

GL /XQHGu GLFHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
9	Italia Oggi Sette	12/12/2022	<i>110% confisca per i cessionari (D.Ferrara)</i>	3
Rubrica Ambiente				
26/27	Affari&Finanza (La Repubblica)	12/12/2022	<i>Navi a combustibili green l'Italia guida la transizione (M.Minella)</i>	5
Rubrica Imprese				
15	Italia Oggi Sette	12/12/2022	<i>Pmi, investire green conviene (B.Pagamici)</i>	8
Rubrica Lavoro				
1+2/3	Il Sole 24 Ore	12/12/2022	<i>Lo smart working gioca a tutto campo (S.Uccello)</i>	10
Rubrica Economia				
35	L'Economia (Corriere della Sera)	12/12/2022	<i>Hitech, ricerca e infrastrutture per aprirsi al mondo (G.Stringa)</i>	13
1	Italia Oggi Sette	12/12/2022	<i>L'Italia digitale passa dal pnrr (A.Longo)</i>	15
3	Italia Oggi Sette	12/12/2022	<i>Risorse Pnrr, il tempo stringe (A.Longo)</i>	17
Rubrica Fisco				
15	Il Sole 24 Ore	12/12/2022	<i>Forfait ma non per tutti se l'ordinario e' vincolato (A.Caputo)</i>	19

Stretta della Cassazione, dopo l'allarme dell'Uif, contro le frodi nel trasferimento dei bonus

110%, confisca per i cessionari

Sì al sequestro: se la banca lucra, non è estranea al reato

Pagina a cura

DI DARIO FERRARA

Arischiare la confisca è il cessionario del superbonus dopo il sequestro preventivo disposto nell'inchiesta sulla presunta truffa 110%. E ciò perché, stavolta, la misura cautelare adottata nell'ambito dell'indagine non ha natura impeditiva, che serve cioè a fermare la circolazione del credito d'imposta ritenuto frutto di reato, ma risulta finalizzata proprio alla misura ablativa. **Ø vero:** la confisca non può essere disposta a carico del terzo in buona fede, spiega la giurisprudenza delle sezioni unite penali della Cassazione. Ma non può dirsi del tutto estraneo al reato chi ha tratto in qualche modo vantaggio dall'illecito altrui, vale a dire dalla condotta del soggetto che ha chiesto e ottenuto il superbonus senza aver davvero eseguito i lavori di efficientamento energetico sull'immobile. Non conta, allora, che l'intermediario finanziario sia qualificato come persona offesa del delitto di truffa per il quale procedono i pubblici ministeri: rileva invece che il cessionario del credito d'imposta fittizio ottiene un lucro consistente dal trasferimento del bonus edilizio perché lo monetizza al cedente a un valore molto inferiore a quello nominale. Di più. L'Uif, l'unità finanziaria di Bankitalia, aveva messo in guardia per tempo gli operatori del settore finanziario dal rischio di fenomeni fraudolenti, delineando lo schema dei possibili meccanismi illeciti. Ai fini della confisca, poi, contano anche gli atteggiamenti colposi dell'intermediario-cessionario, mentre soltanto "un'effettiva distanza" dalla condotta

illecita di chi ottiene il bonus fittizio connota la persona estranea al reato e quindi può far scattare la restituzione del bene in sequestro. È quanto emerge dalla sentenza 45558/22, pubblicata il primo dicembre dalla terza sezione penale della Cassazione, che aggiunge un nuovo tassello nel quadro della giurisprudenza rispettato alle (poche) precedenti pronunce della Suprema corte in materia.

