

Rassegna stampa



Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica				
26	Il Sole 24 Ore	05/07/2019	VOUCHER INNOVATION MANAGER ANCHE PER LA FINANZA ALTERNATIVA (A.Sacrestano)	3
29	Italia Oggi	05/07/2019	BONUS AGGREGAZIONI BIS (A.Felicioni)	4
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
13	Il Sole 24 Ore	05/07/2019	SI' DI TONINELLI, AVANTI LA TAV BRESCIA-PADOVA (A.Arona/G.Santilli)	5
9	Italia Oggi	05/07/2019	LA REVOCA? SAREBBE UN NON SENSO (C.Valentini)	7
34	Italia Oggi	05/07/2019	OPERE PROGRAMMABILI SENZA ENTRATE ACCERTATE (M.Barbero)	9
35	Italia Oggi	05/07/2019	PORTALE PER GLI OBBLIGHI DELLA P.A. (A.Mascolini)	10
38	Italia Oggi	05/07/2019	SBLOCCA CANTIERI SOTTO LA LENTE	11
18	Il Messaggero	05/07/2019	ASTALDI, LA SACE RITIRA LE GARANZIE E METTE A RISCHIO PROGETTO ITALIA (R.dim.)	12
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
28	Corriere della Sera	05/07/2019	BLUE ECONOMY IN CRESCITA SERVE INVESTIRE NEI PORTI (P.Pica)	13

Voucher innovation manager anche per la finanza alternativa

INCENTIVI

Pubblicato il decreto sul bonus dedicato alle consulenze 4.0

Da garantire l'impiego all'interno delle aziende almeno per nove mesi

Alessandro Sacrestano

Con la pubblicazione in Gazzetta (1° luglio) arriva a un passo dalla piena operatività, anche se manca ancora qualche passaggio (si veda «Il Sole 24 Ore» del 3 luglio), il voucher riconosciuto per avvalersi delle consulenze di innovation manager. Il decreto dello Sviluppo economico (7 maggio 2019), con l'obiettivo di favorire la digitalizzazione delle Pmi, garantisce un contributo compreso fra i 25 e gli 80mila euro, riconosciuto in misura

variabile a seconda delle dimensioni dell'impresa.

Nel dettaglio:

- 50% delle spese ammissibili e fino a 40mila euro per le micro e piccole imprese;
- 30% fino a 25mila euro per le medie imprese;
- 50% e fino a 80mila euro per le reti d'impresa.

L'accesso al voucher innovation manager è garantito ai soggetti che, alla data della domanda e alla data di comunicazione dell'ammissione al contributo, godono dei seguenti requisiti:

- essere una micro o una Pmi;
- non rientrare nei settori esclusi dall'articolo 1 del regolamento Ue 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013;
- avere sede legale o unità locale in Italia ed essere iscritte al Rei;
- non essere destinatari di sanzioni interdittive in base dell'articolo 9, comma 2 del Dlgs 231/2001 e risultare in regola con il versamento dei contributi previdenziali;

- non essere sottoposti a procedura concorsuale e non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione anche volontaria, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente in base alla normativa vigente;
- non aver ricevuto e successivamente non rimborsato o depositato in un conto bloccato aiuti sui quali pende un ordine di recupero.

Anche le imprese aderenti a un contratto di rete possono avere accesso al voucher, purché rispettino tutti i requisiti. In questo caso, però, tra gli obiettivi del contratto di rete dovrà esserci lo sviluppo di processi innovativi in materia di trasformazione tecnologica e digitale o lo sviluppo di processi innovativi in materia di organizzazione, pianificazione e gestione delle attività, compreso l'accesso ai mercati finanziari e dei capitali.

Le spese ammesse ad agevolazione comprendono quelle relative ai servizi di consulenza e prestazioni specialistiche di innovation manager, il cui

impiego in azienda dovrà essere garantito per almeno nove mesi. I manager e le società qualificate di consulenza dovranno essere scelte dall'elenco istituito presso il ministero.

