

# ***Rassegna stampa***

Centro Studi C.N.I. 7 febbraio 2019



## CODICE APPALTI

Sole 24 Ore	07/02/19	P. 7	"CODICE APPALTI, PIANO CITTA', CREDITO: SUBITO IL DECRETO PER I CANTIERI VELOCI"	SANTILLI GIORGIO	1
-------------	----------	------	--	------------------	---

## APPALTI

Italia Oggi	07/02/19	P. 1	APPALTI, BOCCIATURA EUROPEA	MASCOLINI ANDREA	2
-------------	----------	------	-----------------------------	---------------------	---

## FLAT TAX

Sole 24 Ore	07/02/19	P. 2	RISCHIO RINCARI PER UN MILIARDO DALLO SBLOCCO DELLE ADDIZIONALI	LATOURE GIUSEPPE	3
Sole 24 Ore	07/02/19	P. 2	FLAT TAX INIQUA: IL RICORSO E' IN PREPARAZIONE		7

## SEMPLIFICAZIONI

Italia Oggi	07/02/19	P. 27	SEMPLIFICAZIONI SU TRE PILASTRI		8
-------------	----------	-------	---------------------------------	--	---

## GRANDI OPERE

Sole 24 Ore	07/02/19	P. 7	TAV, LE CARTE A FRANCIA E UE MA NON ALLA LEGA	PERRONE MANUELA	9
Messaggero Roma	07/02/19	P. 9	"LA TORINO-LIONE NON VA REALIZZATA PERCHE' COSTEREBBE 6 MILIARDI IN PIU'"	MANCINI UMBERTO	10

## CONCORRENZA

Sole 24 Ore	07/02/19	P. 1	CONCORRENZA, NUOVE REGOLE PER UNA UE PIU' COMPETITIVA	PANUCCI MARCELLA	12
-------------	----------	------	---	---------------------	----

## TAV

Messaggero Roma	07/02/19	P. 8	TAV, LITE SUL DOSSIER A PARIGI TONINELLI: "SALVINI PAZIENTI" IRA FRANCESE PER I GILET GIALLI	PIRONE DIODATO	14
-----------------	----------	------	--	----------------	----

## COMMERCIALISTI

Sole 24 Ore	07/02/19	P. 27	DAI COMMERCIALISTI CONTROLLI ANTI FRODE SUI FONDI EUROPEI	MICARDI FEDERICA	16
-------------	----------	-------	---	------------------	----

## CONCESSIONI

Repubblica	07/02/19	P. 18	AUTOSTRADE, GIOIA PER I PRIVATI IN DIECI ANNI 9 MILIARDI AI SOCI	LIVINI ETTORE	17
------------	----------	-------	--	---------------	----

## ETICA AMBIENTALE

Repubblica	07/02/19	P.	L'ETICA DELLA TERRA SALVERA' L'ANIMA DELL'ARCHITETTURA	OLMO CARLO	19
------------	----------	----	--	------------	----

26/27

# «Codice appalti, piano città, credito: subito il decreto per i cantieri veloci»

## IL DOCUMENTO ANCE

**Buia: basta ideologia sulle infrastrutture, danno competitività all'economia**

**Giorgio Santilli**

«È bene che dopo il vicepremier Salvini anche il vicepremier Di Maio si dica favorevole a un decreto legge per i cantieri veloci. Perché il tempo delle promesse da marinaio deve finire e anche il tempo delle ideologie sulle infrastrutture. Le infrastrutture sono beni collettivi, non individuali, che consentono ai cittadini di vivere meglio e alle imprese di essere più competitive, c'è poco da demonizzare o ridicolizzare con le battute su Lione. Ora attendiamo che il decreto si faccia davvero per sbloccare gli investimenti pubblici e che non si fermino opere in corso proponendo analisi per fare la quinta riprogrammazione in dieci anni». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, vede con favore gli spiragli aperti negli ultimi 3-4 giorni dalle forze politiche di governo, ma re-

sta sul chi va là. Servono i fatti ora, il tempo delle parole cui non corrispondono fatti è finito e il settore delle costruzioni è sull'orlo del baratro. Meno litigi, più fatti. A partire dal decreto che veramente aggredisca le lentezze burocratiche e stappi i colli di bottiglia.

Un canale diplomatico sembra riavviato fra i costruttori e il governo ma è una tregua fragilissima nei giorni in cui anche il governo rischia di cadere sulla questione infrastrutturale. Ance ripropone un documento con due piani temporali su cui lavora da tempo e su cui qualche convergenza sembra maturare. Le imprese chiedono subito «le norme per accelerare i tempi dei passaggi al Cipe, i visti della Corte dei Conti, le autorizzazioni edilizie e urbanistiche, le prime modifiche al codice degli appalti, lo sblocco dei fondi fermi al ministero dell'Ambiente, un piano sul "modello spagnolo" con corsie veloci per accelerare gli investimenti dei comuni, quelli per le scuole e per il dissesto idrogeologico, un fondo di garanzia in favore delle banche che consenta di evitare la svendita dei crediti incagliati e nuove restrizioni di credito al set-

tore, la velocizzazione dei pagamenti della pubblica amministrazione, una correzione dello split payment che oggi drena 2,5 miliardi di liquidità dal settore». Poi c'è il piano dello «sviluppo del Paese di medio-lungo periodo» con una riforma organica del codice degli appalti (che attualmente è prevista in un disegno di legge delega dai tempi molto lunghi), gli incentivi fisca-



**GABRIELE BUIA**  
«Le infrastrutture sono beni collettivi che consentono alle imprese di essere più competitive»

li degli ecobonus e del sismabonus estesi alla «demolizione e ricostruzione», un programma di investimenti per rendere competitive le nostre città. Servono cifre, opere e impegni concreti. Un tavolo dove tracciare impegni concreti.

E proprio sul rilancio delle città - anche qui con fondi e programmi concreti - si svolge il nuovo pressing dell'Ance, immediato e di prospettiva perché la riqualificazione

e la rigenerazione urbana può diventare la sfida del Paese. «Dopo il monitoraggio delle opere bloccate che ci ha portato a segnalare al governo 600 opere ferme per un valore di 36 miliardi - dice Buia - ora passiamo a un'opera sistematica e capillare di denuncia del degrado delle nostre città: faremo un censimento di ogni singolo edificio degradato e poi aspetteremo una risposta da chi deve trovare soluzioni. Lo sblocca-città dopo lo sblocca-cantieri. In questo modo faremo capire ancora meglio come questo settore sia al servizio della qualità della vita dei cittadini. Devono darci gli strumenti per intervenire, rendendo più conveniente e più facile investire per i cittadini e per le imprese».

Sul codice appalti, infine, le modifiche che dovrebbero scattare subito per l'Ance, quindi con decreto, sono anzitutto quelle che servono per rispondere alla procedura di infrazione Ue. «Le priorità sono il subappalto, i criteri di aggiudicazione, la qualificazione, la revisione prezzi e il contenzioso per cui le imprese hanno bisogno di risposte in tempi brevi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Appalti, bocciatura europea

*No al divieto di subappalto e al limite del 30%. Illegittime le limitazioni all'utilizzo dell'avvalimento e i divieti sulla stessa gara per imprese collegate*

Il divieto di subappalto «a cascata» non è conforme alle norme Ue assieme al limite del 30% e all'obbligo di fornire una terna di subappaltatori; illegittime le limitazioni all'utilizzo dell'avvalimento e i divieti sulla stessa gara per le imprese collegate. Sono questi alcuni dei punti del codice dei contratti pubblici che vengono censurati dalla Commissione europea con una lettera di costituzione in mora inviata al Governo italiano.

Mascolini a pag. 27

LA LETTERA DELLA COMMISSIONE UE CHE METTE IN MORA L'ITALIA

## Subappalto a cascata, il divieto è illegittimo

Il divieto di subappalto a cascata non è conforme alle norme Ue insieme al limite del 30% e all'obbligo di fornire una terna di subappaltatori; illegittime le limitazioni all'utilizzo dell'avvalimento e i divieti sulla stessa gara per le imprese collegate. Sono alcuni dei punti del codice dei contratti pubblici censurati dalla Commissione Ue con la lettera di costituzione in mora (2018/22273) inviata al Governo italiano. Adesso l'Italia (insieme ad altri 14 paesi europei che hanno a loro volta ricevuto analoghe lettere per violazione delle direttive appalti del 2014) ha due mesi di tempo per rispondere e evitare che la procedura d'infrazione prosegua il suo iter. Certamente non servirà affermare che con un disegno di legge delega si riformerà il codice, ma occorrerà un intervento celere. Era prevedibile che uno dei motivi di non conformità alle direttive fosse legato alla disciplina del subappalto, censurata dalla Commissione innanzitutto per il tetto massimo del 30% (art. 105, comma 2 e 5), una peculiarità tutta italiana che, vista alla luce della normativa Ue, fa dire alla Commissione che «non vi sono disposizioni che consentano un siffatto limite obbligatorio all'importo

dei contratti pubblici che può essere subappaltato». Peraltro l'Esecutivo rileva che il subappalto è «uno dei modi che favorisce la partecipazione alle gare delle Pmi» e quindi anche sotto questo profilo appare contrario ai principi delle direttive. Un altro punto, sempre legato al subappalto, riguarda l'obbligo di nomina della terna dei subappaltatori, disposizione che già la maggioranza aveva proposto di eliminare negli emendamenti al decreto semplificazione, poi ritirati in aula al Senato. A sorpresa viene invece censurata la norma del codice che vieta il subappalto a cascata (art. 89, comma 6): «gli Stati membri non possono imporre ai subappaltatori un divieto generale e universale di fare a loro volta ricorso ad altri subappaltatori». Censurata anche la norma che non consente (nell'avvalimento) di utilizzare le capacità di altri soggetti: «le direttive non consentono alle stazioni appaltanti di opporsi, in modo generale, a che gli offerenti facciano affidamento sulle capacità di altri soggetti». La Commissione europea ritiene poi illegittimo il divieto di utilizzo dell'avvalimento per le opere cosiddette «superspecialistiche». Invece stupisce la critica all'art. 89, comma 6

