

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 20 settembre 2018



APPALTI CON FIRMA DIGITALE

Sole 24 Ore	20/09/18	P. 3	«Con appalti digitali procedure più agili»	1
-------------	----------	------	--	---

APPALTI PUBBLICI

Corriere Della Sera	20/09/18	P. 43	Tim, da Sparkle alla gara 5G Genish all'esame del board	2
---------------------	----------	-------	---	---

GRANDI OPERE

Corriere Della Sera	20/09/18	P. 5	Dalle accise alle grandi opere, quel piano da 85 miliardi per la copertura del programma	3
---------------------	----------	------	--	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	20/09/18	P. 1	«Infrastrutture, ora maxipiano straordinario e senza vincoli Ue»	Giorgio Santilli	5
-------------	----------	------	--	------------------	---

AUTOSTRADE

Sole 24 Ore	20/09/18	P. 2	Ecco come Autostrade guadagna con gli aumenti delle tariffe	Laura Serafini	8
-------------	----------	------	---	----------------	---

FATTURAZIONE ELETTRONICA

Italia Oggi	20/09/18	P. 27	Nuovi minimi senza e-fattura	Cristina Bartelli	10
-------------	----------	-------	------------------------------	-------------------	----

Sole 24 Ore	20/09/18	P. 30	E-fattura, dati liquidazioni Iva verso l'addio alla comunicazione		11
-------------	----------	-------	---	--	----

INNOVAZIONE

Corriere Della Sera	19/09/18	P. 41	INVESTIMENTI, LA CORSA STRANIERA SULLE AZIENDE HI-TECH ITALIANE	BARBA MASSIMILIANO DEL	12
---------------------	----------	-------	---	---------------------------	----

PROTOCOLLO CONFINDUSTRIA-AGID

«Con appalti digitali procedure più agili»

Più mercato nelle scelte della Pa con i vari contratti innovativi previsti da leggi

Puntare sugli appalti innovativi previsti dalle leggi italiane ed europee può favorire la transizione verso un «sistema strategico di appalti pubblici, digitale e intelligente, funzionale alla crescita del Sistema Paese» e in grado di assicurare anche procedure più agili e risparmi. A indicare questa strada è il protocollo d'intesa appena sottoscritto da Confindustria, Agid e Conferenza delle Regioni, con la collaborazione di Itaca (Istituto per l'innovazione e la trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale). Secondo il protocollo l'utilizzo degli appalti pre-commerciali e di altri istituti del codice dei contratti, come il partenariato per l'innovazione, il dialogo competitivo, la procedura competitiva con negoziazione, può consentire alle Pa di cam-

biare approccio verso il mercato. Questi strumenti possono infatti favorire «un dialogo aperto - avverte una nota diffusa ieri - con le imprese e con il mondo della ricerca» permettendo anche «procedure di acquisto più agili, nonché risparmi di spesa» e lasciando agli operatori «la libertà di proporre risposte differenti e multidisciplinari ai fabbisogni d'innovazione della Pa, valorizzando competenze e professionalità».

Nel protocollo si individuano una serie di azioni, tra cui percorsi di formazione e sensibilizzazione, oltre che attività di supporto tecnico operativo, per incentivare la partecipazione delle imprese alle procedure di gara e migliorare la capacità degli operatori a rispondere alle esigenze d'innovazione espresse dalle Pa con l'obiettivo di conquistare anche qualche risparmio in più. Un cambiamento, questo, «più volte sollecitato anche dalla Commissione Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tim, da Sparkle alla gara 5G Genish all'esame del board

Domani il comitato strategico per preparare il consiglio di lunedì

Il ceo di Tim, Amos Genish, si prepara a un nuovo confronto con il consiglio del gruppo telefonico, mentre sul mercato si infittiscono le voci di una possibile uscita del manager israeliano. Lunedì è in programma una riunione del board per parlare di numeri, piani e strategie. All'ordine del giorno non c'è nulla che riguardi la «fiducia» a Genish. Una prima valutazione sull'operato del manager sarà fatta dal comitato strategico che si riunirà domani, composto dallo stesso Genish, da Fulvio Conti, presidente di Tim, Arnaud de Puyfontaine, Massimo Ferrari, Rocco Sabelli e Luigi Gubitosi: consiglieri che conoscono bene sia i numeri sia le dinamiche di consiglio.

Al board si parlerà delle frequenze per il 5G. L'asta è ancora in corso — i rilanci ieri hanno raggiunto i 3,8 miliardi — ma per lunedì dovrebbe essere terminata. Ci saranno poi i dossier Sparkle e Persidera, di



Manager

Amos Genish, 58 anni, ceo di Tim da settembre 2017, eletto da Vivendi. A maggio 2018 è stato riconfermato da Elliott

cui è stata avviata la vendita. Ma si parlerà soprattutto dell'andamento del business e del piano strategico.

E' indubbio che sui numeri Genish si gioca la fiducia. Le voci su un possibile avvicendamento si sono infittite. E con Gubitosi impegnato a tempo pieno su Alitalia, i rumors ora vanno in direzione di Alfredo Altavilla, per 14 anni braccio destro di Sergio Marchionne in Fca e consigliere Tim in quota Elliott. A prescindere da quello che potrà succedere, è fuori di dubbio che nessuno sia disposto a correre il rischio di farsi logorare da un consiglio in cui la conflittualità resta molto alta, o di uscire poco dopo in caso di ribaltone. Per nominare un nuovo ceo in Tim serve l'allineamento tra gli azionisti Vivendi, Elliott e Cdp, tutt'altro che semplice da costruire.

