

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 23 settembre 2014



MERCATO DELLE COSTRUZIONI

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 15	«Alle costruzioni serve un piano-Paese»	Marco Morino	1
-------------	----------	-------	---	--------------	---

INGEGNERI

Corriere Della Sera	23/09/14	P. 8	Renzi e il «cambiamento quasi violento»: far arrabbiare qualcuno per far bene a tutti	Massimo Gaggi	2
---------------------	----------	------	---	---------------	---

CERTIFICATO ENERGETICO

Italia Oggi	23/09/14	P. 31	Da metà ottobre cambia il libretto energetico	Marco Ottaviano	4
-------------	----------	-------	---	-----------------	---

ATTESTATI DI CERTIFICAZIONE ENERGETICA

Italia Oggi	23/09/14	P. 28	Attestati energetici al setaccio	Cinzia De Stefanis	5
-------------	----------	-------	----------------------------------	--------------------	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 1	Elia: «Pronti a fare la nostra parte, il Paese riparte se si semplifica»	Giorgio Santini	6
-------------	----------	------	--	-----------------	---

AMMINISTRAZIONE CONDOMINI

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 53	Chi ha già esperienza non va a scuola	Antonio Nucera	14
-------------	----------	-------	---------------------------------------	----------------	----

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 53	Scatta da subito l'obbligo dei corsi		15
-------------	----------	-------	--------------------------------------	--	----

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 53	Amministratore con «diploma»	Saverio Fossati	16
-------------	----------	-------	------------------------------	-----------------	----

AVVOCATI

Italia Oggi	23/09/14	P. 32	Ricercatori fuori dall'albo forense	Gabriele Ventura	19
-------------	----------	-------	-------------------------------------	------------------	----

COMMERCIALISTI

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 51	L'Anc: «I lavoratori autonomi versano più dei dipendenti»		20
-------------	----------	-------	---	--	----

GARE

Italia Oggi	23/09/14	P. 25	Gare, varianti super documentate		21
-------------	----------	-------	----------------------------------	--	----

INARSIND

Italia Oggi	23/09/14	P. 32	InarSind denuncia la fatturazione elettronica		22
-------------	----------	-------	---	--	----

PRIVACY

Italia Oggi	23/09/14	P. 25	Sono fuori legge due siti su tre	Antonio Ciccia	23
-------------	----------	-------	----------------------------------	----------------	----

RESTAURATORI

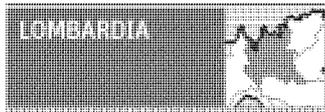
Italia Oggi	23/09/14	P. 32	Restauratori qualificati	Benedetta Pacelli	24
-------------	----------	-------	--------------------------	-------------------	----

TRIBUTARISTI

Sole 24 Ore	23/09/14	P. 51	Anti: Marongiu nuovo presidente		25
-------------	----------	-------	---------------------------------	--	----

«Alle costruzioni serve un piano-Paese»

De Albertis: lo hanno fatto Germania, Francia e Gran Bretagna, l'Italia purtroppo non ancora



Marco Morino
MILANO

Emergenza edilizia. Il nuovo allarme, per un settore che sta pagando un conto durissimo alla crisi, risuona da Milano, all'assemblea di Assimpredil Ance, l'associazione delle imprese di costruzioni delle province di Milano, Lodi, Monza e Brianza. Secondo Claudio De Albertis gli interventi tattici messi in campo dal governo e le misure assunte per rilanciare l'industria delle costruzioni «non bastano e non ci convincono». Il presidente dei costruttori milanesi, riprendendo un concetto già espresso dal leader di Confindustria Giorgio Squinzi, ribadisce che se non riparte il mercato interno delle costruzioni non riparte il Paese. E invece, dice De Alber-

tis, le imprese devono constatare l'assenza totale di una strettezza che preveda «una incisiva politica di rilancio industriale delle costruzioni in Italia». Si tratta, per De Albertis, di definire un piano strategico per le costruzioni che affronti tutti gli aspetti in una visione generale di medio e lungo periodo: un «vero piano industriale Paese di settore». Lo hanno fatto Germania, Francia, Gran Bretagna. «L'Italia, purtroppo, non ancora» rimarca De Albertis.

E così l'edilizia a Milano come nel resto d'Italia è in ginocchio. «Da settembre 2008 a oggi - rileva De Albertis - il nostro settore ha perso il 30% della capacità produttiva in un contesto territoriale, quello delle province di Milano, di Lodi, di Monza e Brianza, che accoglie un evento come Expo. A livello nazionale, la nostra filiera ha perso quasi 800 mila posti di lavoro: un dato impressionante su cui non servono

commenti». Le imprese di costruzione italiane, in particolare quelle medio piccole, che rappresentano il 90% del tessuto produttivo, non hanno alternative: chiudere o credere che l'Italia cambi rotta. Intanto in sei anni sono scomparse poco meno di 3.500 imprese edili. Nel solo Comune di Milano in tre anni la superficie lorda di pavimento oggetto di concessioni edilizie si è contratta del 50 per cento. «Meno cantieri per la nuova costruzione e per la riqualificazione. È il futuro che ci preoccupa» nota De Albertis.

Anche un evento come Expo non ha portato alle imprese del territorio le ricadute sperate. Assimpredil Ance ha monitorato circa 40 aggiudicazioni del 2014, metà del Comune di Milano e metà di Expo. Per Expo, l'83% dei lavori è stato eseguito da imprese del Nord, non lombarde: alle imprese del territorio milanese è rimasto il 9,5% del valore

delle gare monitorate. Per il Comune di Milano, con riferimento all'anno 2014, il 33% dei lavori è stato aggiudicato a imprese del territorio milanese e il 32% ad imprese del Sud Italia che con quelle del Centro raggiungono la quota del 50%. «Sappiamo tutti che da marzo 2015 fino alla fine di Expo - osserva De Albertis - non si aprirà nessun nuovo cantiere per esigenze di mobilità, quindi a breve saremo totalmente fermi per quasi un anno».

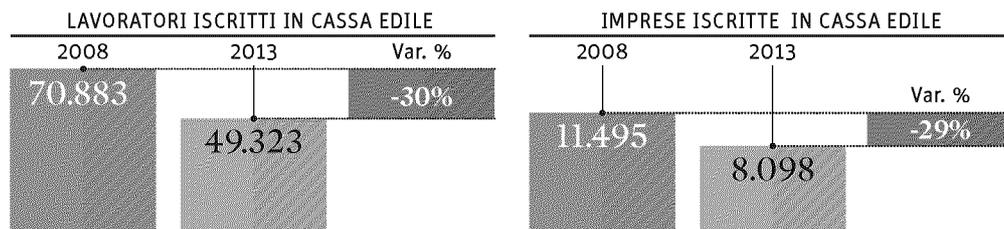
A questo punto preoccupa anche il dopo Expo. «Se passasse - dice De Albertis - una visione miope di disinvestimento in questo territorio l'area metropolitana ridurrebbe fortemente la sua attrattività e la sua concorrenzialità, ma il Paese perderebbe la sua locomotiva economica. Credo sia di vitale importanza che tutti gli attori del nostro sistema denuncino con forza questo rischio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Edilizia in profondo rosso

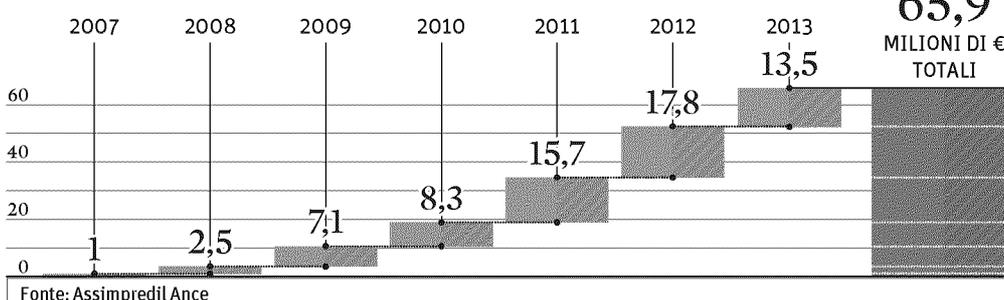
OCCUPAZIONE

Province MI-MB-LO

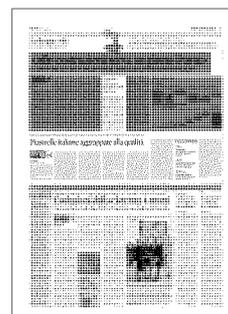


RESTITUZIONE DEL CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE

Comune di Milano. Dati in milioni di euro



Fonte: Assimpredil Ance



Renzi e il «cambiamento quasi violento»: far arrabbiare qualcuno per far bene a tutti

A San Francisco, tra Google, Twitter e gli italiani: yes we can? Da noi è «No, non si può»

DAL NOSTRO INVIATO

SAN FRANCISCO — Matteo Renzi parla con Fabrizio Capobianco, un mago del software della Valtellina che in Silicon Valley ha creato varie «start up» compresa una applicazione televisiva per la Juventus. E che al premier che lo guarda contrariato promette: «Le faccio una app «viola-live» con dentro integrati anche gli insulti ai gobbi». Il premier ascolta e, nell'incontro organizzato dal console Mauro Battocchi alla Yacht Club, nella Baia di San Francisco, conversa con 150 giovani imprenditori italiani dell'hi-tech come Vittorio Viarengo che ha creato varie imprese ma che, essendo cresciuto in un panificio, si era divertito a insegnare a fare il pane agli amici in un video su YouTube. Decine di migliaia di persone che l'hanno visto, poi un blog con migliaia di contatti al giorno. Alla fine anche Vivalafocaccia.com è diventato un business, ma quando Viarengo ha pensato di assumere qualcuno in Italia per gestire il sito, è sprofondato negli ostacoli burocratici: «Possibile non si possa fare come qui dove con 200 dollari crei la partita Iva online e puoi anche pagare le tasse via Internet?»

Renzi parlava a loro e agli altri espatriati italiani, ma anche a chi in Italia si oppone a riforme radicali quando ha spiegato il suo sforzo di cambiare in profondità l'Italia: «Arriva il momento in cui bisogna far arrabbiare qualcuno per cambiare le cose che non vanno, quelle che bloccano un Paese per altri versi vitale, in grado di cogliere le opportunità. Dobbiamo far arrabbiare qualcuno per far andare avanti tutti». Il presidente del Consiglio, nella prima tappa di una giornata che lo ha poi portato a Google, a Twitter e a Yahoo! oltre che alla nuova scuola elementare italiana di San Francisco ha spiegato di essere «venuto qui perché questa è la capitale del futuro. In Italia abbiamo città straordinariamente belle, ma il rischio è quello di essere gelosi del passato anziché innamorati del futuro. Basta piangersi addosso: è il momento di cambiare le cose con decisione, in modo quasi violento. Parlo del metodo, ovviamente. Ma basta piangerci addosso e raccontarci cosa non va e spiegare che le cose non si possono cambiare per non scontentare questo o quello. Qui c'è «Yes we can». Da noi è di moda: no, non si può».

Ai giovani imprenditori italiani il premier ha detto: «Non vi faccio il so-

lito discorso sulla fuga dei cervelli, non vi chiedo di tornare in Italia. Vi chiedo di credere nel nostro progetto e darci una mano da fuori. Realizzate pure qui i vostri progetti. Noi speriamo di cambiare l'Italia per farne un Paese bello e coraggioso. Un Paese che vi faccia sentire il bisogno di tornare a casa. E non solo per le pappardelle e il vino: un luogo del futuro, non solo del passato».

L'abilità dialettica e la disinvoltura del premier hanno alla fine trasformato l'incontro formale, alla presenza dell'ambasciatore italiano a Washington Claudio Bisognero e del sindaco della città Edwin Lee che gli ha anche consegnato delle gigantesche chiavi della città, in una specie di rimpatriata con la foto di gruppo sul lungomare che si è trasformato in una girandola di «selfie» con Renzi individuali e a grappolo con sullo sfondo il Golden Gate, che, alla fine ha travolto anche il primo sindaco asiatico della città e la moglie.

