Rassegna Stampa

di Giovedì 3 novembre 2022

Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica	**Edilizia e Appalti Pubblici**			
10	Il Sole 24 Ore	03/11/2022	*Allarme tempi e burocrazia per il Pnrr di scuole e asili (G.Trovati)*	3
Rubrica	**Previdenza professionisti**			
26	Italia Oggi	03/11/2022	*Reddito da lavoro autonomo per cassa (I.Tarquini)*	4
Rubrica	**Economia**			
20	Italia Oggi	03/11/2022	*Mps, si' di Inarcassa. Chiude l'inoptato*	5
Rubrica	**Energia**			
21	Italia Oggi	03/11/2022	*Idrogeno verde, accordo tra Enel Green Power e Ffi*	6
Rubrica	**Mobilità e Trasporti**			
1	Il Sole 24 Ore	03/11/2022	*La mobilita' urbana riparte dal bus (E.Comelli)*	7
Rubrica	**Professionisti**			
33	Il Sole 24 Ore	03/11/2022	*Certificazioni d'appalto, contestazioni ispettive sempre davanti al Tar (G.Falasca)*	10
Rubrica	**Normative e Giustizia**			
32	Il Sole 24 Ore	03/11/2022	*Da gennaio condomi'ni fuori dal mercato tutelato delle forniture elettriche (A.D'ambrosio)*	11

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 10
Foglio 1

Allarme tempi e burocrazia per il Pnrr di scuole e asili

Istruzione. Arrivati solo ora ai Comuni gli accordi di concessione con 28 obblighi, 13 casi di revoca e 23 di tagli. Monitoraggio su un sistema alternativo a quello Rgs. I sindaci: scadenze impossibili

Gianni Trovati
ROMA

Uno dei capitoli del Pnrr che più agitano il governo sui rischi legati alla realizzazione effettiva è quello dei 40 miliardi di investimenti che vanno effettuati negli enti locali. E dentro a questo filone l'allarme ha cominciato a suonare soprattutto per la Missione 4, Componente 1, quella per il potenziamento dell'istruzione in cui i Comuni hanno un ruolo centrale. Dai sindaci passano circa 6 miliardi, divisi nelle due famiglie di asili nido e materne da un lato e mense, palestre e scuole nuove dall'altro.

Ora l'allarme si intensifica, per l'incrocio fra un calendario sempre più stretto e una complessità attuativa che cresce.

Con i suoi 4,7 miliardi di valore totale, il cuore finanziario di questo filone del Pnrr è quello relativo ad asili nido e scuole dell'infanzia. In gioco ci sono i 2.189 interventi finanziati dalle graduatorie pubblicate il 16 agosto scorso (333 scuole dell'infanzia e 1.857 fra asili nido e poli) e altri 381 progetti coperti dai 700 milioni messi a disposizione dall'avviso del marzo 2021. Nelle scorse settimane, dopo un'attesa allungata dall'iter burocratico dei provvedimenti che si conclude con la registrazione in Corte dei conti, sono cominciati ad arrivare ai Comuni attuatori le proposte di accordo del ministero dell'Istruzione per la concessione dei finanziamenti. E hanno alimentato l'agitazione degli amministratori, e soprattutto dei tecnici chiamati a svolgere la funzione di responsabile unico del progetto.

A turbare chi deve mettere la firma in calce sono le 19 pagine della proposta di accordo. In larghissima parte sono concentrate nel lungo elenco degli obblighi in capo al soggetto attuatore, articolati in 28 punti dall'articolo 5 che si confronta con i soli 6 punti dell'articolo successivo sui doveri del ministero titolare; altrettanto ricco è l'impianto delle cause, 13, che possono far decadere il finanziamento, mentre sono 23 i casi che fanno scattare un taglio dal 10 al 25% dei fondi previsti.