Il caso. Viene accolto il ricorso proposto dal procuratore della Repubblica presso il tribunale contro la pronuncia del Riesame, che aveva dissequestrato crediti d'imposta per quasi 7 milioni di euro dal cassetto fiscale dell'intermediario finanziario. Quando il bonus è ottenuto in modo fraudolento, dunque senza eseguire davvero i lavori o aprire il cantiere, si applica senza dubbio l'articolo 10 quater, secondo comma, del decreto legislativo 74/2000: si espone, quindi, alla responsabilità penale il cessionario che provvede a compensare il credito sapendo che è inesistente. Ma che cosa succede quando chi acquista il bonus non sa che è fittizio? **Ø "un tema delicato"**, come ha riconosciuto il collegio di legittimità, il profilo della buona fede in capo all'intermediario finanziario. E ciò non soltanto perché, nel caso specifico, tutta la strategia difensiva è fondata sull'inesistenza di un concorso della banca nella violazione dell'articolo 121, comma secondo, del decreto legge 34/2000 (il cosiddetto di Rilancio). A incidere è anche l'allarme truffe lanciato dall'Uif, che da subito ha sollecitato gli operatori soggetti al rispetto della normativa anticiclaggio a vigilare su "fattori di rischio ed elementi sintomatici" di manovre speculative e corruzione, oltre che di fenomeni fraudolenti. Risale addirittura al 16 aprile 2020 la prima comunicazione della task force di Via Nazionale indirizzata alle pubbliche amministrazioni. Ed è stata poi decisiva la comunicazione dell'11 febbraio 2021: la

Vigilanza ha esortato banche e altri operatori a svolgere controlli sulle cessioni dei bonus previste dal decreto rilancio. Inoltre, già il 10 novembre 2020 l'unità anticiclaggio prefigurava le possibili truffe: crediti d'imposta di natura fittizia compensati in modo indebito con debiti tributari, oneri contributivi e premi realmente dovuti dai cessionari; i quali, peraltro, potrebbero pagare il prezzo della cessione con capitali di origine illecita. Senza dimenticare il pericolo di attività finanziarie abusive: soggetti non autorizzati che comprano in blocco crediti da un'ampia platea di contribuenti. Qual è l'identikit di cessionari e cedenti a rischio? Chiare, anche qui, le indicazioni fornite dalla

Financial intelligence unit di Bankitalia: società costituite o divenute operative di recente, che hanno forme giuridiche flessibili e semplici ma sono prive di vere strutture organizzative e risultano coinvolte in seriali cessioni di crediti e accolti di debiti; il tutto mentre soci e amministratori cambiano di continuo, con l'intervento di personalità di dubbia reputazione o esponenti che figurano come prestanome. Nel mirino anche le cessioni di rami d'azienda costituite quasi solo da crediti d'imposta, spesso compiute nella stessa giornata sempre fra i medesimi soggetti. L'indice da valutare, a parere dell'Uif, sono le condizioni economiche pattuite per il trasferimento e le modalità di riscossione molto vantaggiose per il cessionario: rivelatore è il prezzo molto inferiore al valore nominale del credito.

Insomma: "è innegabile", ha osservato il collegio di legittimità nella pronuncia in commento, che l'Uif abbia offerto "puntuali istruzioni

operative" agli intermediari finanziari contro "le anomalie più ricorrenti e significative" nelle cessioni superbonus.

E dunque attivando i presidi anticiclaggio indicati da Bankitalia il cessionario avrebbe potuto individuare le operazioni sospette nel trasferimento del credito d'imposta, rilevate invece soltanto a transazioni compiute.

Non conta che in origine le disposizioni del decreto rilancio non attribuissero al cessionario il compito di controllare se il cedente avesse diritto al beneficio fiscale: la vigilanza risulta infatti imposta all'intermediario dalla normativa anticiclaggio di cui al decreto legislativo 231/07 e "soprattutto richiesta dall'Uif"; i controlli, insomma, si sarebbero dovuti svolgere prima della monetizzazione dei crediti ceduti e non dopo, come nel caso di specie. E in effetti l'attività compiuta in epoca successiva fa scattare da parte dell'intermediario ben dieci diverse segnalazioni all'unità di Bankitalia.

Diligenza necessaria.

Ancora. Non si può accogliere la tesi sostenuta dalla difesa dell'intermediario finanziario: una volta che il beneficiario rinuncia all'originario diritto alla detrazione, nella misura del 110% delle spese documentate e rimaste a carico, ed esercita l'opzione per la cessione, il credito sorge in capo al cessionario a titolo originario e dunque depurato da ogni vizio, anche radicale, che può aver colpito il diritto alla detrazione. Pesa invece la norma ex articolo 121 del decreto legge 34/2020: non c'è alcuna vicenda estintivo-constitutiva, il credito conserva non soltanto il valore economico dell'originario diritto alla detrazione, ma anche le modalità d'esercizio se viene utilizzato in compensazione e non ulteriormente trasferito. Il diritto alla detrazione, di cui il beneficiario si spoglia, assume la veste di un credito che può circolare nei termini indicati dalla legge, conservando il contenuto patrimoniale. La cessione del credi-