L'impiego del manager sarà finalizzato a sostenere il passaggio per l'impresa verso l'attuazione di processi innovativi, di trasformazione digitale e tecnologica anche mediante l'uso di big data o analisi dati, cyber security e altre tecnologie specialistiche. Sono ammesse all'agevolazione le spese sostenute per l'accesso ai mercati finanziari e dei capitali, anche attraverso strumenti di finanza alternativa (equity crowdfunding, invoice financing, minibond), e per l'applicazione di nuovi metodi organizzativi, di gestione aziendale, organizzazione del luogo di lavoro o avvio di percorsi finalizzati alla quotazione. Si resta in attesa del solo decreto direttoriale del Mise per la definizione della scadenza e delle modalità di presentazione della domanda e i criteri di valutazione delle stesse.

• RIPRODUZIONE RISERVATA



DECRETO CRESCITA/ A dieci anni di distanza torna il beneficio

Bonus aggregazioni bis

Premiati fusioni, scissioni e conferimenti

DI ALESSANDRO FELICIONI

A dieci anni di distanza riecco il bonus aggregazioni; il decreto crescita 34/2019 (convertito in legge 58/2019) pensa anche alle imprese che, nonostante il periodo non certo propizio, hanno la forza di ingrandirsi mediante accorpamenti con altri soggetti; così fusioni, scissioni e conferimenti vengono premiati attraverso il riconoscimento fiscale, fino a 5 milioni di euro, dei maggiori valori risultanti dall'aggregazione. È una opportunità che permette, appunto, di far valere anche ai fini fiscali i plusvalori latenti nei beni materiali ed immateriali utilizzati che emergono quando viene posta in essere un'operazione straordinaria quale, appunto, una di quelle elencate. Il beneficio è visibile in termini di maggiori ammortamenti calcolati sul valore rivalutato dei beni e non su quello storico, di minori plusvalenze in caso di cessione degli stessi beni.

Occhio però a non abusare della norma per cercare, semplicemente, di evitare la creazione di plusvalenze imponibili in sede di cessione dei beni.

Come detto l'agevolazione era già stata introdotta nel 2007 e 2008, dalla legge 296/2006 e poi nel 2009, dal Dl

5/2009. Non ebbe particolare successo, soprattutto perché limitata ad alcune specifiche fattispecie e piuttosto ingessata nell'ambito di applicazione.

Ora viene riproposta ma senza nessuna importante modifica. Si rivolge ai soggetti indicati nell'articolo 73, comma 1, lettera a), del Tuir; ossia alle società di capitali che risultano da operazioni di aggregazione aziendale, realizzate attraverso fusione o scissione effettuate a partire dal primo maggio 2019 (data di entrata in vigore del d.l. n. 34/2019) fino al 31 dicembre 2022. Sebbene il soggetto risultante dall'operazione debba essere costituito come società di capitali nulla viene detto in merito alla natura giuridica dei soggetti partecipanti che quindi possono essere anche società di persone. Il bonus si configura come riconoscimento ai fini fiscali, del valore di avviamento e quello attribuito ai beni strumentali materiali e immateriali, per effetto dell'imputazione su tali poste di bilancio del disavanzo da concambio, per un ammontare complessivo non eccedente l'importo di 5 milioni di euro. Allo stesso modo, nell'ipotesi di operazioni di conferimento di azienda, effettuate sempre nello stesso arco temporale, si considerano riconosciuti, ai fini fiscali, i maggiori valori iscritti

dalla società conferitaria a titolo di avviamento o sui beni strumentali materiali e immateriali, anche qui fino al limite di 5 milioni di euro.

Dunque si tratta di una deroga, a favore del contribuente, del principio di neutralità fiscale che ispira tutte le operazioni straordinarie: di solito, infatti, a livello fiscale fanno fede i valori iniziali dei beni e dell'avviamento, quelli iscritti nel bilancio delle società da cui provengono. Qui, invece, se si parla di fusioni o scissioni, ma anche di conferimenti è riconosciuto il valore di avviamento e quello attribuito ai beni strumentali materiali e immateriali.

Diverse le prescrizioni, oltre al limite di valore: intanto questi valori devono essere frutto di una legittima imputazione in bilancio, sulla base di corretti principi contabili; inoltre, se parliamo di fusioni o scissioni ciò che può essere riconosciuto è solo il disavanzo da concambio e non anche quello da annullamento.

Il disavanzo da concambio consiste nella differenza tra l'aumento di capitale sociale deliberato dalla società incorporante o beneficiaria e il patrimonio netto della scissa o incorporata. La differenza da concambio si registra a fronte di una fusione tra soggetti in-

dipendenti, non legati da rapporti di partecipazione.