che dispone a pena di esclusione che in una determinata procedura di gara l'offerente e il soggetto delle cui capacità l'offerente intende avvalersi (sia esso anche collegato all'offerente) non possono entrambi presentare un'offerta in quella stessa procedura di gara: si tratterebbe di un «divieto incondizionato» contrario alle direttive perché «non lascia agli operatori economici alcuna possibilità di dimostrare che il fatto di aver partecipato alla stessa procedura di gara, o di essere collegati a partecipanti nella stessa procedura di gara, non ha influito sul loro comportamento nell'ambito di tale procedura di gara né incide sulla loro capacità di rispettare gli obblighi contrattuali». Sull'art. 80 del codice su cause di esclusioni per violazioni gravi di obblighi tributari e previdenziali e per gravi illeciti professionali, viene exceptio che non sarebbe legittimo escludere soltanto per «violazioni definitivamente accertate in sentenze o atti amministrativi non più soggetti ad impugnazione».

Andrea Mascolini



La lettera sul sito [www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi](http://www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi)

# Rischio rincari per un miliardo dallo sblocco delle addizionali

**Imposte sui redditi.** Il peso della tassazione Irpef di Comuni e Regioni è arrivato a 16,7 miliardi nell'anno d'imposta 2016 (+82,4% sul 2006) - Entro il 31 marzo le scelte degli enti sulle aliquote

**Giuseppe Latour  
Giovanni Parente**

Almeno un miliardo di euro di aumenti, tra addizionali regionali e comunali. È questo, guardando in dettaglio le serie storiche, l'incremento che è possibile attendersi nei prossimi mesi per effetto della mancata conferma del blocco delle aliquote, operata dall'ultima legge di Bilancio. Il numero è contenuto in una dettagliata analisi di Confprofessioni che scandaglia l'andamento delle addizionali Irpef negli ultimi anni. Una forma di imposizione poco visibile, o in parte addirittura "occulta", cresciuta a ritmi molto sostenuti, fino a diventare un pezzo fondamentale dei versamenti Irpef.

## Impatto crescente

Le elaborazioni di Confprofessioni dicono, infatti, che tra il 2006 e il 2016 il peso delle addizionali è cresciuto di circa 7,5 miliardi di euro. Passando da meno di 9,2 a quasi 16,7 miliardi. Un incremento dell'82,4%, alimentato da un'esplosione delle addizionali comunali (+181,9%), corroborata da una crescita molto rilevante anche di quelle regionali (+60%). Una corsa, quella delle imposte locali, che l'associazione defi-

nisce «smisurata» e che nasce dalle esigenze di cassa derivate dai tagli delle manovre degli ultimi anni. Nello stesso periodo, per fare un confronto, l'Irpef è cresciuta «solo» del 14,1 per cento.

La fotografia è stata scattata con numeri relativi all'anno d'imposta 2016 (l'ultimo per il quale sono disponibili i dati delle statistiche fiscali) ma può essere in qualche modo indicativo della situazione prima del blocco di tutti gli aumenti, previsto proprio tra il 2016 e il 2018. Un blocco che non viene riproposto nell'ultima legge di Bilancio approvata dal Parlamento. «Per il 2019 - dice allora Confprofessioni - ci si dovrà aspettare un ulteriore incremento delle addizionali, incremento rimesso alle delibere delle singole Regioni e dei Comuni». Tutto dipenderà dalle scelte che saranno effettuate nelle prossime settimane, considerato che gli enti locali avranno tempo per approvare il bilancio previsionale entro il 31 marzo.

## Cosa insegna il passato

Posto che siamo nel campo delle ipotesi, qualche previsione sugli scenari futuri è però già possibile, guardando alle serie storiche.

Tra il 2010 e il 2015, prima del blocco, l'incremento medio è stato

di quasi un miliardo di euro, 980 milioni per l'esattezza: 642,8 di addizionali regionali e 337,6 di addizionali comunali. Dopo tre anni di blocco - spiega Confprofessioni - è presumibile «attendersi un incremento consistente delle addizionali»: il limite del miliardo di euro, cioè, è una «previsione cautelare». Anche perché (si veda il Sole 24 Ore del 27 ottobre scorso) sono 6.782 i Comuni che hanno ancora margini per rivedere al rialzo le addizionali Irpef; di questi, sono 4.151 quelli con l'aliquota a zero. Per tutti loro potrebbero partire i ritocchi.

Anche se, nella partita, potrebbe avere un peso rilevante la prossima scadenza elettorale in cui si rinnovano giunte e consigli in circa 3.800 municipi. Con una sostanziale differenza rispetto all'Imu e alla Tasi. Le addizionali Irpef si applicano ai residenti. L'Imu e la Tasi (anche nel caso di questi due tributi locali le aliquote tornano nuovamente «manovrabili», naturalmente se non sono state spinte già al massimo) riguardano, al di là dei casi degli operatori economici, i proprietari di seconde case, che non sempre hanno la residenza. E chi non è residente, si sa, vota altrove.

www.24ore.it

## La geografia del carico fiscale

Il prelievo totale in euro di addizionali regionali e comunali in tutti i capoluoghi italiani. Dati aggiornati al 2016, primo anno del blocco delle aliquote non confermato dalla legge di Bilancio 2019



FONTE: Elaborazione Confprofessioni su dati del Dipartimento delle Finanze del MEF



L'IMPATTO SUL TERRITORIO

# La giostra dei prelievi costa fino a 650 euro extra

**Si allarga la forbice tra aree: chi risiede a Roma paga 5 volte rispetto a Bolzano**

C'è uno *spread* tutto interno al nostro Paese. È l'effetto differenziale sulla tassazione complessiva prodotto dalle addizionali Irpef locali. In pratica, un contribuente che risiede a Roma paga più di cinque volte le addizionali di un residente a Bolzano. Questa differenza, pari a 650 euro, si è molto allargata rispetto al 2012, quando tra la città più e quella meno colpita da addizionali correva uno scarto di circa 400 euro.

La crescita "invisibile" delle addizionali regionali e comunali ha reso, insomma, sempre più evidente un fenomeno: il carico fiscale al quale siamo sottoposti cambia di molto a seconda del nostro Comune di residenza. Secondo i dati elaborati da Confprofessioni, la differenza si misura ormai in diverse centinaia di euro. E non è un fenomeno isolato. Senza guardare solo agli estremi, tra le città con il prelievo più elevato, come Milano o Torino, e quelle dove si paga di meno, come Trento o Gorizia, la forbice viaggia nell'ordine dei 400 euro.

Per misurare questo effetto con precisione, basta guardare i numeri

che fotografano l'imposta media pro capite. Bisogna considerare che la quantità di imposte versate non dipende solo dalle aliquote applicate dagli enti locali, ma anche da altre variabili, come il livello dei redditi, le esenzioni e gli scaglioni. In altre parole, è normale che in aree più ricche si versino più addizionali rispetto a zone più povere. Detto questo, però, restano altri aspetti da sottolineare.

Guardando la classifica dei capoluoghi di provincia, Roma si conferma nettamente in testa, con poco più di 770 euro di carico da addizionali comunali e regionali a persona: 158 euro in più di quanto si pagava nel 2012. Subito dietro ci sono Milano, con 653 euro (+147 euro), Torino con 638 euro (+135 euro), Novara con 627 euro (+113 euro), Biella con 600 euro (+131 euro), Bologna con 597 euro (+53 euro).

Scorrendo l'elenco di tutti i capoluoghi italiani, sempre secondo lo studio condotto da Confprofessioni, sono solo 19 quelli che rispetto al 2012 hanno abbassato il loro livello di addizionali. Tra questi va evidenziato il caso del Trentino Alto Adige: qui l'imposta media regionale si è quasi dimezzata, trascinando in basso il prelievo. Nella grande maggioranza dei casi, le imposte sono invece cresciute. In percentuale, a soffrire l'incremento più rilevante sono stati i pisani (+42%), seguiti da livornesi (35%)

e astigiani (+33%).

Ma il dato più interessante è che, spostandosi da regione a regione, si incontra un carico fiscale spesso molto più leggero. Senza analizzare casi estremi in positivo, come Bolzano (120 euro) e Barletta (212 euro), basta dire che a Venezia le addizionali pesano solo 425 euro a testa, a Mantova 399 euro, a Rimini 318 euro e a Trani 305 euro.

Alcune amministrazioni, quindi, sono riuscite a seguire la strada dell'alleggerimento del prelievo, anche se la finanza pubblica ha camminato, in questi anni, in una direzione decisamente opposta: Bolzano ha fatto risparmiare circa 136 euro a testa ai suoi cittadini, Catanzaro 47 euro e Trento circa 46 euro.

Addirittura, se usciamo dal recinto dei capoluoghi, possiamo osservare come nelle città più piccole questi fenomeni risultino addirittura amplificati. Guardando le classifiche di Confprofessioni, Lajatico, in provincia di Pisa, detiene il record assoluto, con 994 euro di carico per le addizionali. San Pietro Val Lemina, in provincia di Torino, è arrivata a 960 euro, poco sopra a Pino Torinese a 959 euro.

