

GL *LRYHGu IHEEUDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
2	Italia Oggi	13/02/2020	<i>MANUTENZIONI STRAORDINARIE SULLE AUTOSTRADE FINALMENTE, ERA ORA (S.Luciano)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	13/02/2020	<i>APPALTI, IL LIMITE DI 200 MILA EURO VERIFICATO SU OGNI COMMITTENTE (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	4
Rubrica Imprese				
14	Il Sole 24 Ore	13/02/2020	<i>ILVA: NESSUNA CERTEZZA D'INTESA CON MITTAL (D.Paimiotti)</i>	5
19	Il Messaggero	13/02/2020	<i>AUTOSTRADE, ATLANTIA SCENDERA' SOTTO IL 50% (R.Dimito/U.Mancini)</i>	6
19	Il Messaggero	13/02/2020	<i>ILVA, ARRIVA L'ULTIMATUM DEI COMMISSARI: L'ACCORDO CON MITTAL ENTRO IL 29 FEBBRAIO (Gi.fr.)</i>	8
Rubrica Innovazione e Ricerca				
31	Nova.Tech (Il Sole 24 Ore)	13/02/2020	<i>Int. a S.Colella: SISTEMI DIGITALI PER AEREI E AEROPORTI (A.Dini)</i>	9
Rubrica Lavoro				
1	Italia Oggi	13/02/2020	<i>FINO A 8 MILA EURO PER CHI ASSUME (D.Cirioli)</i>	11
Rubrica Università e formazione				
1	Il Sole 24 Ore	13/02/2020	<i>L'ISTRUZIONE PROFESSIONALE IN FORTE CRESCITA RICHIAMA I CAPITALI PRIVATI</i>	12
Rubrica Ingegneri				
35	Italia Oggi	13/02/2020	<i>INGEGNERIA, INFORMAZIONE AL 1° POSTO</i>	13
Rubrica Fisco				
25	Il Sole 24 Ore	13/02/2020	<i>PER I CONTRIBUENTI IN SEMPLIFICATA PERDITE 2019 DEDUCIBILI AL 60% (G.Gavelli)</i>	14
1	Italia Oggi	13/02/2020	<i>LA PARCELLA DEL PROFESSIONISTA NON E' DEDUCIBILE SE TROPPO ALTA (D.Alberici)</i>	16
31	Italia Oggi	13/02/2020	<i>FLAT TAX: 2019 TOP (G.Provino)</i>	17

IL PUNTO

Manutenzioni straordinarie sulle autostrade. Finalmente, era ora

DI SERGIO LUCIANO

«**A** Santa Chiara, ropp'arrubbate, facetter 'e porte 'e ferro», recita il proverbio napoletano. Chiaro il significato: «I monaci di Santa Chiara misero le porte di ferro alla Basilica dopo essere stati derubati». Torna in mente questa ironica perla dialettale che prende in giro un comportamento come minimo maldestro, quando ci si imbatte in una delle code chilometriche che si stanno formando su numerose tratte autostradali gestite da Atlantia in queste settimane. E ci si chiede a cosa le si debba.

Ebbene, quelle code non si devono a lavori di manutenzione di natura ordinaria. Stanno riguardando ben 600 chilometri di gallerie e sono stati avviati dopo un crollo fortunatamente innocuo occorso sulla A26, sotto una galleria, dalla cui volta sono precipitati al suolo detriti per quasi due tonnellate. E dunque la respiscentza: verificiamole tante, se non tutte, queste gallerie. Come

del resto era accaduto con i lavori di verifica dei viadotti operati dopo il crollo del Ponte Morandi. La domanda sorge spontanea: ma che manutenzione avevano fatto questi qui negli ultimi 20 anni?

Secondo l'ex viceministro ai trasporti, Edoardo Rixi, responsabile infrastrutture della Lega, ci sarebbero 105 gallerie fuorilegge sulla rete in concessione ad Autostrade per l'Italia, e altre 90 gestite da altre società. Corsie insufficienti dimensionalmente, o come minimo senza spazi per le emergenze. Autostrade ha precisato che «gli interventi previsti dalla normativa europea non riguardano, in alcun caso, la sicurezza strutturale delle gallerie».