Il maggior valore attribuito all'avviamento e ai beni strumentali è riconosciuto, ai fini Ires e Irap, a partire dall'esercizio successivo a quello in cui ha avuto luogo l'aggregazione aziendale.

Ulteriore limite soggettivo è che l'operazione straordinaria coinvolga esclusivamente imprese operative da almeno due anni. Il bonus non opera, inoltre, se le imprese fanno parte dello stesso gruppo e, in ogni caso, se sono legate da un rapporto di partecipazione superiore al 20% (ex articolo 2359, primo comma, n. 1, c.c.).

Tale situazione di indipendenza, peraltro, deve essere sussistente da almeno due anni rispetto al momento dell'operazione.

Il bonus è vincolato anche da una rigida disciplina antielusiva: intanto la società risultante dall'aggregazione non può porre in essere ulteriori operazioni straordinarie o cedere i beni rivalutati nei primi quattro periodi d'imposta dalla effettuazione dell'operazione, salvo l'interpello disapplicativo. Unica consolazione, in caso di comportamenti elusivi, è che sulle maggiori imposte liquidate non si applicano sanzioni ed interessi.

© Riproduzione riservata



Sì di Toninelli, avanti la Tav Brescia-Padova

ANALISI COSTI-BENEFICI

**Fermare l'opera costerebbe troppo per il ministro
Polemico il gruppo di Ponti**

Il ministero: il valore finale è spalmato su 30 anni mentre le penali si pagano subito

**Alessandro Arona
Giorgio Santilli**

ROMA

La Tav Brescia-Verona-Padova va avanti e stavolta è il sì politico del ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, a sbloccare l'opera e a prevalere rispetto ai numeri, come al solito controversi e interpretabili in mille modi, dell'analisi costi-benefici. Mercoledì il ministro ha deciso di dare comunque il via libera all'opera: «È una vecchia opera ereditata dal passato che a questo punto costerebbe troppo fermare. L'opera sarà però migliorata in termini di sostenibilità ed efficienza».

Ieri è scattata la polemica dei tecnici guidati da Marco Ponti, autori dell'analisi. «L'affermazione contenuta nel comunicato del Mit, relativo alla pubblicazione dell'analisi costi-benefici della linea Brescia-Padova secondo la quale "fermarla costa troppo" non è in alcun modo riconducibile a quanto

emerge dalla valutazione economica, che perviene a un risultato negativo pari a -2,4 miliardi, e da quella giuridica, che valuta i costi di recesso e contenzioso compresi tra 218 milioni e 1,2 miliardi».

Fonti del ministero confermano la posizione del ministro e lo fanno proprio partendo dall'analisi costi-benefici. È vero - sostengono al ministero - che il Van è negativo per 2,3 miliardi, ma questi valori, sia pur attualizzati, sono spalmati su trenta anni. Mentre gli 1,2 miliardi di penali o pretese risarcitorie sono immediate o nel medio termine. Come già successo con il Terzo valico e contrariamente a quanto accaduto con la Torino-Lione, il ministro decide quindi di andare avanti.

Il comunicato stampa del Ministero sottolinea che «dovranno essere rispettate le oltre 300 osservazioni che fanno capo all'Osservatorio ambientale». In realtà si tratta delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente del 2017, già inserite nella delibera Cipe 42 del 2017 sulla Brescia Est-Verona, e nella delibera 84 del 2017 sulla Verona-bivio Vicenza (2,7 miliardi). Prescrizioni che sono già state recepite nel progetto esecutivo di Cepav Due sulla Brescia Est-Verona in approvazione.

A questo punto torna anche all'ordine del giorno la firma del contratto con Iricav Due (Salini Impregilo-Astaldi) sulla Verona-Vicenza, e il finanziamento al Cipe delle tratte ancora prive di risorse (servono

in tutto circa 3,4 miliardi).

Vediamo quali sono i numeri dell'analisi costi-benefici. I risultati - in termini economici e a trent'anni - sono negativi nello scenario più pessimistico di traffico, ma positivi nello scenario ottimistico (cioè le previsioni ufficiali di Rfi di un incremento annuo di traffico merci del 2,9%) e non utilizzando il controverso metodo delle minore accise. In questo secondo scenario, il valore attuale netto sarebbe negativo per 588 milioni di euro, ma non considerando i minori introiti da accise per lo Stato (-633 milioni) il risultato netto diventerebbe positivo.

