

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 8 febbraio 2019



CODICE APPALTI

Italia Oggi	08/02/19	P. 37	CODICE APPALTI, PRIMI CORRETTIVI	MASCOLINI ANDREA	1
-------------	----------	-------	----------------------------------	---------------------	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	08/02/19	P. 1	CONTA LA RETE, NON I COSTI	CASCETTA ENNIO	2
-------------	----------	------	----------------------------	----------------	---

PROFESSIONI

Sole 24 Ore	08/02/19	P. 25	PROFESSIONI, INGRESSO SENZA VINCOLI DEI PRATICANTI AL REGIME AGEVOLATO	CAPUTO ALESSANDRA	4
-------------	----------	-------	--	----------------------	---

NUMERO CHIUSO

Italia Oggi	08/02/19	P. 2	C'E' CARENZA DI MEDICI PER I QUALI L PERO' C'E' ANCHE IL NUMERO CHIUSO	MORRA GIANFRANCO	5
-------------	----------	------	--	---------------------	---

TAV

Italia Oggi	08/02/19	P. 11	TAV, UN CORRIDOIO INTERNAZIONALE	LETTIERI MARIO	6
-------------	----------	-------	----------------------------------	----------------	---

ZES

Italia Oggi	08/02/19	P. 1	ZONE ECONOMICHE SPECIALI, TEMPI RAPIDI E NIENTE IVA	DAMIANI MICHELE	7
-------------	----------	------	---	-----------------	---

Contenuti nell'articolo 12 della seconda versione del disegno di legge delega sulle semplificazioni

Codice appalti, primi correttivi

Più discrezionalità negli affidamenti ma col controllo Anac

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

Più discrezionalità alle stazioni appaltanti, ma con la vigilanza dell'Anac; riduzione degli oneri di impugnazione degli atti delle stazioni appaltanti. Sono questi alcuni dei contenuti previsti nella seconda versione del disegno di legge delega sulle semplificazioni riguardanti la riforma del codice appalti. L'articolo 12 del provvedimento, sul quale si sta lavorando a Palazzo Chigi, è dedicato alla riforma organica del codice dei contratti pubblici e al ripristino del regolamento di attuazione che dovrà sostituire l'apparato di soft law.

L'operazione di riforma del codice appalti (di cui mercoledì ha parlato anche il vice premier Luigi Di Maio sostenendo la necessità di «ridurre di un terzo le disposizioni del codice») avrà però tempi non brevi: l'approvazione di un disegno di legge con molte deleghe non aiuterà, ma anche la definizione del decre-

to delegato, fra lavoro delle strutture ministeriali, concertazioni e pareri, porterà via non poco tempo (l'articolo 12 fissa il termine ordinatorio di un anno). (Si veda *ItaliaOggi* del 5/2/2019)

Analogo discorso può essere fatto per il regolamento di attuazione del codice, che, stando all'articolo 12, dovrebbe essere varato entro due anni dall'approvazione della legge delega. Si tratterà peraltro, di una operazione da ben ponderare visto che una cosa è scrivere un regolamento ex novo, innestato su un codice molto dettagliato, altro è predisporre una complessa collazione di testi (Linee guida Anac, decreti ministeriali e altri provvedimenti) in un unico regolamento da coordinare con un nuovo codice.

In ogni caso, quel che è certo è che la semplificazione e lo sblocco dei cantieri, ormai non più rinviabile, dovrà necessariamente passare da un nuovo provvedimento di urgenza che dovrebbe vedere la luce entro i primi di marzo

e al quale il governo sta lavorando, a partire dagli emendamenti della maggioranza poi stralciati dal decreto-legge semplificazioni.

