

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 13 luglio 2016



LINEE GUIDA ANAC

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|------------------|---|
| Italia Oggi | 13/07/16 | P. 33 | Sulle linee guida Anac dubbi di costituzionalità | Andrea Mascolini | 1 |
|-------------|----------|-------|--|------------------|---|

CONTRATTI PUBBLICI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|---------------|---|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 15 | Rating di impresa, tempi più lunghi per le linee guida | Mauro Salerno | 2 |
|-------------|----------|-------|--|---------------|---|

PREVIDENZA PROFESSIONISTI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|-----------------------|---|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 36 | «Le Casse puntano a estendere il welfare per i professionisti» | Alessandro Galimberti | 3 |
|-------------|----------|-------|--|-----------------------|---|

APPALTI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|-------------------------------|-----------------|---|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 15 | Consip apre alla manutenzione | Giuseppe Latour | 4 |
|-------------|----------|-------|-------------------------------|-----------------|---|

TRASPORTI

| | | | | | |
|------------|----------|------|--|-------------------|---|
| Repubblica | 13/07/16 | P. 5 | Lavori attesi da dieci anni per raddoppiare la linea i soldi ci sono, il cantiere no | Antonello Cassano | 5 |
|------------|----------|------|--|-------------------|---|

SICUREZZA FERROVIARIA

| | | | | | |
|---------------------|----------|------|---------------|--------------|---|
| Corriere Della Sera | 13/07/16 | P. 7 | Binario unico | Elena Tebano | 7 |
|---------------------|----------|------|---------------|--------------|---|

RETE FERROVIARIA

| | | | | | |
|-------------|----------|------|-------------------------------------|-----------------|---|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 8 | Sulla rete sicurezza a due velocità | Giuseppe Latour | 9 |
|-------------|----------|------|-------------------------------------|-----------------|---|

CONSUMO DEL SUOLO

| | | | | | |
|--------|----------|-------|--|--|----|
| Stampa | 13/07/16 | P. 23 | Mezzo miliardo di euro l'anno I danni prodotti da troppo cemento | Luca Mercalli, Giuseppe Selvaggiolo | 10 |
|--------|----------|-------|--|--|----|

METROC

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|-----------------|----|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 19 | Appalto Metro C, verifiche anche sull'aggiudicazione | Ivan Cimmarusti | 12 |
|-------------|----------|-------|--|-----------------|----|

ACCESSO AL CREDITO

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|--|----|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 15 | La Commissione Ue estenderà i sostegni di accesso al credito | | 13 |
|-------------|----------|-------|--|--|----|

DDL CONCORRENZA

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--|--|----|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 36 | Alle società il controllo fino al 20% delle farmacie | | 14 |
|-------------|----------|-------|--|--|----|

AGID

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--------------------------------|----------------|----|
| Sole 24 Ore | 13/07/16 | P. 15 | «Pa, risparmi per 800 milioni» | Carmine Fotina | 15 |
|-------------|----------|-------|--------------------------------|----------------|----|

AVVOCATI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--------------------------------|--------------------------------------|----|
| Italia Oggi | 13/07/16 | P. 35 | Legali, recupero Iva in 2 anni | Valerio Stroppa, Gabriele Ventura | 16 |
|-------------|----------|-------|--------------------------------|--------------------------------------|----|

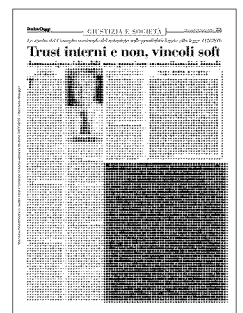
IL CONVEGNO ORGANIZZATO DALLA LUISS E DAL CONSORZIO INTEGRA

Sulle linee guida Anac dubbi di costituzionalità

Dubbi di costituzionalità sulle linee guida vincolanti Anac quando incidono su diritti e doveri degli operatori; gli effetti negativi sul mercato degli appalti dipendono dalla mancanza di disciplina transitoria del nuovo codice e dall'assenza di fondi per fare i progetti esecutivi. È quanto emerso, ieri, nel corso del Convegno organizzato dal Consorzio Integra (consorzio di cooperative aderente a Anapl-Legacoop) e dalla Luiss dal titolo «Il nuovo codice dei contratti: effetti sul mercato», che ha visto coordinatore dei lavori Marcello Clarich (professore di diritto amministrativo alla Luiss) e gli interventi introduttivi del direttore del dipartimento di giurisprudenza Antonio Nuzzo, di Vincenzo Onorato, presidente del Consorzio Integra e di Mauro Lusetti, presidente Legacoop. Per quel che riguarda gli effetti negativi derivanti dall'applicazione del nuovo codice dei contratti pubblici, è stato il presidente di Anac, Raffaele Cantone, a sottolineare che «è indubbio che la prima applicazione pratica ha evidenziato criticità e inevitabili cautele delle amministrazioni, spesso restie al cambiamento, ma va dato atto che il codice, pur con qualche limite, introduce una nuova visione e si caratterizza come elemento di efficienza del sistema». Per Cantone la principale novità è quella di «mettere al centro un progetto vero e non scadente; questa novità del progetto esecutivo comporta dei tempi di adeguamento dei progetti e forse occorre pensare a dei fondi per la progettazione per evitare ritardi». È stato poi il consigliere di stato Carlo Deodato a intervenire ponendo qualche dubbio di costituzionalità sulla natura delle linee

guida vincolanti emanate dall'Autorità nazionale anticorruzione: «Pur avendo firmato il parere del Consiglio di Stato sul decreto delegato che ha trattato della natura delle linee guida Anac, personalmente ritengo che gli atti di normazione secondaria che insistono sui diritti e sui doveri degli operatori non possano essere affidati ad atti di regolazione delle Autorità indipendenti ma devono essere di competenza del governo». Per quel che riguarda gli effetti negativi sul mercato (calo dei bandi) Deodato li imputa alla mancanza di una disciplina transitoria del nuovo codice. Sulle linee guida emesse da Anac Deodato ha espresso apprezzamento per l'invio al Consiglio di Stato per un parere, ancorché non vincolante, «da advisor delle pubbliche amministrazioni» e ha annunciato che già è stato avviato il lavoro: «di quelle trasmesse soltanto le linee guida sul Responsabile del procedimento sono vincolanti, mentre quelle sui servizi di ingegneria e architettura e quella sull'offerta economicamente più vantaggiosa (Oepv) non sono vincolanti». Sulle linee guida sull'Oepv, di cui è relatore, Deodato ha segnalato che molte indicazioni sono «generiche o poco efficaci» e che «le pubbliche amministrazioni andrebbero maggiormente orientate». Il Consigliere Anac Michele Corradino ha poi affermato che il calo dei bandi di gara di questi due mesi era già stato avvertito negli ultimi mesi del 2015 e che nel settore dei servizi e delle forniture è meno forte che nei lavori; ha inoltre annunciato che sta per essere costituita la Cabina di regia sull'attuazione del Codice presso la presidenza del consiglio.

Andrea Mascolini



Contratti pubblici. Anac: serve un approfondimento

Rating di impresa, tempi più lunghi per le linee guida

Mauro Salerno
ROMA

Tempi più lunghi per il rating di impresa chiamato a valutare le performance dei costruttori impegnati nei cantieri pubblici. L'Autorità Anticorruzione chiede più tempo per vagliare al meglio il meccanismo introdotto dal nuovo codice degli appalti per selezionare le imprese, premiando quelle più capaci di rispettare i tempi e costi di realizzazione delle opere e con la più bassa vocazione al contenzioso.

Le linee guida per mettere in piedi i ratings sono già state messe in consultazione dall'Anac. Ma proprio l'alto numero di proposte arrivate dal mercato suggerisce un approfondimento supplementare prima del via libera finale. «Ci sono diversi problemi da sciogliere - ha riconosciuto il presidente dell'Autorità Raffaele Cantone, partecipando a un convegno organizzato dal Consorzio Integra e l'Università Luiss a Roma - . E che ci faranno riflettere a lungo». Anche «sfiorando il termine previsto dal codice appalti», che scadrebbe il prossimo 18 luglio. Perché, ha aggiunto Cantone, «l'obiettivo è realizzare un meccanismo capace di valutare le performance guadagnate sul campo dalle imprese e non mettere in piedi l'ennesima operazione di valutazione formale di requisiti cartacei, che non fanno alcuna selezione».

