

GL 0DUWHG u IHEEUDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Ingegneria				
32	Italia Oggi	01/02/2022	<i>Ingegneri, i bonus edilizi spingono le assunzioni</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
13	Il Sole 24 Ore	01/02/2022	<i>La logica (e la logistica) di un accordo tra Msc, Lufthansa e Ita Airways (E.Cascetta)</i>	4
24	Corriere della Sera	01/02/2022	<i>Col di Tenda, una figuraccia senza tempo (M.Imarisio)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	01/02/2022	<i>Bonus per l'edilizia, rischiano di sfumare 2 miliardi d'illeciti (I.Cimmarusti)</i>	6
Rubrica Imprese				
1	Il Sole 24 Ore	01/02/2022	<i>Acciaio, Arvedi con Ast diventa leader in Italia (M.Meneghello)</i>	9
Rubrica Lavoro				
1	Il Sole 24 Ore	01/02/2022	<i>Nel 2021 gran rimbalzo del Pil (+6,5%). Sei imprese su dieci a caccia di addetti (G.Pogliotti/C.Tucci)</i>	11
Rubrica Professionisti				
32	Italia Oggi	01/02/2022	<i>Inarcassa incontra il Demanio</i>	14
Rubrica Fisco				
35	Il Sole 24 Ore	01/02/2022	<i>In Redditi spartiacque per il visto sul 110% (G.Morina/T.Morina)</i>	15
17	Corriere della Sera	01/02/2022	<i>Truffa per 440 milioni sul superbonus edilizia. "Questo virus porta bene" (I.Sacchettoni)</i>	16
24	Italia Oggi	01/02/2022	<i>Bonus, stop a frodi per 4 mld € (C.Bartelli)</i>	17
25	Italia Oggi	01/02/2022	<i>Spese a cavallo o collegate Disco verde al superbonus (M.Betti)</i>	18

Ingegneri, i bonus edilizi spingono le assunzioni

I bonus edilizi spingono le assunzioni degli ingegneri. Nei primi sei mesi del 2021, secondo il report realizzato dal Consiglio nazionale ingegneri (Cni) e da Anpal servizi, sono state 38.836 le assunzioni per posizioni correlate all'attività professionale ingegneristica (10.000 in più dello stesso periodo del 2020). Tra queste, dopo anni di declino, spiccano le circa 3.000 assunzioni di profili con competenze di ingegneri energetici e meccanici e le 2.500 legate all'ingegneria civile. Secondo quanto si legge nella nota diffusa dal Cni «le misure di rilancio dell'economia, in primis l'introduzione del Superbonus 110% e dell'Ecobonus, si sono rilevate per gli ingegneri un'ottima occupazione di rilancio occupazionale in un ambito, quello civile ed ambientale, un po' in affanno negli ultimi anni, soprattutto se confrontato con gli altri settori ingegneristici».

Oltre ad aumentare il numero delle assunzioni, migliorano anche le condizioni offerte: in quasi il 60% delle nuove posizioni è stato infatti offerto un contratto a tempo indeterminato, quota in «deciso aumento rispetto a quanto rilevato negli anni precedenti». Per quanto riguarda le differenze di genere, le posizioni lavorative ingegneristiche sono ancora in larga prevalenza occupate dagli uomini, tanto che solo il 23,9% delle assunzioni ha coinvolto una professionista. «Va tuttavia evidenziato» fanno sapere dal Cni, «che in oltre la metà delle 9.296 assunzioni che hanno riguardato le donne, la ricerca era mirata all'assunzione di analisti e progettisti software, un profilo da sempre a forte caratterizzazione maschile, a conferma così del fatto che stanno progressivamente scomparendo le barriere culturali che precludevano o meno l'accesso a determinate professioni in base al genere». Per quanto riguarda l'età del personale assunto, oltre la metà delle assunzioni ha riguardato giovani con età inferiore ai 30 anni, mentre si riducono le opportunità di inserimento (o reinserimento) per i profili più esperti: solo il 17% degli assunti ha infatti un'età superiore ai 45 anni.