L'articolo 12, nella nuova bozza, contiene qualche correzione e adeguamento rispetto alla versione precedente, ma la sostanza rimane invariata, con l'indicazione dei seguenti criteri direttivi: «semplicità e chiarezza di linguaggio, nonché ragionevoli proporzioni dimensionali quanto al numero degli articoli, dei commi e delle parole»; efficienza e tempestività delle procedure di programmazione, di affidamento di gestione e di esecuzione degli appalti pubblici e dei contratti di concessione, al fine di ridurre e rendere certi i tempi di realizzazione delle opere pubbliche; eliminazione dei rinvii a strumenti di normazione secondaria diversi dal regolamento attuativo; previsione di una disciplina diversificata applicabile ai contratti pubblici di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza comu-

nitaria, nonché ai contratti da svolgersi fuori dall'Unione europea; promozione della «discrezionalità e responsabilità delle stazioni appaltanti, anche nell'ottica di assicurare maggiore flessibilità nell'utilizzo delle procedure di scelta del contraente, fornendo alle medesime stazioni appaltanti misure e strumenti di supporto attraverso il potenziamento dell'attività di vigilanza collaborativa e consultiva delle competenti autorità amministrative indipendenti nonché delle altre amministrazioni pubbliche».

È questo forse uno dei passaggi più rilevanti che illustra la filosofia generale della riforma, in parte rinvenibile in alcune scelte già fatte (ad esempio l'innalzamento della soglia per gli affidamenti diretti dei lavori a 150 mila euro): più libertà ma con il supporto e la vigilanza dell'Anac, cui si conferma il ruolo interpretativo e consultivo. Un altro punto di rilievo riguarda il contenzioso che andrà razionalizzato anche al fine di ridurre «gli oneri di impugnazione degli atti delle procedure di affidamento».

© Riproduzione riservata



INFRASTRUTTURE

CONTA LA RETE, NON I COSTI

di **Ennio Cascetta** a pagina 19

LE INFRASTRUTTURE VALGONO SE CREANO RETE, NON PER I COSTI

di **Ennio Cascetta**

In questi mesi il discorso pubblico del nostro Paese si è molto interessato ai risultati delle Analisi benefici costi (Abc) delle infrastrutture a seguito della rilevanza che a tale analisi viene assegnata nel contratto fra le forze politiche che esprimono il governo della Repubblica. Ai risultati della analisi benefici costi è stata in sostanza rinviata la valutazione sulla opportunità di realizzare o addirittura proseguire un'opera già avviata come sta accadendo in queste settimane per il collegamento ferroviario Torino-Lione (chiamare Tav un collegamento destinato a passeggeri e merci è una evidente semplificazione).

Questo ruolo discende da due assunzioni: tale analisi è uno strumento adeguato per decisioni pubbliche relative alla realizzazione o meno di infrastrutture strategiche e che i risultati di tale analisi siano sufficientemente solidi da potersi considerare "oggettivi", ossia indipendenti da chi esegue l'analisi stessa.

A mio avviso entrambe le ipotesi sono largamente discutibili.

Sul primo punto è ampiamente condiviso che le decisioni pubbliche debbano basarsi su una visione ampia degli obiettivi, molteplici e spesso contrastanti, che si vogliono perseguire. L'efficienza economica, dalla cui valutazione nasce il fondamento della Abc, rappresenta solo uno degli obiettivi. Altri derivano dalla visione generale che si ha del Paese e dell'Europa, della sua coesione sociale e territoriale. L'Abc dovrebbe dunque contribuire alla scelta della singola soluzione progettuale all'interno di una visione strategica generale. Prendiamo, ad esempio, la stagione di costruzione delle autostrade nel secondo dopoguerra.

Dentro quella cornice un uso corretto della Abc avrebbe forse evitato qualche scelta che si è rivelata discutibile.

Ma affidare le decisioni sulla utilità o meno dei singoli assi autostradali all'Abc sarebbe stato un errore. Autostrade come la Napoli-Bari, la Salerno-Reggio o la Palmanova-Udine-Tarvisio non avrebbero superato una severa analisi benefici costi, ma non costruirle avrebbe significato avere un Paese sconnesso, con divari economici ancora più ampi che pure oggi registriamo.