In fondo alla graduatoria, c'è un lungo elenco di Comuni in provincia di Bolzano. Qui il prelievo viaggia su importi invidiabili per tutto il resto del paese: tra i 10 e i 30 euro a testa.

— Gi.L.  
— G.Par.

## AUTONOMI E DIPENDENTI

### Flat tax iniqua: il ricorso è in preparazione

Massimo Battaglia e Giuseppe Carbone, segretari generali delle federazioni Confasal-Unsa e Fials, annunciano «un massiccio ricorso davanti alla magistratura contro una evidente disparità di trattamento tra chi, da dipendente pubblico o privato, paga le tasse sul proprio reddito, chi al 24%, al 27% o al 38%, e chi, in virtù della flat tax, pagherebbe fino a 65 mila euro solo il 15 per cento».

Per le due sigle, «questo è

inaccettabile». Il sindacato si sta muovendo, allora, «per contrastare questa grave ingiustizia commessa dal governo, che danneggia ancora una volta il lavoro dipendente, seppure da sempre puntuale contribuente: le nostre strutture a breve incominceranno la raccolta dei mandati agli avvocati». Al governo «chiediamo di cambiare immediatamente rotta e di non coltivare le divisioni nel Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**+147**

#### L'AUMENTO A MILANO

Nel capoluogo lombardo addizionali regionali e comunali costano 653 euro a contribuente, con un carico extra di 147 euro rispetto al 2012

Su [isole24ore.com](http://isole24ore.com)

#### L'ELENCO COMPLETO

Oggi sul sito la lista integrale del carico di addizionali in tutti i Comuni italiani

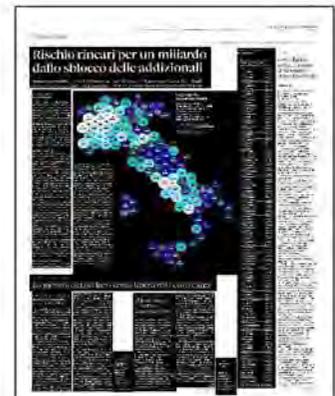
## La classifica

Quanto pesano le addizionali regionali e comunali nei capoluoghi italiani. *Dati in euro*

RANK	CITTÀ	VALORE
1.	Roma	770,96
2.	Milano	653,50
3.	Torino	638,19
4.	Novara	627,40
5.	Biella	600,73
6.	Bologna	597,00
7.	Parma	596,16
8.	Caserta	589,75
9.	Cuneo	586,99
10.	Monza	585,65
11.	Salerno	563,11
12.	Vercelli	562,05
13.	Frosinone	557,68
14.	Alessandria	553,64
15.	Pavia	551,60
16.	Bergamo	548,57
17.	Rieti	547,66
18.	Avellino	537,45
19.	Viterbo	535,81
20.	Modena	526,46
21.	Siena	526,36
22.	Latina	524,08
23.	Varese	522,27
24.	Asti	508,68
25.	Genova	508,65
26.	Napoli	494,69
27.	Lodi	490,37
28.	Brescia	487,48
29.	Ferrara	486,62
30.	Savona	485,41
31.	Cremona	484,97
32.	Benevento	484,93
33.	Piacenza	484,05
34.	Sondrio	479,01
35.	Pescara	478,91
36.	Campobasso	477,12
37.	Como	475,29
38.	Reggio Emilia	474,40
39.	Pisa	468,28
40.	Livorno	463,63
41.	La Spezia	460,77
42.	Chieti	454,95
43.	Padova	454,30
44.	Treviso	453,29
45.	Ancona	452,60
46.	Messina	451,83
47.	Cosenza	450,66
48.	Teramo	449,54
49.	Catanzaro	449,07
50.	Palermo	445,67
51.	Verbania	443,08
52.	Forlì	442,80
53.	Verona	442,54
54.	Imperia	440,53

55.	Isernia	436,96
56.	Perugia	436,64
57.	Ravenna	435,93
58.	Lecco	435,45
59.	Lucca	432,37
60.	Belluno	429,71
61.	Cagliari	428,01
62.	Siracusa	425,81
63.	Venezia	425,13
64.	L'Aquila	422,98
65.	Reggio Calabria	420,67
66.	Macerata	417,92
67.	Agrigento	415,67
68.	Vibo Valentia	411,85
69.	Grosseto	411,51
70.	Bari	411,51
71.	Catania	411,44
72.	Lecce	411,26
73.	Pistoia	409,75
74.	Trieste	408,32
75.	Rovigo	399,49
76.	Mantova	399,43
77.	Terni	398,32
78.	Vicenza	397,28
79.	Potenza	395,19
80.	Cesena	395,12
81.	Pesaro	394,94
82.	Ascoli Piceno	391,62
83.	Urbino	386,46
84.	Enna	385,18
85.	Arezzo	384,23
86.	Firenze	381,44
87.	Taranto	376,50
88.	Brindisi	370,83
89.	Massa	363,69
90.	Trapani	362,93
91.	Caltanissetta	361,91
92.	Crotone	360,88
93.	Sassari	358,53
94.	Matera	357,71
95.	Fermo	351,92
96.	Foggia	351,64
97.	Prato	350,31
98.	Ragusa	346,60
99.	Rimini	318,71
100.	Aosta	317,44
101.	Nuoro	317,33
102.	Udine	317,10
103.	Pordenone	311,61
104.	Trani	305,45
105.	Oristano	300,14
106.	Carbonia	297,99
107.	Andria	230,59
108.	Trento	224,25
109.	Gorizia	223,34
110.	Barletta	212,79
110.	Bolzano	120,35

FONTE: Elaborazione Confprofessioni su dati del Dipartimento delle Finanze del MEF



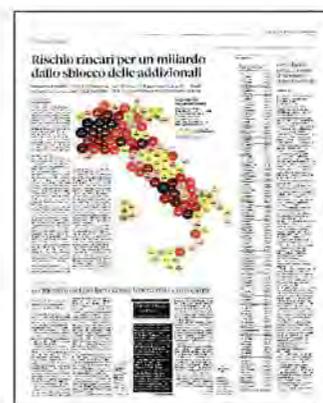
**AUTONOMI E DIPENDENTI**

# Flat tax iniqua: il ricorso è in preparazione

Massimo Battaglia e Giuseppe Carbone, segretari generali delle federazioni Confsal-Unsa e Fials, annunciano «un massiccio ricorso davanti alla magistratura contro una evidente disparità di trattamento tra chi, da dipendente pubblico o privato, paga le tasse sul proprio reddito, chi al 24%, al 27% o al 38%, e chi, in virtù della flat tax, pagherebbe fino a 65mila euro solo il 15 per cento».

Per le due sigle, «questo è inaccettabile». Il sindacato si sta muovendo, allora, «per contrastare questa grave ingiustizia commessa dal governo, che danneggia ancora una volta il lavoro dipendente, seppure da sempre puntuale contribuente: le nostre strutture a breve incominceranno la raccolta dei mandati agli avvocati». Al governo «chiediamo di cambiare immediatamente rotta e di non coltivare le divisioni nel Paese».

RIPRODUZIONE RISERVATA



Dalla Camera dei deputati la fiducia al decreto legge 135/2018 lievitato al Senato

Semplificazioni su tre pilastri
Impresa e lavoro; scuola e sanità; informatizzazione

Misure di semplificazione in materia di impresa e lavoro; superamento di criticità sociali quali il sovraffollamento delle strutture carcerarie e la carenza di medici di medicina generale e di dirigenti scolastici; modernizzazione dell'azione pubblica e informatizzazione dei rapporti tra cittadini, imprese e amministrazioni pubbliche. Queste le tre macro-finalità del decreto legge sulle semplificazioni, il n. 135 del 2018, su cui ieri la Camera dei deputati ha votato con la fiducia posta dal Governo sul testo uscito dal Senato con 310 voti favorevoli, 245 contrari e un astenuto (si veda ItaliaOggi del 30 e 31 gennaio scorsi). Il decreto-legge, come osserva uno studio dei tecnici di Montecitorio, originariamente composto da 12 articoli, risulta incrementato, a seguito dell'esame al Senato, a 28 articoli complessivi; in termini di commi si è passati dai 39 iniziali a 152 commi complessivi; questo dopo che la presidenza del Senato, nella seduta del 28 gennaio scorso, ha ritenuto non ammissibili al voto in assemblea 62 degli 85 emendamenti che

erano stati approvati in sede referente dalle Commissioni riunite Affari costituzionali e Lavori pubblici. Numerose le novità del provvedimento. Buone notizie per i contribuenti ritardatari nel pagamento delle rate della rottamazione bis delle cartelle esattoriali: avranno la possibilità di ulteriori scadenze per mettersi in regola e in questo modo potranno accedere alla rottamazione ter. Arrivano norme più stringenti sull'etichettatura degli alimenti e il riordino del settore Ncc. Si prevede che gli operatori del servizio noleggio con conducente possano operare in ambito provinciale senza essere obbligati a ritornare in rimessa. Nell'intervento legislativo di riordino è previsto anche il blocco del rilascio di nuove autorizzazioni fino all'operatività del nuovo archivio informatico nazionale che includerà anche le licenze taxi. Il dl tra l'altro, istituisce, nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, una sezione speciale dedicata a interventi di garanzia in favore delle Pmi che sono in difficoltà nella resti-