La questione dell'impatto negativo attribuito dal «gruppo Ponti» ai minori introiti dello Stato da accise sulla benzina per il trasferimento di merci dalla strada alla rotaia era stato anche sulla Torino-Lione uno degli aspetti che aveva attratto sulle analisi i rilievi più critici dai tecnici e dalla politica.

D'altra parte, nello scenario considerato più realistico dal gruppo di Marco Ponti, l'analisi costi-benefici è negativa per 2,384 miliardi (sempre negativa anche senza le minori accise, -309 milioni, dunque risultato finale negativo per circa due miliardi). Il costo di scioglimento contratti oscillerebbe secondo l'analisi giuridica tra 400 e 1.300 milioni. Come si vede il dato delle accise anche in questo caso fa da ago della bilancia fra il sì e il no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Alta velocità. Con il Frecciarossa le Ferrovie assicurano i servizi di trasporto

Autostrade. Meglio riscrivere il contratto di concessione ma Toninelli non si muove

La revoca? Sarebbe un non senso

La rete viaria è vecchia. Prevale la cultura del non fare

DI CARLO VALENTINI

«**N**ella gestione del sistema autostradale c'è indubbiamente un prima e un dopo Genova. Quella tragedia ha acceso i riflettori sull'istituto della concessione. Ogni inizio anno amministratori locali, fruitori dei servizi e cittadini si lamentavano degli eccessivi rincari delle tariffe, ma i contratti erano secretati e tutto si risolveva con manifestazioni di protesta, senza risultato. All'inizio del 2018, l'Osservatorio sulle infrastrutture chiese all'allora ministro **Graziano Delrio** di rendere pubblici e ridefinire i termini dei contratti, senza ottenere risposta. Solo dopo la tragedia di Genova essi sono stati pubblicati e si è scoperto che dietro quell'ingiustificato segreto, i concessionari avevano realizzato lauti guadagni.

«È incredibile che tutto questo sia avvenuto nel disinteresse di governi e ministri. C'è voluta una tragedia per togliere il coperchio e lo Stato finalmente ora cerca di fare valere le proprie prerogative ma sbaglia nel proporre soluzioni emotive, com'è appunto la revoca, bisogna invece ristabilire un giusto equilibrio tra il ristoro doveroso al concessionario, il servizio efficiente a le tariffe congrue.

Noi cercheremo di vigilare, sperando questa volta di essere ascoltati»: **Stefano Cianciotta** è docente all'università di Teramo e presidente dell'Osservatorio sulle infrastrutture di Confassociazioni (riunisce 362 associazioni professionali non organizzate negli ordini e 126 mila imprese) che ha analizzato la nostra rete viaria: «La rete stradale è particolarmente vetusta

poiché solo il 10% delle infrastrutture autostradali e il 13% di quella extraurbana nazionale sono state realizzati negli ultimi 25 anni. L'Italia è terzultima in Europa assieme alla Spagna con l'1,8% di spesa pro capite in costruzione e manutenzione stradale. Solo Irlanda e Portogallo fanno peggio. In queste condizioni proporre di nazionalizzare le infrastrutture è un non senso».

Domanda. Però il M5s sostiene la revoca della concessione ad Autostrade.

Risposta. La revoca è pericolosa perché determinerebbe un contenzioso i cui effetti onerosi ricadrebbero sui cittadini, oltre ad alimentare un clima antindustriale che allontanerebbe i potenziali investitori dal nostro Paese. C'è poi il fatto preoccupante che ad oggi il ministro delle Infrastrutture, **Danilo Toninelli**, non ha indicato alcuna soluzione alternativa per dirimere la questione che si è aperta dopo Genova.

D. In che modo rivedere, in generale, le concessioni?

R. L'impianto normativo che regola le concessioni è vecchio, perché nel frattempo si sono modificati i termini del contratto. Si pensi ad esempio ai terremoti, che hanno determinato sui tronchi autostradali A24 e A25 onerosi interventi di manutenzione straordinaria, non prevedibili all'epoca della sottoscrizione del contratto, ma non si può scaricare questa anomalia sui fruitori del servizio. La linee guida dell'Anac, l'Autorità anticorruzione, affrontano anche la revisione dei contratti delle concessioni e la disciplina dei contratti di partenariato pubblico-privato, individuando gli strumenti per favorire

non solo il controllo e il monitoraggio economico delle attività del concessionario, ma soprattutto indicando quale direzione intraprendere nel caso di revisione del contratto. Adesso sta alla politica darsi da fare e togliere la testa da sotto la sabbia dove (in gran parte) è stata tenuta finora.