to determina un'evoluzione: si tratta di un espediente tecnico necessario a consentire la cessione a terzi che, secondo il legislatore, incentiva la procedura e aiuta la ripresa del Paese, messo alle corde dalla pandemia. Ai fini della confisca, infine, non può essere tutelato il terzo che trae vantaggio dall'attività criminosa altrui: in tal caso sussiste un collegamento fra la sua posizione e la consumazione del fatto-reato.

Non c'è dubbio, ha concluso la Cassazione, il cessionario che lucra un introito consistente dall'operazione sia "difficilmente qualificabile come persona estranea al reato agli effetti del sequestro e della successiva confisca".

La parola passa al giudice del rinvio, che deciderà tenendo presente che è in buona fede soltanto il soggetto che non può conoscere l'utilizzo del bene per fini illecite impiegando la diligenza richiesta dalla situazione concreta.

© Riproduzione riservata

Il principio

(Cassazione, terza sezione penale, sentenza 45558/22)

Deve essere cassata con rinvio l'ordinanza del tribunale del riesame che, nell'indagine sulla truffa sul superbonus 110%, dispone il dissequestro dei crediti d'imposta nella disponibilità del cessionario, laddove era stato disposto il sequestro preventivo finalizzato alla confisca, dovendosi ritenere che la restituzione del bene potrà avvenire solo quando gli elementi di conoscenza disponibili portino alla qualificazione della sua posizione in termini di "persona estranea" al reato. Ossia una condizione di effettiva "distanza" dalla condotta illecita, con possibile rilievo anche di atteggiamenti di tipo colposo, dovendosi ritenere che è persona estranea al reato, nei cui confronti non può essere disposta la confisca, ai sensi dell'articolo 240 c.p., commi 2 e 3, il soggetto che non abbia ricavato vantaggi e utilità dal reato e che sia in buona fede, non potendo conoscere, con l'uso della diligenza richiesta dalla situazione concreta, l'utilizzo del bene per fini illecite



Lo scenario

Navi a combustibili green l'Italia guida la transizione

MASSIMO MINELLA

L'ultimo report presentato al Parlamento europeo e firmato da Srm, centro studi collegato a Banca Intesa, e Politecnico di Torino si concentra sulla svolta "verde" nell'area euro-mediterranea e sulla crescita dei nuovi carburanti

Verdi sono le navi e verdi i porti. La transizione energetica dell'Europa, e ancor più del Mediterraneo, corre soprattutto via mare. È qui che si gioca la sfida energetica del futuro, visto che il 90 per cento delle merci si sposta appunto sull'acqua. Per questo, sono proprio i trasporti marittimi e la portualità a ricoprire un ruolo-chiave nello scenario energetico, con l'Italia in una posizione "geograficamente" ideale per intercettare volumi crescenti di traffici, a condizione di farsi trovare pronta dal punto di vista delle infrastrutture ad accogliere navi alimentate con carburanti green.

Il "bunker" tradizionale resta ancora largamente utilizzato, anche se le emissioni in aria vengono sempre più spesso contenute da appositi "scrubber" che trattengono le polveri nocive, ma il futuro è un altro. Dal gasolio si sta già procedendo all'lng, il gas naturale liquefatto, con l'obiettivo di arrivare ad ammoniac, idrogeno e metanolo. Uno scenario che invita quindi a essere ottimisti? Dipenderà tutto dalle scelte che verranno compiute nei prossimi anni, sia sul fronte delle norme tese a favorire questa transizione, sia su quello degli investimenti dell'armamento e della portualità.

La riflessione arriva adesso sul tavolo dei parlamentari europei con un dettaglio report messo a punto da Srm, il centro studi collegato a Banca Intesa, e dal Politecnico di Torino. "Med & Italian Energy report" fotografa uno scenario in continuo movimento, in un'Eu-

ropa ancora fortemente dipendente dal petrolio come fonte energetica, ma con le nuove fonti in progressiva crescita.