tuzione delle rate di finanziamenti già contratti con banche e intermediari finanziari e sono titolari di crediti certificati nei confronti delle pubbliche amministrazioni. Reca disposizioni in merito alla tracciabilità dei dati ambientali inerenti rifiuti, sopprimendo il sistema Sistri e introducendo un nuovo sistema di tracciabilità e dispone il trasferimento, dall'Agenzia per l'Italia digitale (Agid) alla presidenza del Consiglio dei ministri, dei compiti relativi alla piattaforma tecnologica per l'interconnessione e l'interoperabilità tra le pubbliche amministrazioni e i prestatori di servizi di pagamento. L'articolo 8-ter del dl, introdotto dal Senato, prevede la definizione normativa sia delle tecnologie basate su registri distribuiti (blockchain) che degli «smart contract» (si veda altro articolo a pag. 32). L'articolo 9-bis dispone in merito al personale del Servizio sanitario nazionale e all'esonero dall'obbligo di fatturazione elettronica per

prestazioni sanitarie. Una delle novità di maggior rilievo riguarda la questione delle trivellazioni che ha visto una lunga contrapposizione tra M5s e Lega prima di giungere ad un accordo. Il decreto stabilisce una moratoria di 18 mesi, in attesa della definizione del Piano aree idonee, per i permessi (sia nuovi che in essere) di prospezione e di ricerca e per le nuove autorizzazioni all'estrazione. Ma le attività di estrazione in essere e i procedimenti di proroga delle concessioni possono continuare. Aumentano del 25% i canoni di concessione delle coltivazioni. Con altro emendamento è stata disposta la regionalizzazione delle concessioni di grandi derivazioni idroelettriche scadute.

Il dossier della Camera sul sito www.italioggi.it/documenti-italioggi



Da ItaliaOggi del 30 e 31 gennaio 2019



# Tav, le carte a Francia e Ue ma non alla Lega

## GRANDI OPERE

Salvini: dossier costi benefici a Parigi e non a me  
 Toninelli: aspetti 24 ore

Quai d'Orsay: l'incontro tra Di Maio e gilet gialli  
 «provocazione inaccettabile»

**Manuela Perrone**

ROMA

Dovrebbe arrivare in queste ore alla Lega l'analisi costi-benefici sulla Tav, dopo che ieri è stata trasmessa anche a Bruxelles. Con la tensione nella maggioranza che sale alle stelle e le opposizioni che chiedono al presidente della Camera Roberto Fico di «far valere le prerogative del Parlamento». Il botta e risposta del mattino rivela il clima. «Bizzarro che Parigi abbia l'analisi costi-benefici e io, da vicepresidente del Consiglio che rappresenta gli italiani, no», attacca il vicepremier del Carroccio. Replica Luigi Di Maio: «Il collega stia tranquillo, neanch'io l'ho ancora letta, ma quando mi sveglio penso al fatto che da Roma e Pescara ci vogliono sette ore e non al buco per collegare Torino e Lione». Alla fine è il ministro Danilo Toninelli ad assicurare: «Matteo avrà un po' di pa-

zienza e attenderà 24 ore».

Nel Carroccio è grande lo sconcerto per la decisione «surreale» di condividere prima con Francia e Commissione Ue la relazione messa a punto dagli esperti coordinati da Marco Ponti. «L'analisi doveva andare prima agli interlocutori diretti del progetto, regolato da un trattato internazionale», prova a spiegare il ministero dei Trasporti. Che prende ancora tempo per rendere pubblico il documento: «La diffusione dei risultati avverrà la prossima settimana per lasciare i giusti margini di approfondimento dello studio agli interlocutori istituzionali».

Il «no» all'opera da parte della task force è netto. I costi, tra cui sono conteggiati le diminuzioni delle accise sul gasolio e il mancato introito dei pedaggi, risulterebbero superiori ai benefici per quasi 7 miliardi. Il traffico tra Italia e Francia è stimato in calo. Nessun cenno alle eventuali penali, che secondo il M5S sono «fake news». Ma molti, come il commissario Paolo Foietta, hanno ampiamente ricordato che in caso di ritiro dal progetto l'Italia potrebbe dover rimborsare all'Europa e ai francesi le somme già spese (oltre un miliardo). E perderebbe gli 813 milioni di finanziamento Ue per il 2014-2019. Senza contare i costi per chiudere i cantieri e affrontare i possibili contenziosi.

La Lega già guarda oltre: alle risposte che arriveranno da Bruxelles («Analizzeremo la relazione», il laconico commento di ieri) e dalla Fran-

cia. «Perché dovrebbero accordare uno stop all'opera?», si domandano nel Carroccio. Tanto più che i rapporti tra il M5S e Parigi sono arroventati dal summit tra Di Maio e i gilet gialli (divisi al loro interno: la capolista Ingrid Levavasseur ha sconfessato Christophe Chalençon, accusandolo di aver organizzato l'incontro alle sue spalle). «Una nuova provocazione inaccettabile, basta ingerenze», tuona il Quai d'Orsay.

Il confronto sulla Tav si inserisce in questo quadro. E tocca alla Lega, anche per non lasciare campo libero alle opposizioni nella sua base elettorale al Nord, tenere alta la bandiera pro Torino-Lione. «È una struttura fondamentale, va fatta», dice il ministro Lorenzo Fontana. Salvini ribadisce l'auspicio che «ci sia presto un treno veloce che collega l'Italia al resto d'Europa». Ma nessuno sa quale sarà il punto di caduta. E a taccuini chiusi sia tra i pentastellati sia tra i leghisti serpeggia la speranza che il verdetto finale possa slittare a dopo le elezioni europee.

A biasimare il ritardo sono le imprese, non solo in Piemonte. «La Tav a regime comporta cantieri con l'occupazione di 50 mila persone, questa analisi di impatto può bastare al Paese per fare un salto di qualità», ricorda il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia. «La Tav non è la Torino-Lione, ma la Lisbona-Kiev», sottolinea il presidente di Assolombarda, Carlo Bonomi. «È interesse dell'Italia restare aganciata al corridoio Est-Ovest».



Nuove fibrillazioni sulla Tav. Il vicepremier Matteo Salvini: «Perché i numeri prima a Parigi che a Roma?»



# «La Torino-Lione non va realizzata perché costerebbe 6 miliardi in più»

► Secondo le carte del Mit lo stop anche motivato ► «La notevole diminuzione del traffico merci dal calo di 1 miliardo delle imposte sui carburanti non giustifica la spesa per la linea ferroviaria»

## IL DOCUMENTO

ROMA «La Tav non si deve fare perché comporterebbe una perdita di 6 miliardi». Non solo. A questa cifra, davvero considerevole, si deve aggiungere un altro miliardo legato al mancato gettito delle accise per il trasferimento su ferro del traffico merci dall'Italia alla Francia. Sono queste, in sintesi, le conclusioni dell'analisi costi-benefici, il documento di 80 pagine che il Messaggero ha potuto visionare, arrivate sul tavolo delle autorità francesi e della Commissione Europa. E che nelle prossime ore animeranno ancor di più il dibattito politico visto che il dossier, caso singolare, non è stato consegnato subito al Parlamento, organo sovrano per eccellenza, ma a Parigi e Bruxelles, dopo essere stato gelosamente custodito al Mit per oltre 2 mesi.

## IL FOCUS

Dietro al no al completamento dell'opera, scrivono i tecnici guidati dal professor Marco Ponti, No-tav dichiarato, c'è «l'anti economicità del trasporto via ferro». Che impone quindi l'immediato stop alla Torino Lione. In quanto i costi per terminarla, circa 4,7 miliardi, non sarebbero ripagati da un aumento di traffico nel medio lungo termine. Non solo. Se le merci fossero dirottate dall'autostrada ai treni ad alta velocità, l'erario avrebbe una perdita secca, da qui ai prossimi anni, di almeno 1 miliardi di euro di gettito dell'accisa sul gasolio per i Tir. Tra le disconomie c'è poi l'extra costi legato invece alla costruzione della linea che, a dispetto di quanto stimato dal progetto ori-

ginario, sarebbe di circa 6 miliardi. Costi di realizzazioni di cui non si sarebbe tenuto conto. Troppi, sempre secondo la commissione, per andare avanti. Visto che in prospettiva questi esborsi non sarebbero compensati, neanche nel lungo termine, dai benefici. Tutta l'impalcatura dello studio, che non ha trovato l'unanimità all'interno del gruppo guidato da Ponti, visto che uno dei componenti ha avanzato non pochi dubbi sulla metodologia usata e sul risultato finale del verdetto, si basa sull'assioma che è meglio saturare l'attuale linea stradale che orientare il traffico sul ferro.

## DIVISIONI INTERNE

Eppure, ed è punto di divisione all'interno della commissione, non tutti la pensano così. Come non tutti i membri sono d'accordo sul fatto che sia trapelato con largo anticipo il giudizio nettamente contrario. Un risultato, quello prodotto dal gruppo di studio capeggiato da Ponti, già docente al Politecnico di Milano, scontato, visto che 5 componenti su 6 della commissione sono dichiaratamente anti Tav. Da tempo, del resto, si sapeva che i risultati sarebbero stati negativi proprio in considerazione del fatto che la scelta degli esperti era stata fatta dalla formazione politica, i 5Stelle, che avversa da sempre l'infrastruttura.

## I FLUSSI

Ma nelle 80 pagine, oltre ad indicare le metodologie seguite e gli algoritmi usati, si concentra l'attenzione sul flusso del traffico merci previsto. Per gli esperti di Ponti l'interscambio tra Italia e Francia sarebbe in calo, da qui la «non necessità di puntare sulla nuova linea ferroviaria», ma

di focalizzare l'attenzione solo su quella stradale, più che «adeguata a supportare i commerci tra i due Paesi».

