ristrutturazione edilizia consentendo in alcuni casi la demolizione e ricostruzione con diversa sagoma.

La richiesta era stata motivata dall'interesse della società a beneficiare dei bonus fiscali introdotti dopo il rilascio del titolo, riservati agli interventi di recupero edilizio.

Il giudice amministrativo ha respinto tale impostazione, richiamando un principio cardine: l'inquadramento giuridico dell'intervento edilizio è definito dall'amministrazione competente in sede di rilascio del titolo e, una volta che questo è divenuto definitivo, non può essere rimesso in discussione attraverso istanze postume. Diversamente, si consentirebbe un'elusione dei vincoli di certezza giuridica e si aprirebbe la strada a richieste meramente opportunistiche, finalizzate a conseguire vantaggi fiscali non spettanti.

Un ulteriore profilo sottolineato dal Consiglio di Stato riguarda la circostanza che l'immobile preesistente era stato integralmente demolito, con conseguente impossibilità di verificare ex post la corrispondenza volumetrica tra il fabbricato demolito e quello ricostruito. Tale condizione, invece, rappresenta un elemento essenziale per qualificare l'intervento come ristrutturazio-

ne edilizia e non come nuova costruzione. In assenza di questa verifica, il ricorso della società è stato giudicato infondato.

La sentenza ribadisce così la netta distinzione tra ristrutturazione e nuova costruzione: la prima presuppone la permanenza di una traccia, almeno parziale, del manufatto originario, oppure la sua ricostruzione a parità di volumetria e sagoma; la seconda, invece, riguarda l'edificazione ex novo, con incremento di carico urbanistico e conseguente necessità di un titolo più oneroso. Non può

dunque pretendersi che un intervento già assentito e realizzato come nuova costruzione venga riqualificato come ristrutturazione solo per ampliare la platea dei benefici fiscali fruibili. Sul piano pratico, la decisione assume rilievo per professionisti e operatori del settore: occorre valutare attentamente fin dall'inizio, in sede progettuale e autorizzativa, la natura dell'opera e la sua collocazione nelle categorie del Testo unico dell'edilizia. Una volta definito e consolidato il titolo, non è più possibile rimettere in discussione i presupposti con rivalutazioni postume per ragioni fiscali sopravvenute, e gli incentivi devono essere pianificati attraverso una corretta qualificazione giuridica del progetto sin dall'avvio dell'iter autorizzativo.

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



L'ECO DELLA STAMPA[®]
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

DECRETO SICUREZZA

Patente a crediti,
decurtazione
immediata
per il lavoro nero

Antonella Iacopini — a pag. 41

Decreto sicurezza lavoro

Il taglio avviene a fronte
del verbale unico
di accertamento e notifica

Di regola è necessario
un provvedimento
divenuto definitivo

Antonella Iacopini

Il decreto sicurezza sul lavoro (Dl 159/2025) è intervenuto sulla disciplina della patente a crediti, prevista dall'articolo 27 del Dlgs 81/2008, per sanzionare in modo più pesante e immediato l'impiego di lavoratori irregolari. Infatti, in deroga a quanto disposto dai commi 6 e 7 dell'articolo 27, dal 1° gennaio 2026, l'impiego di lavoratori in nero da parte di imprese e lavoratori autonomi, titolari di patente a crediti, comporterà l'immediata decurtazione dei punti seguito del solo verbale unico di accertamento e notifica, senza necessarietà di attendere il provvedimento definitivo, ovvero l'ordinanza ingiunzione.

La commissione di una delle violazioni elencate nell'allegato I-bis, an-

Lavoro nero, patente a crediti decurtata immediatamente

nesso al Dlgs 81/2008, comporta la riduzione di punti dalla patente a crediti nella misura ivi indicata. Decurtazioni piuttosto rischiose, dal momento che, partendo da 30 punti (incrementabili fino a un massimo di 100), se l'impresa scende sotto i 15 non può continuare a operare in cantiere, salvo il completamento delle attività oggetto di appalto o subappalto in corso di esecuzione e solo quando i lavori già eseguiti siano superiori al 30% del valore del contratto, sempreché non intervenga il provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale o dei lavoratori, disciplinato dall'articolo 14 del Dlgs 81/2008.