Non è semplice, ovviamente, gestire questa transizione dovendo fare i conti con il devastante impatto della guerra nell'Est Europa. Perché il colpo di freno imposto al gas (import dalla Russia nel 2022 crollato dell'80%) non può ancora essere bilanciato dai carburanti alternativi, ma la rotta pare ormai tracciata con una sfida che in grandissima parte si verrà a giocare all'interno del Mediterraneo. È qui, ad esempio, che è destinato a crescere il ruolo del Nord Africa, che dovrebbe raddoppiare le sue esportazioni nei prossimi cinque anni per quanto riguarda gli approvvigionamenti di energia.

L'Italia, da questo punto di vista, può giocare un ruolo da protagonista, grazie a una transizione già scattata negli ultimi anni e improntata a una profonda trasformazione della portualità e dell'armamento. Porti da intendere non solo come grandi consumatori, ma anche grandi produttori attraverso l'impiego delle fonti rinnovabili (energia dal sole, dal vento, dal moto ondoso) e navi alimentate con carburanti green che una volta arrivate in banchina spengono i loro motori e ricevono l'energia da terra. Un percorso virtuoso che lega le navi ai porti di attracco e che è destinato a crescere ulteriormente. Gli scali della Penisola, infatti, si stanno sempre più affermando come poli di sviluppo industriale ed energetico in quanto terminali di energie fossili e rinnovabili e luoghi di sbocco di pipelines provenienti soprattutto dal Nord

Africa. E questo non farà che accrescerne il loro valore strategico ed economico.

Il report, curato dal direttore generale di Srm Massimo Deandreis e dal direttore EsL@Energy Center del Politecnico di Torino Ettore Bompard, e concluso dal presidente della Compagnia di San Paolo e di Acri Francesco Profumo, insiste proprio sul ruolo che i combustibili alternativi (sintetici e biocarburanti) andranno a giocare negli scambi di merci e passeggeri nel Mediterraneo. L'obiettivo di fondo, quello della decarbonizzazione, rimane, anche se sui tempi restano le incertezze legate alle conseguenze del conflitto.

Non c'è invece alcun dubbio sul fatto sarà proprio la transizione verde a essere determinante nel percorso di progressiva integrazione euro-mediterranea. E questo avverrà appunto via mare, con una flotta che a livello mondiale da gennaio a ottobre ha visto il 63% dei nuovi ordini rappresentato da mezzi alimentati con combustibili alternativi, soprattutto gas naturale liquefatto e metanolo.

Se questo è quindi il futuro, il presente è invece ancora rappresentato in grandissima parte da navi tradizionali e quindi maggiormente inquinanti che si confrontano nel piccolo Mediterraneo (l'1% delle acque del pianeta) da cui passano grandi volumi di traffici (il 20% a livello globale).

L'Italia si trova al centro di questa sfida, con traffici che dopo la pandemia sono ripresi a crescere. Basti pensare che un terzo dei traffici movimentati nel 2021 nei porti è costituito da rinfuse liquide (oltre 163 milioni di tonnellate), men-

tre nei primi sei mesi del 2022 è stata superata quota 80 milioni (più 5,6%). Un percorso di crescita che ha però necessità assoluta di infrastrutture efficienti in grado di movimentare rapidamente e in sicurezza le merci.

In questo scenario, come si diceva all'inizio, i porti vedono progressivamente crescere il loro peso e il loro ruolo. Il report infatti li fotografa nitidamente come terminali industriali ed energetici, soprattutto per quanto riguarda i primi 5 "energy ports", Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova che da soli movimentano il 70% dei traffici di rinfuse liquide.

La differenza ora è rappresentata dai fondi del Pnrr che alle infrastrutture marittime assegna una dotazione finanziaria di 9,3 miliardi di euro (1,3 dei quali per la sola diga foranea del porto di Genova, l'infrastruttura marittima più costosa nella storia italiana per offrire allo scalo la possibilità di far entrare e uscire in sicurezza le porta-container da 24mila pezzi). Proprio il tema dell'efficientamento energetico e della sostenibilità dei "green ports" è una delle priorità del documento.

Adesso però si tratta di compiere il passo successivo, facendo dei porti delle vere e proprie "comunità energetiche" per promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali. Una prospettiva fondamentale in chiave di transizione, ma che dev'essere supportata da una normativa altrettanto veloce e precisa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