Cosa dire? Meglio tardi che mai! Ma ogni centimetro in più superando il quale si

avanzano verso la verità sul caso specifico del Ponte Morandi, si percorre in realtà un chilometro verso la necessaria revisione dell'intera stagione delle privatizzazioni italiane degli anni 90. Il Ponte è stato, in realtà, il drammatico segnale d'allarme circa gli effetti di un atteggiamento utilitaristico reso possibile dalla normativa. Normativa scritta per assecondare un capitalismo italiano furbaemente riottoso all'idea di investire sulle ex aziende pubbliche, come se fossero tutte catorci invendibili, mentre in realtà erano spesso delle pepite d'oro, vero e proprie mucche da mungere. E sono stati svenduti. Dunque anche la manutenzione richiesta è sempre stata appiattita sul minimo sindacale, un minimo insufficiente!

Adesso ben vengano i lavori, dobbiamo pur continuare a viaggiarci, su quei nastri d'asfalto. Ma che nessuno faccia la morale a chi protesta perché subisce i ritardi dovuti ai tanti lavori e tutti insieme, a danno della collettività.

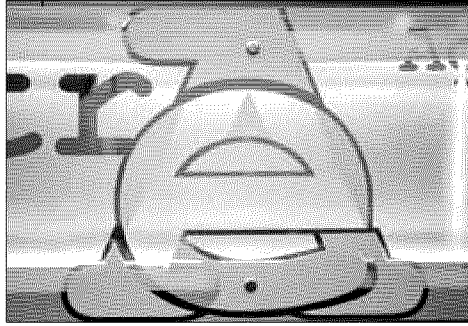
© Riproduzione riservata



AGENZIA DELLE ENTRATE

Appalti, il limite di 200 mila euro verificato su ogni committente

servizi a pag. 27



Circolare delle Entrate illustra i limiti alle compensazioni previsti dal dl 124/2019

Appalti a monitoraggio ampio

Il limite di 200 mila € verificato su ogni committente

DI DUILIO LIBURDI
 E MASSIMILIANO SIRONI

Il limite di 200 mila euro per l'applicazione della norma che vieta la compensazione delle ritenute con crediti fiscali va verificato su ogni soggetto che, nella catena, può rivestire il ruolo di committente. L'utilizzo di beni strumentali del committente non necessari per lo svolgimento del lavoro, implica l'esclusione dalla nuova norma, ai fini della valutazione del limite numerico e di importo in caso di contratti che coprono più anni, si dovrà applicare il criterio del pro rata temporis. Sono questi alcuni dei chiarimenti che ha fornito l'agenzia delle entrate con la circolare n. 1 di ieri sull'articolo 4 del dl n. 124/2019 che limita, come noto, il meccanismo della compensazione dei debiti afferenti le ritenute da versare, in primis, sui redditi di lavoro dipendente erogati a personale impiegato in contratti di appalto od affidamento di opere. In primo luogo, l'agenzia ricorda come la norma nasca per intercettare quelle operazioni che nascono interposizione fittizia di manodopera e che, da un punto di vista soggettivo, la stessa è diretta in primo luogo ai soggetti che sono considerati sostituti di imposta secondo le disposizioni di cui al dpr n. 600 del 1973 e che sono residenti in Italia. Poiché tra

questi soggetti figura, da un punto di vista normativo, anche il condominio, la circolare precisa come detto soggetto è escluso dalla applicazione della norma in virtù del fatto che non si può ascrivere allo stesso la disponibilità di beni strumentali, circostanza oggettiva prevista dalla norma. Allo stesso modo la disposizione non potrà essere applicata agli enti non commerciali in relazione al fatto che analogamente al condominio, in relazione alla attività istituzionale, non dispongono di beni strumentali.

Va rammentato, in generale, come la norma si attivi nel caso in cui le opere o i servizi affidati siano superiori a 200 mila euro nei confronti di una impresa ed a condizione che:

- gli interventi siano caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera;
- presso le sedi di attività del committente;
- con l'utilizzo di beni strumentali del committente medesimo.