Le decurtazioni vengono normalmente effettuate a seguito di provvedimenti definitivi, sentenze passate in giudicato e ordinanze-ingiunzione non impugnate divenute definitive. Diversamente, l'estinzione delle irregolarità mediante la procedura della prescrizione obbligatoria ovvero, per quanto concerne le violazioni amministrative, attraverso il pagamento in misura ridotta (articolo 16 della legge 689/1981) non rende definitivo il provvedimento. Tuttavia, il nuovo comma 7-bis, introdotto dal decreto 159/2025, ha previsto una deroga per l'occupazione di lavoratori in nero, stabilendo che, in presenza di un verbale unico di accertamento e notificazione con cui

viene contestato l'impiego di lavoratori irregolari, con applicazione della cosiddetta maxisanzione, non è necessario attendere l'adozione dell'ordinanza ingiunzione la decurtazione dei punti. In questo modo, contestualmente all'irrogazione della sanzione, si procederà al taglio dei punti dalla patente. A tal fine, il legislatore dispone la possibilità, per l'Ispettorato nazionale del lavoro, di utilizzare anche le informazioni contenute all'interno del Portale nazionale del sommerso.

In attesa di chiarimenti sul punto, a parere della scrivente, basandosi sul tenore letterale del comma 7-bis, la decurtazione pare prescindere non solo dall'ordinanza ingiunzione, ma anche da una eventuale successiva regolarizzazione del lavoratore a seguito di diffida contenuta nel verbale unico, essendo sufficiente la sola notifica del verbale. Inoltre, cambiano anche le misure della decurtazione.

Attualmente sono previste 4 violazioni per lavoro nero (punti da 21 a 24 dell'allegato) con diversa decurtazione di crediti, per ciascun lavoratore:

impiego fino a 30 giornate, 1 credito; da 31 a 60 giornate, 2 crediti; oltre 60 giornate, 3 crediti; se il lavoratore è un clandestino, un minore in età non lavorativa o un perceptor di assegno di inclusione o del supporto per la formazione e il lavoro, è prevista la perdita di un ulteriore credito.

Il Dl 159/2025 riunisce le prime tre ipotesi in un'unica fattispecie, con una decurtazione complessiva di 5 punti per singolo lavoratore, indipendentemente dal numero di giorni di occupazione irregolare. Di conseguenza, l'occupazione irregolare di un clandestino comporterà la perdita di 6 punti a prescindere dalla durata dell'impiego e, nel caso di due lavoratori in nero, si perderanno 10 punti. Considerando, poi, il limite massimo di punti che possono essere tolti nell'ambito del medesimo accertamento ispettivo (misura non eccedente il doppio di quella prevista per la violazione più grave), anche in presenza di tre o più lavoratori in nero, non sembrerebbe possibile decurtare più di 10 crediti, indipendentemente anche dall'eventuale aggravante per clandestini o minori. La modifica troverà, però, applicazione in relazione alle condotte realizzatesi successivamente al 1° gennaio 2026, prevedendo quindi un regime transitorio della disciplina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per ogni lavoratore
si perderanno cinque
crediti, a prescindere
dal numero
di giornate lavorate



Le nuove
disposizioni
applicabili alle
irregolarità
che si
realizzeranno
dal 2026



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Cybersicurezza

La tecnologia altera gli equilibri della protezione dei dati — p.32

Gianni Rusconi

a diffusione pervasiva dell'intelligenza artificiale segna un punto di svolta nella sicurezza informatica, obbligando le aziende (e i vendor di tecnologia) a cercare un nuovo equilibrio fra spinta all'innovazione e gestione dei rischi. La crescente adozione dell'Ai, se da un lato potenzia la capacità di difesa, dall'altro amplia la superficie d'attacco e moltiplica le opportunità per i cybercriminali di aprire nuove falle nei sistemi di protezione, a loro volta già esposti a errori e comportamenti umani non adeguati. Qualsiasi organizzazione è quindi chiamata ad andare oltre la capacità di rispondere agli incidenti, nella direzione della cyber resilience e di una più efficace governance dell'episodio imprevisto imputabile ai modelli di linguaggio di grande formato. In gioco, infatti, non c'è solo la difesa dei dati critici ma c'è la reputazione e la continuità operativa delle aziende: quelle che sapranno meglio gestire l'Ai in una logica di supervisione e controllo saranno anche quelle che meglio opereranno nell'era agentica.