Un discorso del tutto analogo vale per l'Alta velocità ferroviaria, ancor di più a seguito dei risultati straordinari che questo nuovo modo di trasporto ha conseguito nei suoi dieci anni di vita sull'asse Torino-Milano-Napoli. I 43 milioni di viaggi all'anno, il 40% dei quali non si sarebbero effettuati senza l'Av, la riduzione delle tariffe, il notevole ampliamento del mercato pendolare, la promozione del turismo, i vantaggi ambientali sono documentati e giustificano ampiamente il grande investimento fatto, nonostante i costi di costruzione più alti del necessario. Il programma di estendere questi servizi, l'Alta velocità di rete, al resto del Paese deve derivare da una visione complessiva dell'Italia, non dalla analisi di convenienza delle singole tratte.

Lo stesso approccio si applica alle reti europee, le reti Ten. Qui la scelta strategica è stata quella di affidare alla ferrovia la integrazione dei mercati e dei cittadini europei. Treni merci lunghi 750 metri e capaci di trasportare i semirimorchi per competere con il tutto strada per percorrenze di centinaia di chilometri e treni Av, con velocità di oltre 200 km/h, per collegare città europee nel raggio fino a mille

chilometri. Anche in questo caso non è corretto valutare la utilità del singolo collegamento, in queste settimane il nuovo tunnel ferroviario del Frejus, al di fuori della intera rete. Quell'asse consente alle merci di muoversi su un asse che va dal Portogallo all'Europa dell'Est, ai viaggiatori di muoversi fra Milano e Parigi o Barcellona, non solo ovviamente di andare da Torino a Lione.

In questi mesi il dibattito è invece tornato alla analisi della singola opera, senza tener conto del sistema e del progetto nel suo complesso. Da questo punto di vista l'analisi benefici costi dei singoli progetti è l'altra faccia della medaglia della *shopping list* della Legge Obiettivo. Entrambe manifestazioni di quella che definisco la sindrome di Asperger delle infrastrutture (grave disturbo dello sviluppo caratterizzato da limitati interessi su singole attività, fatte anche benissimo, senza una reale comprensione del contesto più ampio).

Come ho detto, il ruolo corretto della Abc sarebbe di contribuire alla scelta della migliore soluzione progettuale fra alternative che comunque soddisfano gli stessi fabbisogni generali.

Vorrei sottolineare che anche in questa accezione più limitata, le teorie della valutazione dei progetti e delle decisioni pubbliche assegnano alla Abc un ruolo non esclusivo.

Un esempio concreto riguarda le nuove norme sul dibattito pubblico per le grandi infrastrutture, reso obbligatorio per legge in Italia nel 2016 e ancora non attivato nonostante il Dpcm dell'anno scorso abbia completato un estenuante iter amministrativo. Le norme prevedono che il dibattito avvenga su ipotesi progettuali alternative che

vanno confrontate sulla base di diversi parametri fra cui i risultati dell'Abc, oltre agli impatti ambientali, socioeconomici e il grado di consenso. Una soluzione che gode di ampio consenso degli *stakeholder* locali e globali sarebbe certamente preferibile ad una con un rapporto benefici-costi leggermente migliore ma fortemente osteggiata.

Sul secondo punto, ossia sulla presunta "oggettività" dei risultati, è noto a tutti gli studiosi quanto gli esiti della Abc dipendano dalle tante ipotesi che sono necessarie per la sua applicazione, ad esempio sulla crescita del traffico, sulla disponi-

bilità a pagare degli utenti, sul tasso di sconto sociale e altro ancora. Tanto è vero che l'Abc ha quasi sempre un valore convenzionale basato su manuali che limitano l'arbitrio nella scelta dei parametri e malgrado ciò vi sono molti esempi di analisi sulla stessa opera e coerenti con lo stesso manuale che danno risultati diversi, in alcuni casi addirittura opposti. La soggettività dei risultati del resto è indirettamente confermata dalle critiche che sono state mosse da diversi economisti e studiosi dei trasporti alla Abc pubblicata dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sul Terzo Valico.

Insomma ritengo che si stia facendo un uso improprio e non imparziale della Abc con l'evidente danno di arrivare a decisioni che confliggono con gli interessi nazionali ed europei. Ma c'è un altro rischio più sottile, ma altrettanto pericoloso: quello di buttare il bambino della valutazione degli investimenti pubblici, con l'acqua sporca di un uso improprio e strumentale della Abc. In altri termini si rischia di screditare una sana valutazione comparativa degli investimenti in infrastrutture di trasporto e delle loro possibili conseguenze all'interno di un progetto generale strategico e tornare a decisioni disarticolate e non valutate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'autore.