In relazione all'analisi del limite di 200 mila euro, la circolare precisa che lo stesso deve essere valutato, in primo luogo, sul primo anello della catena, e cioè nel rapporto tra committente ed appaltatore ma, nella sostanza, ad ogni livello della catena (ad esempio quello tra appaltatore e subappaltatore) dovrà essere individuata la figura del committente da un punto di vista sostanziale.

Sempre in relazione al limite di 200 mila euro, l'agenzia precisa che il riferimento deve essere fatto all'anno solare e quindi nell'arco temporale dal 1 gennaio al 31 dicembre. Tenendo conto, nello stesso tempo, e nell'ipotesi in cui il contratto di durata annuale ovvero ultrannuale presenti un prezzo predeterminato, del criterio del pro rata temporis. In tal senso, una parte della circolare è dedicata allo svolgimento di alcuni esempi numerici dai quali si comprende come, di fatto, i contratti in essere si sommino ai fini del computo del limite tenendo conto dei mesi compresi nell'anno solare. Laddove, invece, i contratti non abbiano un prezzo predeterminato ovvero una scadenza predeterminata, dovrà essere seguito un criterio di cassa. In merito al concetto di utilizzo prevalente di manodopera, l'agenzia afferma che detto requisito, in relazione alle ipotesi di contratti misti di affidamento di opere e servizi o di esclusivo affidamento di opere, dovrà essere elaborato il rapporto tra retribuzione lorda riferita ai percettori di redditi di lavoro dipendente ed assimilato e prezzo complessivo dell'opera e del servizio. Laddove il risultato di questo rapporto superi il 50%, si ricadrà nell'ambito di applicazione della disposizione normativa. Il chiarimento più atteso riguardava però il concetto di bene strumentale visto che la norma non fa alcun ri-

ferimento al concetto di prevalenza. Sul tema, si afferma che ordinariamente si tratterà di macchinari ed attrezzature. In questo contesto si precisa che l'occasionale utilizzo di beni strumentali riconducibili al committente o l'utilizzo di beni strumentali di tale soggetto, non indispensabili per l'esecuzione dell'opera o del servizio, non comportano il ricorrere della condizione prevista dalla norma con la conseguente non applicazione della disposizione di legge. L'indicazione non pare però risolvere in modo inequivoco le ipotesi in cui l'appaltatore mette a disposizione i propri dipendenti al fine di realizzare, ad esempio, la manutenzione degli impianti del committente ovvero, ad esempio, l'assistenza relativa al sistema informatico. Infine, in merito alla effettiva operatività del divieto di compensazione, viene comunque preservata la posizione dei sostituti di imposta che pur dovendo versare delle ritenute alla fonte, hanno a disposizione crediti derivanti da anticipazioni a favore dell'erario come nel caso dei rimborsi derivanti dal modello 730. Entro questi limiti, dunque, la compensazione sarà comunque consentita.

© Riproduzione riservata



Ilva: nessuna certezza d'intesa con Mittal

ACCIAIO

Danovi: «Individuate le basi delle trattative ma siamo lontani da un accordo»

Domenico Palmiotti

«Abbiamo individuato le basi per un'intesa ma siamo lontani da un accordo e ne siamo consapevoli». Alessandro Danovi, commissario di Ilva in amministrazione straordinaria, ieri in audizione alla Camera (commissioni Attività produttive e Ambiente) insieme agli altri due commissari Francesco Ardito e Antonio Lupo, riassume così lo stato del negoziato con ArcelorMittal a quasi una settimana dal nuovo rinvio al 6 marzo dell'udienza al Tribunale di Milano. «Non abbiamo la sicurezza di giungere all'accordo - rimarca Danovi -, ci sono le energie del Governo e dei commissari, ma se arriveremo al risultato, lo scopriremo.