Per nidi e infanzia in gioco 2.570 progetti in oltre 2mila enti per 5,4 miliardi di valore complessivo

Una parte consistente degli obblighi discende direttamente dalle regole del Pnrr, che fissano l'obiettivo di aumentare strutturalmente l'offerta di posti di asili nido (da un bambino su quattro a uno su tre nel dato complessivo), di rispettare i criteri ambientali contro i «danni significativi» (principio Dnsh) e così via. Su questa base però il contratto ministeriale aggiunge una fitta serie di vincoli gestionali che puntano soprattutto a garantire «la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale». E qui interviene un secondo problema, al centro di un confronto tecnico non facilissimo con il Mef.

Tutto il percorso di creazione, gestione e controllo dei dati sugli interventi deve viaggiare infatti sul «sistema informatico e gestionale adottato dall'amministrazione responsabile», cioè il ministero dell'Istruzione, mentre non è citato il Regis, il cervellone informatico del Pnrr costruito dalla Ragioneria generale dello Stato per il controllo dei dati di ogni progetto e per la rendicontazione alla commissione. Per gli enti locali questa scelta rischia di tradursi in un raddoppio burocratico, perché le scadenze mensili del Regis vanno comunque rispettate; per il Mef può alzare un ostacolo in più al controllo generale sull'andamento del Piano.

Un impianto del genere moltiplica i timori di responsabilità per i responsabili dei progetti. E per di più si inserisce in un calendario ormai cortissimo. La scadenza europea per l'avvio dei lavori è fissata al 30 giugno, e per provare a blindarla il ministero ha inserito un termine intermedio al 31 marzo per l'aggiudicazione. Ma dopo la corsa delle graduatorie, pubblicate il 16 agosto, la macchina si è fermata per il «no» agli affidamenti della progettazione fino all'arrivo degli atti nei giorni scorsi. Un bel problema, su cui l'Anci ha chiesto nelle scorse ore un incontro urgente con il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara per rivedere le regole e ripensare almeno la scadenza del 31 marzo giudicata ormai impossibile da rispettare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nodi

4,7 mld

Investimenti Pnrr per nidi e scuole infanzia
In gioco ci sono i 2.189 interventi finanziati dalle graduatorie pubblicate il 16 agosto scorso (333 scuole dell'infanzia e 1.857 fra asili nido e poli) e altri 381 progetti coperti dai 700 milioni messi a disposizione dall'avviso del marzo 2021. Nelle scorse settimane, dopo un'attesa allungata dall'iter burocratico dei provvedimenti che si conclude con la registrazione in Corte dei conti, sono cominciati ad arrivare ai Comuni attuatori le proposte di accordo del ministero dell'Istruzione per la concessione dei finanziamenti

19

Le pagine della proposta di accordo
A turbare chi deve mettere la firma in calce sono le 19 pagine della proposta di accordo. In larghissima parte sono concentrate nel lungo elenco degli obblighi in capo al soggetto attuatore, articolati in 28 punti dall'articolo 5; altrettanto ricco è l'impianto delle cause, 13, che possono far decadere il finanziamento, mentre sono 23 i casi che fanno scattare un taglio dal 10 al 25% dei fondi previsti. Una parte consistente degli obblighi discende direttamente dalle regole del Pnrr, che fissano l'obiettivo di aumentare strutturalmente l'offerta di posti di asili nido

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Reddito da lavoro autonomo per cassa