Il flusso veicolare su terra è però ormai congestionato, visto che l'83% delle merci viene trasportata via strada, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti che attraversano il confine. Solo il restante 7% transita via ferrovia, ma non perché non esista una domanda, come sostiene la commissione del Mit, ma perché, a giudizio dell'Osservatorio sulla Tav e di altri centri studi indipendenti, non «esiste più una ferrovia che risponda alle esigenze del mercato».

La commissione del Mit sotto-linea del resto che la vecchia linea del Frejus - quella che la Tav dovrebbe sostituire - ha perso in 20 anni il 70% del traffico dei volumi trasportati e sta ulteriormente calando. Per Ponti questo dato rileva «l'anti economicità del trasporto via ferro». Nessun accenno invece ai costi legati alle penali in caso di stop. Sanzioni che potrebbero arrivare, tra soldi da restituire all'Europa e alla Francia, disdetta dei contratti, riprestino degli scavi, fino a 4,2 miliardi. Del resto, sottolinea il documento, la relazione è tutta centrata sugli aspetti tecnici ed economici, non volendo affrontare le tematiche strettamente legali. Spetterà ai politici decidere, valutando nel complesso tutti suggerimenti e le indicazioni. Dalla Francia hanno già fatto trapelare che non c'è nessuna ragione tecnica per fare marcia indietro.

Senza contare che lo stop, secondo i calcoli di Confindustria, manderebbe in fumo 50 mila posti di lavoro. Ma di questo nel dossier non c'è nulla.

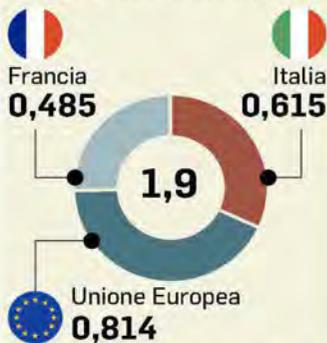
**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

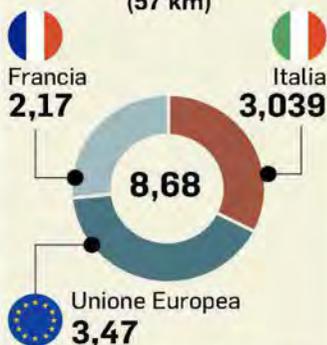
**La ripartizione della spesa**

Costo previsto della Tav Torino-Lione.  
 Cifre in miliardi di euro

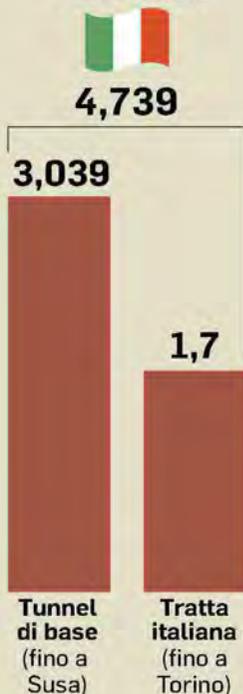
**INVESTIMENTI DELLA PRIMA FASE DEI LAVORI (2014-2017)**



**COSTO TOTALE PREVISTO DEL TUNNEL DI BASE (57 km)**



**STIME DEI COSTI PER L'ITALIA**



Fonti: Ue e Regione Piemonte  
 ANSA - centimetri

**LA COMMISSIONE, DIVISA ALL'INTERNO SUL VERDETTO FINALE, BOCCIA LA CURA DEL FERRO E PUNTA SULL'AUTOSTRADA**

**I PUNTI DEL DOSSIER**

**1 Un crollo delle entrate**

Una delle ragioni per cui la tratta Torino-Lione non si dovrebbe fare sarebbe la riduzione delle entrate fiscali dal gasolio utilizzato

**2 Miliardi in gioco**

Sempre secondo la relazione degli esperti del Mit i costi di realizzazione sarebbero superiori a quelli previsti per 6 miliardi

**3 Costo finale salato**

La relazione degli esperti nominati dal ministro Toninelli indicherebbe in sette miliardi gli extra costi per completare l'infrastruttura

**4 La domanda di trasporto**

Le merci fra Italia e Francia vengono trasportate al 93% via gomma e al 7% per ferrovia ma l'attuale tunnel risale al 1871.



Il cantiere dell'Alta velocità in Piemonte (foto LAPRESSE)



**AGENDA PER L'EUROPA**

**CONCORRENZA, NUOVE REGOLE PER UNA UE PIÙ COMPETITIVA**

di **Marcella Panucci e Antonio Matonti**

Un paio di anni fa PricewaterhouseCoopers pubblicò uno studio secondo il quale nel 2050 la quota di Pil mondiale riconducibile ai 27 Paesi dell'Unione europea sarebbe stata inferiore al 10%: più bassa di

quella della sola India. In questo quadro le economie di sette Paesi emergenti (Cina, India, Indonesia, Brasile, Russia, Messico, Nigeria) avrebbero superato quelle dei Paesi del G7.

—*Continua a pagina 18*

**REGOLE ANTITRUST PIÙ MODERNE PER UNA EUROPA PIÙ COMPETITIVA**

di **Marcella Panucci e Antonio Matonti**

—*Continua da pagina 1*

**Q**uesto scenario, le cui conclusioni ci sembrano tuttora valide, deve far riflettere sul posizionamento nel lungo termine delle economie europee, sui loro modelli di sviluppo e sulla possibilità di assicurare ai cittadini lo stesso livello di benessere e di *welfare* di cui hanno beneficiato negli ultimi decenni. E chiama in causa il ruolo che l'Unione europea deve giocare sullo scacchiere globale e le iniziative di politica economica da mettere in campo, temi su cui la scorsa settimana hanno preso posizione sulle pagine di questo giornale il presidente di BusinessEurope (la Federazione delle Confindustrie europee), Pierre Gattaz, e di Confindustria, Vincenzo Boccia.

**Il cambio di prospettiva**

Uno degli effetti della globalizzazione è che la competizione economica si gioca ormai su scala mondiale. Dal punto di vista delle imprese, questa "condizione" ne porta con sé altre due: 1) l'Europa è una prospettiva ineludibile per gli Stati membri, perché soltanto un'Europa unita potrà competere con i grandi *player* del futuro; 2) al contempo, occorre ripensare alcuni dei paradigmi su cui si è basato fino a oggi l'edificio comunitario.

Questo per l'Europa significa, sul piano politico, diventare ciò che oggi non è: un attore geopolitico nello scacchiere globale. Sul piano economico, invece, fare propria la consapevolezza che la partita della competizione su scala mondiale non può essere giocata senza disporre di veri e propri "giganti" industriali europei, non solo sul piano dimensionale.

**Il nodo delle regole**

I due temi sono collegati, ma in questo articolo intendiamo concentrarci sul secondo. Le politiche pubbliche possono promuovere determinati processi o, al contrario, disincentivarli; la domanda da porsi allora è: le attuali regole e prassi delle Autorità europee sono in grado di favorire la nascita o lo sviluppo di imprese in grado di competere con le concorrenti americane, cinesi o indiane?

La risposta al momento è «no» e tra le cause da approfondire vi è uno dei cardini della costruzione comunitaria, vale a dire il principio di concorrenza, architrave del Trattato di Roma del 1957. All'epoca, occorreva assicurare le condizioni per un mercato comune, evitando, tra le altre cose, che la concorrenza fosse ostacolata da rendite monopolistiche. I principi e le regole antitrust, e la vigilanza affidata alla Commissione, erano e sono stati a lungo funzionali a questi obiettivi con risultati significativi, che non bisogna mettere in

discussione. Ma se oggi lo scenario di riferimento è cambiato - e lo è - quei principi e quelle regole dovrebbero essere aggiornati.

Cosa significa in concreto? Anzitutto, acquisire la consapevolezza di due precondizioni e cioè che: 1) il "mercato rilevante" non è più quello europeo, ma mondiale e, quindi, che le operazioni di concentrazione tra imprese vanno valutate anche rispetto a questo nuovo contesto; 2) esiste una strutturale asimmetria su questo nuovo "campo di gioco", poiché alcuni degli attori godono di condizioni che rendono impari la competizione, a partire dai sussidi che alcuni Paesi utilizzano in maniera massiccia, falsando la concorrenza e rendendo di conseguenza più vulnerabili le imprese europee.

Da qui, due conseguenze concrete: 1) alcune regole, prime tra tutte quelle in tema di concentrazioni e aiuti di Stato, vanno riviste in profondità e modellate sul nuovo scenario; 2) se la competizione è impari, occorre individuare degli strumenti di difesa che, però, vanno pensati e allocati su scala sovranazionale, anche per evitare di difendersi dai "nemici sbagliati" (quelli interni al perimetro europeo, in una prospettiva che non può che considerare domestico quel mercato).

**Consolidarsi per competere**

Questo non significa arretrare rispetto ai capisaldi del mercato uni-

co, cosa che sarebbe esiziale per un Paese come l'Italia votato all'export e bisognoso di investimenti (anche esteri, ma creare le condizioni affinché le imprese europee possano, anche attraverso processi di consolidamento, competere con le realtà industriali dei Paesi terzi, assicurando al contempo la difesa degli interessi strategici, europei e nazionali, di matrice economica e non solo.