L'escalation delle minacce

L'edizione 2025 del Data breach investigations report di Verizon Business fotografa un panorama della cybersicurezza in ulteriore deterioramento. Due gli indicatori cui fare riferimento: su oltre 22 mila incidenti analizzati dagli esperti, più di 12 mila si sono tradotti in violazioni di dati; le intrusioni di sistema registrate nell'area Emea sono invece quasi raddoppiate in un solo anno, passando dal 27% al 53% del totale. Una crescita evidente, che riflette

Algoritmi all'attacco, crescono le intrusioni ma il nemico è interno

La protezione dei dati. La rivoluzione digitale ridisegna la cybersecurity: le macchine imparano in fretta ma l'uomo resta la vulnerabilità più grande

complessità delle minacce e la difficoltà delle imprese nel proteggere i propri ecosistemi digitali, resa evidente dal fatto che quasi un terzo degli incidenti (il 29% per la precisione) ha avuto origine all'interno delle organizzazioni, per responsabilità imputabili al "fattore umano" (dimenticanze, uso improprio dei dati e scarsa cultura della sicurezza), che resta non a caso un vettore di vulnerabilità e un anello debole nella catena di difesa. La soluzione a cui devono guardare le aziende? Secondo Chris Novak, vicepresidente Global cybersecurity solutions di Verizon Business, è sostanzialmente quella di «una strategia di protezione a più livelli», che combini policy solide, l'adozione di patch tempestive e la formazione continua dei dipendenti.

Dati che destano preoccupazione sono anche quelli contenuti nell'ultimo "Global threat intelligence report" di Check Point Research, che evidenzia per l'Italia una media oltre 2.200 attacchi informatici settimanali, il 17% in più rispetto alla media globale. Fra le minacce che aleggiano sulle aziende spicca ancora una volta il ransomware (con un incremento degli attacchi su base annua del 46%) e a pagarne le spese sono soprattutto il settore dell'edilizia, quello dei servizi alle imprese e il manifatturiero. Quanto all'impatto dell'intelligenza artificiale, ci sono due scenari che riassumono in modo esplicito il nuovo fronte di rischio legato all'uso improprio di strumenti generativi come ChatGPT e simili. Un prompt su 54 proveniente da ambienti aziendali presenta un elevato rischio di violazione di dati sensibili mentre arriva al 91% la percentuale di imprese (che impiegano regolarmente tool di Gen AI) interessate da questo fenomeno. Il problema è po-

tenzialmente enorme, vista l'estrema velocità dimostrata dagli attaccanti nello sfruttare a loro vantaggio questa tecnologia, e l'unica difesa sostenibile, come suggeriscono gli esperti di Check Point Research, è mettere in atto una prevenzione basata sull'Ai in tempo reale.

L'impatto della Gen Ai

Molto indicativo, per spiegare l'intersezione fra Ai e cybersecurity, è anche il rapporto "Ai Threat Landscape 2025" di Maticmind, presentato di recente alla Camera dei Deputati. Secondo lo studio, gli attacchi basati su tecniche algoritmiche sono aumentati del 47% rispetto all'anno precedente mentre gli incidenti guidati da AI potrebbero superare quota 28 milioni a livello globale fine anno. Una tendenza chiara, a cui se ne accompagna un'altra, altrettanto definita: phishing e spear-phishing (un attacco personalizzato che induce le vittime a rivelare informazioni sensibili o inviare denaro) restano le minacce più diffuse, ma la loro efficacia oggi è potenziata dai modelli linguistici di nuova generazione. Oltre l'80% delle e-mail portatrici di virus e il 91% delle campagne fraudolente, infatti, sfruttano Llm pubblici per generare testie codice malevolo. L'Italia è particolarmente interessata da questa evoluzione delle minacce. Il 40% dei circa 900 gravi episodi di Ai security registrati nel primo semestre ha visto coinvolti strumenti di intelligenza artificiale generativa. Un ultimo dato, infine, dovrebbe funzionare da monito per convincere le imprese dell'importanza di governare con consapevolezza l'Ai al fine di rafforzare in modo significativo le difese: il costo medio di una violazione "AI-powered" ha superato, su scala globale, il tetto dei 5,7 milioni di dollari ed è in aumento del 13% rispetto al 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Obiettivi. Edilizia, servizi alle imprese e manifatturiero sono i settori più colpiti