Il presidente dell'Anac ha anche accennato ai nodi più rilevanti da sciogliere prime di licenziare le linee guida. Tra questi il raccordo tra il rating di legalità gestito dall'Antitrust e il rating di impresa che sarà rilasciato dall'Anac. «Dobbiamo capire in che modo può diventare un criterio davvero dirimente», ha detto Cantone. Il secon-

do punto riguarda la «necessità di valorizzare l'esperienza maturata dalle imprese». «Non possiamo ripartire da zero - ha spiegato il numero uno dell'Anac - mettendo sullo stesso piano imprese che lavorano da 40 anni, con le nuove realtà».

Già oggi, invece, l'Autorità potrebbe chiudere il lavoro sui requisiti dei commissari di gara esterni alle amministrazioni, portando a sette le linee guida di indirizzo a Pa e imprese, già varate in attuazione del Dlgs 50/2016.

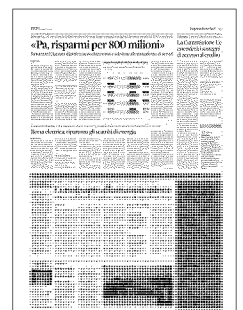
Cantone non ha nascosto che l'attuazione del codice sta «creando qualche criticità» in questa fase di avvio «con un calo oggettivo degli appalti, che però viene

LE IMPRESE

Onorato (Consorzio Integra): apprezzabili novità dal nuovo codice, ma l'effetto immediato è il blocco delle gare, utile una norma transitoria

da più lontano, riguarda più i servizi che i lavori e in parte va considerato fisiologico». Un calo che preoccupa molto le imprese. «Questo codice ha importanti e apprezzabili elementi di novità - ha detto il presidente del Consorzio Integra Vincenzo Onorato - ma la sua brusca entrata in vigore ha generato come effetto immediato il blocco totale delle gare», già in un momento di acuta recessione. Tra gli ostacoli Onorato ha ricordato «l'obbligo di bandire le gare solo su progetto esecutivo» e l'irrigidimento delle regole sul subappalto. «Per gestire questa fase - ha concluso - sarebbe importante poter contare su una norma transitoria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTERVISTA ■ Nunzio Luciano ■ Presidente Cassa forense

«Le Casse puntano a estendere il welfare per i professionisti»

Alessandro Galimberti

■ Formazione, welfare attivo e passivo, assicurazione grandi rischi e area "no tax".

Alla ripresa dei lavori parlamentari sul **Jobs Act dei professionisti** - oggi in Commissione Lavoro del Senato, si veda Il Sole 24 Ore del 10 luglio - le Casse private rilanciano sulle opportunità da cogliere nel mezzo di una crisi che non ha certo risparmiato le professioni classiche. Nunzio Luciano, presidente di Cassa Forense e vicepresidente di Adepp (Associazione dei 19 enti previdenziali privati, 1,5 milioni di iscritti) conta sul momento favorevole per ampliare competenze e quindi servizi alle categorie coinvolte.

Questione preliminare. Cosa pensa del Jobs Act delle professioni?

Penso che, ad oggi, è un provvedimento che va nella direzione giusta della tutela degli autonomi delle partite Iva, ma credo anche che vada affinato.

In che senso?

Qui c'è una platea complessiva di oltre 5 milioni di lavoratori interessati, ma con posizioni di partenza molto eterogenee.

E quindi?

Le faccio un esempio. La dotazione per il welfare ad oggi è di 10 milioni per il 2016 e di 50 per il 2017. Con una differenza di fondo notevole: i professionisti delle Casse di molte delle prestazioni previste già beneficiano. Stando così le cose, le risorse finirebbero tutte per alimentare l'altro fronte (dei "non ordinistici", ndr). Perderemo così la chance di dedicare un capitolo di previdenza 2.0 alle "ordinistiche".

Quali benefici vi aspettate?

Evidenti per tutti. Lo Stato

vedrebbe alleviarsi ancor di più la spesa sociale, noi d'altro canto offriremmo altri e nuovi servizi alla nostra grande platea di autonomi.

Appunto, ma vi conviene inerpicarvi in un'area non propriamente di business?

Sì e per due motivi. Innanzitutto perché ce lo chiedono gli iscritti - che abbiamo intervistato in un'indagine mirata - che vorrebbero più copertura per la professione, certo, ma anche per la salute e la famiglia. E, quanto alle Casse, la gestione collettiva di questi profili di rischio consentirebbe davvero un approccio di business, nel senso della sostenibilità finanziaria.

Per esempio?

Penso a una Cassa mutua dei liberi professionisti, in cui contestualizzare per esempio una polizza per i grandi rischi sugli eventi morbosi a prezzi abbordabilissimi. E penso anche alla chance di aumentare la qualità delle prestazioni e diminuirne i costi, in una classica economia di scala, per esempio in diagnostica e per le visite specialistiche.

Quanto al fisco?

Anche qui vedo ed auspico ampie possibilità di intervento. A partire da un'area non tax per le misure di natura assistenziale straordinaria, ad esempio le somme devolute all'iscritto malato grave - e quindi impossibilitato a lavorare - su cui oggi viene applicata l'aliquota Irpef di competenza.

E la formazione?

Qui le Casse possono dare un grande contributo, finanziando i corsi, a patto di vedersi garantito un credito di imposta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le proposte

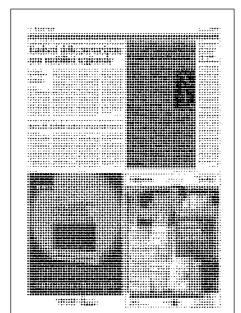


«Il Jobs Act degli autonomi va nella direzione giusta ma va affinato»

«Per ampliare le tutele servono nella legge dotazioni specifiche per le "ordinistiche"»

«L'assistenza socio-sanitaria fatta su economia di scala ha un senso e utilità»

«Indispensabile una "no tax area" per il sostegno al reddito dei casi più gravi»



Appalti. La Spa del Tesoro amplia l'attività alle offerte fino a un milione con gara elettronica

Consip apre alla manutenzione

Online i primi bandi e la guida per l'accesso alla piattaforma Mepa

Giuseppe Latour
ROMA

Consip entra nel mercato dei lavori di manutenzione. La centrale di acquisti della Pa, controllata dal ministero dell'Economia, utilizza la facoltà prevista dalla legge di Stabilità 2016 e lancia i primi sette bandi (per categorie) che consentiranno alle imprese di accreditarsi presso il Mepa (mercato elettronico della Pa) per le piccole gare di manutenzioni ordinarie e straordinarie.

Per la prima volta le Pa, Comuni in testa, potranno negoziare sulla piattaforma Mef/Consip non solo acquisti di beni o servizi, ma anche appalti di lavori di manutenzione per importi fino a un milione di euro.

Il mercato potenziale è gigantesco: le manutenzioni sotto il miliardo valgono circa 2,5 miliardi di euro.

La novità è prevista dal

comma 504 della legge di Stabilità 2016 (legge n. 508 del 2015), dove si legge: «Gli strumenti di acquisto e di negoziazione messi a disposizione da Consip spa possono avere ad oggetto anche attività di manutenzione».

Sulla base di questa previsione, la centrale acquisti ha attivato sette bandi, che daranno la possibilità di svolgere le gare relative alle manutenzioni tramite la sua piattaforma (www.acquistinretepa.it). I bandi sono attivi dal primo luglio ma solo ieri la Consip ha diffuso le istruzioni per l'accesso delle imprese di costruzione alla piattaforma telematica.