Ennio Cascetta (Napoli, 1953) è professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università Federico II di Napoli e insegna al Mit di Cambridge (Usa). Dopo avere ricoperto molti incarichi, è stato presidente di Anas Gruppo FS Italiane.

SI STA FACENDO UN USO ERRATO DELL'ANALISI, CON DECISIONI CHE POSSONO ESSERE DANNOSE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

REDDITI

Professioni, ingresso senza vincoli dei praticanti al regime agevolato

La novità agevola i soggetti che hanno svolto un periodo di pratica obbligatoria

Alessandra Caputo
Gian Paolo Tosoni

Accesso facile al regime forfettario per i nuovi iscritti agli albi professionali, indipendentemente dal rapporto di pratica professionale intercorso precedentemente. La modifica normativa è contenuta nell'articolo 1-bis, comma 3 della legge di conversione del decreto semplificazioni, approvato definitivamente dalla Camera nella giornata di ieri.

Il comma 57 della legge 190/2014, con la lettera d-bis), come modificata dalla legge di Bilancio 2019, preclude l'accesso al regime forfettario alle persone fisiche la cui attività sia esercitata prevalentemente nei confronti di datori di lavoro con i quali sono in corso rapporti di lavoro o erano intercorsi rapporti di lavoro nei due precedenti periodi d'imposta, ovvero nei confronti di soggetti direttamente o indirettamente riconducibili ai datori stessi.

Il decreto semplificazioni aggiunge ora un periodo alla lettera d-bis), prevedendo che questa causa ostativa non si applica ai «soggetti che iniziano una nuova attività dopo aver svolto il periodo di pratica ob-

bligatoria ai fini dell'esercizio di arti o professioni».

Ne consegue che sono escluse dal divieto di accesso al regime forfettario le attività di nuova iscrizione ad un ordine o ad un collegio professionale; si tratta, dunque, dei soggetti che si iscrivono dopo aver svolto il periodo di pratica obbligatoria.

La norma è priva di riferimenti temporali, per cui riteniamo che l'apertura della partita Iva possa avvenire anche successivamente all'iscrizione all'albo professionale, se nel frattempo sono intervenute altre attività, nella cui fattispecie il rapporto di pratica è comunque irrilevante.

La norma agevola dunque i soggetti che, precedentemente all'iscrizione all'albo, hanno intrattenuto un rapporto di lavoro con il professionista con il quale hanno esercitato la pratica professionale.

Chi ha intrattenuto rapporti di lavoro con il proprio dominus è probabile lo abbia fatto sotto forma di co.co.co e non di lavoratore dipendente; in questa ipotesi, mancando il vincolo di subordinazione, il committente della prestazione non può essere considerato datore di lavoro e pertanto l'accesso al regime forfettario dovrebbe comunque essere garantito.

In effetti, l'Agenzia dovrebbe chiarire se il vincolo di operatività in misura non prevalente opera, come noi pensiamo, soltanto per il lavoro su-

bordinato e non anche con riferimento ad altre forme di lavoro quale, ad esempio, quelle di co.co.co.

Ad esempio, riteniamo che un amministratore di srl possa aprire la partita Iva e fatturare alla medesima società le sue prestazioni, qualora ovviamente ricorrano i presupposti soggettivi e oggettivi per rientrare nell'esercizio di attività professionale.

Il regime forfettario è favorevole per i giovani professionisti in quanto prevede la determinazione del reddito imponibile applicando, al totale dei compensi percepiti, un coefficiente di redditività pari al 78% e, quindi, un riconoscimento di costi pari al 22% che, spesso, i giovani professionisti non sostengono.