Il reddito da lavoro autonomo si determina per cassa e non per competenza, tranne nel caso in cui, per equilibri processuali, il contribuente accertato che abbia emesso la fattura non riesca a dimostrare di non averla incassata. Per cui secondo l'ordinanza della suprema Corte di Cassazione n.28253 del 28/09/2022 opererebbe una presunzione di incasso a seguito dell'emissione della fattura, onerando così il contribuente a dover portare in giudizio una prova negativa. Capita sovente che il professionista desiste dal tentativo di recuperare la somma fatturata stante impossibile esigibilità, tenuto conto che molti clienti non sono solvibili. Né sarebbe conveniente un'azione esecutiva per l'antieconomicità dell'operazione. Eppure sembra persistere questa presunzione di incasso, di natura giurisprudenziale, a sfavore del professionista. Tale circostanza dovrebbe essere riequilibrata con l'applicazione dell'art.2697 del c.c. il quale impone che chiunque vuol fare valere un diritto in giudizio deve fornire la prova del fatto costitutivo. E tale onere è sempre a carico del Fisco tranne nei casi che la legge e la giurisprudenza adotta delle presunzioni di tipo legale a favore del fisco. Come è noto il processo tributario è una diatriba a parti invertite. L'Agenzia delle Entrate è sostanzialmente la parte attrice la quale accerta il contribuente notificando un avviso motivato e supportato da prove. E' onere del contribuente contestare la pretesa per mezzo del ricorso rivestendo quindi l'abito del resistente sostanziale, seppur attore formale, non avendo normalmente alcun onere della prova. Nel caso de quo, contrariamente alla normalità dei casi, la suprema Corte evidenzia che la parte accertata sarebbe automaticamente onerata a fornire la prova estintiva della pretesa per il solo fatto di avere emesso la fattura. Gli Ermellini in questo caso però distinguono i due ambiti. Quello Iva, secondo cui "il fatto generatore dell'imposta coincide con l'espletamento della prestazione fatturata mentre l'esigibilità del tributo coincide con il pagamento, che è poi anche il termine ultimo per l'emissione della fattura", e quello reddituale. Secondo i supremi Giudici non è messo in discussione il fatto che l'incasso è la fattispecie che genera la materia imponibile, ma deve essere il contribuente a fornire la difficile prova del mancato adempimento del debitore. Infatti siamo di fronte a presunzioni di origine giurisprudenziali, in quanto l'emissione della fattura molto spesso è un presupposto per poter esperire delle azioni di tutela per l'incasso del credito. Ma nel caso che ci riguarda l'emissione del documento fiscale, prima del suo pagamento, appare una condotta controproducente perché ha aperto la strada all'avviso di accertamento. Questo è quanto ancora accade oggi in termini processuali. Ma qualcosa cambierà con la riforma del processo tributario, legge 130 del 31 Agosto 2022, grazie all'introduzione del comma 5-bis dell'art.7 del d.lgs 546/1992. Per mezzo di tale introduzione il legislatore ha fissato l'onere della prova sempre e comunque a carico dell'Ufficio. Infatti grazie alla novella legislativa si è voluto intervenire in un campo dove la giurisprudenza ha coniato nuove presunzioni legali relative a favore del fisco, che, con la riforma, non potranno più avere ingresso.

Ivano Tarquini

IO ONLINE Il testo della decisione su www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi

© Riproduzione riservata

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 20
Foglio 1

Mps, sì di Inarcassa. Chiude l'inoptato

Si è chiuso il secondo e ultimo giorno di asta dei diritti inoptati dell'aumento di capitale da 2,5 miliardi di euro del Montepaschi. Questa mattina è fissata l'ultima finestra utile per esercitarli. Quando era stata indetta l'asta, l'inoptato ammontava a 150 milioni di euro. Negli ultimi due giorni sono passati di mano diritti per 112 milioni potenziali. Se tutti questi diritti fossero esercitati, l'inoptato si ridurrebbe a 38 milioni: a tanto ammonterebbe il residuo in capo alle banche del consorzio di garanzia.

Intanto il cda di Inarcassa ha deliberato di partecipare all'aumento di capitale dell'istituto senese per un ammontare complessivo di 20 milioni di euro. «Si tratta di un'importantissima operazione di sistema», ha spiegato Giuseppe Santoro, presidente della Cassa nazionale di previdenza e assistenza di ingegneri e architetti, «a fronte di un progetto industriale dai contorni più coerenti rispetto a quelli prospettati nel 2017».

ItaliaOggi
MERCATI & FINANZA
Piazza Affari resiste
Spread in rialzo a 216. L'euro a 0,9908 $
Mps, sì di Inarcassa. Chiude l'inoptato
TASSI E VALUTE