D. Perché lo Stato non ha controllato come doveva?

R. Questo è il tema centrale di tutta la vicenda. Lo Stato in questi decenni ha lasciato uno spazio di manovra troppo ampio ai concessionari. La questione dei controlli, come dimostra anche il caso del traforo del Gran Sasso, è il vero nodo intorno al quale dovranno essere ridefinite le concessioni.

D. L'autonomia regionale differenziale potrebbe incidere sull'efficienza della rete viaria?

R. In verità il tema centrale per tornare a investire nelle infrastrutture non è tanto l'autonomia regionale quanto il rafforzamento dei ruoli tecnici nelle pubbliche amministrazioni, le quali devono tornare ad avere nelle strutture tecniche allargate dei veri e propri centri di competenza, capaci di fare programmazione, monitoraggio e controllo. Gli esempi positivi non mancano, come insegnano i casi di Rfi, Italferr, Anas, i cui bandi prevedono delle premialità per chi progetta in Bim, cioè crea un modello virtuale di infrastruttura che non è una semplice rappresentazione tridimensionale ma un modello dinamico che contiene tantissime informazioni (anche sul ciclo di vita del manufatto). Quindi prima dell'au-

tonomia regionale andrebbe realizzata la riforma della pubblica amministrazione, che costa 2,5 miliardi al giorno: bisognerebbe incominciare a chiedersi quanto rende. C'è da aggiungere che il rischio per il Sud non viene dall'autonomia ma dai comportamenti. Milano investe su Expo e sulle Olimpiadi, Roma preferisce evitare le grandi sfide. Poi non si può lamentare che rimane indietro o pretendere che gli altri non vadano avanti.

D. In generale, che fare per recuperare il terreno perduto sulle infrastrutture?

R. L'opposizione costante alle infrastrutture è diventata la cifra del Paese, come testimonia la Tav. Le infrastrutture non sono più percepite come metafora dello sviluppo, ma al contrario vengono osteggiate perché costituirebbero il presupposto della corruzione. L'Italia del boom era identificata con le sperimentazioni architettoniche, che avevano la capacità di osare e di far sognare. L'auspicio è che la tragedia di Genova sia il monito per superare gli ostracismi becери e ottusi che

hanno bloccato il Paese dopo Tangentopoli. Non è il tempo di continuare a parlare alla pancia delle persone, lo pretende il rispetto di chi ha perso la vita un anno fa, la politica se vuole essere all'altezza deve riuscire a mediare tra le diverse posizioni nell'interesse pubblico e poi deve aprire i cantieri. Nel 2009 si sono spesi in infrastrutture 29 miliardi, nel 2017 solo 16 miliardi. Ci piangiamo addosso per la disoccupazione e l'impovertimento e non riusciamo a fare un buco sotto una montagna o portare i treni veloci al Sud.

Twitter: @cavalent

© Riproduzione riservata

L'Italia è terzultima in Europa assieme alla Spagna con l'1,8% di spesa pro capite in costruzione e manutenzione stradale. Solo Irlanda e Portogallo fanno peggio. In queste condizioni proporre di nazionalizzare le infrastrutture è un non senso

Nel 2009 si sono spesi in infrastrutture 29 miliardi, nel 2017 solo 16 miliardi. Ci piangiamo addosso per la disoccupazione e l'impoverimento e non riusciamo a fare un buco sotto una montagna o portare i treni veloci al Sud