Le categorie coinvolte sono quelle delle manutenzioni edili, stradali, ferroviarie ed aeree, idrauliche, marittime e reti gas, impianti, ambiente e territorio, beni del patrimonio cul-

turale e opere specializzate. Dal perimetro di Consip sono escluse tutte le gare che rientrano nell'ambito di competenza del manutentore unico dell'Agenzia del Demanio. L'Agenzia, infatti, ha tra le sue prerogative le manutenzioni ordinarie e straordinarie sugli immobili dello Stato.

In pratica, sotto l'ombrello della centrale di acquisti del Mef rientrano le amministrazioni non statali (soprattutto i Comuni), il ministero della Difesa, quello dei Beni culturali, gli Affari esteri, gli organi costituzionali (come il Quirinale, il Parlamento, la Corte costituzionale), Palazzo Chigi, le università e gli enti di ricerca. Tre bandi su quattro in questo settore, comunque, riguardano enti locali.

I bandi sono essenzialmente rivolti alle imprese appaltatrici. Le amministrazioni, infatti,

sono già quasi tutte accreditate presso il mercato elettronico.

Per accreditarsi, le imprese dovranno presentare tutta la documentazione richiesta nei bandi e saranno sottoposte alla valutazione di una apposita commissione. Ciascuna impresa potrà scegliere se abilitarsi solo per l'esecuzione di lavori di importo inferiore a 150mila euro o anche per eseguire lavori di importo pari o superiore a 150mila euro, tramite l'attestazione Soa.

Le amministrazioni potranno negoziare lavori per importi fino a un milione di euro, invitando il numero minimo di fornitori prescritti dalla normativa (per importi fino a 500mila euro almeno cinque, per importi compresi fra 500mila e un milione di euro almeno dieci o 15 nel caso di beni tutelati).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI CHIAVE

2,5 miliardi

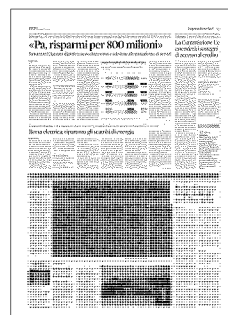
Il mercato potenziale

Secondo la stima di Consip, il bacino potenziale interessato dalle manutenzioni edili di importo fino a un milione di euro nelle sette categorie individuate, vale due miliardi e mezzo di euro

7

Le lavorazioni selezionate

L'esordio di Consip nel mercato dei lavori edili è per ora limitato ai seguenti sette tipi di manutenzioni: edili; stradali e ferroviarie; idrauliche marittime e reti gas; impianti; ambiente e territorio; beni del patrimonio culturale; opere specializzate



Lavori attesi da dieci anni per raddoppiare la linea i soldi ci sono, il cantiere no

L'odissea del progetto di adeguamento finanziato dall'Unione europea Inaugurazione prevista nel 2015, l'appalto non è stato neanche assegnato

ANTONELLO CASSANO

BARI. Un progetto pronto da dieci anni, ma solo sulla carta. Nessun cantiere in vista, nessun lavoro di potenziamento infrastrutturale. Errori umani certo, ma anche ritardi istituzionali. Dietro uno dei più grandi disastri ferroviari degli ultimi anni bisogna considerare il peso di eccessi di burocrazia e inadempimenti che sono alla base delle carenze infrastrutturali. Carenze come quel maledetto binario unico (sono tantissimi in Puglia), che collega Andria a Corato, un tratto di 12 chilometri che rientra tra quelli dati in concessione dalla Regione alla Ferrotramviaria, una società di gestione privata. Quel tratto a binario unico fu realizzato cinquant'anni fa. A inaugurarlo, nel settembre del 1965, c'era l'allora presidente del Consiglio, Aldo Moro.

L'idea del raddoppio di tutta la linea Bari-Barletta (che contiene al suo interno la Corato-Andria) arriva molti anni dopo e si chiama Grande progetto di ammodernamento ferroviario dell'Area Nord Barese. Una storia, quella del doppio binario tra il capoluogo pugliese e la città della disfida, che si sente ripete-

Il tratto a binario unico aperto nel 1965 quando presidente del Consiglio era Aldo Moro

re quasi ogni anno, da dieci anni, nelle conferenze stampa ministeriali, regionali e locali, come opera di fondamentale importanza per il miglioramento del traffico su rotaia nella zona a nord di Bari.

Dunque, correva l'anno 2007 quando quel progetto, del valore di 180 milioni di euro poi ridotti a 145, veniva inserito nella lista delle opere da finanziare con i fondi della programmazione comunitaria 2007-2013. Da allora passano cinque anni, ma di quel raddoppio non se ne fa nulla. Nel 2011, l'allora assessore regionale ai trasporti, Guglielmo Minervini, prometteva la conclusione dei lavori entro il 2015 con realizzazione di parcheggi, nuove stazioni, eliminazione di passaggi a livello, interramenti e altre infrastrutture. «Abbiamo un obbligo di rendicontazione su cui non c'è negoziato che tenga. Dobbiamo centrare questo obiettivo temporale — diceva l'ex assessore — e io credo che l'affidabilità del soggetto attuatore, Ferrotramviaria, ci dà certezza di potercela fare».

Invece partono solo i lavori di raddoppio per otto chilometri tra le stazioni di Ruvo e Corato, sempre sotto la guida di Ferrotramviaria, azienda che rappresenta un gioiellino del trasporto su treno in Puglia per numeri e modernità dei mezzi e non a caso ultimamente si era fatta avanti per provare ad acquistare le Ferrovie del Sud Est. Nel frattem-

po partono anche alcuni lavori di potenziamento nelle stazioni della zona. Ma del raddoppio neanche l'ombra. Anche perché, altro ritardo, il via libera da Bruxelles arriva solo ad aprile 2012. La beffa si completa in alcune righe ancora ieri presenti sul sito delle Ferrovie della Ferrotramviaria: «Entro il 2015 verrà completato il raddoppio dell'intera linea sino a Barletta».

E così arriviamo proprio al 2015, ma i cantieri sembrano ancora molto lontani e i fondi messi a disposizione dall'Europa non vengono spesi. Alla presidenza della Regione, Michele Emiliano sostituisce Nichi Vendola. Il nuovo governatore prova a velocizzare l'iter, spaccettando il progetto del doppio binario e inserendolo nella nuova programmazione di fondi comunitari 2014-2020. Lo fa attraverso una delibera datata 18 settembre 2015. L'approvazione da parte della Commissione europea arriva con un provvedimento del 4 dicembre. Devono passare altri quattro mesi, il 19 aprile di quest'anno, per vedere finalmente messo a gara il progetto della Andria-Corato per un importo a base d'asta di 31,6 milioni di euro.

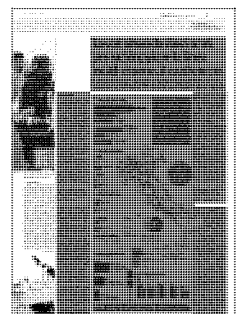
L'iter però subisce un nuovo

Lungaggini burocratiche e bandi impantanati
E scoppia la polemica sulle responsabilità

stop e il 16 giugno sul sito di Ferrotramviaria si pubblica un avviso di proroga della scadenza di presentazione dell'offerta al primo luglio per le offerte relative alla gara di appalto per la progettazione esecutiva dei lavori di raddoppio nella maledetta tratta Andria-Corato. Troppo tardi. Ora comincia la caccia ai responsabili. Non a caso in serata la Regione diffonde un comunicato in cui elenca la cronistoria del progetto di raddoppio, ricordando che era rimasto incastrato nella vecchia programmazione e che dal 2015, anno di insediamento di Emiliano alla guida della Puglia, il processo era stato rimesso in moto. I responsabili — è scritto tra le righe di quel comunicato — vanno trovati altrove, magari nelle precedenti amministrazioni o tra le linee di comando sovra regionali.