Si ricorda che l'esercizio della pratica professionale non è di ostacolo nemmeno per l'applicazione dell'aliquota ridotta del 5%; il comma 65 della legge 190/2014 prevede, infatti, alcune condizioni che devono essere rispettate per poter beneficiare dell'aliquota ulteriormente agevolata. Una di queste è che l'attività da esercitare non costituisca una mera prosecuzione di un'altra attività precedentemente svolta sotto forma di lavoro dipendente o autonomo, con esplicita esclusione del caso in cui l'attività precedentemente svolta consista nel periodo di pratica obbligatoria ai fini dell'esercizio di arti o professioni.

RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PUNTO

C'è carenza di medici per i quali però c'è anche il numero chiuso

DI GIANFRANCO MORRA

Fra le preoccupazioni suscitate dalla legge 100 sulle pensioni c'è quella sul futuro del Servizio sanitario nazionale. Che già ora conta su un numero di operatori troppo limitato rispetto alle necessità. E sono per lo più di età matura (media 55 anni) e certo con il pensionamento anticipato se ne perderanno tanti. E ciò vale anche per gli infermieri; si parla di 50 mila posti oggi vacanti.

Il problema è aggravato dal fatto che il nostro paese assiste a una fuga di personale medico verso altre nazioni europee. Tra il 2010 e il 2016 non meno di 70 mila medici italiani hanno scelto altri lidi, circa mille defezioni ogni anno. Ciò è dovuto alle migliori condizioni economiche che trovano fuori Italia: dove la media del compenso è di euro 4 mila euro mensili più l'alloggio. La retribuzione in Germania è superiore a quella italiana del 33% e in Svizzera del 26%.

Le corsie si stanno svuotando? Non poco. Del resto la possibilità della pensione a 62 anni tenta non pochi medici anche per il malessere dovuto alle difficoltà reali del loro servizio: eccessiva burocratizzazione,

Senza filtri invece le lauree che creano disoccupati

sempre maggior lavoro anche notturno e festivo per la mancanza di personale, poco apprezzamento della loro opera da parte dei familiari dei ricoverati, non pochi dei quali arrivano a denunciarli e anche ad aggredirli. Senza che lo Stato abbia predisposto adeguati strumenti di tutela e difesa. Gli esperti prevedono in 60 mila le prossime uscite di medici e dirigenti: 45 mila a 65 anni, 25 mila con l'anticipo a 62 della nuova legge. Ciò vale anche per i medici di famiglia, che hanno un contratto e regole proprie (la loro data

normale di pensionamento è più alta). Ma anche molti di loro sono vicini alla pensione e nei prossimi cinque anni vi entreranno in 20 mila. Cioè 20 milioni di italiani perderanno il medico di famiglia.

Occorre dunque un impegno forte da parte dei politici e degli amministratori per ridurre questi disagi. Occorre potenziare le scuole di specializzazione, anche perché il lavoro del medico non può essere affidato subito a chi manca di conoscenze ed esperienza. Occorre tempo ed è utile una osmosi tra le diverse generazioni dei medici. Oggi il numero di posti nelle scuole di specializzazione è del tutto insufficiente per le necessità del Servizio sanitario nazionale. Proprio mentre il lavoro dei medici diventa sempre più specialistico. Occorre poi sbloccare le assunzioni e adeguare i compensi alla media europea (il contratto nazionale dei medici è fermo da dieci anni).

© Riproduzione riservata



E non un semplice buco effettuato in una montagna come lo vedono e lo descrivono i grillini

Tav, un corridoio internazionale

Studiato dalla Ue per meglio unificare il continente

DI MARIO LETTIERI*
E PAOLO RAIMONDI**

Il lungo dibattito sul Treno Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Lione impone qualche sintetica considerazione sui cosiddetti corridoi transnazionali, a suo tempo decisi dall'Unione europea con l'intento di unificare sempre più il continente europeo sia economicamente che politicamente. Perciò, a coloro che sostengono l'inopportunità di realizzare l'opera perché il traffico merci sarebbe negli ultimi anni diminuito, senza iattanza, diciamo che essa è tra le leve che in futuro dovrebbe farli aumentare.