Stefano Ciarciotta



Opere programmabili senza entrate accertate

Per programmare le opere pubbliche non è obbligatorio aver accertato preventivamente le entrate necessarie al loro finanziamento. È uno dei chiarimenti forniti dall'Ifel nel recente focus dedicato alle novità introdotte dal decimo correttivo ai principi contabili degli enti territoriali (dm 1° marzo 2019), i cui effetti operativi si spiegheranno anche sul prossimo Documento unico di programmazione (Dup) 2020-2022, da presentare entro il prossimo 31 luglio. Molte sono le domande che gli addetti ai lavori si stanno ponendo in questi giorni concitati e colmi di scadenze. In particolare, i dubbi riguardano il raccordo fra la progettazione dell'opera e il suo inserimento nella programmazione. In base alle nuove regole, la spesa riguardante il livello minimo di progettazione richiesto ai fini dell'inserimento di un intervento nel programma triennale dei lavori pubblici, è registrata nel bilancio di previsione prima dello stanziamento riguardante l'opera cui la progettazione si riferisce. Per tale ragione, affinché la spesa di progettazione possa essere contabilizzata tra gli investimenti, è necessario che i documenti di programmazione dell'ente, che definiscono gli indirizzi generali riguardanti gli investimenti e la realizzazione delle opere pubbliche (ossia il Dup), individuino in modo specifico l'investimento a cui la spesa di progettazione è

destinata, prevedendone altresì le necessarie forme di finanziamento. Quindi: i) il Dup contiene in sé il programma triennale; ii) per poter inserire un'opera in programmazione occorre disporre di un livello minimo di progettazione; iii) la spesa per la progettazione minima precede lo stanziamento dell'opera; iv) la spesa per la progettazione minima è spesa d'investimento, a condizione che il Dup preveda l'opera e ne indichi le fonti di finanziamento. Ma a questo punto sembra deliberarsi un corto circuito: se non ho la progettazione minima l'opera non posso inserirla nel programma triennale, e quindi nel Dup. L'Ifel chiarisce che ai fini dell'inserimento della spesa di progettazione di primo livello nel titolo II, l'ente deve già essersi determinato a realizzare l'opera, anche se formalmente non inserita nel programma triennale, e avere individuato le necessarie fonti di finanziamento. Per cui, le opere, anche se non inserite nel triennale, dovranno comunque essere programmate nel Dup. Nella fase previsionale le entrate non devono essere state accertate per avviare il percorso che porterà all'ottenimento della progettazione di primo livello e all'inserimento dell'opera nel programma triennale e nel bilancio di previsione.

Matteo Barbero

© Riproduzione riservata



Attiva dal 1° luglio la piattaforma online del Servizio contratti pubblici (Scp) del Mit

Portale per gli obblighi della p.a.

Informativa semplificata per le stazioni appaltanti

Pagina a cura di ANDREA MASCOLINI

È attivo, da lunedì 1° luglio, il portale unico online del ministero delle Infrastrutture e trasporti con tutti i contratti pubblici di lavori, forniture e servizi; servirà a semplificare gli obblighi informativi delle stazioni appaltanti, a rendere più agevole l'accesso ai bandi di gara e la programmazione, ma anche ad analizzare con maggiore efficacia gli effetti delle politiche infrastrutturali.

Si tratta della piattaforma informatica del Servizio contratti pubblici (Scp) del Mit che ha visto coinvolti il dicastero di Porta Pia e gli osservatori regionali dei contratti pubblici, mediante la realizzazione della cooperazione applicativa tra la piattaforma nazionale e i sistemi informatizzati regionali. A loro volta le regioni e le province autonome hanno adattato i propri sistemi informativi alle specifiche tecniche condivise e indicate dal ministero delle Infrastrutture realizzando

quindi una piattaforma unica della trasparenza e pubblicità delle procedure di gara e della programmazione.

Il sistema permetterà di semplificare l'attività delle stazioni appaltanti con riferimento agli obblighi informativi previsti dal codice dei contratti pubblici, ma anche di migliorare l'accesso ai dati relativi ai bandi, avvisi ed esiti di gara, nonché alla programmazione di lavori, beni e servizi delle amministrazioni, assicurandone la massima trasparenza. Inoltre, attraverso la piattaforma verranno resi più efficaci gli strumenti di analisi e di valutazione delle politiche pubbliche sugli investimenti.

A decorrere dallo scorso 1° luglio, le pubbliche amministrazioni e i soggetti tenuti agli obblighi di pubblicità di cui al comma 2 dell'articolo 29 ed al comma 7 dell'articolo 21 del codice dei contratti pubblici li assolveranno utilizzando le nuove modalità rese disponibili dal Sistema a rete Mit (Scp)-regioni e province autonome. L'articolo 29,

comma 2 impone infatti la pubblicazione di tutti gli atti relativi alla programmazione e alle procedure di affidamento (compresi quelli sulle composizioni delle commissioni giudicatrici e i curriculum dei commissari), nonché degli esiti di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture. Il comma 7 dell'articolo 21 attiene invece alla fase di programmazione e in particolare al programma biennale degli acquisiti di beni e servizi e al programma triennale dei lavori pubblici con i conseguenti aggiorna-

menti annuali, in attuazione del decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, 16 gennaio 2018, n. 14. Anche questa documentazione finirà sulla piattaforma Scp del Mit.