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 21
Foglio 1

Idrogeno verde, accordo tra Enel Green Power e Ffi

Francesco Starace, amministratore delegato di Enel

Enel Green Power ha siglato una partnership con l'azienda australiana Ffi (Fortescue Future Industries). L'obiettivo è intraprendere un percorso di sviluppo congiunto nella catena di valore dell'idrogeno verde, concentrandosi inizialmente su America Latina e Australia. Si punta a rendere l'idrogeno verde competitivo dal punto di vista dei costi rispetto alle alternative basate sui combustibili fossili nel corso del decennio. In questo il gruppo guidato dall'a.d. Francesco Starace è impegnato da tempo. «Crediamo fortemente che nel prossimo futuro l'idrogeno verde possa avere un ruolo strategico nella decarbonizzazione dei sistemi energetici globali, integrando l'elettrificazione diretta», ha detto Salvatore Bernabei, a.d. di Enel Gp. «La collaborazione con un partner come Ffi si inserisce appieno nella strategia di Enel sull'idrogeno, volta a ridurre i costi di produzione dell'idrogeno verde attraverso lo scale-up della tecnologia e soluzioni innovative».L'amministratore delegato di Ffi, Mark Hutchinson, ha aggiunto che, «con l'arrivo dell'inverno e di costi energetici in continuo aumento, disporre di energia verde a costi competitivi non è mai stato così necessario. L'idrogeno e l'ammoniaca verdi sono parte della soluzione non solo per garantire sicurezza energetica e per ridurre i costi energetici, ma anche per la lotta al cambiamento climatico».

© Riproduzione riservata

ItaliaOggi MERCATI E FINANZA 21

Ferrari vede un 2023 positivo

Ricavi trimestrali a 1,25 mld (+18,7%) e utile a 228 mln

Idrogeno verde, accordo tra Enel Green Power e Ffi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 1
Foglio 1 / 3

Nòva 24

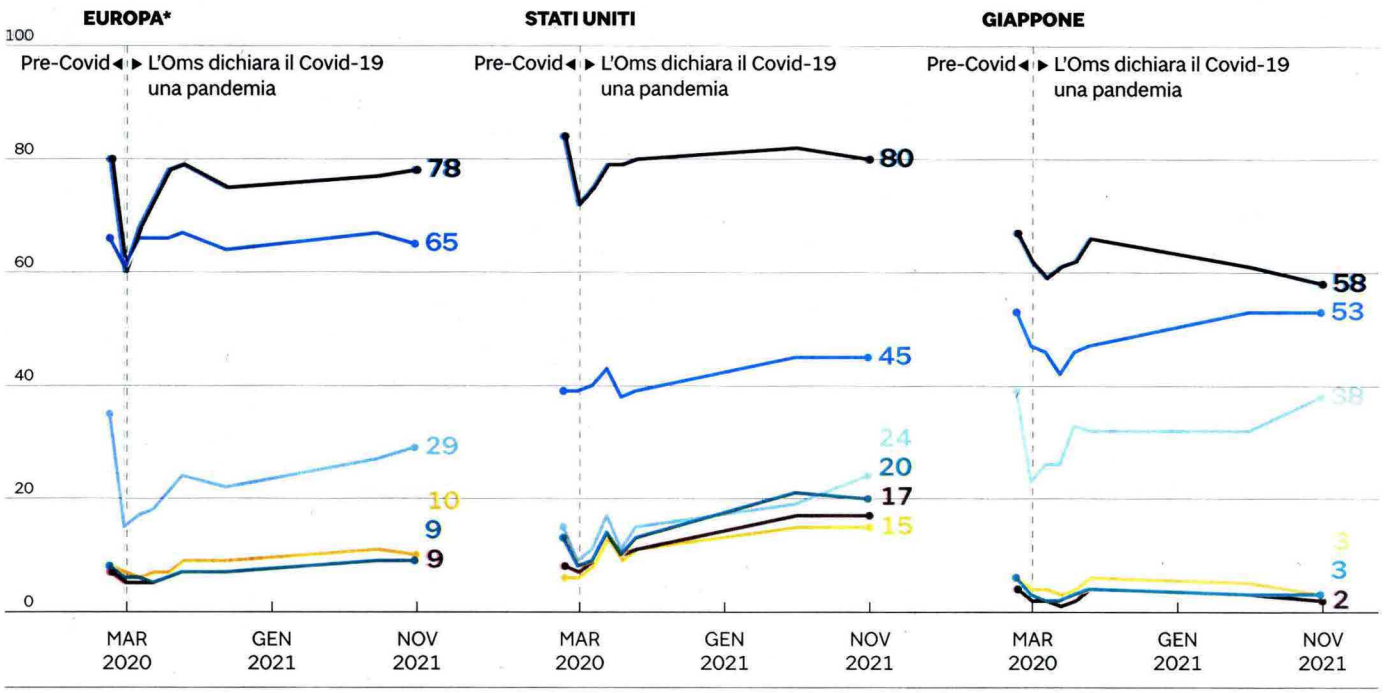
Post Covid
La mobilità urbana riparte dal bus