Agli imprenditori Renzi ha presentato la squadra di Palazzo Chigi per l'innovazione: dal suo consigliere Paolo Barberis al neonominato «digital champion» Riccardo Luna, una specie di ambasciatore dell'hi-tech italiano alla Commissione europea di Bruxelles, e ha promesso di tornare ogni anno, prima dell'assemblea delle Nazioni Unite, per fare il punto sui progressi compiuti dall'Italia. Al capo del governo sono state presentate molte realtà produttive italiane di successo, alcune tutte create sulla West Coast, altre gestite da qui, ma con decine o centinaia di dipendenti della ricerca e sviluppo in Italia perché da noi, hanno spiegato molti degli imprenditori che hanno preso la parola, gli ingegneri di qualità non mancano. Spesso sono migliori di quelli americani e possono anche costare meno. Ma manca il sistema, la cultura manageriale, i canali di finanziamento, l'abitudine a promuovere chi accetta le sfide, a incoraggiare l'assunzione di rischi. È quello che fa il programma di borse di studio Fullbri-

Il luogo del futuro

«Noi speriamo di cambiare l'Italia per farne un Paese bello e coraggioso, un luogo del futuro e non solo del passato»

ght Best: alcuni di quelli che sono venuti a studiare imprenditorialità in America con queste borse sono tornati in Italia e hanno creato imprese di successo. Come Massimo Palmisano, un ragazzo di Taranto che lavorava a Torino, alla Fiat. Nel 2009 ha vinto una borsa Best e ha mollato tutto: oggi la sua impresa, Decision, ha 100 dipendenti in Italia, 20 negli Usa e ha appena ottenuto un finanziamento di 40 milioni da un fondo d'investimenti Usa pronto a finanziare il suo sviluppo.

Renzi ha usato queste storie come acqua per il suo mulino («Quando dicevo che Jeffrey Immelt di General Electric, che è il più grosso datore di lavoro di Firenze, mi diceva che all'Italia invidiava soprattutto i suoi ingegneri, da noi mi ridevano in faccia») e poi ha promesso di continuare a puntare senza sosta sul cambiamento: Parlamento, mercato del lavoro, giustizia civile, scuola. E qui vari imprenditori come Marinucci lo hanno sollecitato a introdurre l'insegnamento dell'imprenditorialità non solo negli anni dell'università, ma anche nelle scuole medie e addirittura elementari.

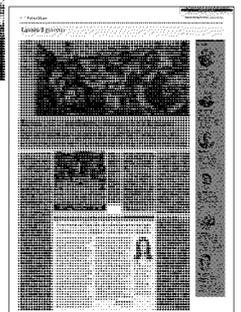
Massimo Gaggi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al tavolo

Il premier Matteo Renzi alla cena offerta da John Hennessy, presidente della Stanford University, con, da sinistra, Condoleezza Rice, ex sottosegretario di Stato, Ronald Spogli, ex ambasciatore Usa in Italia, e la moglie del presidente del Consiglio Agnese Landini



Chi c'era



Luca Maestri
Direttore finanziario di Apple, romano, 50 anni. Studi compiuti tra la Luiss e Boston. Ha lavorato per General Motors e Xerox. A Cupertino è stato chiamato da Tim Cook



Diego Piacentini
Numero due di Amazon, braccio destro dell'amministratore delegato Jeff Bezos, ha 53 anni. Lavora per il colosso dell'e-commerce dal 2000, ricoprendo diversi incarichi



Mario Mazzola
Cresciuto nella Olivetti, ha poi fatto carriera alla Cisco (dove nel 2001 è divenuto il numero due). Si è trasferito nella Silicon Valley nel 1982, partecipando alla fondazione di una società, la David system



Fabrizio Capobianco
Ha fondato e guida TOK.tv, piattaforma per rendere social la tv (permette di comunicare tra spettatori a distanza durante gli eventi sportivi). Nel 2003 ha creato Funambo!



Doug Leone
Origini genovesi, negli Stati Uniti da quando aveva 11 anni, è senior partner del fondo Sequoia, nome di peso nel mercato di venture capital, che ha contribuito a finanziare Apple, Google, Yahoo!



Marco Marinucci
Dodici anni dopo la laurea, in Ingegneria elettronica a Genova, nel 2005 ha cominciato a lavorare per Google (fino al 2012). Ha fondato Mind the Bridge, incubatore di startup

Selfie

L'autoscatto «di gruppo», con il premier Matteo Renzi, dei partecipanti all'incontro di San Francisco con le start up, sullo sfondo del Golden Gate (foto Palazzo Chigi)

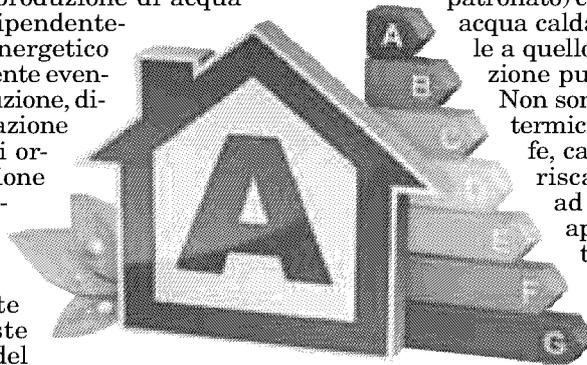


Per gli impianti termici e la certificazione degli edifici

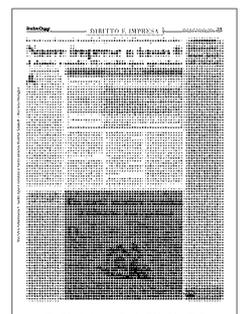
Da metà ottobre cambia il libretto energetico

DI MARCO OTTAVIANO

Dal 15 ottobre nuovi libretti per gli impianti termici e la certificazione energetica degli edifici. È impianto termico quello destinato ai servizi di climatizzazione invernale o estiva degli ambienti, con o senza produzione di acqua calda sanitaria, indipendentemente dal vettore energetico utilizzato, comprendente eventuali sistemi di produzione, distribuzione e utilizzazione del calore nonché gli organi di regolarizzazione e controllo. Sono compresi negli impianti termici gli impianti individuali di riscaldamento. Queste alcune delle risposte contenute nelle Faq del Ministero dello sviluppo economico in merito all'efficienza energetica degli impianti di climatizzazione invernale e estiva. Non sono impianti termici i sistemi dedicati esclusivamente alla produzione di acqua calda sanitaria al servizio di singole unità immobiliari ad uso residenziale ed assimilate. Tra le singole uni-



tà immobiliari a uso residenziale e assimilate sono da intendersi comprese anche gli edifici residenziali monofamiliari, le singole unità immobiliari utilizzate come sedi di attività professionali (ad esempio studio medico o legale) o commerciale (ad esempio agenzia di assicurazioni) o associativa (ad esempio sindacato, patronato) che prevedono un uso di acqua calda sanitaria comparabile a quello tipico di una destinazione puramente residenziale. Non sono considerati impianti termici apparecchi quali: stufe, caminetti, apparecchi di riscaldamento localizzato ad energia radiante; tali apparecchi, se fissi, sono tuttavia assimilati agli impianti termici quando la somma delle potenze nominali del focolare degli apparecchi al servizio della singola unità immobiliare è maggiore o uguale a 5 kW. Non sono considerati impianti termici i sistemi dedicati esclusivamente alla produzione di acqua calda sanitaria al servizio di singole unità immobiliari ad uso residenziale e assimilate.



SEMPLIFICAZIONI FISCALI/ Il decreto disciplina le modalità di collaborazioni

Attestati energetici al setaccio

Controlli condotti da Entrate e Sviluppo economico

DI CINZIA DE STEFANIS

Collaborazione tra Agenzia delle entrate e Ministero dello sviluppo economico per scoprire le irregolarità negli attestati di prestazione energetica (Ape). Abolizione della comunicazione all'Agenzia delle entrate per i lavori di riqualificazione energetica degli edifici che usufruiscono del 65% e che proseguono per più periodi di imposta. Queste alcune delle novità contenute nel decreto legislativo recante disposizioni in materia di semplificazioni fiscali, attuativo dell'articolo 7 della delega di cui alla legge n. 23 dell'11 marzo 2014. Il provvedimento esaminato venerdì scorso (19 settembre 2014) dal Consiglio dei ministri (in secondo esame preliminare), torna al vaglio delle commissioni parlamentari competenti per il prescritto parere, per poi ritornare all'esame del consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva.

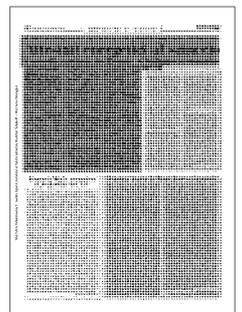
Bonus per riqualificazione. Attualmente il dl n. 185/2008 convertito nella legge n. 2/2009 prevede che i

contribuenti interessati alla detrazione Irpef delle spese sostenute per la riqualificazione energetica degli edifici, i cui lavori proseguono oltre il periodo di imposta, debbano inviare all'Agenzia delle entrate un'apposita comunicazione in cui sono elencati i dati delle spese sostenute nei periodi di imposta precedenti. La mancata osservanza del termine entro cui inviare la comunicazione (90 giorni dal termine di ciascun periodo di imposta in cui sono state sostenute le spese oggetto di comunicazione), ovvero la sua omissione non comportano la decadenza dal beneficio fiscale, ma solo la irrogazione di una sanzione pecuniaria (da 256 euro a 2.065 euro). In un'ottica di semplificazione l'articolo 12 del decreto semplificazioni provvede ad abrogare il descritto adempimento.

Attestato di prestazione energetica. L'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, ha modificato l'articolo 6 del dlgs 19 agosto 2005, n. 192, sostituendo la nullità degli atti privi

dell'Ape con sanzioni amministrative pecuniarie a carico delle parti. La stessa disposizione ha stabilito, inoltre, che l'accertamento e la contestazione delle violazioni sono svolte dalla guardia di finanza o, alla registrazione dell'atto, dall'agenzia delle entrate. Il pagamento della sanzione amministrativa non esenta comunque dall'obbligo di presentare la dichiarazione o la copia dell'attestato di prestazione energetica entro 45 giorni. La normativa al momento vigente prevede che gli accertamenti devono essere condotti dall'Agenzia delle entrate e dalla guardia di finanza, ma, si legge nella relazione illustrativa del decreto, non si tengono in considerazione le modalità telematiche di registrazione dei contratti, che prevedono la registrazione automatica dell'atto al momento della ricezione del file telematico, non consentendo di allegare altri documenti. L'articolo 34 del decreto semplificazioni disciplina il rapporto di collaborazione tra agenzia entrate e sviluppo economico in materia di attestato di prestazione energetica.

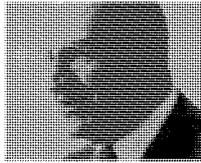
—© Riproduzione riservata—



FORUM / L'amministratore delegato di Fs

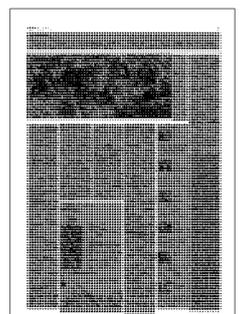
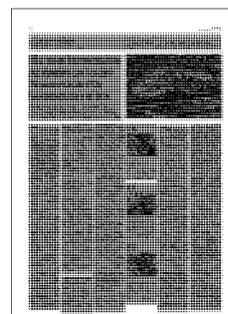
Elia: «Pronti a fare la nostra parte, il Paese riparte se si semplifica»

«Il Paese può ripartire, possono ripartire i cantieri, ma bisogna ridurre le frammentazioni, semplificare. Con 60 firme in calce a un verbale di accordo per l'esecuzione di un lavoro, non si va da nessuna parte». L'amministratore delegato di Fs, Michele Elia (foto), dice in un Forum con il Sole 24 Ore di accettare la sfida di commissario per le grandi opere al Sud, Napoli-Bari e Catania-Messina. «Pronti a fare la nostra parte, per investimenti e servizi di Fs



passa quasi l'1% del Pil». Sulla liberalizzazione, «nessun ostacolo a Ntv, gli abbiamo dato tutti gli strumenti per operare». E per il futuro delle Fs bisogna investire sui nodi urbani, anche con i servizi di bus, e velocizzare i collegamenti fra città. Le Fs aspettano dalle Regioni 1,2 miliardi di pagamenti. La privatizzazione? «Decide il Tesoro ma resto per valorizzare l'intero gruppo». Entro dicembre un piano per collegare con l'Av i tre grandi aeroporti.