Dal 1° luglio, quindi, le stazioni appaltanti statali e di livello centrale e le stazioni appaltanti di ambito locale con sede nelle regioni-province autonome che non hanno ancora attivato un proprio sistema informativo sono quindi tenuti ad adem-

piere agli obblighi informativi, accedendo all'indirizzo <https://www.serviziopubblici.it>. Le stazioni appaltanti di ambito locale con sede nelle regioni e province autonome che hanno attivato un proprio sistema informativo dovranno pubblicare su questi sistemi, i bandi, gli avvisi e gli esiti di gara, i programmi di lavori, beni e servizi, secondo le indicazioni fornite dagli osservatori regionali o da strutture equivalenti. In caso di utilizzo della piattaforma Scp quest'ultima reindirizzerà le stazioni appaltanti direttamente sui sistemi informativi regionali attivi.

Infine, il Servizio contratti pubblici continuerà a garantire il servizio di supporto tecnico giuridico a tutte le stazioni appaltanti di ambito nazionale e territoriale sulla corretta applicazione della disciplina dei contratti pubblici, per assicurare uniformità di indirizzi ed evitare molteplicità di soluzioni operative.

© Riproduzione riservata

Speciale appalti

Tutti i venerdì una pagina

nell'inserto Enti Locali

E una sezione dedicata su

www.italiaoggi.it/specialeappalti



Workshop di Ali sulle novità del decreto

Sblocca cantieri sotto la lente

Lo scorso 10 giugno, la sala **Enrico Gualandi** di via degli Scialoja 3 a Roma ha ospitato il workshop «Sul decreto sblocca cantieri e modifica codice appalti», organizzato da Ali - Autonomie locali italiane, che ha contato la presenza di tecnici e amministratori locali.

«Il workshop è stato utile al fine di una prima valutazione tecnica dell'impatto del decreto Sblocca cantieri sul sistema dei contratti pubblici e sulla sua corrispondenza agli obiettivi di vero strumento per il rilancio degli investimenti pubblici» ha detto il direttore di Ali, **Loreto Del Cimmuto**, a termine dell'appuntamento organizzato con l'obiettivo di approfondire il nuovo regolamento unico di attuazione che andrà inevitabilmente a sostituire le attuali prescrizioni e disposizioni normative di varia fonte, tra cui le linee guida Anac.

«Tra sospensione di norme del vecchio codice in attesa di verifiche, norme attuative di una disciplina transitoria e rinvio ad una futura riforma in realtà tutta da scrivere restano ancora disattese le richieste dei comuni di

certezza del diritto, trasparenza e semplificazione normativa. Il rischio è che aumenteranno i contenziosi e il disorientamento di chi dovrà applicare le norme», ha concluso Del Cimmuto.

Dalle innovazioni significative in materia di progettazione, direzione dei lavori e collaudo agli affidamenti, dai criteri di aggiudicazione alle stazioni appaltanti e al responsabile unico del procedimento: al centro della discussione anche questi temi che rappresentano le novità sostanziali del nuovo testo. «Nel nuovo testo emerge una sfiducia nella pubblica amministrazione, mentre il ragionamento andrebbe capovolto, e fare come nei Paese anglosassoni: dare massima fiducia alla p.a. e poi controllarne rigorosamente i risultati, cosa che invece qui non è prevista», ha spiegato il professor **Gianfrancesco Fidone**, docente di Diritto e regolazione dei contratti pubblici Luiss di Roma, che è intervenuto nel corso della discussione insieme all'avv. **Mariangela Di Giandomenico**, esperta e consulente Ali.