Come Confindustria siamo stati tra i primi, già un anno fa nel documento presentato alle Assise di Verona, a evidenziare la necessità di un ammodernamento delle regole antitrust. Abbiamo poi lavorato in BusinessEurope per far convergere le associazioni industriali europee su questa linea di pensiero e non è un caso che, di recente, la Confindustria tedesca, Bdi, abbia espresso posizio-

ni simili alle nostre in un interessante *paper* relativo ai rapporti con la Cina. Anche sul piano istituzionale sono arrivate le prime adesioni, come dimostrano le dichiarazioni del presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani sulla necessità di cambiare le regole della concorrenza per permettere ad aggregazioni europee di competere coi giganti mondiali, *in primis* cinesi.

#### Un approccio datato

La Commissione, invece, pare tuttora attestata su posizioni che negano rilevanza a questo dibattito. Il Regolamento sul controllo delle concentrazioni, adottato nel 1989 - non a caso più di trent'anni dopo il Trattato, per favorire il consolidamento dell'industria europea nei decenni successivi al secondo conflitto mondiale - e la cui ultima revisione risale al 2004, rimane ancorato al criterio delle soglie di fatturato. Le recenti ipotesi di modifica (a partire dal Libro bianco del 2014, passando per la consultazione pubblica di fine 2016) vanno sì nella direzione di ampliare i margini di discrezionalità della Commissione, ma sul presupposto di un ulteriore irrigidimento delle proprie prerogative e non certo per tener conto del mutato contesto globale.

Vicende di casa nostra, come la cessione "forzata" di Ast da parte dei finlandesi di Outokumpu (per inciso, alla stessa ThyssenKrupp da cui l'azienda era stata rilevata) o, più di recente, la querelle riapertasi sull'operazione Fincantieri-Stx France,

sono la conferma di quanto sia lontano dai radar dei decisori europei il contemperamento, secondo canoni nuovi, tra tutela della concorrenza e

promozione di una dimensione industriale europea competitiva nel contesto internazionale.

#### Il modello italiano

Quanto agli strumenti di difesa, l'ordinamento italiano è già oggi un buon riferimento. Grazie al lavoro fatto, dapprima con le regole in materia di *golden power* e, poi, con le modifiche più recenti che ne hanno ampliato il perimetro ai cosiddetti attivi strategici, il nostro Paese ha colto il punto di fondo e cioè che quando la competizione sullo scacchiere internazionale è impari o viziata dall'assenza di reciprocità, occorre identificare dei presidi. Serve adesso uno sforzo supplementare, a livello nazionale e, soprattutto, europeo.

Sul fronte nazionale, completando il quadro regolamentare, *in primis* rispetto agli attivi ad alta intensità tecnologica. Si tratta di un'operazione complessa, che presuppone la definizione di una strategia industriale e che dovrà tenere insieme la tutela dell'interesse nazionale con quella della proprietà privata e della libertà di iniziativa economica.

Proprio perché così delicata, questa operazione dovrebbe avere una cornice di riferimento comune, europea. Anche perché una disciplina solo nazionale avrebbe un'efficacia limitata, esponendoci al rischio di acquisizioni realizzate attraverso imprese appartenenti ad altri ordinamenti europei non dotati di meccanismi di *screening* o dotati di meccanismi meno efficaci. Peraltro, questo non esclude che i singoli Stati membri possano mantenere prerogative decisionali, seppur temperate da opportuni strumenti di raccordo.

Il punto fermo di una disciplina armonizzata sui *golden power* dovrebbe però rimanere l'eccezionalità degli strumenti di difesa, sul presupposto della strategicità dell'impresa. Distinguere imprese strategiche da quelle che non lo sono sarà una delle principali sfide.

#### Il ruolo del decisore pubblico

Per le imprese non strategiche, rimane centrale il ruolo delle politiche pubbliche, europee e nazionali, che devono favorirne la crescita di-

mensionale e il rafforzamento patrimoniale, anche attraverso i processi di aggregazione e consolidamento. In questo quadro, occorrerà dedicare altresì una approfondita riflessione alle regole europee in tema di aiuti di stato, tenendo insieme, sempre secondo canoni nuovi, l'esigenza di evitare distorsioni concorrenziali con quella di fronteggiare la competizione dei grandi attori globali, che investono somme imponenti (anche pubbliche) nei settori in cui si giocheranno le sfide industriali del futuro.

L'auspicato ripensamento dei principi e delle regole antitrust rientra dunque a pieno titolo tra le leve che il decisore pubblico dovrà attivare per far sì che l'industria europea continui a essere competitiva sullo scacchiere internazionale. E ciò nella prospettiva di lungo termine che vede, per l'Europa, il rischio di perdere terreno con la conseguente messa in discussione del modello di sviluppo democratico e aperto che ha garantito a noi cittadini europei settanta anni di pace, prosperità e protezione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## SINERGIA FRA LE ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI DEL CONTINENTE PER UNA EQUA CONCORRENZA



**MARCELLA PANUCCI**  
Direttore generale di Confindustria



**ANTONIO MATONTI**  
Direttore dell'area Affari legislativi di Confindustria

## Le grandi opere

# Tav, lite sul dossier a Parigi Toninelli: «Salvini pazienti» Ira francese per i Gilet gialli

IL TESTO ANCHE ALLA UE  
POLEMICHE ALLA CAMERA:  
IL CONSULENTE DEL MIT  
PONTI RIFERISCE SOLO  
AL GRUPPO PENTASTELLATO  
E NON IN COMMISSIONE

► Il vicepremier: bizzarro che Oltralpe vedano l'analisi e io no. Di Maio: tranquillo, neppure io ► Il Quai d'Orsay: «Provocazione inaccettabile l'incontro del capo 5Stelle con gli anti Macron»

### LA GIORNATA

ROMA Sul palcoscenico delle elezioni regionali e poi di quelle europee il copione più gettonato, benché noioso e prevedibile, è quello del litigio. E così il dossier della Tav ogni giorno di più somiglia al totem intorno al quale balzano, o meglio si agitano, i protagonisti della politica italiana.

Ieri ennesima baruffa. Con Salvini che ha punzecchiato i Cinquestelle, questi ultimi che replicano e l'opposizione che bacchetta entrambi.

Ma andiamo con ordine. Ad aprire le ostilità ieri è stato il leader leghista. «Io, da vicepresidente del Consiglio che rappresenta gli italiani non ho l'esame costi-benefici della Tav ma pare che ce l'abbiano a Parigi. Questo è abbastanza bizzarro...», ha dichiarato Matteo Salvini, a margine di un'iniziativa a Terni. Ad irritare Salvini l'iniziativa del ministero delle Infrastrutture di consegnare in anteprima all'ambasciata francese l'ormai mitico rapporto costi-benefici sull'opera.

Non solo. Il rapporto è già arrivato, tradotto, anche a Bruxelles. La conferma della ricezione arriva direttamente dalla Commissione europea: «Abbiamo ricevuto la relazione costi-benefici - conferma la portavoce della commissaria Ue ai Trasporti, Violetta Bulc - e ora la analizzeremo».

«Abbiamo dato la relazione prima alla Francia perché si tratta di un trattato internazionale, Matteo avrà un po' di pazienza e

attenderà 24 ore», ha specificato dal canto suo il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. Che ha sottolineato: «Oggi lo abbiamo consegnato anche alla commissione Ue, Matteo deve avere ancora un po' di pazienza, quando sarà il momento gliela porterò in busta chiusa».

Sulla questione è intervenuto anche l'altro vicepremier, il pentastellato Luigi Di Maio: «Salvini stia tranquillo, neanche io l'ho letta l'analisi costi-benefici». Di Maio non si è lasciato sfuggire l'occasione di fare un po' di propaganda elettorale: «Io mi sveglio pensando ai collegamenti ferroviari fra gli italiani».

### LA SORPRESA

A schierarsi con Salvini nella querelle è a sorpresa il Pd per bocca dell'ex ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, attuale capogruppo Pd alla Camera. «Trovo bizzarro - ha detto Delrio su La7 - che prima del governo e del parlamento italiano, l'analisi costi-benefici sia stata condivisa con il nostro partner europeo, alla faccia del sovranismo. Il governo, impegnato in una lite continua, non scioglie i nodi. Non è vero che non ci sono merci che viaggiano dall'Italia alla Francia, semplicemente oggi viaggiano per il 90% su gomma, e noi vogliamo invertire questa anomalia. Le merci - ha concluso Delrio - ci sono e dobbiamo portarle via treno».

Il Pd, Forza Italia e Fratelli d'Italia hanno poi attaccato duramente i Cinquestelle e il governo perché ieri il professor Marco Ponti,

consulente del ministero delle Infrastrutture che ha scritto la relazione costi-benefici, ha illustrato il rapporto in parlamento al solo gruppo parlamentare grillino. Il deputato Dem Davide Gariglio ha protestato in aula con il presidente della camera, Roberto Fico. «L'ho visto con i miei occhi - ha detto Gariglio - Fico deve far valere le prerogative del Parlamento». Maria Stella Gelmini, capogruppo di Forza Italia, è arrivata a chiedere le dimissioni del ministro Toninelli.

Ma ad agitare le acque fra Italia e Francia non c'è solo la Tav. Va segnalata infatti una nota durissima del ministero degli esteri francese partita dopo l'incontro a Parigi fra il ministro Luigi Di Maio e una delegazione dei Gilet Gialli. «Questa nuova provocazione - ha deplorato il ministero degli Esteri di Parigi - non è accettabile tra Paesi vicini e partner in seno all'Unione europea». Quindi l'accorato invito al «signor Di Maio, che ha responsabilità di governo, a fare attenzione a non nuocere, attraverso le sue ripetute ingerenze, alle nostre relazioni bilaterali, nell'interesse sia della Francia sia dell'Italia».