29%

FATTORE UMANO

Il 29% degli incidenti informatici ha avuto origine all'interno delle organizzazioni, per responsabilità imputabili al fattore umano



Il costo medio di una violazione supportata da Ai ha superato, su scala globale, il tetto dei 5,7 milioni di dollari

La vulnerabilità

I vettori noti utilizzati nei casi di violazione dei dati che non sono stati causati da errori o abusi e gli attori e le motivazioni chiave nelle violazioni di dati. *Risposte multiple*

I METODI DI ACCESSO



LE DEBOLEZZE



Fonte: Verizon 2025 Data Breach Investigations Report

Ritagliò stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



BUCO NEI PIANI D'INVESTIMENTO IN MACCHINARI. NEL 2026 POTREBBERO RESTARE A MANI VUOTE

Il blocco dei bonus 4.0 e 5.0 lascia scoperte le aziende agricole

DI BRUNO PAGAMICI

Servono almeno 750 milioni di euro per consentire alle imprese agricole di portare a termine senza danni economici il programma di investimento avviato prima dell'improvviso stop alle prenotazioni dei crediti d'imposta 4.0 e 5.0 decretato dal Mimit. A lanciare l'allarme è la **Federacma** (Federazione Italiana delle Associazioni nazionali dei servizi e commercio macchine, della **Confcommercio**) che chiede inoltre di posticipare a giugno 2026 la scadenza per la consegna dei mezzi a venti diritto all'aggevolazione.

La preoccupazione di Federacma è giustificata da due ordini di motivi.

Innanzitutto con il ritorno dell'iper/superammortamento in luogo dei crediti d'imposta 4.0 e 5.0 le imprese agricole che non redigono

il bilancio di esercizio e che quindi determinano il reddito su base catastale sarebbero escluse dai vantaggi offerti dal sistema di maggiorazione degli ammortamenti previsto dalla legge di bilancio 2026.

Peraltro, a ciò non sembra

aver posto particolare rimedio il legislatore della Manovra che ricorrendo ai "vecchi" sistemi del credito d'imposta sugli investimenti da utilizzare in compensazione ha proposto lo stanziamento di soli 2,1 milioni di euro per il periodo 2026-2027 (1,4 milioni per il 2026 e 700 mila euro per il 2027) per accedere al "nuovo" credito d'imposta con aliquota unica del 40% a fronte di investimenti in beni strumentali materiali e immateriali (allegati A e B della legge 232/2016).

In secondo luogo, per le imprese agricole che redigono il bilancio (come ad esempio le srl agricole, in

numero relativamente minoritario rispetto al totale delle aziende del comparto) si prospetta un vero e proprio vuoto normativo nel corso dell'anno 2026. Ciò in quanto in seguito alla riesumazione dell'iper/superammortamento che produrrà i suoi effetti non prima del 2027 in sede di dichiarazione dei redditi e con la scadenza del credito d'imposta 5.0 e 4.0 fissata al 31 dicembre 2025, le imprese agricole che intenderanno ricorrere agli incentivi per sostenere gli investimenti nella transizione ecologica e nell'innovazione e per il settore energetico,

dal 1° gennaio 2026 rimarranno a mani vuote. Di conseguenza, inoltre, la problematica si riverbererà sulle imprese dell'indotto, come le imprese produttrici e venditrici di mezzi agricoli ad alta tecnologia, cioè conformi ai requisiti Industria 4.0 (ad es. connettività per lo scambio dati) o in grado di raggiungere un certo livello di risparmio energetico.

A meno che il governo non vada a colmare questa lacuna con un "nuovo" incentivo sotto forma di credito d'imposta che sostituisca i crediti d'imposta 4.0 e 5.0 giunti al capolinea.

In ogni caso, per le imprese agricole che redigono il bilancio, l'iper/superammortamento può risultare meno conveniente dei crediti d'imposta da usare in compensazione in quanto l'effetto fiscale di vantaggio dovuto alla maggiorazione degli ammortamenti, in caso di risultati di esercizio di non elevato importo verrebbe ad essere spalmato su più periodo d'imposta.

Assenza di vantaggi si avrebbero invece in caso di bilancio di esercizio chiuso in perdita.