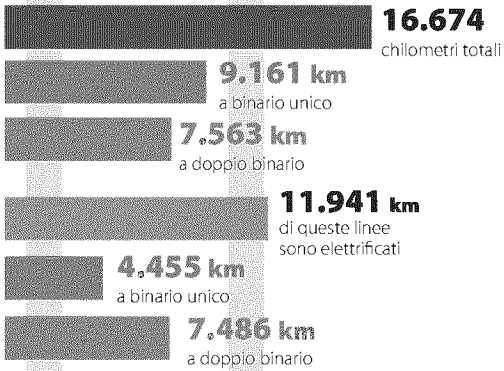
E allora per capire davvero bisogna tornare lì, in quell'unica lingua di ferro che dal chilometro 44 al chilometro al chilometro 56 taglia la campagna di ulivi pugliesi dove l'Elt 200 proveniente da Andria ha terminato la sua corsa a oltre cento chilometri orari contro l'Etr partito da Corato. Sfortuna, mancanza di sistemi di controllo moderni ed errori. Ma all'origine della tragedia che ha bagnato di sangue quei binari ci sono anche questi inaccettabili ritardi nella realizzazione di un raddoppio.

GINIPRODUZIONE RISERVATA



L'Italia a binario unico

Le linee gestite da Rete ferroviaria italiana



Il progetto bloccato

"Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord-Barese"

Tra gli interventi prevede il raddoppio della Corato-Andria (oltre 11 km)

Risale al 2007

A maggio 2011 viene approvato il progetto definitivo

Viene finanziato dall'Ue nell'aprile 2012

Gli espropri dei terreni sono del 2013

Il bando per il raddoppio della linea è dell'aprile 2016

Il termine per presentare le offerte è stato prorogato al 19 luglio

Le Regioni più indietro

Sicilia

180 km

binario doppio

1.199 km

binario unico

Calabria

279 km

binario doppio

573 km

binario unico

Le Regioni più avanti

Lazio

863 km

binario doppio

348 km

binario unico

Lombardia

793 km

binario doppio

884 km

binario unico

3.500 km

le linee secondarie date in concessione o gestite dalle Regioni

Fonte: Rfi



Dal 2007 ad oggi non si sono verificate collisioni tra due o più treni grazie ai sistemi tecnologici di protezione della marcia che coprono il 100% della rete Rfi

Nel 2015

59 morti

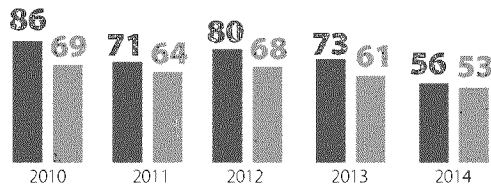
41 feriti gravi

114 incidenti significativi

di cui **89** causati da indebita presenza di pedoni sui binari (78% dei casi)

Morti in incidenti ferroviari

■ totale ■ sulla rete FS



La sicurezza ferroviaria

nel periodo 2010-2014

Italia

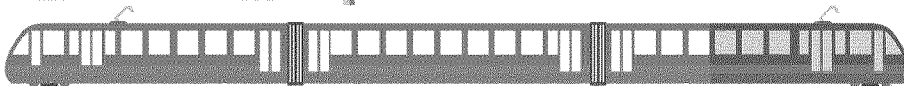
1 morto ogni **5.143.000 km** percorsi da treni

Ue

1 morto ogni **3.466.000 km**

Usa

1 morto ogni **1.724.000 km**





Binario unico

L'Italia ne ha 15 mila chilometri e molti sono in mano a concessionari. Ma il sistema automatico di sicurezza è obbligatorio soltanto sulle tratte gestite direttamente dallo Stato

La maggior parte della rete ferroviaria italiana viaggia ancora a binario unico. Oltre novemila chilometri sui 16 mila in mano a Rfi, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Molti di più in percentuale se si guardano le reti concesse, cioè non controllate direttamente dallo Stato: ben seimila su circa 6.500 chilometri totali. Sono a binario unico tutte le linee della Val D'Aosta, oltre il 90% di quelle di Molise e Basilicata, oltre l'80% di Sicilia e Sardegna. Lo è anche la tratta dell'incidente di ieri in Puglia.

In teoria dovrebbero essere riservate alle zone dove c'è un traffico di passeggeri e convogli limitato, in pratica non è sempre questo il caso: sulla frequentatissima Genova-Ventimiglia, ad esempio, i treni si spostano ancora su un solo binario. Quello doppio, oltre a far sì che possano viaggiare più treni, riduce anche il rischio che si scontrino due convogli che procedono in di-

rezione opposta.

Ma il binario unico non è di per sé sinonimo di scarsa sicurezza. A fare tutta la differenza del mondo c'è la tecnologia.

Oggi ci sono una serie di sistemi che permettono di controllare automaticamente i treni in caso di errore umano. Il 100% delle linee gestite da Rfi è coperto da questi dispositivi, designati da acronimi come SCMT (sistema controllo marcia treno) o SCC (sistema di supporto alla condotta), che impediscono ai macchinisti di superare i limiti di velocità e bloccano il treno se il conducente ignora il rosso. Prima non era così: il 7 gennaio del 2005 un interregionale proveniente da Verona e diretto a Bologna, con a bordo circa 200 passeggeri, si scontrò a Crevalcore, vicino a Bologna, con un merci carico di putrelle d'acciaio proveniente da Roma, proprio perché mancavano i sistemi automatici. All'epoca i morti furono 17, i feriti 15.

La «tecnologia» usata in Puglia invece è vecchia di oltre cent'anni: il via libera telefonico. Capostazione, macchinista

e capotreno si sentono al telefono per avere il semaforo verde e proseguire. L'errore umano è sempre possibile.

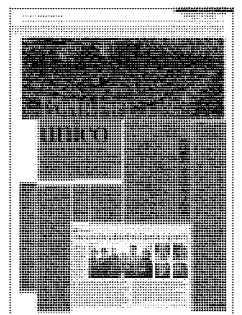
È un caso isolato? Per nulla. Perché se la rete gestita da Rfi è sottoposta al controllo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf), che impone standard molto chiari, così non è per le reti concesse, gestite da società locali. «Sono prive di sistemi automatici di subentro alla guida, per esempio, anche molte tratte in Lombardia, come la linea Asso-Seveso e quella Iseo-Edolo. E così quelle analoghe di molte altre regioni», spiega il presidente dell'Osservatorio Nazionale liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti Dario Balotta. «Le linee ferroviarie più a rischio sono quelle che non sono sovrintese dell'Ansf, ma da una serie di agenzie più piccole che non impongono la dotazione tecnologica più avanzata — conferma Andrea Pelle, segretario generale del sindacato dei ferrovieri Orsa —. Il punto è che i sistemi di sicurezza costano cari: non mettere le ferrovie concesse sotto il controllo dell'Ansf è anche un modo per evitare di dover fare gli investimenti necessari...».

E qui entra in gioco un capitolo molto spinoso: l'ammmodernamento della rete ferroviaria. «La richiesta di traffico passeggeri negli ultimi 20 anni si è concentrata sulle linee a corta distanza, mentre in Italia si è investito soprattutto sull'alta velocità, abbandonando di fatto le linee secondarie, che sono spesso a binario unico — dice ancora Balotta —. E

infatti nello stesso periodo le tratte con un unico binario sono rimaste sostanzialmente uguali, con poche eccezioni come il potenziamento della Saronno-Milano».

Qualcosa potrebbe cambiare con l'entrata in vigore del quarto pacchetto ferroviario europeo, le misure dell'Ue per favorire la concorrenza e migliorare il sistema dei trasporti su rotaia. «Prevede che si facciano gare per la gestione di tutte le linee ferroviarie — spiega Balotta —. Per darle in gestione però le reti vanno messe a norma con ulteriori garanzie di sicurezza. Vale per almeno la metà di quelle concesse, che così dovranno adeguarsi». La scadenza è il 2019, troppo tardi per i passeggeri che ieri sono morti in Puglia.