Forum > pagine 10 e 11



I forum del Sole

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FS

Napoli-Bari e Catania-Messina

«Ho accettato di fare il commissario perché un progetto ha bisogno di un babbo
Con 60 firme in calce a un verbale per eseguire un lavoro non si va da nessuna parte»

Elia: meno frammentazione per ripartire con i cantieri Nessun ostacolo a Ntv, la concorrenza è un bene

«Pronti a fare la nostra parte per la crescita del Paese, quasi l'1% del Pil passa per investimenti e servizi di Fs. Dico sì alla sfida-commissario per le grandi opere al Sud»

PAGINE A CURA DI
Giorgio Santilli

Questo forum con l'amministratore delegato delle Fs, Michele Elia, è il primo di una serie che il Sole 24 Ore farà con gli amministratori delegati di tutti i grandi gruppi partecipati dal Tesoro.

IL SOLE 24 ORE - Ingegnere Elia, il presidente di Ntv, Antonello Perricone, ha detto qualche giorno fa che il tirocinio nella liberalizzazione italiana è stato un percorso di guerra, disseminato di trappole e ostacoli, quasi un Vietnam. È facile ribattere da parte sua che in altri Paesi europei sull'alta velocità non c'è concorrenza, però credo che questo non debba impedire di sperimentare una concorrenza su un investimento così importante. Le chiedo se non crede si debbano fare passi in avanti nel rapporto con il concorrente, se non siate stati direttamente o indirettamente troppo monopolisti nel rapporto con il nuovo concorrente. L'altra questione, parlando del piano industriale, è se si sia fatto un importante investimento nell'alta velocità e si sia trascurato l'investimento nel trasporto locale. Qual è il programma che lei ha in mente?

ELIA - Ho seguito personalmente questa partita, quando ero alla rete ferroviaria, perché il riferimento di Ntv e dei concorrenti è il gestore della Rete, Rfi appunto, separato societariamente da Trenitalia e da tutte le altre società del gruppo, con le quali esistono solo rapporti di tipo contrattuale. Abbiamo definito un accordo-quadro, in base alle esigen-

ze di Ntv. Quell'accordo stabilisce il numero di slot di cui avevano bisogno le attività legate al loro servizio: platee lavaggio, impianti di deposito locomotive, centri manutenzione. Nel titolo autorizzatorio, per inciso, avevano anche l'impegno a fare servizi di tipo universale. Realizzammo questo accordo-quadro su cui Rfi impegnò tra i 20 e i 25 milioni. In più loro costruirono un impianto di manutenzione a Nola. Scelsero di andare a Venezia, Torino, Salerno, le stesse di oggi. Inoltre, su Milano scelsero Garibaldi e su Roma scelsero Termini. Dopo un paio di mesi cambiammo perché scelsero di andare a Tiburtina e a Ostiense dove poi noi realizzammo la platea lavaggio: quindi modificammo l'accordo-quadro in questi termini. Poi li abbiamo seguiti nelle corse-prova dei treni che via via arrivavano. Molte volte Montezemolo diceva: il giocatore è anche l'arbitro. Ma i due giocatori sono le due imprese ferroviarie, Trenitalia e Ntv, l'arbitro era l'Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari, poi diventata Autorità per la regolazione dei trasporti. Rfi era il padrone del campo e dei servizi annessi, spogliato, accesso al campo. Così si è avviato il discorso con Ntv.

L'altro ostacolo alla concorrenza viene da pedaggi molto elevati proprio sulla rete alta velocità.

Quando sono partite queste attività, i pedaggi erano già stati definiti - dal 2000 sulla rete convenzionale e dal 2006 sull'alta velocità - con due decreti ministeriali e non sono stati cambiati in corso di attività. Il pedaggio - parlando di uno dei temi fondamentali - nasce, di base, come pedaggio uguale su tutta la re-

te convenzionale, cioè tra i 2,5 e i 3 euro a chilometro per treno. Il ministero delle Finanze all'epoca decise che l'alta velocità - che riuscimmo a blindare come costo a vita intera complessivo a 32 miliardi nel 2006 evitando ulteriori allungamenti di tempi e di costi e rispettando tutte le scadenze di attivazione con un impegno veramente forte (se ricordate mettevamo dei totem nelle stazioni: il 31 dicembre del 2008 si attiverà la Roma-Napoli...) - sarebbe stata coperta per quasi 28 miliardi dallo Stato e per 4,2 miliardi in autofinanziamento, pagandoli con gli introiti dell'alta velocità. Per questo il pedaggio sui 600 chilometri della rete ad alta velocità venne incrementato nel 2006 di un delta che poi ha portato a 14 euro complessivi. Questo pedaggio, pagato ovviamente anche da Trenitalia, è andato avanti in questa maniera fino al decreto ministeriale dell'anno scorso che ha ridotto del 15% il pedaggio sia per Trenitalia che per Ntv. In quell'occasione abbiamo rivisitato anche la curva di recupero del debito.

Mettiamoci anche certi annunci reiterati ossessivamente sui vostri treni per dire che il ritardo nasceva da un guasto del concorrente.

È vero. Certi claims sollevati da Ntv avevano a volte ragioni oggettive, come la storia degli annunci cui fate riferimento. Li effettivamente abbiamo avuto qualche difetto, ma le assicuro che dipendeva dagli operatori, nessuno aveva detto loro "andate a sfoffare Ntv". Difatti abbiamo rivisto il codice degli annunci e abbiamo disciplinato la questione. Però noi abbiamo agito correttamente e ab-

biamo chiuso anche la partita con l'Antitrust con il riconoscimento di impegni su tutte cose di contorno, non così significative, almeno dal mio punto di vista, rispetto alle problematiche di cui oggi Ntv parla.

E la separazione Trenitalia-Rfi, perché non si può fare?

Anche qui sfatiamo i luoghi comuni. Noi abbiamo già società separate e abbiamo un'infinità di controlli sui nostri bilanci: i collegi dei sindaci, le società di revisione, una contabilità regolatoria che descrive tutto det-

LA CLAUSOLA SOCIALE

«Siamo favorevoli che si facciano le gare anche per il trasporto locale, ma bisogna stabilire regole chiare. Serve una clausola sociale per gestire il personale»

tagliatamente per Rfi, la Corte dei conti, i ministeri. Quindi non c'è possibilità di travasi o di movimenti di fondi o di soldi o di sconti, è impossibile. Ogni anno c'è la relazione della Corte dei conti, che è pubblica: nessuno ha mai sollevato un problema di questo tipo.

Ma quale è questo ostacolo all'«unbundling»? Tecnologico? Finanziario?

Noi abbiamo un sistema ferroviario che dal 1905 lavora sull'integrazione tecnologica. Anche l'Alta velocità si è inserita su quel sistema. Un'infrastruttura ferroviaria a 300 chilometri all'ora non si può fare se non c'è un treno da 300 km all'ora che la testi, che la controlli e venga seguito puntualmente. Abbiamo lavorato 2-3 anni per mettere in piedi l'alta velocità dopo che era stata completata l'infrastruttura e abbiamo usato il sistema tecnologico più avanzato del mondo. Senza questo sistema integrato non dico che i tecnici di Ntv non ce l'avrebbero fatta, ma certo loro nascevano più come impresa di carattere commerciale, non con una storia tecnica alle spalle. L'alta velocità l'hanno fatta le Ferrovie dello Stato, io ho fatto tutti i test, le prove tecniche. Chi arriva oggi la trova pronta e non deve sopportare oneri e spese di nessun tipo, si trova pronto il miglior sistema che c'è in Europa. Invece ci sono studi europei che calcolano in 6 miliardi il costo per l'intera rete da un eventuale unbundling.

Quanta parte di questo costo aggiuntivo riguarderebbe l'Italia?

Non è stata fatta questa ripartizione ma considerando che siamo una delle tre grandi reti ferroviarie d'Europa, con tedeschi e francesi, penso che stiamo parlando di un costo dell'ordine di un miliardo.

Voi operate in un contesto europeo conservatore sulle liberalizzazioni fra diretti molto prudenti, resistenze degli Stati e delle stesse grandi imprese ferroviarie. Voi stessi usate in funzione difensiva l'argomento che l'Italia è l'unico Paese ad avere concorrenza sull'Alta velocità. L'esperienza italiana andrebbe invece considerata positiva per il fatto che ha stimolato Trenitalia a svolgere un servizio che diversamente non avrebbe svolto, almeno a questi livelli di cadenzamento, di tariffe e di qualità del servizio (e anche di bilanci societari). Perché c'è tutta questa resistenza

in casa vostra, negli Stati, nelle altre grandi imprese ferroviarie europee?

La liberalizzazione a noi ha fatto bene, non ho mai detto il contrario. L'intervento di Ntv per noi è stato positivamente. Ho solo voluto spiegare la storia fino a oggi. Da quando è entrata Ntv, noi abbiamo fatto un lavoro incredibile sui treni. È così che Trenitalia ha vinto il premio in Europa come miglior servizio sull'alta velocità. Quindi la qualità del servizio è dovuta principalmente all'ingresso di un competitor sull'alta velocità e questo è stato per noi un vantaggio competitivo.

E il trasporto locale? Siete in ritardo lì.

Anche sul trasporto locale siamo per la completa liberalizzazione. Per le gare. Però quello che dico è che prima di fare le gare dobbiamo risolvere alcuni problemi: il materiale rotabile, le clausole contrattuali, le clausole sociali, cioè tutto questo mondo che ha bisogno di partire. Se si partisse oggi prima di tre anni e mezzo non ci sarebbe una sola nuova impresa a fare questo tipo di servizio. L'Emilia Romagna sta andando in gara in questi giorni: per tutto il bacino fa una gara che dura sedici anni, più altri cinque, una cosa enorme. In Germania, dove noi siamo impegnati con la società Netinera (che ha 4 mila persone) su quattro Länder, fanno le gare ma le aree forti, le aree metropolitane le danno a Deutsche Bahn. Noi siamo per la completa liberalizzazione. Per il rapporto con gli altri competitor europei - che nel settore merci sono venuti in Italia a fare servizio avendo più disponibilità finanziarie di Trenitalia - bisogna avere la reciprocità. Tu vieni da me, io posso venire da te.

L'Autorità per i trasporti ha inviato una segnalazione a luglio per favorire le gare e il Governo sta preparando un disegno di legge per la concorrenza nel trasporto locale.

Ma le gare si stanno già facendo. L'Emilia Romagna ha in scadenza la gara, a dicembre scadono tutti i contratti di Trenitalia.

Sì, ma una norma nel disegno di legge sulla concorrenza che sancisca l'obbligo di gare regionali non sarebbe utile?

Nel bando di gara dell'Emilia c'è scritto che chi vince deve comprare 70 treni, una parte li mette la Regione e poi dà la possibilità al vincitore di fare l'investimento in un certo periodo di tempo. Quindi oggi è possibile farlo. Però va chiarito il tema del personale. Se Trenitalia perde la gara dell'Emilia Romagna il personale di Trenitalia, oltre mille persone, che fine fa? Ci vuole una clausola sociale e una contrattuale, anche i contratti uguali per tutti. Io vado ancora più in là: anche l'infrastruttura dovrebbe essere forse sotto un unico gestore, anche le Nord Milano o le Sud Est di Bari, in modo tale da avere stesse regole, stessa normativa, stessi standard, stessi costi.

Queste gare del trasporto pubblico locale finora sono state una finzione e rischio di esserlo ancora. Lei prima ha sfiorato il tema delle clausole sociali, però questo è un tema ancora tutto in divenire, non è ancora stato stabilito niente su questo, quindi mi pare che per queste gare a parole c'è la volontà, ma nei fatti ancora troppi ostacoli le frenano.

Non è un ostacolo e non è una finzione, è un problema reale che chi fa la gara deve inserire certe condizioni dentro. Ma le gare non

le facciamo noi come Trenitalia o come Rfi, o come Fs, le fa la Regione e il ministero dei Trasporti farà quelle del servizio universale a lunga percorrenza. Noi stiamo solo chiedendo di regolare le clausole sociali, contrattuali, il materiale rotabile. In Germania la nostra società si costruisce l'officina dove fa manutenzione e compra i treni. Nel contratto è previsto.

Le Fs da qualche anno ha cominciato a intervenire con investimenti molto interessanti in società di trasporto suburbane regionali anche su gomma. Due domande: da una parte non le sembra in questo modo di dire: posso anche perdere una gara regionale, ma mi sto coprendo col trasporto su gomma? Due, se questa politica continuerà e che livello di copertura nazionale avete fatto col trasporto su gomma fino a oggi.