Considerando il sistema degli scambi commerciali, la tratta tra Lione e Torino permette la connessione ferroviaria AV/AC con Francia, Spagna, Portogallo. Un'area che nel 2017 incideva per il 30% sulle importazioni italiane dalla zona Euro e per il 40% sulle esportazioni. Secondo noi, rinunciare all'opera comporterebbe un isolamento dell'Italia e sarebbe un autogol economico. Lione diventerebbe semplicemente uno snodo logistico verso gli altri corridoi che attraversano il centro-nord della Germania.

Occorre capire che i corridoi non sono solo un transito di merci e di passeggeri, ma sono territori di sviluppo economico e di collaborazione tecnologica. Di fatto, essi integrano vaste regioni dell'Europa, con importanti ricadute anche in

campo politico e culturale. Ci sembra pertanto che le reti trans europee, i Tens, e i corridoi di sviluppo non possono essere sottoposti soltanto a una fredda analisi di costi e benefici. Essi furono pensati, non solo dall'Italia, come strumenti di sviluppo e d'integrazione continentale. Fanno parte della visione di un'Europa unita, democratica e pacifica. In quest'ottica s'inquadra il Treno AV/AC Lione - Torino che è una delle infrastrutture economiche di base.

Com'è noto, le infrastrutture economiche di base sono, o meglio dovrebbero essere, un sistema di miglioramenti in un territorio. Trattasi di investimenti fisici di capitale per accrescerne l'utilizzo produttivo e migliorarne la qualità della vita. Le categorie primarie di miglioramento fisico delle infrastrutture comprendono: i grandi sistemi idraulici, canali, dighe, irrigazione, gestione delle acque, reti fognarie, ecc.; i trasporti; la produzione e la gestione di elettricità; le infrastrutture igieniche e sanitarie; i sistemi di comunicazione e i servizi in generale. Naturalmente comprendono anche gli investimenti di difesa del suolo e i miglioramenti della sua fertilità.

L'insieme di queste migliori fa parte delle politiche economiche del governo. Gli effetti di tali politiche vengono valutati non solo con la crescita del pil, ma anche con altri parametri quali la migliore efficienza del sistema, i mutamenti generati anche nella produttività e nella densità tecnologica e demografica.

Queste sono le ragioni per le quali l'Unione europea, con la piena, attiva e decisiva partecipazione dell'Italia, ipotizzò a suo tempo, il suo sviluppo integrato attraverso la realizzazione di un programma infrastrutturale ad alta tecnologia che diventasse l'ossatura portante dell'economia europea.

Si ricordi che la politica delle reti trans europee (Tens) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni ebbe il suo impulso decisivo nel 1993. Le reti dei trasporti, come già detto, sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto.

Dei nove corridoi che costituiscono l'asse portante della Trans European Network-Transport (rete TEN-T), definita dal Regolamento Europeo del 2013, quattro interessano l'Italia. Dovrebbero essere completati entro il 2030.

Il Corridoio Mediterraneo: collega i porti della Pe-

nisola iberica (prima di tutto quello di Barcellona), con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia e l'Italia settentrionale. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, anche la via navigabile interna del fiume Po. I progetti principali del corridoio sono la tratta AV/AC Torino - Lione e il collegamento Trieste/Capodistria - Lubiana.

Il Corridoio Reno - Alpi: collega i porti di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova, attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Da qui si capisce anche l'urgenza di riavere al più presto il ponte che ristabilisca la connessione di Genova e del suo porto con il resto del corridoio.

Il Corridoio Scandinavo - Mediterraneo: si estende dal confine russo-finlandese, attraverso la Svezia e la Germania fino all'Italia, con collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo. Il corridoio comprende anche sezioni di autostrade del mare e la costruzione della galleria del Brennero.

Il Corridoio Baltico -

Adriatico: si estende dai porti polacchi del Mar Baltico fino a quelli italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. Guardando la cartina geografica ed economica dell'Europa, balza evidente che la realizzazione del Corridoio Mediterraneo e della TAV/AC ha un'importanza strategica per l'Italia.

Soprattutto se si considera che in Europa siamo secondi, dopo la Germania, per il settore manifatturiero, concentrato in gran parte nelle regioni del Nord, quelle interessate dal suddetto corridoio.