La logica (e la logistica) di un accordo tra Msc, Lufthansa e Ita Airways

Export e trasporti

Ennio Cascetta e Vittorio Marzano

La proposta congiunta di Msc e Lufthansa per acquisire la maggioranza azionaria di Ita Airways ha – a ragion veduta – destato moltissimo interesse nel settore del trasporto e della logistica italiani. Le cifre e i contorni dell'operazione non sono ancora noti, in particolare l'assetto azionario e al *governance* della compagnia. Se la quota di Lufthansa fosse di maggioranza, si tratterebbe di un nuovo capitolo della ormai storica competizione tra compagnie aeree, Delta Airlines e Air France/Klm in prima fila, storicamente interessate al nostro mercato aereo. È però difficile immaginare che Msc entri nella partita solo come *sleeping partner*, magari interessata a sinergie sul cargo con Lufthansa a scala globale, sulla scia di Maersk (insieme a Msc nell'alleanza 2M) che ha iniziato a presidiare direttamente il trasporto aereo con l'acquisizione della Senator International lo scorso novembre. Di converso, una partecipazione "di controllo" di Msc aprirebbe nuove e inedite prospettive, e in tal caso la questione da porsi è quale sia lo scenario più conveniente per l'Italia. Nel primo caso si tratterebbe di una operazione di integrazione orizzontale (con auspicate economie di scala), nel secondo di una integrazione verticale con economie di scopo. Riteniamo che la proposta di Msc/Lufthansa, con un ruolo forte di Msc, sia da preferire rispetto a quella di vettori aerei "puri", per diversi motivi. L'Italia basa la propria economia in buona parte su turismo ed esportazione di beni di fascia medio-alta, e per entrambi è cruciale una rete estesa e diretta di collegamenti aerei internazionali per passeggeri e merci. Basti pensare che oltre il 25% del totale del valore delle esportazioni italiane extra-Ue (che peraltro corrisponde appena al 2% in quantità) attraversa le nostre frontiere per via aerea, un dato sottostimato se si considera che in questa quota non

figurano le esportazioni nazionali che partono dagli altri aeroporti europei, Monaco di Baviera in primo luogo, raggiunti tipicamente su gomma. È peraltro ben noto che la profittabilità di una compagnia aerea di bandiera si fonda essenzialmente su collegamenti intercontinentali e che il presidio del cargo aereo sia importante per le economie nazionali. Oggi Ita Airways ha una dotazione di 52 aerei, che saliranno a 77 a fine 2022, di cui solo 14 per il lungo raggio; la previsione è di arrivare a fine 2025 con 105 aeromobili. Per confronto, Air France conta su 269 aeromobili di cui 98 per il lungo raggio e Air France/Klm Cargo opera 15 aerei *all cargo*; Lufthansa opera 282 aerei di cui 28 per il lungo raggio e Lufthansa Cargo 11 aerei dedicati a lungo raggio. Una fusione con i colossi europei dell'aria relegherebbe Ita Airways a una ben nota condizione di sussidiarietà sia del *network* aereo, che vedrebbe la maggior parte dei voli intercontinentali passeggeri e cargo operati dagli *hub* europei del *partner*, sia delle operazioni accessorie. Come è noto, le attività di *handling* e di terra sono state scorporate dalla vecchia Alitalia e non sono entrate in Ita Airways. Molti sono gli esempi in tal senso, due su tutti: le acquisizioni delle ex compagnie di bandiera Sabena e Swiss Airways proprio da parte di Lufthansa. Una presenza maggioritaria di Msc nell'operazione aprirebbe invece scenari inediti di integrazione verticale e consentirebbe in linea di principio di perseguire piani industriali più ambiziosi e di maggior concorrenza rispetto agli altri vettori aerei già presenti sul mercato. Interessante la possibile integrazione con il traffico crocieristico, con evidenti economie di scopo, nel Mediterraneo ma anche nei Caraibi e nel Sud America. Ancora più significativa la possibilità di far crescere il traffico cargo: Msc è ormai il primo vettore *container* al mondo e offre servizi di trasporto integrati anche a terra, come testimoniano le recenti iniziative di Medlog e Medway, rispettivamente operatore logistico e impresa ferroviaria. Tutto ciò mantenendo base e testa in Italia per diverse ragioni, a iniziare dalla presenza nei *terminal container* e in *home port* crocieristici in diversi porti italiani, da Genova a Gioia Tauro. A oggi non c'è altro operatore nel mondo nella posizione di creare sinergie sia nel mercato crocieristico sia in quello del cargo. Infine, ma non da ultimo, si avrebbe la possibilità di far uscire definitivamente la ex Alitalia dalla logica di gestione pubblica che negli scorsi decenni ha accumulato numerosi fallimenti a spese dei contribuenti, impedendo alla seconda manifattura e al terzo Paese per presenze turistiche d'Europa di usufruire di servizi aerei e di conseguenza di una accessibilità paragonabili a quelli dei nostri *competitor* più diretti. Certo, sarebbe stato preferibile che questa operazione fosse avvenuta venti anni fa, possibilmente con imprese italiane. Non ne siamo stati capaci, c'è da augurarsi che non si sprechi anche questa opportunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