Noi abbiamo una società nel gruppo che si chiama BusItalia. Ha preso già il lavoro a Firenze, siamo in Umbria, dove fa anche traghetti, siamo a Padova. Quella è una società che può integrare il servizio regionale ferroviario, non sostituirlo. Noi dobbiamo avere una logica nella revisione di tutto il Tpl e abbiamo bisogno nelle aree regionali e nelle grandi aree metropolitane di non avere servizi paralleli sulle stesse tratte. Se voi andate a guardare oggi ci stanno mille e cento società di servizio automobilistico che hanno tante piccole tratte da coprire ma nessuno ha un modello organizzativo tale per cui con il treno fai la relazione tra i due principali centri, poi quando arrivi alla stazione trovi i pullman che ti portano nelle varie aree. Noi vogliamo farlo, se riusciamo, indipendentemente dalla proprietà. Certo che verrebbe più semplice se gestissimo anche quel tipo di servizio, ma non è quella la finalità, vogliamo dare un contributo anche lì perché dove siamo andati a prendere i servizi abbiamo dato un contributo di efficienza. È un lavoro molto più semplice, ma c'è bisogno di forte organizzazione e di forte management per coordinarlo, non sostituirci. Vogliamo fare un'integrazione, una combinazione di servizi.

Voi investite nell'alta velocità e vi expandete nella gomma mentre il trasporto ferroviario pendolare è considerato il trasporto più abbandonato sul territorio.

Per l'infrastruttura sul trasporto regionale e sulle grandi aree metropolitane sono destinati dal contratto di programma 16 miliardi di euro e la metà di questi li abbiamo già spesi. Stiamo lavorando per garantire una maggiore capacità nell'ambito dei nodi e in più in tutte le stazioni di Roma, Milano, Torino, Napoli stiamo migliorando l'altezza dei marciapiedi, i sottopassaggi, l'eliminazione delle barriere. L'altro tema infrastrutturale è aumentare la velocità della linea tra le grandi aree metropolitane in modo tale da ridurre i tempi di percorrenza. Poi c'è il materiale rotabile: Trenitalia ha un investimento complessivo sul Tpl di 3 miliardi, per esempio i treni Jazz che sono apprezzatissimi anche a Roma.

L'altra grande sfida che ha davanti Fs è il progetto di privatizzazione o di quotazione in Borsa. Noi siamo rimasti a Moretti che stimava un valore di 6 miliardi per il 49% del capitale in Borsa. Avete fatto passo avanti? C'isno anche ipotesi di privatizzazioni a pezzi.

Per la privatizzazione si sta lavorando. Io sono contrario alla separazione proprietaria tra Rete e impresa ferroviaria, quindi il gruppo secondo me va visto nella sua interezza. Perché separare una parte? Potresti solo separare una parte buona, ma cosa rimane poi? Poi all'interno tra i business ci deve essere chiarezza e trasparenza. Su questo comunque è l'azionista che decide, noi possiamo solo essere strumento dell'azionista.

Però un investitore che compra nella sua interezza un gruppo che all'interno ha problematiche grosse, sia pure annacquate dall'attività che va bene, questo punto di debolezza lo coglie e vi penalizza quando andate a vendere.

Standard & Poor's la settimana scorsa ci ha confermato il rating, migliorando il nostro profilo di credito stand alone di un gradino. Ha spiegato che un Ebitda come il nostro, di due miliardi, in Europa non ce l'ha nessuno. Snfc e DB se lo sognano, stanno all'8-10%, noi al 23%. E quello di quest'anno migliora.

Proprio sul tema del valore di Fs e di un'eventuale privatizzazione, voi siete una sorta di centauro: siete gestiti molto bene con logica privatistica, avete fatto 8 miliardi di ricavi, 2 miliardi di Mol e per il sesto anno siete in utile, quasi mezzo miliardo nel 2013, quindi il mercato dice che è una bella azienda. Ma c'è un problema: voi vivete di contributi pubblici, che non sono mai scesi nel tempo, cioè ogni anno lo Stato italiano tra contratto di programma e contratti di servizio gira alle Fs un assegno di circa 5,3 miliardi e questo ormai da dieci anni. Se voi produceste utile e avete quella marginalità così alta io da cittadino mi aspetto che il contributo pubblico possa diminuire, proprio perché siete diventati redditizi. Questo non è mai accaduto e la Corte dei conti rileva anche che gli investimenti sono tornati a livelli 2007. Poi avete il debito di 6 miliardi su Trenitalia e anche qui la Corte dei conti spesso dice che quella struttura finanziaria va riequilibrata, visto che a livello consolidato avete 38 miliardi di patrimonio, chiedo perché non ricapitalizzate Trenitalia per ripristinare la sua situazione finanziaria.

Il sostantivo che usa lei non è corretto. È corrispettivo, non è contributo. Il corrispettivo viene pagato e dato a Rfi e a Trenitalia sul contratto di servizio di Trenitalia con le Regioni per le prestazioni che la Regione definisce e stabilisce con Trenitalia, con un prezzo in un catalogo: sceglie il servizio e sceglie anche il corrispettivo da riconoscere. Rispetto a francesi e tedeschi il corrispettivo passeggero/chilometro riconosciuto a Trenitalia è inferiore del 30-40%. Ora il corrispettivo viene messo in gara, per esempio, in Emilia-Romagna e, se viene un'impresa terza, riceverà la somma. Per quanto riguarda Rfi, il contratto di programma ha ridotto il corrispettivo per le manutenzioni ordinarie e straordinarie da 1.950 a 1.610 milioni di euro. Poi c'è il contratto di programma parte investimenti. È chiaro che gli investimenti infrastrutturali non hanno un ritorno economico per nessun tipo di servizio. L'infrastruttura è dello Stato, la proprietà è sua. Oggi quella proprietà è attribuita a Rfi, appare nello sta-

to patrimoniale di Rfi, 35 miliardi di euro, però è fatta di binari, di gallerie, di ponti.

E sul debito elevato?

Nel piano d'impresa prevediamo di chiudere al 2017 con una riduzione del debito di 700-800 milioni. Sarà poco ma è significativo. Abbiamo anche un po' di crediti con le Regioni.

Quali sono queste Regioni e a quanto ammonta questo debito?

Le singole Regioni non me le ricordo. Il debito complessivo è di 1,2 miliardi circa su un valore dei contratti di 2,5 miliardi l'anno.

La percezione di chi viaggia, quando non viaggia sull'alta velocità, per esempio sulla tirrenica, è che molto spesso il servizio rispetto ad alcuni anni fa sia peggiorato: meno treni e non si arriva mai. La sensazione è anche che con questo giochino dei contratti con le Regioni si è creato una sorta di spezzatino per cui uno se non fa l'alta velocità deve prendere due o tre treni per fare una certa tratta. I pendolari si lamentano, diciamo che non è certamente un servizio da premio d'Europa. Su questo non pensate che le Ferrovie dovrebbero migliorare?

Stiamo lavorando per velocizzare le linee tra grandi aree metropolitane. Può essere la Genova-Roma o la Milano-Bari-Lecce. Quando l'anno prossimo arriveranno i nuovi cinquanta treni Mille, avremo del materiale rotabile più veloce da poter utilizzare anche su queste tratte. Contestualmente stiamo migliorando l'infrastruttura con una tecnologia che riduce i tempi di percorrenza. Sull'Adriatica, possiamo portare circa 150 km di quella linea a 200 all'ora.

Pochi giorni fa sulla questione Ntv è intervenuto Diego Della Valle, che è azionista di Ntv, e ha detto che il vero padrone delle Ferrovie è ancora Moretti, che è stato sostituito dal suo numero due ed è normale che fra loro si parlino. Lei che risponde?

Con Moretti ho lavorato dal 1997, quando ero alla direzione tecnica di Rfi, fino all'anno scorso. Quando è arrivato, abbiamo messo in sicurezza tutta la rete con i sistemi di segnalamento Scmt, abbiamo fatto la copertura telefonica con una rete proprietaria, abbiamo attivato tutta la rete alta velocità che stava lì e languiva, c'è stata una grande intesa su queste attività. Però mi chiamo Michele Elia. Per me è imbarazzante sentire che Moretti è ancora il capo delle Ferrovie. Che faccio, lo chiamo ogni giorno per sapere che devo fare e la sera gli faccio il resoconto? Andiamo... Invece quando si diceva "Moretti tratta le Ferrovie come se fosse il padrone, una cosa sua", ho risposto che per me è positivo quando uno fa così, perché se la tratta come una cosa sua, sta difendendo quella società a spada tratta.

Ci ha appena detto che è favorevole al progetto di quotazione in Borsa dell'intero gruppo, ed era l'idea di Moretti, ha preso il piano industriale di Moretti, impacchettato, già approvato dal Cda e quello è rimasto, è contrario all'unbundling. C'è qualcosa in cui lei si vuole distinguere da Moretti?

Quello che ha fatto Moretti, l'ha fatto con noi. I progetti sono quelli. L'alta velocità prosegue? Sì. Il traffico regionale lo miglio-

riamo? Sì. Velocizziamo le relazioni fra città? Sì. Il traffico merci lo vogliamo cambiare? Sì. Sto chiedendo a tutti di fare un catalogo degli orari merci proprio per fare un salto anche lì.

Le Ferrovie di Elia, rispetto a questo progetto, hanno qualche momento di scostamento, di rilancio?

Che devo dire? Voglio sfruttare il materiale nuovo per velocizzare queste relazioni, l'ho detto. Voglio mettere tutto l'impegno possibile per chiudere la Bari-Napoli e mettere a posto la Sicilia.

In effetti lo sblocca-Italia dà a lei i poteri di commissario su Napoli-Bari e Catania-Messina: lì avrà un bell'impegno.

Ai ministri ho detto: si può usare la formula del commissario, però nominiamo un commissario che abbia anche gli strumenti operativi, cioè che abbia un ufficio progettazione, un ufficio direzione lavori, non un commissario avulso dalla realtà. Noi abbiamo tutto. Abbiamo Rfi che è il committente e Italferr che è realizzatore del progetto. E aver detto che il commissario è l'amministratore delegato di Fs dà una supervisione con l'utilizzo di due società completamente partecipate da Fs.

Che cosa vuole fare da grande?

Dentro Roma ci sono circa 250 km di binari del raccordo anulare, quando la metropolitana è lunga 40 chilometri. Quelle aree metropolitane sono un fatto da aggredire in maniera veramente forte. Oggi stiamo cercando di farlo tecnologicamente per migliorare le condizioni attuali, cerchiamo di semplificare pure le stazioni per ridurre il numero di scambi. Sapete che solo a Roma Termini ci sono 320 scambi? Immaginate cosa significhi in termini manutentivi. I nodi sono il tema più importante, rispondere alle esigenze del traffico pendolare, mettere a posto questa roba sarebbe già una cosa molto importante.

Che vuol dire mettere a posto?

Creare le condizioni per cui puoi aumentare capacità, puoi gestire meglio l'arrivo dei treni nelle grandi aree metropolitane. Oggi tutta la concentrazione di questi treni avviene tra le 7 e le 8. Basterebbe anche cambiare di un quarto d'ora o di mezz'ora l'orario, non so, dell'università, degli ospedali, per poter diluire e alleggerire. Non è un intervento solo infrastrutturale o impiantistico, ma organizzativo.

Non è esattamente quello che in qualche modo sta chiedendo il Comune di Roma?

Sì, glielo abbiamo detto già dall'anno scorso.

Però loro adesso sostengono che c'è un momento di blocco su questa discussione, con il cambio di Moretti.

Se è un modo per dire "muoviti", va bene.

L'assessore ai Trasporti di Roma Improta sul nostro giornale ha esattamente portato all'attenzione questo tema: addirittura proponeva di fare una società mista tra le società del Comune, le società dei trasporti dell'hinterland e una società o una divisione regionale delle Ferrovie, per mettere a fattor comune le strutture con l'obiettivo principale di ridurre il traffico su gomma e trasformare le linee regionali ferroviarie in qualcosa che è molto simile a una tratta metropolitana.

Ne stiamo parlando. Stiamo chiedendo alla Regione quello che noi chiamiamo accor-

do-quadro, che stabilisce quelle che sono le richieste del governo locale e centrale, quante tracce vogliono da Tivoli a Roma e il numero di tutti gli slot nel nodo. Questo consente anche di pianificare, se dicono che oggi ne vogliono otto e l'anno prossimo dieci su quella relazione. So quali interventi infrastrutturali devo fare e quali servizi. Con molte regioni lo abbiamo fatto. Tutto questo costringe i governi locali a definire esattamente quali sono le esigenze del futuro, perché io non le so.