Elena Comelli —*a pag. 22*

Il ritorno alle vecchie abitudini per spostarsi in città

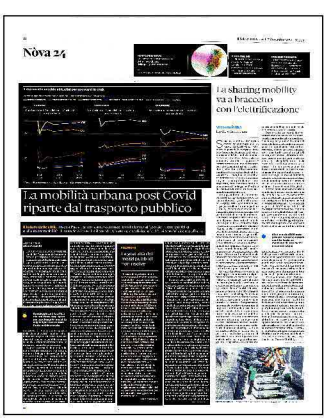
Percentuale di risposte sulla base dell'uso settimanale di trasporto

— VEICOLO PRIVATO — TRASPORTO PUBBLICO — PIEDI E BICICLETTA — MICROMOBILITÀ IN CONDIVISIONE — CAR SHARING — TAXI/NCC



(*) Media di Gran Bretgna, Francia, Italia e Germania . Fonte: McKinsey Center for Future Mobility

Il Sole 24 ORE
Dalla Fed nuovo maxi rialzo dei tassi Powell: avanti anche oltre quota 5%


Nòva 24
La mobilità urbana post Covid riparte dal trasporto pubblico

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 1
Foglio 2 / 3

La mobilità urbana post Covid riparte dal trasporto pubblico

Il futuro delle città. Diversi Paesi hanno spinto con incentivi il ritorno all'uso dei mezzi pubblici e alla micromobilità riuscendo a invertire il trend. L'obiettivo condiviso è la riduzione del ricorso all'auto

Pagina a cura di
Elena Comelli

Il futuro delle città è nei trasporti pubblici. La pandemia ha accelerato il passaggio al lavoro a distanza e ha ridotto le entrate degli operatori di treni e autobus, ma i trasporti pubblici restano uno strumento fondamentale per ridurre la congestione urbana, le emissioni di carbonio e l'inquinamento atmosferico, limitando il numero di auto private sulle strade cittadine. Nel 2019, le metropolitane del mondo hanno trasportato 190 milioni di persone al giorno per andare in centro e tornare a casa. In un contesto segnato dal rapido inurbamento, che secondo l'Onu porterà le metropoli mondiali a ospitare 2,5 miliardi di persone in più entro il 2050, ovvero i due terzi della popolazione mondiale, è chiaro che la qualità della vita delle città sarà inestricabilmente legata all'efficienza dei mezzi di trasporto pubblico, senza i quali le città si trasformeranno in un unico, gigantesco ingorgo.

Dopo la pausa della pandemia, nel secondo trimestre del 2022 il numero di viaggi sui mezzi pubblici è tornato a superare l'80% dei livelli pre-Covid in tutta l'Europa occidentale, secondo uno studio del centro di ricerca Ing Think. In alcuni Paesi il recupero è stato completo e si registra addirittura un aumento dei volumi rispetto a prima della pandemia, come in Francia (+9%), in Germania (+8%) o in Austria (+5%), mentre in altri Paesi permane un calo, come in Spagna (-3%), Italia (-6%), Belgio (-9%) e Olanda (-13%). Questa differenze sono spesso determinate dalle iniziative di alcuni governi: la Francia, ad esempio, ha vietato i voli nazionali dove esiste una rotta ferroviaria altrettanto efficace e la Germania ha introdotto per tre mesi (giugno-agosto) un biglietto mensile da 9 euro per tutti i mezzi pubblici nazionali e locali, che è stato acquistato da quasi 40 milioni di persone, riempiendo treni, metro e bus tedeschi all'inverosimile per tutta l'estate. Ora questa misura, molto costosa per lo Stato, è stata sospesa, ma il ritorno ai mezzi pubblici è rimasto.