L'esito è incerto, mentre è certo che non ci sarà un altro rinvio al Tribunale di Milano: o si raggiunge una intesa entro la fine del mese, oppure si andrà ad una decisione del Tribunale ed ognuno dovrà assumerne le conseguenze». I commissari, per i quali la questione dello scudo penale non è nella trattativa, affermano di essere «in una posizione di forza negoziale» rispetto a qualche mese fa, specie dopo che per l'altoforno 2 è stato scongiurato lo spegnimento.

Anticipazione dell'acquisto di Ilva da parte di ArcelorMittal che non avverrà nel 2023 ma prima; mantenimento del prezzo finale; stessa cosa per il canone di fitto «salvo una diversificazione dei momenti di pagamento»; «disponibilità dello Stato ad entrare nella compagine di AmInvestco», la società veicolo di ArcelorMittal, «a fronte della disponibilità di AmInvestco ad accettare nuove tecnologie green nel sito di Taranto insieme al mantenimento dell'occupazione». Questi, per i commissari di Ilva, i punti

chiave fissati nel negoziato. «Abbiamo provato a sviluppare un piano industriale alternativo - spiega Danovi - partendo dal piano originario e prevedendo che un domani ci fosse anche un soggetto terzo, o addirittura l'amministrazione straordinaria» e in grado di ricollocare l'ex Ilva sul mercato e non addossarla alla comunità. «Il nuovo piano - spiega Danovi - è condiviso con ArcelorMittal "ma se ArcelorMittal non ci sarà, si cercherà di fare in altro modo". Confermato che la crescita produttiva di una fabbrica che ha chiuso il 2019 con 4,5 milioni di tonnellate, avverrà in due step: prima 6 milioni, poi 8 milioni "una volta realizzati i forni elettrici". Per l'amministrazione straordinaria, gli 8 milioni consentirebbero «la sostenibilità economica e la piena occupazione». «La transizione - si evidenzia - dovrà mantenere la sua validità industriale, contenendo le esigenze di tutela della salute delle persone e dei lavoratori nel rispetto di regole e leggi, ed essere anche considerata un modello a livello

europeo». Chiarito che per il siderurgico «non si parla di decarbonizzazione piena, che non sarebbe possibile, ma, a tendere, l'uso del gas naturale evita l'impiego del carbone e con questa riduzione avviene anche quella delle emissioni». Intanto ArcelorMittal ha sinora speso 211 milioni su manutenzioni e sicurezza e 333 milioni sul piano ambientale. E proprio sulle bonifiche, Lupo chiede una revisione della normativa «perché se ci troviamo davanti ad un ostacolo, ad un muro, non è possibile fare», lamentando che Arpa Puglia, da maggio 2019, non ha ancora risposto su dove fare i campionamenti ambientali per la gravina Leucaspidi, pari a 50 ettari. Ardito, invece, annuncia che per la cava Lamastuola (35 ettari) è stato acquisito gratuitamente un progetto dell'archistar Massimiliano Fuksas. «Adesso - dice Ardito - dobbiamo individuare le fonti di finanziamento e passare alla fase esecutiva. È un progetto eccezionale e vogliamo farne un simbolo di rinascita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Autostrade, Atlantia scenderà sotto il 50%

►Pronto il piano per evitare la revoca della concessione ►Il gruppo privato disposto a cedere il controllo
 Trattative in corso con F2i e Cdp. Oggi un consiglio Aspi Già avviati contatti informali con Tesoro e Mit

IL CASO

ROMA Una settimana o poco più. Poi la trattativa con i Benetton entrerà nella stretta finale. La revoca della concessione, nonostante le perplessità del Tesoro e i forti dubbi dell'Avvocatura, resta sullo sfondo, se non altro come arma finale; ma Atlantia, che ha offerto il taglio dei pedaggi e più investimenti in manutenzione, prepara anche un piano B per evitare il peggio: cedere il controllo di Autostrade così come chiedono Pd e M5S. Una mossa che il prossimo cda della holding potrebbe formalizzare, decidendo così di andare sotto la soglia del 50%, restando quindi con una quota minoritaria. Difficile immaginare se questo piano andrà effettivamente in porto o se il governo, spaccato sul da farsi, finisca con il rinviare ancora. Di certo, dopo una lunga riflessione, l'opzione è sul tavolo ed è stata portata all'attenzione del Tesoro, di Palazzo Chigi e del ministero dei Trasporti.