Questo vostro piano di investimenti quanto vale per il Pil italiano?

Nel piano industriale 2014-2017 abbiamo programmato investimenti per 25 miliardi, oltre 6 miliardi l'anno. Di questi 9 sono in totale autofinanziamento, 6 per Trenitalia, tre per Rfi. Anche con lo sblocca-Italia stanno arrivando fondi per l'alta velocità Torino-Venezia, il Brennero, il terzo valico. Sono quasi mezzo punto del Pil italiano con i soli investimenti, che diventano quasi un punto, fra 0,8% e 1%, se consideriamo anche l'attività di trasporto e di servizio che svolgiamo e l'indotto che attiviamo.

Due domande sul nodo di Milano. La prima: uno dei problemi a Milano è il collegamento da Centrale a Garibaldi, dove oltre ai treni pendolari ci sono adesso anche i treni ad alta velocità Roma-Torino, ci sono i collegamenti per Malpensa, ecc. Nel vostro piano infrastrutturale sui nodi che ha citato c'è qualcosa su questo?

Stiamo lavorando su tutta la Torino-Padova su cui stiamo mettendo un impianto tecnologico che gestirà l'intera linea, quindi anche il nodo di Milano, per migliorare i collegamenti, aumentarne la capacità, favorire l'integrazione fra linea Av e rete convenzionale. Un investimento da 450 milioni. Oggi noi non vogliamo toccare il passante di Milano con i treni ad alta velocità.

La seconda domanda su Milano si riferisce all'accordo che avete annunciato a fine agosto con il ministero per portare l'alta velocità in aeroporto. Voi avete fatto le sperimentazioni negli anni scorsi portando il Frecciarossa a Malpensa che sono durate poco perché i treni viaggiavano praticamente vuoti. Ho visto nelle slide che avete presentato che ci sarebbe un guadagno di cinque minuti da Milano a Malpensa: basterebbe a richiamare più passeggeri o è un servizio destinato comunque a rimanere non economico?

Il vero problema dei collegamenti con l'aeroporto non è il tempo di percorrenza, che nella mezz'ora è comunque accettabile, quanto la frequenza. Uno che arriva in aeroporto deve trovare il treno pronto: se deve aspettare il Frecciarossa o uno di quelli che partirà fra un'ora, prenderà altri mezzi. Il vincente anche sulla nostra alta velocità è la frequenza, un treno ogni quarto d'ora per Bologna o Firenze. C'è poi l'aspetto infrastrutturale: il Frecciarossa lo abbiamo portato anche su una linea delle Ferrovie Nord, perché il percorso non era tutto sulla nostra rete. Si dovrebbero unificare anche le infrastrutture, sono altri duemila chilometri in Italia di rete in concessione diversa da Rfi. Diversamente

bisogna fare certe scelte di servizio e di investimento infrastrutturale perché, per come è stata progettata allora, oggi l'Alta velocità dista in linea d'aria 20-30 chilometri da Malpensa. Comunque siamo d'accordo con il ministro Lupi che a fine dicembre porteremo un progetto per i tre aeroporti, Milano, Roma e Venezia, in tre step: primo, migliorare i servizi attuali in termini gestionali e organizzativi; secondo, migliorare anche infrastrutturalmente il collegamento con Milano Centrale e Rho Fiera, capire dove possiamo portarli; terzo, lo step infrastrutturale complesso che dovrebbe, secondo l'idea del ministro e di tutti, portare un collegamento passante da Malpensa, senza fare inversione di marcia, perché significherebbe complicare la gestione di questi servizi. Dei tre aeroporti, quello che si presta di più a ricevere una linea nuova è Venezia che non ha collegamenti. Fiumicino è la stessa cosa. Si trova nelle stesse condizioni. Quindi abbiamo detto: non molliamo il progetto futuro di portare l'alta velocità, tra virgolette, perché poi bisognerà vedere qual è la velocità.

L'Italia di oggi sta meglio o peggio dell'Italia dell'anno scorso?

Ferrovariamente?

No, il Paese. Lei è il capo di una delle più grandi aziende di questo Paese. Che cosa manca a questo Paese per farlo ripartire?

Gli interventi nelle infrastrutture in tempi brevi, secondo me. Noi abbiamo diversi soldi fermi e quindi anche la logica del commissario può essere una soluzione.

Privilegiando le opere in corso...

Privilegiando le opere in corso. Ma noi ne abbiamo diverse in corso, contabilizziamo quasi tre miliardi l'anno, cioè lavori fatti e pagati. Qualche anno fa quando era in corso l'Av si arrivava a 6 miliardi, ma comunque già l'anno prossimo con i lotti costruttivi ulteriori si dovrebbe arrivare a 4 miliardi di contabilizzazione. Poi per la Napoli-Bari e il primo tratto della Catania Catenanuova-Radusa, perché stiamo cercando di impostare le cose in modo che i primi contratti partano entro ottobre-novembre 2015. Il problema è che da un progetto preliminare approvato fino al cantiere operativo passano quattro anni con i tempi nostri. Allora noi cerchiamo di ridurre i tempi di approvazione, non le regole, il codice degli appalti non lo tocchiamo.

Lei che è uno dei più grandi investitori italiani e ha in mano qualcosa di veramente decisivo per il presente e il futuro, ha la percezione che questo Paese si possa rimettere in moto? Ce la farete a fare queste opere? Sta cambiando qualcosa nella burocrazia italiana, nel rapporto tra chi deve fare opere pubbliche e chi ha responsabilità regolamentari, amministrative, di giustizia?

Io sono fiducioso perché quello che abbiamo realizzato nel passato con l'attivazione dell'alta velocità era impensabile.

Voi siete legittimati.

Sì, ma insisto: oggi ci sono troppi riferimenti, troppa frammentazione. Mi ricordo un verbale di accordo per l'esecuzione di un lavoro con 60 firme, ce l'ho ancora. Con 60 firme è chiaro che non ne esci perché significa 60 persone, 60 uffici, 60 procedure. Trop-

pi riferimenti, questo è il problema: se fossero concentrati in un numero ridotto si sarebbe avvantaggiati. La figura del commissario alla fine cerca di fare una sintesi, ma avrà gli stessi obblighi, cercherà di fare, di spingere di dire va bene, decido comunque. Noi ci crediamo, nelle infrastrutture. Anche l'anno scorso c'erano soldi da spendere in Europa, ho detto "dateli a noi che li spendiamo". Li abbiamo appaltati tutti.

Il presidente del Consiglio ogni giorno dice che Juncker deve attivare 300 miliardi. Ma ci sono due culture: da una parte i francesi e dall'altra i tedeschi che parlano di attivare soprattutto investimenti privati. Noi in Italia abbiamo una macchina pubblica, una macchina dello Stato che consente di sfruttare questa opportunità?

Se lo strumento è Fs per queste cose, per realizzarlo sì, però bisognerebbe...

Diciamo cosa serve. Perché i fondi Ue sono fondamentali e ora hanno fatto un'Agenzia. Se abbiamo queste risorse e non siamo in grado di spenderle, come la storia ha dimostrato finora, allora non c'è da sperare bene. Da uno che guida un'azienda che ha fatto l'alta velocità, che ha un piano di investimenti pazzesco, che vuol fare il suo, bisogna capire cosa chiederebbe a chi ci governa per poter fare.

Le semplificazioni dobbiamo fare. Senza toccare la trasparenza e la parte appalti, che è la parte più delicata, ma l'altra, quella amministrativa e autorizzativa. Il commissario può essere un segnale, può essere anche la soluzione, non voglio dire che sto prendendo le distanze dal mio ruolo, anzi ce la metterò tutta, però quella è una partita da risolvere...

Circola una brutta battuta: facciamo commissario Elia, così se non ci riesce lui, nessuno ce la fa. Un modo per metterla con le spalle al muro?

Quando abbiamo messo prima in sicurezza tutta la rete, poi l'alta velocità, non ci credeva nessuno che ce l'avremmo fatta. Invece ce l'abbiamo fatta. Quindi, la determinazione. A Moretti ho sempre detto: per quei progetti occorre un babbo, cioè uno che prenda a cuore la faccenda. Quindi se mi mettono spalle al muro per questa roba, ma sono il babbo della situazione, mi sentirò due volte responsabile, non una sola. La soluzione di questi problemi è nella condivisione, ma anche nella leadership.

Se Lei riesce a fare la Napoli-Bari, realizza la profezia di Cavour. Cavour disse che avrebbe unito l'Italia e che avrebbe unito Napoli e Bari con un treno veloce. Sono passati appena 150 anni.

Se dopo un secolo e mezzo si realizza la profezia di Cavour, non è cosa da poco. Abbiamo previsto in lavoro di poter già inserire dei fondi Ue perché contiamo di ultimare certe quantità di lavori, in modo tale da avere finanziati ulteriori lotti su quel tratto.

Lei diceva prima che siete creditori delle Regioni per una cifra molto importante. Nel rapporto inverso, cioè come voi pagate le aziende che lavorano per voi, in che situazione siete?

I pagamenti di Ferrovie sono sicuri.

Sicuri. I tempi?

Non è sempre detto. Ogni volta che noi

prendiamo un impegno la copertura c'è. La cassa potrebbe in certi momenti mancare: il miliardo che dobbiamo avere dalle Regioni per esempio è cassa. Abbiamo ritardi, slittamenti, però paghiamo sempre. La certezza del finanziamento c'è.

Oltre a essere ingegnere, Lei è anche una persona proprio del fare. Abbiamo cercato anche di snidarla dal fare, ma è rimasto sul fare perché è quello su cui vuole misurarsi. Questo ci piace molto. Di recente sono stato a trovare Gabriele Pescatore, 94 anni, lui l'Italia l'ha fatta davvero, con le strade, con le opere. In molti gli vanno a chiedere ancora consigli e pareri. Mi ha sempre detto: è vero che noi siamo stati molto bravi e ci prendevamo le nostre responsabilità, però noi sapevamo anche che quando avevamo deciso partivamo e non ci interrompevano. Qui oggi tutti hanno paura di prendere una decisione e mettere una firma. Questo è il tema vero di oggi. Uno che deve mettere tante firme come Lei, questa paura ce l'ha o non ce l'ha?

Il mio avvocato, perché ho avuto qualche disavventura per problemi di esercizio ferroviario, lì c'è un groviglio di norme, ma ne sono sempre uscito bene, mi disse una volta: lei per i trent'anni successivi a questi darà lavoro agli avvocati, per tutte le firme che ha messo.

Le consigliere una polizza.

Sì, le abbiamo, un po' di polizze, ma io dormo tranquillo comunque, perché so che le cose che ho fatto, le ho fatte con quell'attenzione che bisognava avere. Abbiamo tutti i sistemi certificati CIL 4, che è un livello quasi nucleare per le ferrovie. Abbiamo messo in piedi tutto un meccanismo. Poi, l'imponderabile accade sempre, perché tu devi pensare anche a quello cui non hai pensato. Si fanno le analisi del rischio delle varie situazioni, si fa tutto. Però può capitare sempre qualcosa. L'importante è dire: ho fatto tutto quello che potevo fare. Per esempio per i passaggi a livello avevamo detto al ministero: sovvenzioniamo noi, a tutti gli incroci con le strade ci mettiamo le bande rumorose o i dossi, paghiamo noi, poi l'Anas farà la manutenzione, così impedisce quell'evento che quando uno vede la sbarra chiudersi, si mette a correre, convinto di passare, e poi magari non ce la fa.

Non crede quindi che una delle attenzioni maggiori che debba avere Renzi o chiunque ci governasse sia proprio garantire alla macchina dello Stato uomini con idee nuove e capaci? Con nuove idee perché bisogna superare questo coacervo di regole e, sotto questo livello epidermico, la corruzione e la mancanza di opere. Ma anche una squadra di uomini capaci che operi dentro la macchina dello Stato, semplificandola, collegandola all'Europa. Lei ne fa già parte, operando nelle Fs: cosa ne pensa?

Sono perfettamente d'accordo. Difatti, Lupi mi disse l'altro giorno: stiamo puntando su Ferrovie. È un bel riconoscimento. Ma devo dire che anche quell'altra partita di fare da supporto all'amministrazione pubblica è necessaria.