La strada per le città, comunque, è segnata. A Parigi, la sindaca Anne Hidalgo punta a bandire le auto private dal centro storico entro il 2024. A Milano la zona B varata da Beppe Sala restringe già oggi fortemente l'ingresso alle auto. A Londra il sindaco Sadiq Aman Khan vuole estendere la Congestion Charge, entrata in vigore nel lontano 2003 sotto Ken Livingstone, su un'ampia area della Greater London. Barcellona sta ampliando le sue Superilles, i grandi "superblocchi" senza auto in giro per la città. E si procede nella stessa direzione anche in molte città asiatiche e nordamericane. In futuro, quindi, ci saranno sempre meno auto private nelle aree urbane, ribaltando oltre un secolo di pianificazione che ha plasmato le nostre città a misura di quattro ruote, con il risultato di erodere lo spazio pubblico, generare un'espansione suburbana selvaggia e altissimi costi sanitari, causati dall'inquinamento dell'aria e non solo. Gli incidenti stradali sono ormai la prima causa di morte per bambini e giovani tra i 5 e i 29 anni in tutto il mondo. Almeno 1,3 milioni di persone muoiono in incidenti stradali ogni anno, con altri 20-50 milioni di persone che subiscono lesioni, spesso a costi personali e finanziari fenomenali.

Non a caso, molti studi hanno scoperto che ridisegnare le strade intasate dalle auto per accogliere meglio ciclisti e pedoni porta vasti benefici economici, come un aumento significativo dei valori immobiliari nelle zone più "camminabili". Per tutti questi motivi, le città incoraggiano le persone a camminare e andare in bici, incrementando i cosiddetti "viaggi attivi": Transport for London ha fissato un obiettivo dell'80% di viaggi effettuati con i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta entro il 2041. Come accelerare questa emancipazione dalle auto private? Oltre ai divieti imposti dalle autorità, gli esperti indicano le tecnologie digitali per rendere sempre più integrati i trasporti pubblici con il bike sharing e le diverse forme di micromobilità, consentendo agli utenti di saltare senza problemi da un mezzo di trasporto all'altro.

Da una ricerca del Lund University Centre for Sustainability Studies, che ha classificato le 12 misure più efficaci utilizzate per accelerare l'emancipazione dall'auto privata nelle città europee a partire dal 2010, risulta che il 75% dei risultati è stato ottenuto con l'imposizione di un pedaggio anti-congestione, come quelli di Londra, Milano e Stoccolma, o di zone a traffico limitato, come quella di Roma. La seconda misura più efficace è la riduzione dello spazio per i parcheggi a favore di zone pedonali o piste ciclabili, accompagnata da controlli stringenti da parte della polizia urbana. Poi vengono le concessioni di abbonamenti gratuiti ai pendolari, come quello istituito dalla città di Utrecht attraverso un accordo con i datori di lavoro, o altri sistemi analoghi, come quello utilizzato a Rotterdam, dove i datori di lavoro offrono un bonus agli impiegati che lasciano libero il proprio posto macchina aziendale. Sono efficaci anche gli abbonamenti gratuiti ai mezzi pubblici per gli studenti universitari, come quello messo in piedi a Catania. Gli effetti dei sistemi di car-sharing, invece, sono efficaci soltanto in certe città e non in altre, secondo lo studio. Anche gli

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

schemi di pianificazione personalizzata dei viaggi, introdotti da alcune città come Marsiglia, Monaco, Maastricht o San Sebastian, hanno un'efficacia limitata. In fondo alla lista ci sono le app di gamification come quella lanciata da Bologna, che mette in competizione gli utenti attribuendo più punti a chi cammina, va in bici o usa i trasporti pubblici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POLITICHE