La Francia insomma fa sentire la sua voce su quella che considera una vera e propria ingerenza negli affari interni della République. Del resto l'incontro parigino pare abbia aperto nuove polemiche nel movimento dei Gilet Gialli poiché alcuni esponenti hanno preso le distanze da coloro che hanno partecipato all'iniziativa.

**Diodato Pirone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

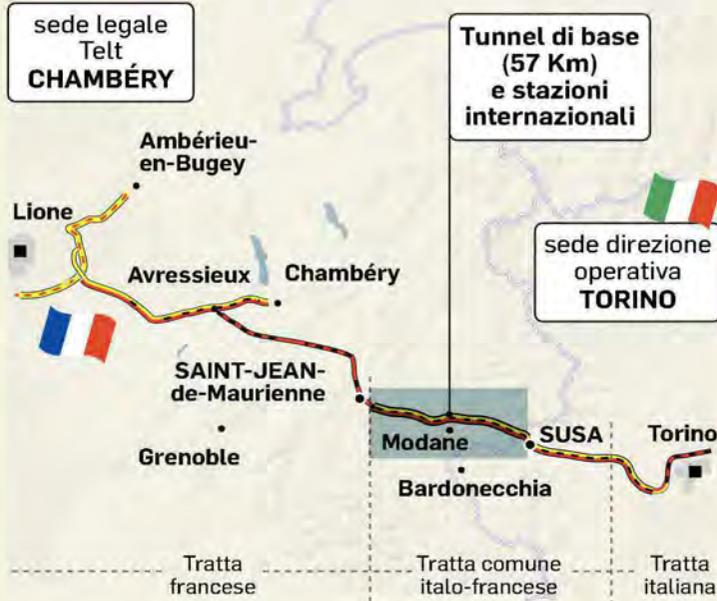


Lavori per la Torino-Lione a Chiomonte (foto ANSA)

### La Tav Torino-Lione

- Linee AV/AC passeggeri da realizzare
- Linee merci da realizzare
- Linee AV/AC miste da realizzare
- ... Tunnel da realizzare

**Periodo di realizzazione previsto nel 2012 2013-2023 (11 anni)**



**Direzione strategico operativa:** Società italo-francese Telt



**Persone che lavorano attualmente per la Torino-Lione: 800**



**Composizione del cda paritaria (metà francesi, metà italiani)**



**Data prevista di entrata in servizio della nuova ferrovia Tav: 2030**

ANSA centimetri



# Dai commercialisti controlli anti frode sui fondi europei

## RISORSE UE

Presentato il progetto che partirà in via sperimentale in Friuli, Umbria e Calabria

**Federica Micardi**

I commercialisti scendono in campo per rafforzare e migliorare i controlli di primo livello sulla gestione dei fondi strutturali europei. Ieri a Roma, durante un incontro con il ministro per gli Affari europei, Paolo Savona, e il ministro per il Sud con delega alla coesione territoriale, Barbara Lezzi, è stato presentato il progetto elaborato dal consigliere Marcella Galvani e promosso dal Consiglio nazionale dei commercialisti. Obiettivo: prevenire le frodi comunitarie e ridurre errori e irregolarità nell'utilizzo dei fondi Ue. Il progetto, che partirà subito in via sperimentale in Friuli Venezia Giulia, Umbria e Calabria - le uniche regioni ad aver già inserito il progetto nei propri piani di rafforzamento amministrativo (Pra) - prevede diversi step. In primo luogo saranno individuati degli standard condivisi, seguirà una formazione ad hoc sul territorio e la formazione di un elenco di commercialisti-controllori. «I commercialisti - spiega il presidente di categoria Massimo Miani - si mettono a disposizione delle istituzioni per contribuire, insieme alla Pa, a costruire un percorso volto all'omogeneizzazione e alla semplificazione dei controlli, che consenta, nella prossima programmazione 2021/2027, di garantire competenze specialistiche in materia di controlli di primo livello».

Attualmente esistono delle check list che ogni amministrazione personalizza rendendo quasi impossibile la comparazione. «Il primo passo - spiega il consigliere Marcella Galvani - sarà quello di creare una

check list unica e condivisa». Esiste già una bozza di partenza e sono già stati individuati, nelle tre regioni interessate, i commercialisti che lavoreranno sugli standard.

Il progetto partito a marzo 2018 è stato approvato dal Colaf (il Comitato per la lotta contro le frodi nei confronti della Ue) presieduto da Savona, all'unanimità nel maggio scorso, ed è stato inserito tra i Pra dall'Agenda per la coesione territoriale; la fase operativa potrà partire una volta che sarà regolamentato l'accesso ai sistemi informativi delle amministrazioni interessate. Individuati gli standard saranno avviati dei corsi di formazione per formare i commercialisti interessati. L'idea è di creare, all'interno dell'Albo, un elenco di "esperti in gestione e controllo dei programmi cofinanziati con Fondi strutturali" così da permettere alle amministrazioni di contattare direttamente il professionista senza dover ricorrere a un bando. Le amministrazioni potranno così affidarsi a professionisti accreditati su cui vigila il Consiglio nazionale che, spiega Galvani «in questo progetto è un soggetto istituzionale che si fa promotore di un progetto di interesse pubblico in un processo di condivisione e confronto con altri soggetti istituzionali nel rispetto delle regole Ue di partenariato».

Il ministro Savona ha sottolineato che «La collaborazione con il Consiglio nazionale dei commercialisti, nell'ottica della massima circolazione delle best practices investigative, rafforza i legami istituzionali tra le organizzazioni impegnate nella gestione delle provvidenze europee, migliorandone l'efficacia». Secondo il ministro Lezzi è necessario «puntare sulla semplificazione e, in tale contesto, si inseriscono i Pra, uno strumento di innovazione che facilita il controllo civico sull'operato delle amministrazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le concessionarie

# Autostrade, gioia per i privati in dieci anni 9 miliardi ai soci

Il traffico nel 2018 è tornato ai livelli pre crisi. Controllo dei costi e rialzi oltre l'inflazione garantiscono 11 miliardi di utili e alti dividendi. Nel 2019 solo sei mesi di pedaggi fermi

ETTORE LIVINI, MILANO

La tragedia del Ponte Morandi (con annessa minaccia di revoca alla concessione dei Benetton) è ormai quasi uscita dai fari della cronaca. Le polemiche sull'Autobrennero in tilt per una nevicata nei giorni della merla paiono già in naftalina. E le autostrade tricolori festeggiano un 2018 da record confermandosi un bancomat più sicuro di un Bot per i loro soci: il traffico di veicoli, salito circa dello 0,5%, è tornato ai livelli pre-crisi. E i bilanci dei gestori - malgrado il semi-congelamento dei rincarî tariffari fino a giugno - si avviano a registrare un altro anno d'oro che arricchirà il tesoretto accumulato nell'ultimo decennio: dal 2008 al 2017 le concessionarie hanno messo assieme 11,4 miliardi di utili (7,4 la sola Autostrade per l'Italia). E tra dividendi e distribuzione di riserve straordinarie gli azionisti si sono spartiti 9,5 miliardi di cedole. Poco più di 500 milioni finiti nelle tasche degli enti locali, il resto ai soci privati. Degli 8 miliardi di pedaggi pagati nel 2017 - cifra che non dovrebbe cambiare molto nel 2018 - allo Stato, il legittimo proprietario della rete, ne sono arrivati tra canone, Iva e tasse pagate sugli utili 2,9 miliardi.

## Il Bingo dei concessionari

La ricetta del Bingo dei concessionari è semplice: tra 2008 e 20016, ultimo dato disponibile, i loro investimenti (13 miliardi) e le spese manutenzione (5,4 miliardi) hanno centrato rispettivamente al 69,4% e al 100,8% gli impegni concordati con lo Stato. Ma gli aumenti tariffari spuntati grazie ai meccanismi delle complesse convenzioni firmate con la proprietà pubblica (desecretate a tappe do-

po anni di mistero dal governo Gentiloni prima e da quello Conte poi) sono stati di gran lunga superiori all'inflazione: Autostrade per l'Italia ha spuntato l'ok a un +25%, la Brescia-Padova ha ottenuto aumenti pari al 34%, la Milano-Torino dell'84%. Ben più del 12% registrato dall'inflazione nello stesso periodo. Il controllo dei costi ha trasformato così le concessionarie in macchine da soldi capaci di generare complessivamente un utile operativo tra i 2 e i 2,5 miliardi l'anno. Con un 2017 chiuso con profitti netti di quasi 1,7 miliardi. Soldi che i gestori hanno gi-

**Nelle casse dello Stato sono arrivati 2,9 miliardi sugli 8 complessivi pagati dagli automobilisti nel 2017**

rato quasi sempre e in buona parte a stretto giro di posta ai loro azionisti: Autostrade per l'Italia, per dire, ha girato ai soci una somma pari al 98% dei guadagni.

Gli aumenti dei pedaggi - grazie alla moral suasion del ministero dei Trasporti - sono stati congelati sul 85% della rete italiana per sei mesi. Si tratta di uno stop "tecnico" già sperimentato in passato che rinvia solo la data dell'incasso, visto che le concessionarie (salvo diversi accordi con il governo) preleveranno nella seconda parte dell'anno quanto non hanno messo in cassa nella prima.

## I rincarî (semi)congelati

Gli incrementi richiesti dai gestori variavano dallo 0% della Milano-Torino fino al 27,2% della Tirrenica, passando dallo 0,87% proposto da Autostrade per l'Italia. I rincarî sono invece già operativi su al-

cune tratte - diverse fanno capo al gruppo Gavio - e vanno dall'1,86% dell'Autocisa, al 4,19% della Brebemi fino al 6,32% di alcune tratte valdostane.