Elena Tebano
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo scorcio

La vista
al grandangolo
del binario
unico
— tra Ruvo
di Puglia
e Corato —
e lo scorcio
di uno
dei treni
dell'incidente
di ieri
(foto di Luca
Turi / Ansa)

Nelle regioni

Dati aggiornati al 31 dicembre 2015

LE LINEE A BINARIO UNICO

9.161 km
su **16.674 km***

*A questo dato vanno aggiunti circa 6.000 km di linee a binario unico non gestite dallo Stato

| | | |
|-----------------------|-------|--------------|
| Valle d'Aosta | 81 km | 100% |
| Basilicata | 329 | 94,8% |
| Molise | 242 | 91,3% |
| Sardegna | 380 | 88,3% |
| Sicilia | 1.199 | 86,9% |
| Abruzzo | 401 | 76,5% |
| Calabria | 573 | 67,2% |
| Piemonte | 1.135 | 59,8% |
| Lombardia | 884 | 52,7% |
| Umbria | 193 | 51,3% |
| Puglia | 419 | 49,8% |
| Marche | 191 | 49,4% |
| Veneto | 576 | 48,8% |
| Toscana | 682 | 46,2% |
| Trentino Alto Adige | 163 | 45,7% |
| Campania | 447 | 40,7% |
| Emilia Romagna | 508 | 38,8% |
| Liguria | 184 | 36,8% |
| Friuli Venezia Giulia | 173 | 36,6% |
| Lazio | 348 | 28,7% |

Fonte: Rete ferroviaria italiana

Corriere della Sera

321

Chilometri

La distanza
tra Bari e
Napoli, le due
capitali del Sud
collegate
ancora
con una linea
a binario unico.
Per percorrerla
in treno il
tempo minimo
è 3 ore e 41
minuti, ma ci
possono volere
anche 6 ore
e mezza

150

Anni

Da tanto
si attende
il raddoppio
del binario
anche sulla
linea Adriatica
della Puglia,
con il comple-
tamento
del tratto
ferroviario
da Termoli
a Lesina.
La Regione
ha dato il via
libera a marzo

Dramma sulla ferrovia SOCIETÀ E MANUTENZIONE

Le linee ex concesse
Le aziende scontano un deficit di investimenti
che spesso le allontana dagli standard migliori

Doppia realtà
Universo disomogeneo a cui si contrappone
l'impegno finanziario di Rfi (gruppo Fs)

Sulla rete sicurezza a due velocità

I circa 3.700 chilometri di ferrovie locali fuori dai controlli dell'Agenzia nazionale

Giuseppe Latour

■ L'Italia delle rotaie viaggia a due velocità. L'immagine descrive perfettamente la situazione della rete ferroviaria italiana. Da una parte, ci sono tecnologie all'avanguardia che garantiscono la sicurezza dei circa 16.700 chilometri gestiti da Rfi e sottoposti alla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf). Dall'altra, c'è un universo composito e disomogeneo: circa 3.700 chilometri di rotaie che rispondono a un controllore diverso (l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi) e a ben 34 aziende, a partecipazione sia pubblica che privata, sparse in tutto il paese. Questi soggetti scontano, in qualche caso, un deficit di investimenti, che li mette su un piano diverso rispetto agli standard migliori. Per questo, c'è già allo studio del Governo un decreto che punta a riportare tutto sotto l'ombrello unico dell'Agenzia.

Insomma, esiste un universo intero che si colloca fuori dai circa 16.700 chilometri della rete di Rfi. Si tratta delle cosiddette "ferrovie ex concesse", la cui costruzione ed esercizio è stata affidata nel tempo dallo Stato a operatori privati. Negli anni, questi soggetti sono tran-

sitati nella sfera di competenza di Regioni e Province autonome, che stipulano con loro contratti di servizio.

Se si guarda la mappa del nostro paese, si scopre che, messe insieme, queste aziende private costituiscono un pezzo importante del nostro patrimonio di rotaie. In totale, sono circa 3.700 chilometri, spalmati da Nord a Sud, in cui si incontrano 2.736 passaggi a livello (metà della rete nazionale) e c'è un traffico di circa 34 milioni di treni-chilometri all'anno (un decimo di tutta la rete nazionale). Complessivamente, stiamo parlando di una ventina di gruppi che controllano 34 società a livello locale. Si va da Ferrovie Nord in Lombardia fino a una pluralità di soggetti presenti

proprio in Puglia, nello specifico Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria, Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo Lucane.

Questi 34 operatori, come detto, non sono sottoposti alla vigilanza del medesimo controllore di Rfi: se infatti le verifiche sulla società del gruppo Ferrovie sono appannaggio dell'Agenzia, le "ex concesse" fanno riferimento all'Ustif del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo non vuol dire che esista un problema di sicurezza su larga scala, ma semplicemente che la nostra rete ferroviaria viaggia a due velocità. Da un lato (Rfi) sono stati fatti investimenti massicci, quantificabili dal 2000 a oggi in circa 6-7 miliardi di euro, dall'altro c'è una situazione molto disomo-

genea, tra realtà più virtuose e altre che hanno necessità di recuperare terreno con l'apporto di risorse fresche. In una parola, andrebbero armonizzati gli standard su alcune materie strategiche, come i dispositivi di sicurezza a terra e a bordo.

In questo senso, la questione dei controlli e dell'allineamento di tutta la Rete non è nuova, tanto che è stato già varato un decreto legislativo (Dlgs n. 112/2015) che prevede il passaggio di tutte le ferrovie regionali sotto l'ombrello dell'Agenzia. Tale avviamento è subordinato all'approvazione di un Dm da parte delle Infrastrutture, che dovrà individuare le società che cambieranno controllore: la bozza del provvedimento è all'esame della Conferenza Stato-Regioni.

«Spero che sia approvato per la fine dell'anno», dice il direttore dell'Agenzia, Amedeo Gargiulo. Quando accadrà, spiega il direttore, «ci sarà da lavorare su questi soggetti. Ogni azienda dovrà fare un'analisi del rischio e per tutti ci saranno soluzioni tecnologiche più moderne». Nel periodo transitorio - dicono ancora dall'Agenzia - «dovranno essere adottate misure cautelative a tutela della sicurezza ferroviaria».

Intanto, un'arma ulteriore per gestire questa partita è stata fornita all'Agenzia dalla legge europea (n. 122/2016), in Gazzetta ufficiale da pochi giorni: la possibilità di sanzionare gli operatori per le inosservanze alle sue disposizioni, fino a un massimo di 20 mila euro.



Tra le lamiere. Soccorritori in azione sul luogo del disastro

LA RIFORMA

Gargiulo (Ansf): entro l'anno contiamo di portare sotto il nostro controllo tutte le società e le infrastrutture

LE FERROVIE IN CONCESSIONE

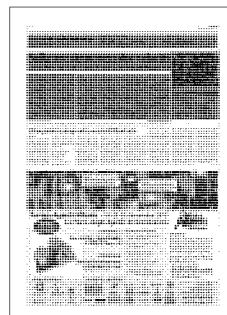
Principali compagnie ferroviarie fuori dalla rete Rfi presenti in Italia:

- Ferrovie Nord Lombardia
- GTT Gruppo torinese trasporti
- Ferrovie Emilia Romagna
- Sistemi territoriali (Veneto)
- Trentino Trasporti
- Trasporto ferroviario toscano
- Ferrovie Genova-Casella
- Ferrovie Udine-Cividale
- ATAC (Lazio)

- Ente autonomo Volturno
- Ferrovia Adriatico Sangritana
- Ferrovie del Sud Est
- Ferrotramviaria
- Ferrovie Appulo Lucane
- Ferrovie del Gargano
- Ferrovie della Calabria
- Ferrovia Circumetnea
- Ferrovie della Sardegna - Arst

La rete è di circa 3.700 chilometri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mezzo miliardo di euro l'anno I danni prodotti da troppo cemento

Mancata produzione agricola, aria più inquinata, perdita di specie vegetali
Per la prima volta stimati i costi (non solo ambientali) del consumo di suolo in Italia

Dossier

LUCA MERCALI
GIUSEPPE SALVAGGIULO

Cinque secoli fa Leonardo scriveva che «conosciamo di più il movimento dei corpi celesti di quanto conosciamo il suolo sotto i nostri piedi». La situazione fino a pochi anni fa non era cambiata granché, e il suolo era in generale visto come uno spazio da costruire o da coltivare. Fortunatamente ora si comincia ad attribuire al suolo una maggior importanza strategica, per i suoi servizi naturali insostituibili.