La gratuità dei mezzi pubblici non risolve

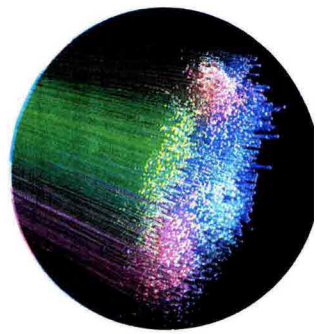
Il Lussemburgo è diventato il primo Paese al mondo a rendere gratuito il trasporto pubblico su tutto il proprio territorio nel 2020. Resta da chiedersi, però, se questa mossa ridurrà in modo significativo l'utilizzo dell'auto privata. La risposta è no, secondo le autorità di Tallinn, la capitale dell'Estonia, che ha reso i trasporti pubblici gratuiti nel lontano 2013 e da allora ha monitorato da vicino la situazione. «Quello che abbiamo visto a Tallinn è che la gratuità dei mezzi pubblici non ha convinto gli abitanti a lasciare la propria auto a casa - spiega Mari Jüssi, esperta di mobilità sostenibile dell'amministrazione estone dei trasporti -. In nove anni, la quota di spostamenti in auto è passata dal 42 al 48%. Quindi la misura non si è rivelata efficace dal punto di vista della mobilità sostenibile». Detto questo, Jüssi riconosce che senza quella misura l'aumento avrebbe potuto essere maggiore. E riconosce anche il valore sociale del provvedimento: «Le famiglie con molti figli hanno meno spese per mandarli a scuola», precisa. Anche i suoi sostenitori, del resto, non considerano il trasporto pubblico gratuito la soluzione di tutti i mali. Jüssi ritiene che una politica di investimenti e di miglioramento della qualità dei collegamenti sia essenziale per attirare più passeggeri verso i mezzi pubblici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il pedaggio anti-traffico e la riduzione degli spazi per parcheggi le modalità migliori per contrastare l'automobile privata

MOTTO PERPETUO
Un uomo è ricco in proporzione del numero di cose delle quali può fare a meno

—
HENRY DAVID THOREAU (1817-1862)



GUIDA ONLINE
La fibra ottica non sente la crisi (e l'inflazione). Le migliori offerte al momento sono riservate a chi ha un altro servizio con la stessa azienda.

DOMENICA SU NÒVA
«Tra tecnosfera e Antropocene c'è da recuperare il senso della coevoluzione con le altre specie». Parla il direttore del Max Planck Institute Jürgen Renn

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 31
Foglio 1

Certificazioni d'appalto, contestazioni ispettive sempre davanti al Tar

Corte d'appello

Obbligo anche in caso di difetto di costituzione dell'ente accertatore

Giampiero Falasca

Se l'Ispettorato del lavoro intende far valere l'invalidità del provvedimento di certificazione di un contratto di appalto deve agire davanti al Tribunale amministrativo competente per territorio, anche se il vizio discende da un difetto di costituzione dell'ente certificatore: solo dopo l'accertamento del vizio del provvedimento l'organo di vigilanza può irrogare la sanzione. Con questa decisione la Corte d'appello dell'Aquila (sentenza 1018/2022) fornisce un importante chiarimento in tema di certificazione dei contratto di appalto, introdotta dal Dlgs 276/2003.

L'appello è stato proposto da due società che, in veste di soggetti coobbligati, avevano impugnato dinanzi al Tribunale di Chieti un'ordinanza ingiunzione dell'Ispettorato fondata sulla presunta commissione di alcuni illeciti (infedeli registrazioni Lul e interposizione illecita di manodopera). I ricorrenti avevano sostenuto in primo grado che i contratti d'appalto oggetto del verbale di contestazione erano stati certificati da una commissione abilitata dalla legge e quindi avrebbero dovuto essere impugnati dinanzi al Tar territorialmente competente, previo esperimento del tentativo obbligatorio di conciliazione prima dell'irrogazione della sanzione.

In primo grado tali argomenti venivano rigettati; secondo il Tribunale, alcuni elementi di fatto rendevano superfluo il ricorso al giudice amministrativo (in linea con quanto stabilito non solo dalla Circolare Inl 4/2018). La Corte d'appello ha rovesciato tale decisione, facendo leva sul testo letterale delle norme che regolano l'istituto. La Corte rileva che la principale finalità della certificazione è di fungere da argine al contenzioso sui contratti di appalto; in tale ottica, sono stati tipizzati i casi di opponibilità della certificazione (errata qualificazione del contratto, vizio del consenso, violazione del procedimento ed eccesso di potere), e l'iniziativa in sede giurisdizionale va preceduta dal tentativo obbligatorio di conciliazione.