— © Riproduzione riservata —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Pag. 10

Rinnovabili e una nuova rete per la sicurezza nazionale

Infrastrutture e sviluppo/2

Francesco Gori

Appare sorprendente come, nel dibattito pubblico italiano, le energie rinnovabili vengano talvolta marginalizzate o considerate poco affidabili, quando rappresentano non solo un elemento imprescindibile ai fini del conseguimento degli obiettivi di sostenibilità al 2030 e al 2050, ma anche un driver di competitività per il nostro sistema industriale. Oggi questo è gravato da un costo dell'energia doppio rispetto alla Francia e superiore del 50% rispetto a quello tedesco, oltre a rappresentare un onere anche per le nostre famiglie. È un dato ormai appurato che il costo dell'energia da fonte eolica e fotovoltaica sia, attualmente, il più competitivo in termini assoluti e che tali fonti siano indispensabili in considerazione dell'inevitabile crescita della domanda di energia elettrica conseguente alla diffusione di veicoli elettrici e data center. Allo stesso tempo, non possiamo ignorare come la nostra dipendenza energetica da Paesi terzi, in particolare per le forniture di gas, rappresenti un elemento di vulnerabilità strutturale. La crisi innescata dal conflitto russo-ucraino e dalla conseguente interruzione delle forniture di idrocarburi ha evidenziato quanto il sistema attuale esponga l'Italia a importanti rischi geopolitici, con alternative al gas russo - in particolare il Gnl importato dal Golfo Arabico e dagli Usa - inevitabilmente più

costose. Tuttavia ciò non significa rinunciare al gas che rappresenta ancora oggi la principale fonte energetica della nostra Nazione. Il confronto con altri paesi sorge spontaneo. Pur dovendo affrontare complesse sfide interne, il governo britannico, ad

**IL COSTO
DA FONTE EOLICA
E FOTOVOLTAICA
È IL PIÙ
COMPETITIVO
IN TERMINI
ASSOLUTI**

esempio, ha presentato una strategia industriale che delinea un piano chiaro per il conseguimento della sicurezza energetica. In Germania, la quota di

energia rinnovabile nella produzione elettrica ha raggiunto il 60%, mentre in Italia si attesta al 40%. Parallelamente, questi Paesi hanno avviato processi di modernizzazione della rete elettrica. In Italia, nonostante la natura peninsulare e la grande disponibilità di risorse eoliche offshore e onshore (basti pensare alla dorsale appenninica), solo l'8% della produzione elettrica proviene dal vento, contro il 30% del Regno Unito e percentuali analoghe in Germania.

Risulta dunque urgente promuovere misure propedeutiche al potenziamento delle capacità di produzione energetica da fonti rinnovabili, accompagnate da interventi mirati sul fronte delle interconnessioni e del rafforzamento del ruolo dell'Italia nei nuovi meccanismi di scambio energetico con Paesi confinanti. Basti ricordare l'esempio virtuoso dello scambio fra energia rinnovabile britannica con energia nucleare francese o il triangolo energetico realizzato fra Danimarca, Germania e Gran Bretagna.

L'Italia dispone di tutte le competenze industriali e le capacità tecnologiche per assumere un ruolo di primo piano in questa trasformazione. Tuttavia, ciò richiede una visione di ampio respiro e una politica industriale coerente, volta alla valorizzazione delle eccellenze nazionali e all'orientamento delle risorse pubbliche e private verso lo sviluppo di infrastrutture abilitanti. In tale quadro, le sinergie attivate da attori come Terna e Prysmian, articolate in piani di investimento strategici pluriennali, rappresentano una leva decisiva per la modernizzazione della rete e l'integrazione delle rinnovabili. Tale collaborazione, oltre a contribuire allo sviluppo e all'ammodernamento della rete, ha generato occupazione qualificata e risultati ingegneristici di rilievo mondiale, come il cavo sottomarino che ha raggiunto il record di installazione in acque ultra-profonde, realizzato nell'ambito della posa del Tyrrhenian Link. La decarbonizzazione pragmatica dovrà fondarsi, oltre che su un'accelerazione decisa degli investimenti in fonti rinnovabili, anche sul potenziamento delle infrastrutture di rete e su misure a sostegno di un'industria nazionale capace di competere su scala globale. Senza il contributo delle rinnovabili, gli obiettivi di decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza dell'approvvigionamento energetico risulteranno irraggiungibili.