—© Riproduzione riservata—



Astaldi, la Sace ritira le garanzie e mette a rischio Progetto Italia

► Allo stop si aggiungono le riserve dei giudici a dare la proroga rispetto al termine del 15

SALVATAGGI

ROMA Salvataggio di Astaldi improvvisamente a rischio e con esso Progetto Italia. Il tribunale di Roma avrebbe fatto sapere di ritenere indifferibile il termine di venerdì 15 per il deposito del piano definitivo. E ieri Sace si sarebbe messa di traverso sul piano concordatario, aggiungendo un altro ostacolo al maxi-polo di grandi opere che in dirittura d'arrivo, deve affrontare, sempre in queste ore, il colpo di freno delle banche a finanziare il gruppo romano in procedura con una linea di credito per cassa di 200 milioni in modo da sostituire il prestito oneroso di Fortress. Ieri sera a Milano presso lo studio Linklaters, legale degli istituti c'è stata una nuova riunione d'urgenza fra banche e consulenti, chiamata per gestire le emergenze. C'è ottimismo di poter governare il rapporto con il tribunale senza strappi traumatici, anche grazie ai buoni uffici dei commissari, ottenendo dalle banche la conferma di una *comfort letter* entro venerdì 15 in cui si impegnano a proporre, con parere favorevole, ai rispettivi organi de-

liberanti, l'approvazione del piano. E comunque, il vero impegno è di deliberare in modo definitivo entro il 30 luglio.

I 200 MILIONI CON CDP

Questo sul fronte della procedura concordatario, mentre adesso va disinnescata la bomba di Sace. La controllata di Cdp che è uno dei perni principali del progetto imperniato sulla ricapitalizzazione di Salini da 600 milioni con la partecipazione di Cassa, banche e Salini Simonpietro, ha fatto pervenire ad Astaldi una lettera. «A seguito di accertamenti legali» si legge nella missiva, «non siamo nella condizione di proseguire nelle discussioni circa le richieste sul piano concordatario». In poche pagine, a fronte di circa 200 milioni di garanzie concesse all'estero (Ca-

**IERI SUMMIT URGENTE
LE BANCHE FRENANO
A CONCEDERE SUBITO
LA CASSA AL GRUPPO
E VOGLIONO CHE PARTECIPINO
ANCHE LA CDP**

nada e Turchia), la società specializzata nel sostegno alle imprese fuori dai confini italiani, ritira le fidejussioni rilasciate all'estero. Così facendo mette a rischio il proseguimento di alcune opere in cui il gruppo romano è impegnato, come la costruzione dell'ospedale di Ankara.

La mossa a sorpresa di Sace sarebbe stata stigmatizzata nel corso del vertice di ieri a Milano fra le banche perché giunta come un fulmine a ciel sereno a condizionare un'operazione in fase molto avanzata dove è coinvolta la controllante. C'è chi ricollega questa decisione alla lotta senza quartiere in corso da mesi fra Cdp e Sace sul rinnovo dei vertici.

Le banche si sarebbero dette disponibili a favorire una soluzione che deve aggiungersi a quella da mettere in piedi per non far mancare ad Astaldi, in tempi brevi, i 200 milioni di finanza-ponte, accordati da Fortress al tasso del 16%. Di questa somma, 75 milioni sono stati già erogati e consumati, gli altri 125 ancora no. Le banche però, ritengono che il finanziamento possa essere rischioso visto che l'aumento di capitale da 225 milioni di Astaldi avverrà in autunno, a valle di quello di Salini. E non ci sarebbero garanzie che i mezzi freschi affluiranno davvero. Per superare l'impasse, gli istituti hanno chiesto che il prestito sia aperto a Cdp. Ieri ai consiglieri di Cassa sarebbe stato comunicato che il cda si terrà la prossima settimana per proseguire l'esame sul maxi-polo.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Lente

di Paola Pica

Blue economy in crescita Serve investire nei porti

Nonostante il rallentamento del 2018 al +3% rispetto all'anno precedente, quando il commercio marittimo italiano ha segnato un balzo del 4,1%, le previsioni per la «blue economy» da qui al 2023 restano più che positive: con una crescita media annuale di circa il 3,8%. Lo dice il sesto rapporto di Srm, il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il report annuale è stato presentato ieri a Napoli nel giorno del primo Euromediterranean Investment Forum. «Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia» ha affermato Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa nella relazione conclusiva ricordando che il traffico mondiale «ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. E rapidità doganale». Il 2018 è stato da record per il Canale di Suez, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Considerati questi numeri, Srm stima che se l'Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione, la filiera genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi. Non è inutile sottolineare come tutti i dati mostrino una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio marittimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