Secondo un filone interpretativo – recepito anche dalla circolare 4/2018 – se manca la rappresentativa dei componenti dell'Ente il personale ispettivo potrà operare, nei confronti dei provvedimenti certificati da tali pseudo enti, senza tenere conto delle preclusioni tipiche dell'atto certificativo (cfr Tribunale Trento, 10 settembre 2020 n. 128). La Corte ritiene di aderire a un orientamento contrario, secondo cui i vizi del procedimento di certificazione, tra i quali rientrano anche quelli di costituzione della commissione di certificazione, vanno sempre fatti valere con ricorso al giudice amministrativo (Tribunale di Chieti, sezione Lavoro, 17 marzo 2021 n. 81) e con il preventivo tentativo di conciliazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ntpluslavoro.ilsole24ore.com
La versione integrale dell'articolo

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 03-11-2022
Pagina 32
Foglio 1

Da gennaio condomìni fuori dal mercato tutelato delle forniture elettriche

Energia

Solo per gli utenti domestici l'uscita è fissata al 10 gennaio 2024

Annarita D'Ambrosio

Il grido d'allarme e la richiesta di intervento del Governo arrivano dalle associazioni di consumatori, in testa l'Unione nazionale consumatori (Unc): entro due mesi i condomìni, equiparati alle microimprese, sono destinati ad uscire dal mercato tutelato anche per i servizi di fornitura di energia elettrica.

L'Arera non prevede una specifica per i condomìni ma solo la distinzione tra clienti domestici e clienti in bassa tensione o altri usi. La scadenza per i condomìni, enti di gestione e non clienti domestici, quindi, è il 31 dicembre 2022 (se hanno un impegno di potenza inferiore ai 15 kW) e si aggiunge a quella prevista (sempre per la stessa data) per il servizio di tutela del gas naturale. I soggetti che possono rimanere in tutelato ancora un anno sono quelli definiti «utenti finali domestici» nella legge concorrenza (abitazioni a carattere familiare). Per loro il termine del passaggio è posticipato al 10 gennaio 2024, scadenza entro la quale a chi non ha sottoscritto un nuovo contratto verrà assegnato il servizio a tutele graduali (Stg).

Anche per i condomìni è previsto l'accesso al Stg? Si, ma qui l'affare si complica perché l'Autorità ha definito la regolazione delle condizioni economiche e contrattuali di erogazione del Stg entro il 1° gennaio 2023, termine che però non potrà essere rispettato, ha spiegato l'Arera, per cause di forza maggiore. Un attacco hacker ha reso indisponibili i sistemi informatici di Acquirente unico, soggetto responsabile delle procedure concorsuali per l'assegnazione del Stg. L'Autorità ha chiesto perciò un rinvio al primo luglio 2023 per le microimprese, condomìni compresi, che attendono quindi una decisione in merito a stretto giro. Fa rilevare la ingiustificata difformità di trattamento tra condomìni e villette il responsabile del settore energia dell'Unc, Marco Vignola, denunciando che «nel silenzio generale gli amministratori di condominio stanno già ricevendo lettere di avviso in cui si preannuncia lo sfratto anticipato dal mercato di tutela. In sintesi per la luce delle parti comuni di chi abita in un palazzo (scale, giardino, ascensore, garage) l'utenza non è considerata a uso domestico, a differenza di chi abita in una villa».

L'interpretazione - sottolinea Vignola - cozza contro la tesi delle Entrate che con l'interpello 142 del 3 marzo 2021 aveva consentito l'applicazione dell'Iva agevolata al 10% sulle bollette dell'elettricità anche per il funzionamento delle parti comuni di condomìni composti da unità immobiliari esclusivamente residenziali che prima pagavano l'Iva al 22%. Si riteneva, precisa Vignola, che «le parti comuni condominiali non possano essere considerate come distinte e autonome rispetto alle proprietà dei condòmini»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.