Se lo dice Lei che è un uomo d'affari, vuol dire che è un segnale: occupiamoci di

questa cosa, perché noi camminiamo, camminiamo, ma poi ci sarà sempre qualcuno che resta indietro.

La stessa velocità. Dovremmo avere la stessa velocità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI È

Un tecnico nato in Ferrovia

Nel gruppo dal 1975

■ Michele Elia, ingegnere, 67 anni, è amministratore delegato del gruppo Fs dal 30 maggio 2014. In precedenza, dal settembre 2006, era stato amministratore delegato di Rete ferroviaria Italia, la società di gestione dell'infrastruttura del gruppo Fs. La sua carriera si è svolta tutta all'intero delle Ferrovie dove è stato assunto nel 1975 con la qualifica di Ispettore nel settore degli impianti elettrici, in seguito al superamento di un concorso esterno.

“



ALTA VELOCITÀ

«La liberalizzazione ci ha fatto benissimo, mai detto il contrario: la qualità del servizio è dovuta principalmente alla presenza di un competitor»

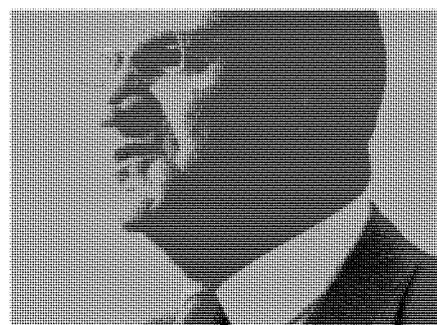
“



AEROPORTI

«Sui collegamenti con gli scali, presenteremo entro dicembre un progetto in tre step. Ma poi vedremo quanto saranno veloci questi collegamenti»

“



LE FIRME

«Il mio avvocato mi ha detto: lei per i prossimi 30 anni darà lavoro agli avvocati per tutte le firme che ha messo. Ma io dormo tranquillo»

I crediti con le Regioni

«In questo momento abbiamo un credito con le Regioni di 1,2 miliardi a fronte di un valore complessivo dei contratti di 2,5 miliardi l'anno»

Oggi il nuovo treno veloce Mille

«L'arrivo del nuovo materiale rotabile porterà benefici all'Alta velocità ma anche al resto della rete. Serviremo le altre tratte con treni più veloci»



IL FORUM

L'amministratore delegato delle Ferrovie, Michele Elia, con il direttore del Sole 24 Ore, Roberto Napoletano, in un momento del forum organizzato presso la redazione romana del

giornale. Nella foto a fianco, sulla sinistra, il nuovo treno ad alta velocità Etr 1000 che sarà presentato oggi alla Fiera internazionale di Berlino. Il Frecciarossa 1000 è progettato per raggiungere una

velocità di 400 chilometri orari, anche se sulla rete Av italiana non supererà i 350 chilometri l'ora. Il supertreno arriva a Berlino in una composizione a quattro vetture, quella commerciale sarà a

otto vetture. Debutto in Italia nel giugno del 2015

DICE DI LORO



Maurizio Lupi

Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture

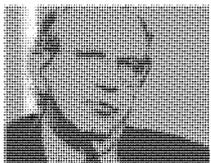
«Il ministro Lupi mi ha detto qualche giorno fa: stiamo puntando sulle Ferrovie. È un bel riconoscimento, ma la sfida è anche fare da supporto alla pubblica amministrazione»



Diego Della Valle

Presidente e ad Tod's e azionista di Ntv

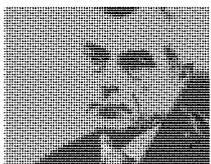
«Dice Della Valle che Moretti è ancora capo di Fs? Ho lavorato bene con lui dal 1997, ma mi chiamo Michele Elia. Che faccio, lo chiamo ogni giorno per sapere cosa fare e faccio il resoconto? Andiamo...»



Pier Carlo Padoan

Ministro dell'Economia

«Sulla quotazione in Borsa o privatizzazione resto della mia idea: il gruppo va visto nella sua interezza, non vendendo le parti buone. Poi, cosa resta? Comunque decide il Tesoro»



Mauro Moretti

Amministratore delegato di Finmeccanica

«Quel che ha fatto Moretti, l'ha fatto con noi. L'Av continua? Sì. Velocizziamo i collegamenti fra città? Sì. Cambiamo le merci? Sì. Io voglio anche chiudere Napoli-Bari e Catania-Messina»

Gli investimenti delle Ferrovie

I FINANZIAMENTI GIÀ PRONTI
Le principali tratte già finanziate

Dati in milioni di euro

TOTALE VALORE FASI IN AVVIO

5.812

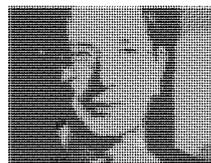
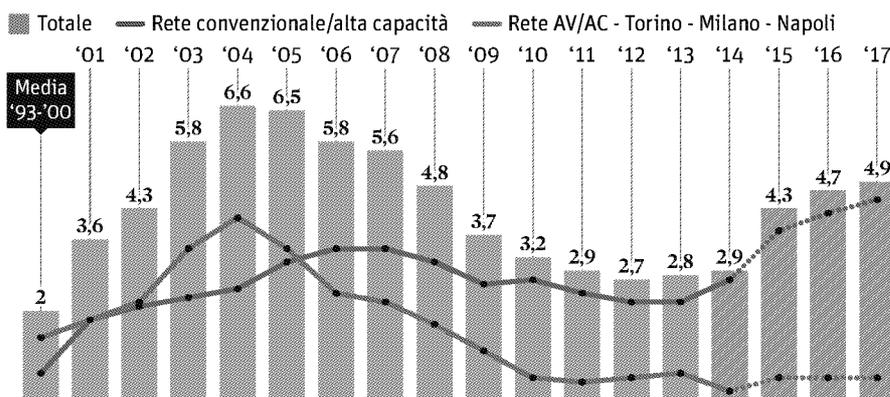


- Nuova linea Torino-Lione
- AV/AC Brescia-Verona
- AV/CV Milano-Venezia: tratta Verona-Vicenza
- Nuovo valico del Brennero
- Linea di accesso meridionale al Brennero
- Itinerario Napoli-Bari
- Terzo valico dei Giovi

- Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria
- Sismica e Idrogeologia
- Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia (soppressione passaggi a livello)
- Colli di bottiglia nei principali nodi
- Upgrading terminali viaggiatori (innalzamento marciapiede e sistemi di informazione al pubblico)
- Adeguamento sagoma PC 80 principali corridoi europei
- Adeguamento a modulo 650/750 principali corridoi europei
- Potenziamento dei collegamenti con i porti
- Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce
- Velocizzazione Milano-Venezia-Trieste
- Upgrading tecnologico diffuso

L'ANDAMENTO DI CANTIERI E MATERIALE ROTABILE

Valori in miliardi di euro



Ignazio Marino

Sindaco di Roma

«Dentro il Gra di Roma ci sono 250 chilometri di ferrovie e 40 di metrò. Dobbiamo creare le condizioni tecnologiche per aumentare la capacità e riorganizzare il servizio»



Sergio Chiamparino

Presidente delle Regioni

«Non ricordo quali siano le singole Regioni, ma so che hanno un debito complessivo con noi di 1,2 miliardi su un valore totale dei contratti stipulati di 2,5 miliardi l'anno»

Esenzioni. La legge 220/2012 prevede che chi ha esercitato la professione per un anno tra il 2010 e il 2013 non deve fare cicli iniziali

Chi ha già esperienza non va a scuola

Antonio Nucera

■ Un'importante eccezione all'obbligo di formazione iniziale è prevista dall'ultimo comma dell'articolo 71 bis delle Disposizioni di attuazione del Codice civile per coloro che abbiano svolto **attività di amministrazione** condominiale per almeno un anno nel periodo - facendo riferimento alla legge all'entrata in vigore della stessa - che va dal 18 giugno 2010 al 18 giugno 2013: tali soggetti, infatti, possono svolgere l'attività in questione adempiendo solo all'obbligo annuale di formazione periodica.

Si pone quindi il problema, per questi soggetti, di dimostrare la sussistenza della condizione richiesta dalla legge per l'**esonero** dall'obbligo di formazione iniziale. Problema la cui soluzione implica, all'evidenza, la necessità di produrre alle assemblee condominiali chiama-

IL TERMINE

Necessario che l'attività sia stata svolta in modo continuativo e non in tempi differenziati da sommare

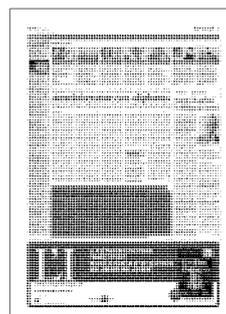
te a deliberare sulla loro nomina, la documentazione comprovante la sussistenza della condizione di esonero. È chiaro come ciò possa costituire un onere gravoso per l'amministratore condominiale, specie nei casi in cui la dimostrazione richieda l'esibizione di più libri condominiali. Inoltre, come possa rappresentare anche una causa di forte rallentamento dei lavori assembleari, dovendo i condòmini procedere a un accurato esame della documentazione fornita da chi si candida come amministratore.

Senza considerare, altresì, le

eventuali discussioni a cui un esame del genere potrebbe portare ove la documentazione prodotta non fosse sufficientemente chiara.

Un ulteriore problema è poi se l'anno cui fa riferimento sempre l'articolo 71-bis delle Disposizioni di attuazione debba considerarsi continuativo oppure possa invece essere anche il risultato della somma di più periodi di tempo frazionati. L'Ufficio legale della Confedilizia propende per la prima soluzione. E ciò, in particolare, per il motivo che svolgere l'incarico di amministratore per un anno intero dà certamente modo di confrontarsi più compiutamente con le diverse problematiche e le molteplici scadenze che in un anno, e quindi in diversi periodi, l'amministrazione di un fabbricato comporta.

Quanto al problema in precedenza descritto di dimostrare la sussistenza della condizione richiesta dalla legge per l'esonero dall'obbligo di formazione iniziale (e di dimostrarlo senza far perdere, e perdere, tempo), la Confedilizia ha apprestato un servizio per il rilascio agli amministratori di attestati-dichiarazioni comprovanti l'esercizio dell'attività per il tempo stabilito e quindi l'esonero dall'obbligo di formazione iniziale.



INTERVISTA | Cosimo Ferri

Scatta da subito l'obbligo dei corsi

■ Cosimo Ferri, sottosegretario alla Giustizia, ha portato a termine il non facile compito di predisporre il Dm per la formazione. Con l'entrata in vigore del decreto, quindici giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, quali saranno gli effetti immediati?

L'effetto principale sarà certamente quello di incrementare l'attività di formazione e aggiornamento degli amministratori di condominio: l'obiettivo è rendere l'amministratore di condominio una figura in grado di dare una risposta, immediata e qualificata, alle questioni inerenti la gestione della cosa comune nonché ai rapporti di vicinato. Per realizzare questo obiettivo di alta professionalità è indispensabile che la formazione degli stessi sia completa, qualificata, gestita in maniera trasparente. Un corso potrà dirsi valido, quindi, nella misura in cui rispetti le prescrizioni indicate nel Decreto. Mi consenta di aggiungere una considerazione da "operatore della giustizia": attraverso la selezione di figure professionali valide e tecnicamente preparate, - capaci di gestire le diverse e svariate problematiche che si innescano nella materia condominiale -, possiamo, forse, anche sperare di riuscire, almeno in minima parte, a prevenire l'insorgenza di liti giudiziarie che troppo spesso scaturiscono dalla cattiva gestione dei rapporti di vicinato.

Costituirebbe motivo di decadenza dell'amministratore (che non abbia l'esenzione dalla formazione) l'aver frequentato un corso privo dei requisiti di legge precedentemente all'entrata in vigore del decreto?

Nel decreto non è prevista una norma transitoria, e, pertanto, immediatamente dopo l'entrata in vigore dello stesso, sarà indispensabile che tutti gli enti di formazione si adeguino alle sue prescrizioni.

Ritiene che i corsi di aggiornamento, della durata di 15 ore annue, dovrebbero comprendere tutti i temi indicati nel



Il sottosegretario. Cosimo Ferri

«Alla fine, saranno i condòmini a verificare se il professionista si è formato correttamente»

Dm o solo alcuni?

L'aggiornamento sarà svolto dagli enti formatori secondo criteri legati alle novità intervenute, dunque su una selezione dei temi. Sia chiaro, in ogni caso, che sarà necessario puntare su di una preparazione completa.