Le regioni del Sud della Francia, come Marsiglia, fanno riferimento a Lione per i loro traffici. Le regioni meridionali della Spagna, in primis la Catalonia, rappresentano il polo industriale più avanzato e produttivo del paese. Anch'esse guardano al resto dell'Europa attraverso il Corridoio Mediterraneo.

Si può non essere d'accordo, ma è innegabile che la realtà economica dei territori interessati richiede tali miglioramenti infrastrutturali. Secondo noi, per la crescita economica e occupazionale del nostro Paese e per accelerare l'integrazione anche materiale con il resto dell'Europa, sarebbe opportuno non perdere altro tempo. Anzi sarebbe necessario accelerare la realizzazione di tutti e quattro i progetti europei che interessano l'Italia.

***già sottosegretario all'Economia**
****Economista**

© Riproduzione riservata



Daniilo Toninelli



DL SEMPLIFICAZIONI

Zone economiche speciali, tempi rapidi e niente Iva

Damiani a pag. 27

DI MICHELE DAMIANI

Zone economiche speciali con burocrazia più snella e senza Iva. Impignorabilità della casa dove vive un creditore della pubblica amministrazione. Via alla tassa sulla bontà, con gli enti del terzo settore che avranno un Ires al 12% fino all'approvazione di nuove norme a loro favore. Abolizione definitiva del Sistri e stop per almeno 18 mesi a nuove concessioni per la ricerca di idrocarburi (trivelle), con un aumento dei canoni del 25%. Proroga per la restituzione del prestito ponte ad Alitalia, che avrà tempo fino al 30 giugno per restituire 1.900 mln pubblici. Proroga anche per le elezioni dei Coa (fino al 31 luglio), con la conferma del valore retroattivo da applicare nel calcolo dei mandati (massimo due consecutivi da prima del 2012). Queste alcune delle disposizioni contenute nel decreto legge Semplificazioni, approvato la scorsa notte dalla Camera dei deputati con 275 voti favorevoli, 206 contrari e 27 astenuti. La versione finale del decreto è composta da 28 articoli, decisamente più snella rispetto al provvedimento omnibus che era stato presentato al Senato in seconda lettura (degl 85 emendamenti governativi ne sono sopravvissuti solo 23).

Zes. Le imprese nuove o esistenti che intendono avviare una nuova attività economica nelle Zes beneficeranno della riduzione di un terzo dei termini in materia di valutazione di impatto ambientale ma anche di valutazione ambientale strategica e di autorizzazione paesaggistica. Prevista l'istituzione di aree doganali dove sarà possibile operare in regime di sospensione dell'Iva per le merci importate e da esportare.

Norma Bramini. Cambiano le norme sulla pignorabilità degli immobili. Viene stabilito che non potrà essere pignorato l'immobile in cui vive il debitore fino al decreto di trasferimento emesso dal giudice. Rimane l'impignorabilità delle case abitate dai creditori nei confronti della Pa. Il dl stabilisce che il debitore e la sua famiglia debbano conservare l'immobile con la diligenza del buon padre di famiglia tutelandone l'integrità e abitando la casa

personalmente.

Le altre norme. Viene istituita all'interno del fondo di garanzia una sezione dedicata ai creditori della Pa; previsto uno stanziamento di 50 mln di euro con cui lo stato aiuterà chi è in difficoltà nella restituzione dei finanziamenti ricevuti. Stop di 18 mesi a nuovi permessi per la ricerca di idrocarburi, con i ca-

noni di affitto per le trivelle che saranno aumentati del 25%. Confermata la proroga per le elezioni dei Coa, che avranno tempo fino al 31 luglio per adeguarsi alla nuova impostazione sul calcolo dei mandati a valenza retroattiva. Trasferito al Presidente del consiglio il ruolo di responsabile dell'attuazione dell'agenda digitale

Introdotta procedura più facile per l'installazione delle infrastrutture della banda larga. Il fondo Imu-Tasi sarà di 300 mln per il 2019 e potrà essere usato per la spesa corrente. Stanziati ulteriori 20 mln per la videosorveglianza nei comuni. Abolito l'obbligo della modalità telematica per la tenuta del libro unico del lavoro. Infine,

stanziati 10 mln per le vittime della tragedia di Rigopiano e prevista l'assunzione di 1.851 allievi agenti di polizia.