## L'incasso pubblico

Una fetta del tesoretto raccolto ai caselli va, ovviamente, anche allo Stato. Che tramite l'Anas è il legittimo proprietario dei 6.023 km. di rete autostradale nazionale, dati in "affitto" alle singole concessionarie (in tutto sono 22) con convenzioni a lunga durata.

Il primo incasso pubblico, quello più diretto, sono gli 840 milioni annui di canone pagati dai gestori, di cui di cui circa 743 finiscono direttamente nelle casse dell'Anas. Briciole rispetto alle entrate garantite dall'Iva sui pedaggi, pari secondo l'Aiscat nel 2017 a 1,45 miliardi. Un altro po' di gettito arriva infine direttamente dalle tasse sui profitti versate dalle società di gestione: dal 2008 in totale quasi 6 miliardi, pari a circa 580 milioni ogni dodici mesi. Risultato finale: degli 8 miliardi (dati Aiscat) di pedaggi raccolti ai caselli nel corso del 2017, allo Stato ne sono arrivati circa 2,9, il 36% degli incassi complessivi.

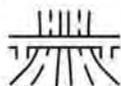
## Più circolazione, meno i morti

Il ritorno "immateriale" degli investimenti fatti sulle autostrade dai gestori (riconosciuto come componente importante negli aumenti tariffari) è il deciso miglioramento della sicurezza della rete. Negli ultimi 10 anni il traffico ha seguito, come sempre accade, l'andamento dell'economia. Crollando dagli 83,7 miliardi veicoli/km del 2008 ai 75 del 2013 per risalire la china e recuperare tutto il terreno perduto, con un 2018 che dovrebbe chiudere di nuovo non troppo distante dagli 84 miliardi. La mortalità nello stesso periodo è scesa del 37%, gli incidenti del 27%.

## I numeri

### Ecco le autostrade d'oro

Dati in milioni di euro  
Periodo 2008-2017



	Tasse	Utili	Dividendi	Pedaggi (var. % dal 2008)
Ativa (Torino-Ivrea)	108	186	123	<b>38,25</b>
Autostrade per L'Italia	3.680	7.425	7.315	<b>25</b>
Brennero	320	762	245	<b>15,8</b>
Brescia-Padova	138	294	120	<b>32,3</b>
Centropadane (Piacenza-Brescia)	59	100	63	<b>24,7</b>
Cisa	49	117	55	<b>33</b>
Autofiori	92	237	187	<b>20,8</b>
Autovie Venete	136	217	41	<b>48,7</b>
Milano Serravalle	161	241	111	<b>18,2</b>
Tangenziale Napoli	33,9	88,9	40	<b>24,8</b>
Salt (Parma-La Spezia)	232	468	382	<b>24,9</b>



	Tasse	Utili	Dividendi	Pedaggi (var. % dal 2008)
Sat (Livorno Civitavecchia)	30	44	12	<b>27,3</b>
Autostrade Meridionali	64	70	25	<b>0,07</b>
Satap (Torino-Milano)	362	609	507	<b>84,1</b>
Sav (Quincinetto-Aosta)	55	132	57	<b>53</b>
Sitaf (Torino-Bardonecchia)	88	196	17	<b>6,9</b>
Torino-Savona	53	99	86	<b>12,1</b>
Trafofo Monte Bianco	80	133	118	<b>43,3</b>
San Bernardo	4	14	7	-
Strada dei parchi (Roma-Pescara)	-	-83	-	-
Asti Cuneo	-	-1	3	<b>16,5</b>
Cav	70	121	-	<b>18,4</b>
	<b>5.814,9</b>	<b>11.469,9</b>	<b>9.514</b>	



**Le idee** Sono decenni che la teoria del costruire e del paesaggio ha compreso la necessità di recuperare valori forti. Ma non basta tutelare, o insistere sull'identità dei luoghi: l'importante è capire che lo spazio che abitiamo è un spazio politico

# L'etica della terra salverà l'anima dell'architettura

CARLO OLMO

Lo spazio come valore etico sembrava appartenere a quelle che Lewis Mumford cataloga come utopie di ricostruzione nel suo *The Story of Utopias* o forse ancor più al pensiero, così influente, di Claude-Henri de Saint-Simon. Poi l'immagine di un mercato che fa e disfà i valori della terra (costruita e naturale, urbana e contadina) inizia a venire intaccata. Avviene ideologicamente: dal 1972 e dal famoso rapporto sui limiti dello sviluppo pubblicato dal Massachusetts Institute of Technology, si susseguono poi infinite prese di posizione sulla sostenibilità, il risparmio energetico, il clima, il consumo del suolo. Interi territori sembrano uscire dalla logica del mercato: perché diventano patrimonio, memoria collettiva, parchi, aree protette. Diverse e non sempre convergenti teorie dei valori portano al riconoscimento di culture, civiltà, tradizioni artistiche che si materializzano in palazzi, chiese, quartieri, giardini. Come scrivono

Arjun Appadurai e Angelo Torre, si producono località che la cultura, i costumi, la rappresentazione simbolica elevano a produzioni sociali, intrecciate o meno con un altro concetto chiave di questo processo, l'identità. Non si sarebbe realizzato questo imponente ritorno di sistemi valoriali al di fuori e contro l'egemonia assoluta del mercato, senza il peso che assumono le politiche e le pratiche identitarie. Certo non sono processi indolori. Patrimonializzare può significare certo conservare a futura memoria capolavori, variamente declinati, come può produrre una crescita, a volte inattesa dei valori economici dei beni oggetto di patrimonializzazione. Insistere sull'identità di luoghi, naturali non solo cittadini, può generare non solo la costruzione di mura fisiche o immateriali, ma anche ulteriori diseguaglianze in una società contemporanea che ne è già troppo ricca. Basta osservare come ha agito il giusto riconoscimento di alcuni paesaggi come patrimonio universale dell'Umanità e la difficoltà a far convivere quel

riconoscimento persino con la conclusione di un servizio primario, un ospedale, come nelle Langhe Roero. O quel accade ai bordi delle aree protette, con processi di valorizzazione immobiliare e moltiplicazione di servizi e infrastrutture. L'identità è uno strumento culturale e politico difficile da manovrare, soprattutto quando pretende di diventare collettivo. François Julien, in un suo recentissimo libro, invita a sostituire identità con *écart* (in italiano scarto, differenza, divario), a cogliere le diseguaglianze, ritornando a una strada che anche solo nel secondo Dopoguerra, avevano tracciato Camus, Sartre e molti esistenzialisti. Ma una cultura dell'*écart* domanda la capacità di porre domande ai patrimoni, ai monumenti, soprattutto ai valori che li distinguono e ne costituiscono il fondamento che li distinguerebbe. Non un riconoscimento di territori, luoghi, architetture, ma l'opportunità per porsi domande, per cercare forme di letture che non omologhino: forse la dimensione sociale oggi più ricorrente e dannosa. Ma a mettere in discussione processi tanto estesi e

complessi sono intervenute alcune catastrofi, come ci avvertì peraltro il bel libro di Augusto Placanica, *Il filosofo e la catastrofe*, datato ventun anni. Catastrofi quotidiane: smottamenti, frane, alluvioni, persino i terremoti sembrano entrare nell'immaginario banalizzante della quotidianità. O catastrofi che assomigliano ad antichi anatemi di culture preistoriche: il cambiamento del clima, l'incapacità singola e collettiva di gestire il rapporto con la natura in ogni suo effetto: dalle isole di plastica in mezzo al mare al buco dell'ozono, dalle montagne di rifiuti prodotti per incuria e accumulati dopo ogni festa, all'allegra danza sul ponte del Titanic che l'inarrestabile consumo di terra sta facendo vivere in Cina come in Polinesia. Una messa in discussione che come sempre ha un'immagine riflessa di tutt'altra natura. La catastrofe riporta in primo piano e in maniera ineludibile il valore etico della terra. Lo racconta ancor oggi meglio di tutti Voltaire e la sua interpretazione antifatalista del terremoto di Lisbona del 1755. Ma ce lo racconta con egual durezza, anche se su scala quasi microstorica, la vicenda del ponte Morandi a Genova. La catastrofe non ha sollevato subito il moralismo dell'amico-nemico, non ha solo prodotto l'ennesima e stupida autorialità, in grado di offuscare persino le ragioni del progetto, della costruzione e del tempo (in cui fu costruito e in cui fu mantenuto, certo non correttamente). Ha posto in maniera molto aspra per la città di Genova e per chi non cerchi l'espedito per affermare proprie ideologie (negazioniste anche se di problemi e non di valori, produttiviste anche se di modelli che non si sanno più discutere) la natura etica dello spazio. Ogni scelta che si farà dovrà rispondere, senza veli e senza alibi, a un problema che pone la questione dello spazio come forma in qualche modo definitiva di quale diritto di cittadinanza a Genova si vorrà affermare. Non solo per

i cittadini che lì vivono o che quel ponte useranno, ma per modi e procedure che si seguiranno nel definire non solo l'opera, ma i valori che a quell'operazione si vorranno attribuire: le parole sono davvero pietre in questa occasione: ricostruzione, rigenerazione, riscatto e così via disegnano un vocabolario etico dai valori molto diversi. La terra è drammaticamente etica, come ricorda Mosè, guardando la terra promessa che non potrà mai raggiungere.



---

Perfino il marchio dell'Unesco a volte ha provocato più problemi che benefici

---

Dobbiamo tutti tornare a un autentico spirito critico, come quello di Voltaire sui terremoti