Come faranno i formatori "anziani" a dimostrare che hanno già svolto l'attività di formazione per sei anni?

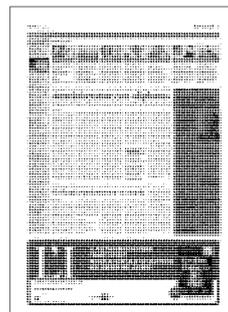
Basterà una dichiarazione dell'ente formatore e la relativa documentazione, come le locandine con i programmi e i nomi dei docenti o i pagamenti ricevuti.

Il Ministero eserciterà una qualche forma di vigilanza sui corsi e sui formatori?

La vigilanza non è stata disciplinata dal decreto perché non era prevista dalla legge a cui il decreto ha dato attuazione. Quindi penso che ci si limiterà a registrare quanto verrà comunicato al Ministero: inizio, modalità di svolgimento, nomi dei formatori e dei responsabili scientifici. Alla fine saranno gli stessi condòmini a verificare, di fatto, se l'amministratore si è formato correttamente oppure no.

Sa. Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Formazione. Il decreto della Giustizia con nuove regole dovrebbe approdare già domani in Gazzetta Ufficiale

Amministratore con «diploma»

Impegno di 72 ore di lezione e docenti con requisiti seri e documentati

Saverio Fossati

Tra pochi giorni non ci saranno più scuse: il neo **amministratore** dovrà possedere un titolo di **formazione** specifico, acquisito presso enti o associazioni che seguano le indicazioni del decreto del ministero della Giustizia che sarà pubblicato a giorni. Come anticipato dal Sole 24 Ore sabato scorso, il testo ha passato l'ultimo esame, quello della Corte dei conti, e quindi forse già domani uscirà sulla Gazzetta Ufficiale. Il testo, comunque, è già disponibile online per i lettori del Sole.

La nuova norma prende le mosse dalla legge 220/2012, come modificata dal Dl 145/2014, che ha stabilito che la competenza per definire la formazione spetta alla Giustizia. Il ministero aveva un testo già cinque mesi fa (si veda Il Sole 24 Ore dell'8 aprile scorso) ma i vari passaggi al Consiglio di Stato e alla Corte dei conti, e soprattutto la riscrittura di alcuni passaggi dopo un confronto con le associazioni di categoria degli amministratori, che avevano espresso perplessità anche sulle pagine del nostro giornale, hanno determinato dei ritardi.

Da quando la norma sarà

pubblicata sulla Gazzetta ufficiale passeranno 15 giorni, poi entrerà in vigore, e chi vorrà iniziare la professione dovrà fare il corso, a meno che non amministri il condominio in cui abita o non abbia amministrato condomini per almeno un anno nel triennio 2010-2013 (si veda l'articolo qui sotto).

L'annuncio ufficiale dell'imminente pubblicazione è stato dato al convegno di Confedilizia di sabato scorso dal sottosegretario alla Giustizia, Cosimo Ferri (si veda anche l'intervista qui a fianco), che in questi mesi si è prodigato per portare a casa il risultato e consentire ai condòmini di avere la garanzia di amministratori professionalizzati.

Vediamo, in sintesi, come funzioneranno i corsi, che dureranno almeno 72 ore per formazione iniziale (anche con e-learning), di cui 24 di pratica, e 15 ore annue per la formazione periodica.

Responsabili scientifici e formatori avranno sostanzialmente requisiti analoghi. Anzitutto quelli di "onorabilità": godimento dei diritti civili; non essere stati condannati per delitti contro la pubblica amministra-

zione, l'amministrazione della giustizia, la fede pubblica, il patrimonio o per ogni altro delitto non colposo per il quale la legge commina la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni, e, nel massimo, a cinque anni; non essere stati sottoposti a misure di prevenzione divenute definitive, salvo che non sia intervenuta la riabilitazione; non essere interdetti o inabilitati.

Ci sono poi i requisiti "culturali": per i responsabili scientifici (che dovranno poi verificare i requisiti dei formatori e organizzare i corsi) dovranno essere docenti universitari o di scuola superiore di materie giuridiche, economiche o economiche, avvocati, magistrati o professionisti dell'area tecnica (anche in pensione). Devono poi avere una «competenza specifica» in materia condominiale, che è dimostrabile anche avendo pubblicato due libri in materia di diritto condominiale o di sicurezza degli edifici.

Per i formatori sono richieste le stesse qualifiche, ma possono svolgere la funzione anche dimostrando di possedere una laurea (quinquennale o triennale) o di essere iscritti a un albo

professionale, sempre fatta salva la «competenza specifica». Un caso particolare di esenzione dai titoli di studio (sempre fatta salva la «competenza specifica») è quella di chi ha insegnato, per almeno sei anni precedentemente all'entrata in vigore del decreto stesso, in corsi di formazione, ciascuno della durata di almeno 40 ore.

Quanto ai contenuti minimi dei corsi di formazione, che potranno essere organizzati liberamente da qualunque ente e associazione che sia in grado di rispettare le indicazioni del

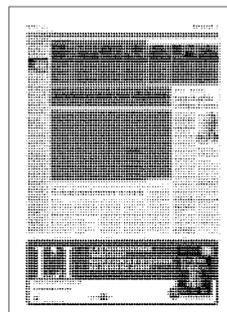
Il Sole **24 ORE.com**

SUL SITO DEL SOLE

Il testo integrale del decreto formazione

Sul sito del Sole 24 Ore, alla sezione «Norme e Tributi», è possibile leggere e scaricare in anteprima il testo del decreto sulla formazione degli amministratori condominiali

www.ilsole24ore.com/norme



decreto, sono previsti: amministrazione condominiale; sicurezza degli edifici (in particolare staticità, risparmio energetico, riscaldamento e di condizionamento, impianti idrici, elettrici e ascensori, manutenzione delle parti comuni e prevenzione incendi), spazi comuni, regolamenti condominiali, ripartizione spese e tabelle millesimali; diritti reali; contratti (con appalto e lavoro subordinato); tecniche di risoluzione dei conflitti; uso degli strumenti informatici.

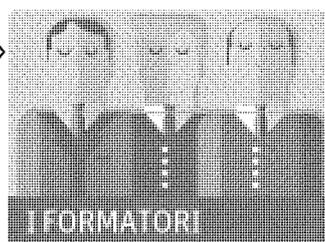
Soddisfatte le prime reazioni: per Giovanni De Pasquale (Anaip) «L'obbligatorietà della frequentazione di corsi base e di aggiornamento servirà a mettere fine a quella giungla di amministratori improvvisati privi di ogni conoscenza tecnica, giuridica, contabile e fiscale». Luigi Ciannilli (Confai) avrebbe voluto l'obbligo formativo anche per chi amministra il proprio condomino: «C'è da chiedersi perché circa 1/3 dei condomini in Italia può avvalersi di un amministratore a cui non è fatto obbligo di tenersi aggiornato sulle evoluzioni normative e giurisprudenziali».

Come sarà il «titolo»



Il primo passo è la nomina del responsabile scientifico dei corsi, da scegliere tra:

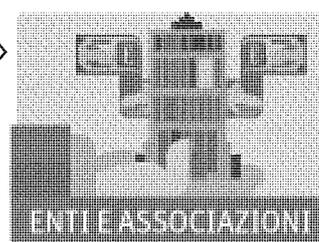
- docenti in materie giuridiche, tecniche o economiche, universitari o delle scuole superiori;
- avvocati;
- magistrati;
- professionisti dell'area tecnica



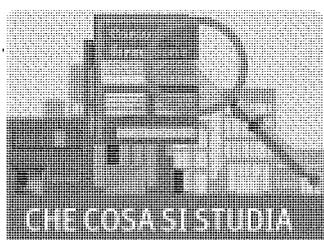
I docenti dei corsi devono avere «specifica competenza» e aver conseguito, alternativamente: la laurea (anche triennale); l'abilitazione alla libera professione; la docenza in materie giuridiche, tecniche ed economiche; oppure dimostrare di aver svolto l'attività per almeno sei anni in corsi di almeno 40 ore



Responsabili e formatori devono anche: godere dei diritti civili; non essere stati condannati per delitti contro la Pa, l'amministrazione della giustizia, la fede pubblica, il patrimonio o per altri delitti non colposi puniti con reclusione da 2 a 5 anni; non essere interdetti o inabilitati; non essere stati sottoposti a misure di prevenzione definitive



L'attività di formazione è libera: associazioni o enti potranno svolgere liberamente attività di formazione (iniziale e periodica) per gli amministratori di condominio, purché comunicino per mail alla Giustizia i nomi di formatori e responsabili scientifici prima dell'inizio dei corsi e ne rispettino tempi e modalità di svolgimento



- Compiti e poteri dell'amministratore;
- sicurezza degli edifici, staticità, risparmio energetico, riscaldamento eccetera;
- spazi comuni, regolamenti condominiali, tabelle millesimali;
- i diritti reali e contratti;
- tecniche di risoluzione dei conflitti;
- strumenti informatici



Il responsabile deve anche stabilire i contenuti del corso (articolato almeno su 72 ore, di cui 24 di esercitazioni pratiche per la formazione iniziale e su almeno 15 ore per la formazione periodica), la modalità di partecipazione e il rilevamento delle presenze, anche in caso di corsi interamente telematici



Il responsabile scientifico è tenuto, alla fine del corso, ad attestare il superamento di un esame finale da parte di tutti i partecipanti al corso. L'esame verterà sui contenuti del corso di formazione e di aggiornamento seguito dai partecipanti, che costituirà il titolo da esibire ai condòmini

Chiarimento del Consiglio nazionale

Ricercatori fuori dall'albo forense

DI GABRIELE VENTURA

Il ricercatore non può iscriversi all'albo degli avvocati. Anche se con qualifica di professore aggregato e cinque anni di insegnamento, infatti, non può essere equiparato a un professore universitario di ruolo, per il quale vale l'eccezione prevista dall'art. 2, comma 3, della nuova legge professionale forense (n. 247/2012). Lo ha chiarito il Consiglio nazionale forense, in un parere (9 aprile 2014, n. 20) reso a un quesito posto dal Consiglio dell'ordine degli avvocati di Cremona, pubblicato nei giorni scorsi sul portale dedicato del Cnf. In pratica, il Coa chiede se possa essere iscritto di diritto all'albo degli avvocati «un ricercatore confermato a tempo definito, con qualifica di professore aggregato, che abbia insegnato all'Università per cinque anni diritto tributario in forza di laurea in economia e commercio, e che successivamente si sia laureato in giurisprudenza». «Ciò tenuto conto», continua il quesito, «della sostanziale parificazione dei ricercatori confermati ai professori universitari disposta dalla Riforma Gelmini, oltre che dalla decisione n. 4318/2010 del Consiglio di stato e dell'art. 47 della legge foren-

se che, per quanto riguarda le commissioni d'esame, parifica i professori universitari ai ricercatori confermati».

Secondo il Cnf, però, la norma che consente l'iscrizione di diritto a un albo circondariale ai professori universitari di ruolo, dopo cinque anni di insegnamento in materie giuridiche, «non è suscettibile di interpretazione estensiva avendo natura eccezionale». «Essa può dunque trovare applicazione solo nei confronti dei professori universitari di ruolo», afferma il Cnf, «categoria alla quale non appartengono né i ricercatori confermati, né i professori aggregati: questi ultimi, infatti, assumono tale qualifica non in modo stabile, ma subordinatamente all'eventuale conferimento di incarichi di insegnamento». Secondo il Cnf l'equiparazione a cui fa riferimento il quesito «riguarda profili limitati e specifici dello status dei ricercatori e, non assumendo carattere generale, è del tutto irrilevante nel caso in esame». La sentenza del Cds richiamata, infatti, «riguarda l'equiparazione dei ricercatori universitari ai professori di ruolo, solo ai fini della composizione delle commissioni di gara per l'esame di progetti tecnici».



COMMERCIALISTI

L'Anc: «I lavoratori autonomi versano più dei dipendenti»

«Affermare che lavoratori dipendenti e pensionati sono gravati dall'Irpef in una misura maggiore rispetto ai lavoratori autonomi è falso»: lo afferma Marco Cuchel, presidente dell'Associazione nazionale commercialisti (Anc), commentando le notizie sul

rapporto del Centro studi Lef. Secondo Cuchel «l'imposta unitaria risulta essere più elevata per gli autonomi, il cui reddito singolo è in linea con quello da lavoro dipendente. Ciò a dimostrazione che i lavoratori autonomi versano di più in termini percentuali».