Dalla Camera l'ok definitivo al dl semplificazioni. Stop a Sistri e trivelle, proroga per Alitalia

Zes, tempi rapidi e niente Iva
Ires no profit al 12%. Creditori della Pa impignorabili

Le novità del decreto semplificazioni

Fondo di garanzia per le Pmi	Stanziati 50 milioni di euro per le pmi in difficoltà nella restituzione dei prestiti e, allo stesso tempo, creditrici della Pa. I professionisti non avranno accesso a questa sezione; piena libertà, invece, per il resto del Fondo.
Definizione agevolata	Consentito l'accesso alla rottamazione ter anche ai soggetti che hanno aderito alla rottamazione bis ma non hanno versato le rate entro il termine del 7 dicembre. Rideterminata la scadenza delle rate dovute.
Tassa sulla bontà	Torna al 12% l'aliquota Ires per gli enti del terzo settore. L'aumento 24%, stabilito dall'ultima legge di bilancio, è congelato fino al periodo di imposta di prima applicazione di nuove misure a favore degli enti no-profit.
Alitalia	Prorogato il termine per la restituzione del prestito ponte di 900 milioni di euro. La scadenza viene spostata dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019
Etichettatura	Definito l'obbligo di indicare in etichetta l'origine di tutte le materie prime utilizzate.
Zone economiche speciali	Ridotti di un terzo dei termini in materia di valutazione dell'impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e di autorizzazione paesaggistica. Definite all'interno delle Zes aree doganali in cui sarà consentito operare in regime di sospensione dell'Iva. Istituita una cabina di regia a Palazzo Chigi.
Lavoratori dello spettacolo	Termini più rigidi per il certificato di agibilità. Non sarà più consentito a imprese del settore di far lavorare all'interno delle proprie strutture soggetti privi del certificato di agibilità
Norma Bramini	Stabilita l'impignorabilità dell'immobile fino al decreto di trasferimento del giudice. Impignorabili gli immobili dei soggetti creditori nei confronti della Pa
Sistri	Dal 1° gennaio 2019 è abolito il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (Sistri). Prevista l'istituzione del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti.
Agenda digitale	Proroga al 31 dicembre 2019 del mandato del commissario straordinario per l'agenda digitale. Dal 1° gennaio 2020 le competenze del responsabile saranno trasferite al Presidente del consiglio.
Banda larga	Procedure più facili per l'installazione delle infrastrutture per la banda larga. Ridotto da 120 a 90 giorni il termine per il parere del soprintendente sulla posa dei cavi.
Medicina	Introdotta la possibilità di assegnare posti in medicina generale ai medici iscritti al relativo corso di formazione specialistica. La possibilità è concessa fino al 31 dicembre 2021. Estesa la validità delle graduatorie per le procedure concorsuali dedicate all'assunzione di personale medico fino al 1° gennaio 2020. Esonero dalla fattura elettronica per le prestazioni sanitarie nel 2019.
Enti locali	Torna a 300 milioni di euro la cifra per il fondo Imu-Tasi 2019. Prevista la regionalizzazione delle concessioni idroelettriche; alla scadenza delle concessioni, le opere in stato di completamento andranno senza compenso alle regioni. Prevista la facoltà di spalmare in cinque anni i buchi di bilancio derivanti dallo stralcio delle cartelle fino a mille euro.
Trivelle	Sospesi per 18 mesi dei permessi per la ricerca di idrocarburi, in attesa del piano sulle aree idonee. Dal 1° giugno 2019 aumentano del 25% i canoni di concessione.
Altre norme	Proroga delle elezioni forensi al 31 luglio 2019. Validità retroattiva per il calcolo dei mandati. Stanziati 10 milioni di euro per le vittime della tragedia di Rigopiano. Ok all'assunzione di 1.851 allievi agenti di polizia.