Del resto, le condizioni offerte ai Benetton per evitare la revoca sono sostanzialmente quattro: la cessione di Autostrade, un maxi risarcimento da 2 miliardi per gravi inadempienze, pedaggi più bassi e nuovi interventi per manutenzione e ammodernamento della rete. Opzioni che si possono sommare o elidere. Tutto dipenderà da come il premier Giuseppe Conte vorrà impostare il confronto finale. E, ovviamente, dal rapporto dell'Avvocatura che, pur ammettendo la possibilità tecnica della revoca, ha anche messo in luce i forti rischi di un contenzioso infinito, con un indennizzo a carico dello Stato che potrebbe oscillare tra 7 e 25 mi-

liardi. In ogni caso, per i tecnici la revoca è considerata un azzardo, così come per Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia. Ma Cinquestelle e parte del Pd vogliono invece procedere sulla linea dura se non altro per aumentare il pressing sulla società e spuntare il massimo possibile.

L'ingresso dello Stato, attraverso alcuni fondi e società dell'area pubblica, eviterebbe di pagare un risarcimento miliardario e, soprattutto, di mandare a casa oltre 7 mila lavoratori. Una ipotesi

IL FONDO INFRASTRUTTURALE CHE FA CAPO A FONDAZIONI E BANCHE POTREBBE PAGARE UNA PARTE CASH E L'ALTRA CONFERENDO ASSET AEROPORTUALI

che dovrebbe trovare d'accordo anche i grillini, anche se poi dal punto vista operativo la costruzione dell'operazione non sarà facile visto che dovrà esser fatta in maniera trasparente e secondo i canoni del mercato per evitare la scure di Bruxelles.

Per tornare ad Atlantia, il fatto di voler risurre drasticamente la propria partecipazione dell'88% significa che non intende più arroccarsi. Sia per motivi strategici sia per dare una prospettiva di continuità ad Aspi. Quindi ben vengano altri soci.

Certo, prima di far cambiare pelle ad Atlantia, il governo dovrebbe cancellare l'articolo 35 del decreto Milleproroghe che di fatto prevede la revoca e il passaggio delle autostrade in mano all'Anas, fare chiarezza sulle tariffe e poi disegnare una traiettoria industriale per il nuovo colosso che, si sa, va gestito.

LE TRATTATIVE

Per allargare il capitale di Autostrade contatti sono in corso con F2i e Cdp. Specie il fondo infrastrutturale guidato da Renato Ravanelli sembra avere più chance per i rapporti consolidati tra il top manager e Gianni Mion, presidente di Edizione, e perché rappresenta un consorzio privato dominato da fondazioni, banche e investitori esteri. Sul presupposto che si arrivi a un chiarimento complessivo con il governo che ponga finalmente fine a oltre un anno di guerriglia sulla revoca della concessione e ci siano certezze sulle tariffe, il negoziato potrebbe portare F2i ad acquisire da Atlantia una quota dell'ordine del 30% di Aspi, a fronte di un pagamento in parte cash e in parte in asset affini al business della holding. Questi asset potrebbero essere nel settore aeroportuale detenuti da 2i Aeroporti (Napoli, Torino, Milano, Alghero, Bologna) di cui F2i ha il 51% e Ardian il 49%, tenuto conto che la società di investimento francese ha come managing director Stefano Mion, figlio di Gianni.

Oggi è in calendario un cda di F2i nel quale Ravanelli potrebbe fornire un'informativa sul tema, e sempre oggi si svolgerà un cda di Aspi. In questi giorni si è parlato anche di un possibile intervento delle fondazioni bancarie. Un consiglio Acri è in calendario mercoledì 19 ma non è previsto alcun coinvolgimento di sistema: solo Sardegna è tirata in ballo perché il presidente Antonello Cabras è consigliere del Fondo, come Gianni Genta (Fondazione Cuneo) mentre Crt ha in portafoglio il 5% di Atlantia.

**Rosario Dimito
 Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