Ne è prova la presentazione oggi a Roma del rapporto «Numeri e costi del consumo di suolo in Italia» redatto dall'Ispra, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. Il suolo nazionale cementificato, cioè sigillato in permanenza da edifici o infrastrutture di trasporto o industriali, ammonta a circa il 7 per cento. Sembra una frazione piccola, ma rapportata ai 302mila chilometri quadrati di territorio italiano corrisponde a 21mila chilometri quadrati, l'equivalente di poco meno della regione Emilia Romagna. O se volete, ognuno dei 61 milioni di italiani dispone di circa 5000 metri quadrati di suolo, dai campi padani alle pietraie d'alta montagna, dei quali 350 sono ormai ricoperti di cemento o asfalto.

Ma ciò che più conta, è che questi ultimi sono quasi tutti concentrati nelle zone delle pianure più fertili e irrigue, e sulle coste, ovvero i suoli più preziosi. La novità dello studio Ispra è quest'anno la quantificazione economica delle perdite di suolo. Si è stimato il valore monetario dei servizi ecosistemici offerti dal terreno e sottratti dalla sua artificializzazione: mancata produzione

agricola e forestale, mancata rimozione di CO2 e particolato inquinante dall'atmosfera,

perdita di biodiversità, alterazione dell'infiltrazione e purificazione dell'acqua verso le falde, interferenza con i deflussi delle acque superficiali, peggioramento del microclima urbano per aumento del calore estivo. Se si prendono ad esempio i dati del Piemonte, si vede come nel solo triennio 2012-2015 sono stati consumati 623 ettari di suolo (pari alla superficie del comune di Brandizzo) che corrispondono a un costo annuo di servizi naturali perduti fino a 30 milioni di euro. E' facile dedurre che a livello nazionale il totale dei costi annui indotti dalla cementificazione supera il mezzo miliardo di euro. L'edilizia si lamenta che la crisi ha fatto crollare gli introiti ma è chiaro che se ci fosse una ripresa economica e si continuasse sulla scellerata strada del continuo consumo di suolo vergine, il conflitto tra beni comuni e profitto diverrebbe insanabile, anche perché, sia pure economicamente quantificati, i servizi naturali procurati dal suolo in realtà non sono sostituibili e la loro perdita peggiora la nostra qualità della vita e genera danni e sofferenze. Attualmen-

te la legislazione italiana non è ancora attrezzata per difendere il capitale naturale non rinnovabile dei suoli nazionali: si deve far lavorare sì il comparto edile, ma incentivando ristrutturazioni, riconversioni e bonifiche di

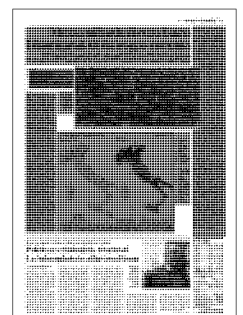
aree dismesse e penalizzando l'uso di nuovo suolo, un problema ormai comune a tutta l'Europa occidentale.

Nel frattempo la difesa del suolo è affidata alle associazioni di cittadini e a singoli amministratori coraggiosi, come Matilde Casa, sindaco di Lauriano Po, a una trentina di chilometri da Torino, che tuttavia per aver sottratto un terreno a rischio idrogeologico all'edificazione si è vista denunciata per abuso d'ufficio dal proprietario. Dopo due anni di umiliante iter giudiziario è stata fortunatamente assolta il 7 giugno scorso. L'articolo 9 della Costituzione recita che la Repubblica tutela il paesaggio: nel 1947 il consumo di suolo in un'Italia rurale e distrutta dalla guerra non era certo un problema, oggi però bisognerebbe aggiornarlo, e aggiungere la tutela assoluta del suolo, da cui dipendono l'alimentazione e il benessere fisico nostro e delle generazioni future. Un capitale naturale che non ha prezzo e che una volta perduto nessuno ci potrà restituire.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

7
per cento
il suolo
nazionale
cementificato, cioè
sigillato
da edifici o
infrastrutture
di trasporto
e industriali

5000
metri
quadrati
la superficie
di cui dispone
ogni cittadino
italiano, di cui
circa 350
metri quadrati
sono
ricoperti
di cemento

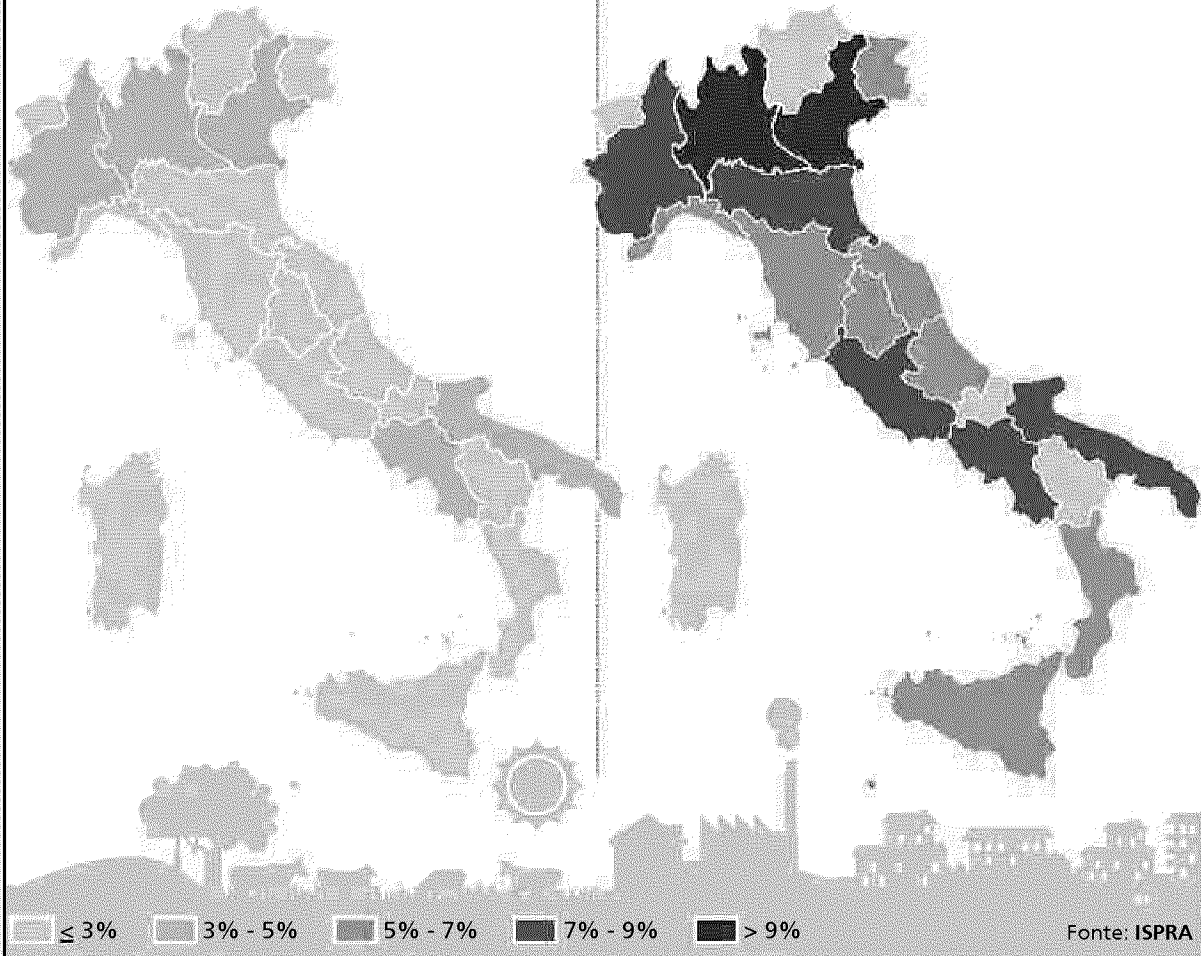


Il consumo di suolo in Italia

LA STAMPA

Anni '50

2013



Gli scheletri
delle villette
di Pizzo Sella
a Palermo,
ribattezzata
la «collina del
disonore»