25%

DELLE MERCI

Un quarto di ciò che l'Italia esporta in valore (il 2% in volume) varca i confini per via aerea. Senza contare ciò che viene imbarcato su un volo all'estero.

UN RUOLO FORTE
PER IL COLOSSO
DELLO SHIPPING
CONSENTIREBBE
DI REALIZZARE
PIANI INDUSTRIALI
PIÙ AMBIZIOSI



ANALISI COMMENTI

Il corsivo del giorno



di **Marco Imarisio**

COL DI TENDA, UNA FIGURACCIA SENZA TEMPO

«**Q**ui se non muore qualcuno, continuiamo a lavorare alla c... di cane». «Là dentro non ci farei passare la mia famiglia». Accadde quattro anni fa, e fu uno scandalo. Peggio, fu una figuraccia internazionale, perché la costruzione del nuovo tunnel del Col di Tenda, che collega la provincia di Cuneo alla Francia, riguardava anche un altro Stato. Gli arresti dei dirigenti dell'azienda che si era aggiudicata l'appalto fermarono i lavori. All'inizio la vicenda destò un certo scalpore. Poi sparì dai radar, come è inevitabile che sia. Pochi giorni fa, dopo una udienza preliminare che si è protratta a lungo per via del cambio di un giudice in corso d'opera, il tribunale di Cuneo ha disposto il rinvio a giudizio dei quindici principali indagati. Il processo inizierà il 9 febbraio. Non di quest'anno, ma del 2023. Mancano i giudici, due per ogni sezione; quindi, pare che formare i collegi sia difficile quasi come vincere al Superenalotto. Peccato che i reati in questione, essendo stati commessi tutti fino al 2017, si prescriveranno entro il 2025 o nei primi mesi del 2026. Entro queste date, oltre al primo grado di giudizio, dovrebbero

svolgersi anche il processo d'appello e di Cassazione. Come non detto. La nuova strada entrerà in funzione nel 2025, con un ritardo di sei anni sui tempi previsti prima dell'intervento della magistratura. Il vecchio tunnel invece è chiuso dall'ottobre del 2020, a causa delle frane dovute al maltempo su entrambi i versanti. La parte francese, che aveva riportato i danni maggiori, è già pronta. Quella italiana dovrebbe riaprire nell'ottobre del 2023. Il ministro dei Trasporti Jean Baptiste Djebbari ha appena scritto al suo omologo Enrico Giovannini chiedendo «una ottimizzazione del calendario». Un modo gentile per invitare la controparte a darsi una mossa. A guardarlo da questa frontiera, non è che il cosiddetto sistema-Italia consenta di dormire sonni tranquilli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bonus per l'edilizia, rischiano di sfumare 2 miliardi d'illeciti

Inchieste in tutta Italia

Già intascata da criminali
metà dei 4 miliardi
di crediti fittizi individuati

Il pressing per evitare la modifica della multipla cessione dei crediti d'imposta, limitata a una sola operazione dal Sostegni ter, rischia di scontrarsi con i numeri di una vasta frode su bonus facciate, bonus locazioni, superbonus e sismabonus: in ballo 2 miliardi già svaniti su conti esteri o riciclati in criptovalute. **Cimmarusti** —a pag. 5

Bonus edilizi, già monetizzati 2 miliardi di crediti frodati al fisco

Tutela della spesa pubblica. Dei 4 miliardi di agevolazioni fittizie bloccate dall'amministrazione finanziaria il 50% è scomparso dai radar. Con le cessioni multiple schermato l'uso indebito del beneficio

Ivan Cimmarusti

ROMA

La richiesta del mondo politico e imprenditoriale di rivedere la nuova stretta del Governo sul divieto delle cessioni multiple dei crediti d'imposta rischia di scontrarsi con i numeri delle frodi che stanno via via emergendo in tutta Italia e messe in atto su bonus facciate, superbonus, sismabonus e tax credit sugli affitti commerciali. Una lunga rincorsa da parte delle procure italiane che però ha visto ben due miliardi di euro svanire dai radar. A tanto ammontano i crediti d'imposta già «monetizzati» e in molti casi riciclati su conti correnti esteri o in investimenti in criptovalute.