Gare, varianti super documentate

Il responsabile del procedimento di un appalto pubblico dovrà trasmettere all'ANAC (Autorità nazionale anticorruzione) la perizia di variante di un'opera, nella sua interezza senza frazionamenti; trasmissione obbligatoria anche per i settori speciali (acqua, energia e trasporti) e per gli appalti in deroga; previste sanzioni fino a 51.545 euro in caso di mancato adempimento. È quanto afferma, con un comunicato diffuso ieri (ma del 2 settembre 2014), il presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, in attuazione dell'articolo 37 del decreto legge 90/2014 (legge 114/2014) che ha previsto l'obbligo per le stazioni appaltanti di comunicare le varianti in corso d'opera (per contratti oltre la soglia comunitaria e oltre il 10% di importo). Il comunicato richiede al responsabile del procedimento (R.U.P.) dall'appalto - destinatario dell'obbligo - di «provvedere alla trasmissione integrale della perizia di variante, del progetto esecutivo», degli atti di validazione del progetto e

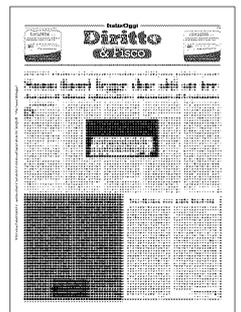
di una relazione del R.U.P. stesso, oltre al provvedimento di approvazione della variante. Il comunicato chiarisce che l'obbligo vige anche se il superamento del 10% del valore del contratto deriva dalla «concorrenza di più tipologie di variante, purché almeno una sia riconducibile a quelle individuate dal primo comma dell'articolo 37 della legge 114» (cause impreviste e imprevedibili, eventi legati alla specificità dei beni oggetto di appalto o «rinvenimenti imprevisti o imprevedibili nella fase progettuale» e «difficoltà di esecuzione derivanti da cause geologiche, idriche e simili, non previste dalle parti»). Per le altre varianti, il comunicato specifica che rimane sempre fermo l'obbligo di inviare all'Osservatorio dell'Anac, le varianti non contemplate dalla legge 114 (modifiche legislative, errori progettuali e varianti migliorative del progetto entro il 5%). Previste sanzioni, in caso di inadempimento o false comunicazioni, a carico del R.U.P. da 25.822 a 51.545 euro.

Andrea Mascolini

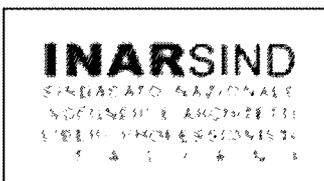
© Riproduzione riservata



Il testo del documento sul sito www.italiaoggi.it/documenti



InarSind denuncia la beffa della fatturazione elettronica: i privati costretti a scaricare (o comprare) un software per sopperire alle mancanze della pubblica amministrazione. «Occorre», scrive il presidente del sindacato degli ingegneri e degli architetti Salvo Garofalo, «ridurre il numero e la complessità degli adempimenti burocratici e, conseguentemente, la dimensione e i costi della pa. Ben venga la digitalizzazione, non saranno certo i professionisti a opporsi ai cambiamenti che la tecnologia può portare.



Ma a oggi i tentativi di utilizzo della «fattura elettronica» hanno solo dimostrato che la procedura va nella direzione diametralmente opposta alle tanto declamate «semplificazioni».



PRIVACY/ Un'indagine di Federprivacy condotta su 2.500 pagine pubbliche e private

Sono fuori legge due siti su tre

Assenza di idonea informativa e mancanza del consenso

DI ANTONIO CICCIA

Due terzi dei siti web italiani violano la privacy. Su un campione di 2.500 siti, il 67% non è in regola con il dlgs 196/2003 (codice della privacy). Tra le violazioni più frequenti l'assenza di idonea informativa e la mancata raccolta del consenso.

La denuncia parte da Federprivacy, che ha inviato un dettagliato dossier al Garante.

Federprivacy ha stimato anche il possibile valore delle sanzioni per gli illeciti riscontrati: si parla di 24 milioni al mese.

A parte la valutazione della cifra, emerge in maniera oggettiva la diffusione della disapplicazione della normativa a protezione dei dati personali. E le violazioni toccano trasversalmente sia il settore privato sia il settore pubblico.

Vediamo il dettaglio della ricerca.

Su 2.500 siti web di enti e imprese italiane, in 1.690 casi non è rispettato l'obbligo di informare l'interessato su come saranno trattati i suoi dati personali (violazione dell'articolo 13 del Codice della Privacy) e in molti casi non è rispettata neppure la richiesta di consenso al trattamento dei dati (violazione dell'articolo 23 del Codice della Privacy). Nel 55% dei casi, a non dare idonea informativa all'interessato, sono piccole e medie imprese, mentre il 17% dei siti web che omettono di dare l'informativa svolge attività in settori legati alla salute, che quindi trattano dati sensibili, come per esempio, ospedali, cliniche, laboratori di analisi, studi medici, dentisti, chirurghi ecc.

Nel 7% dei casi a commettere tali violazioni sono an-

che le aziende informatiche, come web agency o società di consulenza nel settore di internet, che spesso sviluppano esse stesse numerosi altri siti web per i loro clienti.

Risulta inoltre che il 6% dei contravventori sono soggetti di condizioni economiche e dimensionali notevoli, come grandi aziende, multinazionali, enti pubblici, e anche personalità come artisti, politici e altri vip.

Pubbliche amministrazioni ed enti pubblici alimentano la graduatoria dei siti senza idonea informativa nel

3% dei casi, mentre raggiunge il 4% di questa classifica negativa il gruppo dei partiti, associazioni ed enti non profit.

In materia va ricordato che le prescrizioni del codice della privacy vanno adottate, per esempio, ogni volta che si chiede all'utente di compilare form di contatto, fornendo le loro informazioni personali. Il codice della privacy assegna all'in-

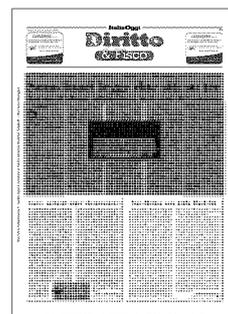
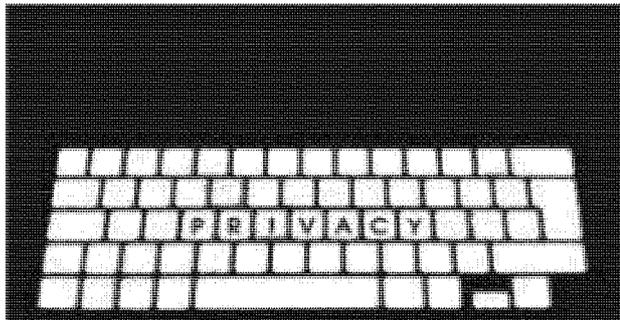
teressato il diritto di ricevere un'idonea informativa sul trattamento dei dati personali per poter essere in grado di scegliere se prestare o meno il proprio consenso. Tra l'altro l'informativa riguarda trasversalmente tutti i settori, compresi gli enti pubblici e i siti internet istituzionali.

Sul versante sanzionatorio, l'articolo 161 del dlgs

196/2003 punisce le infrazioni a tale prescrizione con sanzioni pesantissime che vanno dai 6 mila ai 36 mila euro, cifre che possono essere anche raddoppiate se tali violazioni coinvolgono numerosi interessati, come nel caso di siti internet accessibili al pubblico, o addirittura quadruplicate se il contravventore è un soggetto facoltoso.

«L'ammontare delle violazioni rilevate nell'arco di un solo mese è stimata, codice alla mano, intorno ai 24 milioni di euro - spiega il presidente di Federprivacy, Nicola Bernardi - ma la portata del fenomeno è molto più estesa perché i domini registrati presso il Registro.it del Cnr sono a oggi circa 2,5 milioni, e questo significa che il campione analizzato equivale ad appena un millesimo dei siti italiani. L'entità di queste infrazioni, che sono pure alla bella vista di tutti su internet, è quindi potenzialmente calcolabile in alcuni miliardi di euro».

—© Riproduzione riservata—



In G.U. il primo bando. Fino al 24 ottobre iscrizioni aperte al Mibac

Restauratori qualificati Arrivano i nuovi standard professionali

DI **BENEDETTA PACELLI**

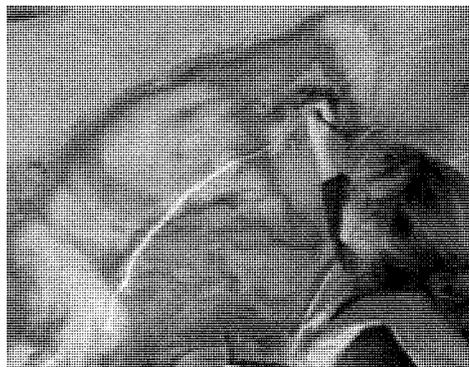
Dopo 10 anni arriva l'atteso riconoscimento della qualifica per tecnico del restauro. Ma prima che l'intera normativa sia portata a compimento ci sarà da aspettare ancora. Mentre, infatti, il ministero dei beni culturali ha pubblicato il primo dei bandi (*Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 19 settembre 2014) che consentirà a tutti gli operatori del settore l'acquisizione della qualifica di «Collaboratore restauratore di beni culturali – tecnico del restauro», si attende un successivo bando per ottenere la qualifica di restauratore. Da domani ed entro il 24 ottobre, quindi, gli operatori del settore potranno inviare on line al Mibac tutta la documentazione prevista per partecipare alla selezione. E poiché la procedura informatizzata è stata interamente riscritta (nel 2010 fu avviata una prima selezione che si concluse con un nulla di fatto), anche chi ha già fatto domanda dovrà ripresentare la documentazione secondo le nuove regole. Sarà compito del ministero valutare le domande, effettuare le opportune verifiche e poi procedere alla pubblicazione dell'elenco dei collaboratori restauratori.

Ma chi potrà partecipare alla selezione? I requisiti sono stati profondamente rivisitati rispetto all'articolo 182 del codice dei beni culturali (dlgs 42/04). In ogni caso, al bando per diventare tecnico del restauro possono partecipare i laureati in diverse classi di conservazione e restauro del patrimonio storico-artistico, i diplomati in restauro presso accademie di belle arti e quelli che hanno seguito un corso in una scuola di restauro statale o regionale, i dipendenti di amministrazioni pubbliche preposte alla tutela di beni culturali inquadrati come assistente tecnico restauratore e infine tutti i

professionisti che abbiano svolto attività di restauro per non meno di quattro anni con regolare esecuzione certificata. L'attività è dimostrata tramite la dichiarazione del datore di lavoro oppure con l'autocertificazione. Come ha specificato poi lo stesso ministero in una nota informativa ad hoc inviata alle associazioni del settore la presentazione della domanda per collaboratore restauratore non pregiudica in

alcun modo la successiva partecipazione alla procedura per il conseguimento della qualifica di Restauratore. Secondo le linee guida di attuazione della legge n. 7 del 14 gennaio 2013, infatti, in una prima fase transitoria la qualifica di collaboratore restauratore di beni culturali si acquisirà mediante un'apposita procedura di selezione pubblica che dovrà concludersi entro il 30 giugno 2015.

Secondo questa norma il titolo spetterà di diritto a un ristretto campo di soggetti: chi ha conseguito il titolo di laurea quinquennale, o in alternativa il diploma presso le accademie e gli istituti di alta formazione accreditati. Tutti gli altri soggetti dovranno dimostrare di essere idonei e soprattutto di essere in possesso di determinati requisiti.



TRIBUTARISTI

**Anti: Marongiu
nuovo presidente**

Gianni Marongiu è stato eletto presidente dell'Anti, l'Associazione nazionale tributaristi italiani. L'elezione è avvenuta durante il convegno nazionale dell'associazione: Marongiu succede a Mario Boidi, che ha ricoperto per ventiquattro anni il ruolo di presidente e che ora diventa presidente emerito dell'associazione. Alle cariche di vice presidenti sono stati eletti: Roberto Lunelli (presidente vicario), Riccardo Albo e Pasquale Improta. Il nuovo segretario generale è Pietro Mastrapasqua, mentre è stato confermato come tesoriere Giuseppe Barranco di Valdivieso.