PROCURA DI ROMA

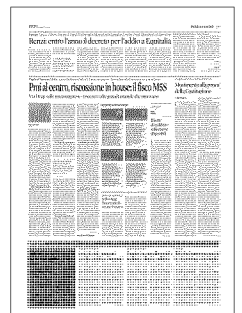
Appalto Metro C, verifiche anche sull'aggiudicazione

Ivan Cimmarusti

■ Gli accertamenti investigativi sui lavori della nuova metropolitana linea C di Roma riguardano anche le modalità di aggiudicazione dell'appalto da parte del Consorzio Metro Cscpa. L'indagine è del sostituto procuratore Erminio Amelio, che lunedì ha disposto l'acquisizione documentale di una serie di carteggi nella sede del Consorzio oltre alla notifica di avvisi di garanzia per 13 persone, tra le quali spuntano l'ex assessore alla Mobilità di Roma, Guido Improta, e l'ex "supermanager" del ministero delle Infrastrutture, Ercole Incalza. L'accusa preliminare per tutti è di truffa aggravata ai danni dello Stato, in quanto avrebbe-

ro riversato su Regione Lazio e Comune di Roma costi aggiuntivi per 1,8 miliardi di euro, scesi a 320 milioni dopo una transazione con l'ente pubblico Roma Metropolitane. Tuttavia i magistrati vogliono accertare anche come l'appalto sia stato vinto dal Consorzio, la cui aggiudicazione è stata caratterizzata da forti ribassi nell'offerta. Particolare da chiarire, inoltre, riguarda anche l'autofinanziamento previsto dalla legge che avrebbe dovuto fare Metro Cscpa. In particolare, avrebbe dovuto anticipare il 20% del valore dell'appalto, mentre, stando alla Procura di Roma, avrebbe dato solo un 2% trattenendo il 18%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sviluppo. I prestiti alle piccole imprese La Commissione Ue estenderà i sostegni di accesso al credito

BRUXELLES. Dal nostro corrispondente

■ Sulla scia di pressioni anche da parte del Parlamento europeo, il commissario britannico agli affari finanziari Jonathan Hill - che presto lascerà la Commissione europea sulla scia del referendum favorevole all'uscita del suo paese dall'Unione - ha annunciato ieri in un discorso che intende eliminare l'attuale tetto all'agevolazione patrimoniale che consente agli istituti di credito di facilitare l'erogazione di prestiti alle piccole e medie imprese, in un contesto finanziario difficile.

In un discorso a Bruxelles, Hill ha confermato che la Commissione intende mantenere oltre la scadenza prevista il fattore di sostegno alle piccole e medie imprese (Sme Supporting Factor, in inglese). «Vogliamo andare oltre - ha aggiunto -. Oggi posso annunciare che applicheremo il fattore di sostegno ai prestiti concessi alle piccole e medie imprese oltre il tetto attuale di 1,5 milioni di euro. Non vi sarà più tetto, e vi sarà uno sconto sul requisito di capitale sopra gli 1,5 milioni del 15%».

L'annuncio è giunto dopo che in aprile lo stesso commissario aveva annunciato che il fattore di sostegno sarebbe rimasto oltre la data del gennaio 2017 (si veda Il Sole 24 Ore del 21 aprile). Il Sme Supporting Factor è un meccanismo che permette alle banche di avvalersi di un fattore di sconto sul patrimonio da accantonare a fronte di prestiti alle piccole e medie imprese, purché questi siano di importo inferiore a 1,5 milioni di euro. La misura è entrata in vigore nel 2014.

La scelta della Commis-

sione è stata influenzata dal Parlamento europeo e sostenuta in Italia da Confindustria e dall'Associazione bancaria italiana. In febbraio un gruppo di deputati provenienti da sei paesi e da sei forze politiche, guidato dal vice presidente dell'assem-

UNA SPINTA ALLA RIPRESA

L'annuncio del commissario agli Affari finanziari Jonathan Hill; reazioni positive da Confindustria e Abi

blea parlamentare Antonio Tajani, aveva scritto una lettera al commissario Hill per sensibilizzare Bruxelles su una questione delicata. Il credito alle piccole e medie imprese è ritenuto un elemento cruciale per rafforzare la ripresa in Europa.

B.R.

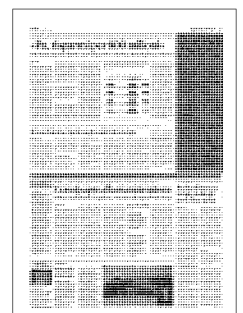
© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUMERO

1,5 milioni

Il tetto attuale

Il fattore di sostegno ai prestiti concessi alle piccole e medie imprese non può essere concesso oltre il tetto di 1,5 milioni di euro. Nelle intenzioni del commissario Hill, non vi sarà più tetto, e vi sarà uno sconto sul requisito di capitale sopra gli 1,5 milioni del 15%. La misura è entrata in vigore nel 2014. La scelta della Commissione di modificare la norma è stata influenzata dal Parlamento europeo e sostenuta in Italia da Confindustria e dall'Associazione bancaria italiana.



Ddl concorrenza

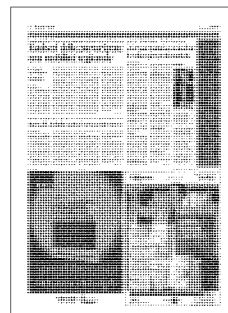
Alle società il controllo fino al 20% delle farmacie

■ Le società di capitali potranno controllare, direttamente o indirettamente, fino al 20% di tutte le farmacie di ogni Regione o Provincia autonoma. Dopo mesi di stop and go, è stato approvato ieri in sede referente dalla commissione Industria del Senato l'emendamento dei relatori (Tomaselli del Pd e Marino di Ap) al Ddl sulla concorrenza, che apre il mercato delle farmacie private alle "catene" di britannica memoria. Una modifica che tranquillizza solo in parte i titolari di farmacia, sebbene ponga un tetto al possesso delle società di capitali non previsto nel testo trasmesso dalla Camera. Nel pianeta-farmacie, anche associativamente, è chiaro che sta per aprirsi una nuova era.

Per la legge annuale sulla concorrenza, peraltro, il cammino è tutt'altro che concluso. «In questi giorni completiamo l'esame in commissione e dalla prossima settimana il testo va in aula», assicurano i due relatori. Anche se - a 477 giorni dal suo arrivo in Parlamento - i problemi per il Ddl non sono certo superati. Ieri la commissione Bilancio ha dato lo stop agli emendamenti su leasing finanziario e Gpl, mentre restano aperti i nodi su taxi, scatole nere e assicurazioni. Il Ddl in aula al Senato sarà preceduto dalla legge sull'editoria, come ha deciso ieri a sorpresa la conferenza dei capigruppo. Insomma il sì del Senato slitta ancora, e poi ritoccherà alla Camera vararlo, sempreché non ci metta nuovamente mano. Il tutto mentre incombe la prossima legge pro-concorrenza, che l'Antitrust ha già chiesto di rafforzare.

R.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Informatica. Il Piano triennale dell'Agid contiene le linee guida per conseguire un taglio della spesa corrente del 50% in un triennio

«Pa, risparmi per 800 milioni»

Samaritani (Agenzia digitale): meno data center e adesione alle piattaforme di servizi

Carmine Fotina

ROMA

■ Ottocento milioni in un triennio: l'Agenzia per l'Italia digitale fissa l'obiettivo di riduzione della spesa nel settore informatico per la Pubblica amministrazione centrale e locale. Antonio Samaritani, direttore generale dell'Agenzia, esporrà oggi i punti principali del Piano in occasione della presentazione del 3° Osservatorio Assinform sull'Ict nella Pa.