È quanto emerge dagli accertamenti in corso di istruzione nelle procure del Paese, che da Nord a Sud stanno ricostruendo un «sistema» illecito che ha consentito a organizzazioni criminali di incassare il 50% dei 4 miliardi di crediti fittizi individuati e bloccati dall'amministrazione finanziaria e su cui a fine anno aveva posto l'accento anche il presidente del Consiglio Mario Draghi nella tradizionale conferenza stampa.

Anomala «circularità»

Ciò che emerge è una anomala «circularità» dei crediti – creati sulla base di lavori edili mai effettivamente realizzati – che passano freneticamente di società in società e verso persone fisiche, senza un plausibile motivo se non quello di celarne l'origine illecita.

La frode che sta ricostruendo l'autorità giudiziaria è basata sullo schema della cessione dei crediti d'imposta, così come era disciplinata dall'articolo 121 del Dl Rilancio, che appunto prima della modifica prevista col Sostegni ter, consentiva multiple operazioni di acquisto-vendita dei crediti. Un meccanismo che, se da una parte è stato indiscutibilmente il motore per far ripartire un settore trainante per l'economia italiana come quello dell'edilizia, ha però lasciato aperta una porta a chi con questi crediti ha indebitamente sottratto risorse e frodato Stato, imprese e contribuenti.

Stando agli accertamenti, con il Dl Rilancio era impossibile risalire a chi spettava in origine la detrazione che aveva generato il credito ceduto, in quanto la norma prevedeva una verifica esclusivamente sul soggetto che poi si presentava materialmente per la «monetizzazione» allo sportello, nella maggior parte delle frodi nullatenenti. Un problema di non poco conto per gli inquirenti. L'intera operazione fraudolenta, infatti, finisce per essere «schermata» da una rete di persone fisiche.

Dal pakistano al nullatenente

I casi sotto esame sono diversi. Ci sono interi nuclei familiari – alcuni privi di reddito – che hanno fatto molteplici acquisti di crediti per oltre 3 milioni di euro. Un insospettabile pakistano, privo di alcun contratto di locazione valevole per l'agevolazione e in assenza di dichiarazioni fiscali per gli ultimi due anni, ha dichiarato la cessione di crediti per bonus locazioni per oltre 16 milioni di euro. Un senzatetto, invece, ha dichiarato di aver comprato 6 milioni di euro di crediti bonus facciate da un altro soggetto, anch'egli nullatenente e sconosciuto al fisco. Poi c'è il caso di un personaggio privo di reddito, ospite di un centro di recupero, che ha aperto una partita Iva come procacciatore d'affari e ha tentato di cedere a un intermediario finanziario oltre 400 mila euro di crediti fittizi, poi venduti a una società di costruzioni.

L'alert è scattato anche con il moltiplicarsi di società di nuova costituzione che, attraverso siti web e banner sui social network, pubblicizzano «monetizzazioni veloci dei crediti d'imposta per bonus edili». Il rischio è che dietro questi annunci si celino organizzazioni che pagano il prezzo del credito allo scopo di riciclare denaro sporco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADOBESTOCK



Interi nuclei familiari, alcuni privi di reddito, hanno fatto molteplici acquisti di crediti per oltre 3 milioni

Frodi.

Gli strumenti utilizzati: bonus facciate, superbonus, sismabonus e tax credit sugli affitti commerciali

4 miliardi

CREDITI FITTIZI

Ammontano a 4 miliardi di euro i crediti fittizi individuati e bloccati dall'amministrazione finanziaria, su cui aveva posto l'accento anche Draghi



159329

Acciaio, Arvedi con Ast diventa leader in Italia

Siderurgia

Dopo il via libera Antitrust, Arvedi ha finalizzato ieri l'acquisto degli asset di Acciai speciali Terni (Ast) dal gruppo tedesco ThyssenKrupp, e si candida a leader della siderurgia italiana con un fatturato potenziale di