Presidente di Prysmian

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ECO DELLA STAMPA®

LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

40%

QUOTA DI RINNOVABILI IN ITALIA

In Italia la quota di energia rinnovabile nella produzione elettrica è del 40%, mentre in Germania del 60%. In Italia, nonostante la natura peninsulare e la

grande disponibilità di risorse eoliche offshore e onshore, solo l'8% della produzione elettrica proviene dal vento, contro il 30% del Regno Unito e percentuali analoghe in Germania.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Commercialisti il regolamento elettorale finisce al Tar

Il ricorso

Il voto da remoto, secondo tre iscritti, non rispetta la legge primaria

Le elezioni dei commercialisti, previste il 15 e il 16 gennaio per gli Ordini territoriali potrebbero subire uno stop. Tre commercialisti di Latina hanno comunicato via pec al Consiglio nazionale di aver chiesto l'annullamento del regolamento elettorale previa sospensiva dinanzi al Tar del Lazio.

Secondo i ricorrenti il meccanismo di voto da remoto previsto dal nuovo regolamento non rispetta la legge primaria, il Dlgs 139/2005 che prevede il voto in presenza, ed esautorata il ruolo degli Ordini prevedendo l'utilizzo di un'unica piattaforma scelta e gestita dal Consiglio nazionale. Tra i motivi del ricorso anche la mancanza di garanzie sulla segretezza e sulla massima partecipazione al voto.

Il presidente dei commercialisti Elbano de Nuccio definisce il ricorso «una scelta che incide negativamente sulla serenità del percorso democratico della categoria». Dai presidenti di Aidc, Anc e Unione giovani l'appello ai ricorrenti di ripensarci per permettere alla categoria di scegliere chi dovrà guidarla nei prossimi anni. Per il candidato presidente Mario Civetta il ricorso al Tar rischia di riaprire una stagione di tensioni che la categoria non può più permettersi.

—Fe. Mi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Nelle espropriazioni no alla trascrizione dell'uso

Nelle espropriazioni per pubblica utilità non è possibile trascrivere nei registri immobiliari un diritto di "uso" a favore del soggetto concessionario / gestore oltre al diritto di proprietà in capo al Demanio dello Stato. lo stabilisce l'Agenzia delle Entrate con la risoluzione n. 65 / E del 10 novembre 2025. Il documento chiarisce l'aspetto giuridico relativo agli atti di espropriazione per pubblica utilità, in particolare per la realizzazione di infrastrutture stradali, rispondendo a un quesito riguardante la possibilità di trascrivere nei registri immobiliari, oltre al diritto di proprietà in capo al Demanio dello Stato, anche un diritto di "uso" a favore del soggetto concessionario o gestore dell'opera pubblica, come ad esempio Anas. Secondo la normativa vigente, nello specifico il Testo unico delle espropriazioni (D.P.R. 327/2001) e il Codice Civile, la trascrizione nei registri immobiliari è riservata esclusivamente ai diritti reali. Il rapporto concessorio non costituisce un diritto reale e pertanto non è trascrivibile, pur conferendo al concessionario poteri gestionali e operativi. La risoluzione sottolinea che il decreto di esproprio ha natura traslativa e produce effetti erga omnes, indipendentemente dalla trascrizione, la quale ha solo funzione di pubblicità-notizia. La giurisprudenza della Cassazione conferma che l'acquisto per esproprio, essendo a titolo originario, non necessita della trascrizione per essere opponibile ai terzi. L'Agenzia però apre alla possibilità di dare evidenza della posizione del concessionario in ambito catastale. In particolare, è ammesso l'annotamento dell'"uso" del bene da parte del concessionario / gestore, secondo quanto previsto dalle istruzioni catastali e dai regolamenti vigenti. Tale annotamento ha finalità inventariali e fiscali, senza effetti sulla titolarità del bene. Nei registri immobiliari può essere trascritto solo il diritto di proprietà a favore del Demanio dello Stato, mentre l'uso da parte del concessionario può essere indicato esclusivamente a livello catastale.



Una risoluzione delle Entrate

Alberto Moro
— © Riproduzione riservata —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329