Il Piano triennale dell'Agenzia, che approderà al consiglio dei ministri dopo l'estate, è lo strumento con il quale le amministrazioni, fatte salve alcune deroghe, devono raggiungere gli obiettivi di risparmio fissati dall'ultima legge di stabilità: -50% della spesa annuale media per la gestione corrente nel settore informatico, con l'esclusione di quella effettuata tramite Consip o aggregatori. Il triennio in cui conseguire il risultato è il 2016-2018, da raffrontare al 2013-2015.

Il problema è che il Piano triennale entrerà in regime nel 2017 e per l'anno in corso è previsto solo un regime transitorio, con delle linee

guida contenute in due circolari dell'Agid e del ministero dell'Economia. «Nonostante questo siamo ottimisti sul raggiungimento dell'obiettivo - dice Samaritani - perché vanno conteggiati anche risparmi di iniziative già avviate».

La spesa complessiva in Ict da parte della Pa si attesta un po' al di sotto di 5,6 miliardi, dei quali 1,5 si riferiscono a spesa per investi-

2016 A REGIME TRANSITORIO

«Tranquillizzo le imprese: le risorse saranno reinvestite in innovazione. Discuteremo il documento con Piacentini prima di portarlo in Cdm»

menti, 1,7 a tlc e 0,7 a spesa tramite Consip o soggetti aggregatori. Restano poco meno di 1,7 miliardi di spesa corrente "aggredibile". Di qui il target di circa 800 milioni da tagliare. «Il documento - spiega Samaritani - definirà le linee della strategia operativa di sviluppo dell'informatica pubblica, i prin-

cipi architetturali fondamentali, gli obiettivi a cui tendere, e classificherà le spese e i beni su cui concentrare la razionalizzazione».

In particolare, la spesa è suddivisa in tre grandi aree. Le «infrastrutture materiali» suonano quelle essenziali per erogare i servizi della Pa: data center, sistemi di disaster recovery, business continuity, cybersecurity. Il primo obiettivo-dice il dg dell'Agid - sarà fissare dei criteri per la riduzione degli oltre 10 mila data center (nel 2016, in regime transitorio, non potrà essere sostenuta alcuna spesa in questo settore). Il secondo livello include invece le «infrastrutture immateriali», cioè le piattaforme nazionali che offrono servizi ai cittadini: Spid (il sistema pubblico di identità digitale), PagoPa (lo nodo per i pagamenti online), la fatturazione elettronica, l'Anagrafe unica della popolazione residente, ComproPa, NoiPa. «Ogni amministrazione dovrà impegnarsi ad agganciare a queste piattaforme condivise entro una data precisa, così facendo potremo risparmiare fino a 300 milioni». Infine, la terza area,

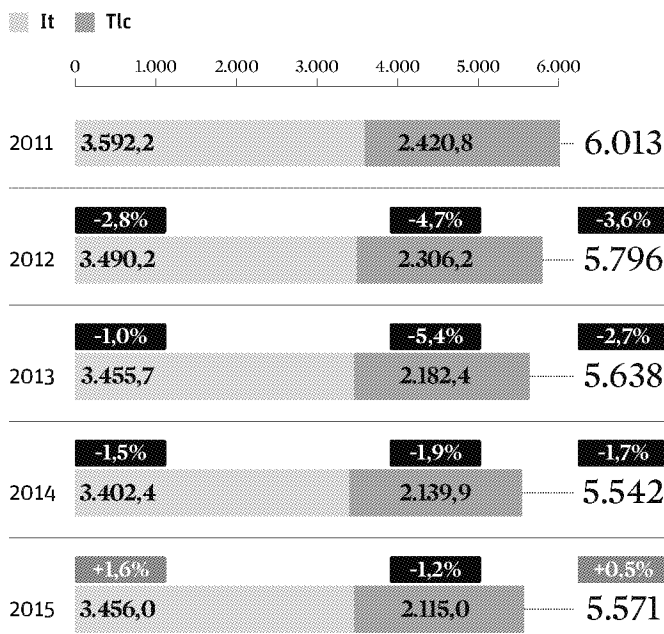
quella degli «ecosistemi»: il Piano triennale definirà come devono essere fatti i servizi digitali da fornire agli utenti in singoli settori: sanità, scuola, giustizia, turismo, agricoltura, smart cities.

Secondo Samaritani la logica del Piano, e soprattutto gli obiettivi di spending review, sono stati ormai metabolizzati dalle imprese private dell'Ict che inizialmente avevano criticato il pesante target di riduzione degli acquisti della Pa. «Gli 800 milioni che vogliamo risparmiare sul fronte della spesa corrente - dice - alimenteranno nuovi investimenti in innovazione e sviluppo di applicazioni». Poi certo, ammette lo stesso Samaritani, l'intero Piano andrà discusso insieme a Diego Piacentini che dal 17 agosto lascerà Amazon per entrare a Palazzo Chigi come commissario del governo per il digitale. Non ci saranno scontri di competenze, secondo il dg dell'Agenzia, «e lo stesso Piacentini ha già visto e condiviso il modello strategico che è alla base del Piano».

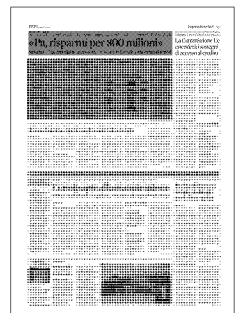
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La spesa Ict complessiva della Pa dal 2011 al 2015

Valori in milioni di euro e variazioni % rispetto all'anno precedente



Fonte: Assinform su dati NetConsulting Cube/Osservatorio Netics



Le Entrate rispondono agli avvocati sulle fatture elettroniche scartate dal sistema

Legali, recupero Iva in 2 anni Possibile il rimborso anomalo se il termine è decorso

DI VALERIO STROPPIA
E GABRIELE VENTURA

Un anno di tempo per il recupero dell'Iva pagata su una fattura elettronica verso la p.a. poi scartata dal sistema. Qualora il termine per l'emissione della nota di credito fosse decorso, resta la strada del «rimborso anomalo», da presentare entro due anni al competente ufficio dell'amministrazione finanziaria. Queste le indicazioni che la Dre Piemonte ha fornito rispondendo a un quesito posto dall'Ordine degli avvocati di Torino. Quest'ultimo evidenziava che l'entrata in vigore dell'obbligo di fatturazione elettronica verso la p.a. ha generato nel 2015 diversi problemi per la professione forense. In particolare, nonostante il superamento delle diverse fasi di accettazione dei documenti elettronici tramite il sistema Sdi, alcuni avvocati si sono visti respingere a distanza di mesi la richiesta di liquidazione delle spese di giustizia, con l'invito dell'ufficio contabile del Tribunale a emettere nota di credito a storno totale della fattura (errata) inviata nel 2015 e di presentare un nuovo documento (corretto) nell'anno 2016. Il tutto dopo che molti legali, non essendosi avvalsi del

sistema dell'esigibilità differita dell'Iva, avevano computato l'imposta nella liquidazione periodica (mensile o trimestrale) per il 2015, versandola all'erario. L'Agenzia, dopo aver rilevato che il quesito posto non presenta i requisiti formali né dell'interpello né della consulenza giuridica, fornisce alcune indicazioni «al fine di assicurare la dovuta collaborazione al Consiglio interpellante». Le Entrate ricordano che le note di credito previste dall'articolo 26 del dpr n. 633/1972 possono essere emesse senza limiti temporali quando l'operazione viene meno in tutto o in parte per nullità, annullamento, revoca, risoluzione, rescissione o sconti/abbuoni previsti contrattualmente. In presenza di errori materiali o di calcolo nella fattura, che abbiano comportato addebito di un'Iva superiore a quella realmente dovuta, il termine perentorio per la nota di credito è di un anno dall'effettuazione dell'operazione. In ogni caso, qualora la deadline fosse trascorsa, i soggetti passivi d'imposta hanno sempre la possibilità «di fare ricorso alla procedura di cui all'articolo 21, comma 2 del dlgs n. 546/1992, tramite un'istanza di rimborso rivolta al competente ufficio dell'Agenzia» (rimborso anomalo).