7,5 miliardi e oltre 6.600 dipendenti, spodestando Acciaierie d'Italia (l'ex Ilva). Con l'acquisizione di Ast - firmata a Essen dai rispettivi vertici - il gruppo cremonese diventa anche un player di livello internazionale con una produzione vicina ai 6 milioni di tonnellate, integrata a monte e a valle. Nei prossimi giorni sarà comunicato il piano industriale per Terni. **Meneghelo** — a pag. 15

Acciaio, Arvedi conquista Terni Sorpasso produttivo sulla ex Ilva

Siderurgia

Capacità produttiva vicina ai 6 milioni di tonnellate, integrata a monte e a valle

Giovanni Arvedi: «Faremo tutto il possibile per dare a Ast il futuro che merita»

Matteo Meneghelo

Il gruppo Arvedi rileva ufficialmente dal gruppo tedesco ThyssenKrupp gli asset di Acciai speciali Terni (insieme a due centri servizio in Germania e in Turchia) e si candida al ruolo di leader della filiera siderurgica italiana, con un potenziale di fatturato da 7,5 miliardi e oltre 6.600 dipendenti, spodestando (almeno per il momento) Acciaierie d'Italia. Un traguardo al quale Arvedi è giunto integrando «pezzi» dell'ex acciaieria di stato italiana, prima con il polo di Servola, ora con Terni. I numeri oggi certificano questo primato: prendendo la base dei dati ufficiali di bilancio 2020, l'anno funesto del Covid, l'aggregazione tra il gruppo siderurgico cremonese e il polo ternano del-

l'inoscidabile «vale» 3,8 miliardi di fatturato. Numeri che si confrontano con quelli del gigante di Taranto (non ha, vale la pena di precisare, attività nell'inoscidabile) che nel 2020 ha visto il fatturato scendere dai 2,5 a 1,61 miliardi per 3,3-3,4 milioni di tonnellate di produzione anche a causa della pandemia, e che ora è al lavoro per un recupero, grazie al nuovo piano industriale e alla congiuntura favorevole, anche se conferma difficoltà. Della fase di mercato favorevole, nonostante le preoccupazioni per costi dell'energia e le criticità lungo la filiera della logistica, stanno beneficiando però tutti gli operatori e la stessa Arvedi ha chiuso un bilancio record nel 2021; anche le previsioni per l'anno in corso sono molto positive e per questa ragione il pro-forma Arvedi-Ast può essere ragionevolmente proiettato oltre la soglia dei 7 miliardi di fatturato.

Con l'acquisizione di Ast - firmata ieri a Essen da Giovanni Arvedi e Mario Arvedi Caldonazzo, presidente e ad del gruppo Arvedi, insieme a Volkmar Dinstuhl, ceo della divisione Multi Tracks del gruppo ThyssenKrupp - il gruppo cremonese compie così quel salto dimensionale che non era riuscito a centrare con il bando legato all'ex Ilva (che fu aggiudicata ad ArcelorMittal) e si proietta non solo verso la leadership nazionale, ma anche verso una dimensione da player internazio-

nale, con una capacità produttiva che si avvicina a 6 milioni di tonnellate, integrata a monte e a valle. Del piano industriale per Terni si potranno iniziare a conoscere maggiori dettagli probabilmente nei prossimi giorni, quando Giovanni Arvedi incontrerà in Umbria le istituzioni locali e fornirà forse qualche elemento in più per capire che tipo di integrazione e sinergie il gruppo cremonese immagina per il polo dell'inox, che porta in dote circa un milione di tonnellate di capacità produttiva e 2.300 dipendenti.

A seguito della firma (ThyssenKrupp ha deciso di mantenere una quota del 15% all'interno della società) sono state ufficializzate nuove nomine: Giovanni Arvedi è ora presidente di Ast, Mario Caldonazzo è ad; amministratori sono Giancarlo Stringhini, presidente delle società inox del gruppo Arvedi, e i «ternani» Mariano Pizzorno, confermato cfo, e Dimitri Menicali, direttore di stabilimento.

«Ast - ha detto Giovanni Arvedi - ha una storia importante che s'intreccia con l'interesse del nostro paese; con umiltà faremo tutto il possibile per darle il futuro che merita. Con l'acquisizione di Ast, il Gruppo Arvedi si conferma un asset strategico del sistema industriale italiano e uno fra i principali operatori siderurgici europei. Il nostro impegno per Ast - ha aggiunto - si concentrerà sulla competitività e la so-