Un tentativo di ribaltone ad opera di Vivendi, con la richiesta di un'assemblea per la no-

mina di un nuovo board, resta sempre una possibilità. O anche qualcosa di più a giudicare dal ritrovato attivismo di de Puyfontaine, plenipotenziario in Italia del gruppo francese e consigliere di Tim, che dieci giorni fa si è fatto vedere con il premier Giuseppe Conte e il vicepremier Luigi Di Maio al DigithOn di Bisceglie. Il manager francese sta cercando ascolto per convincere il governo che Vivendi è un azionista industriale stabile. E si dice che avrebbe chiesto aiuto a Franco Bernabè — nominato da Vivendi nel board di Tim prima del «golpe» di Elliott — per via dei suoi buoni rapporti con Davide Casaleggio.

Ma si è messo in movimento anche Conti, che lunedì insieme a Genish è stato ricevuto dal premier a Palazzo Chigi, riprendendo così il dialogo istituzionale con il governo che si era interrotto a marzo.

Federico De Rosa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dalle accise alle grandi opere, quel piano da 85 miliardi per la copertura del programma

Il percorso indicato in campagna elettorale dai Cinque Stelle

Lo scenario

di **Mario Sensini**

ROMA «Non erano 75 miliardi di euro l'anno recuperabili senza neanche fare salti mortali?» si domandano i tecnici del ministero dell'Economia. «Una svegliata al ministro Tria non fa mai male, ma almeno noi le coperture per finanziare le nostre misure le abbiamo trovate» dicono i tecnici della Lega Nord che seguono la messa a punto della manovra di bilancio. Non è che ci facessero grandissimo affidamento, ma una mano a trovare un po' di risorse per coprire i costi della manovra, dal Movimento 5 Stelle, se la aspettavano entrambi. Non proprio l'attacco al ministro Tria «poco serio» che non trova i soldi per finanziare il programma di governo.

Nel piano delle possibili coperture identificate dai grillini in campagna elettorale, e confermato poi una volta arrivati al governo con la Lega, erano stati identificati tre «serbatoi» di risorse cui attingere per mettere in campo le riforme immaginate, dal reddito di cittadinanza, agli sgravi Irpef (ora soppiantati dalla flat tax) e dal superamento della Fornero, per un costo complessivo di 75 miliardi.

Una cifra «che il Movimento può arrivare a coprire» senza difficoltà, assicurava il Blog delle Stelle a gennaio, quando cominciarono a circolare le prime critiche sui costi del programma elettorale, che furono bollate come «terrorismo delle coperture».

Il primo pozzo da cui pescare doveva essere quello delle *tax expenditures*, cioè di detrazioni, deduzioni e sconti fiscali. «40 miliardi a regime — secondo il Blog — che si possono ripensare e spostare da obiettivi dannosi o improduttivi verso finalità ad alto moltiplicatore». Tra questi anche 17 miliardi di Sad, i sussidi dannosi per l'ambiente, cioè gli incentivi, che impattano negativamente come le accise scontate sui carburanti per l'autotrasporto, la pesca e

l'agricoltura (che dovrebbero aumentare, mentre la Lega le vuole ridurre).

Il secondo serbatoio, da 30 miliardi di euro, era rappresentato dai possibili tagli alla spesa pubblica, compresi i costi della politica. Tra questi il M5S metteva in conto il taglio di 7 miliardi di trasferimenti «improduttivi alle imprese», che avrebbero dovuto finanziare, nel loro programma originario, il dimezzamento dell'Irap. Così come il bonus da 80 euro di Matteo Renzi sarebbe sparito per coprire i costi di un taglio delle tasse sulle persone fisiche. Irpef e Irap non saranno toccate, lo sgravio si farà sulle partite Iva, ma quelle possibili coperture sono di fatto sparite.

Questi 70 miliardi garantiti da tagli di spesa e revisione

delle detrazioni fiscali erano a «regime» e il Piano stesso dei 5 stelle ipotizzava un percorso graduale di attuazione delle riforme, immaginando di recuperare 20-30 miliardi l'anno. Anche questa, però, appare allo stato una previsione molto ottimistica.

La terza fonte cui attingere avrebbe dovuto essere il deficit di bilancio, «per una cifra — diceva il Blog — tra 10 e 15 miliardi l'anno». La via dell'indebitamento sembra essere l'unica rimasta, anche se i 10-15 miliardi con i quali si arriverebbe più o meno all'1,6% di deficit cui vuole fermarsi il ministro dell'Economia, al Movimento non sembrano bastare più.

Nel Piano del M5S, poi finito nel Contratto di Programma, c'è anche il taglio delle risorse alle grandi opere inutili da considerare, tra 5 e 9 miliardi, da dirottare però su altri investimenti. Ci sono i tagli ai costi della politica, ma arrivano a 1 miliardo, con soli 100 milioni dal taglio dei vitalizi per le cariche elettive. Un intervento giusto, «che si fa per equità ma non per ragioni di cassa» dice Tito Boeri dell'Inps.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

780

euro. Il reddito di cittadinanza previsto dai Cinque Stelle insieme al potenziamento dei centri impiego

8

miliardi. La spesa in caso di applicazione estesa a tutti della quota 100 come somma tra età e contributi



Verso la manovra

Le proposte del Cinquestelle nel programma elettorale

OBIETTIVO



dalla revisione delle tax expenditures (agevolazioni, deduzioni e detrazioni fiscali) di questi:

17 miliardi dai sussidi ambientalmente dannosi (Sad) censiti dal ministero dell'Ambiente, come gli sconti sulle accise della benzina

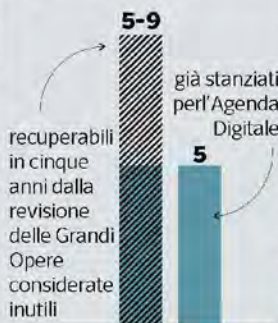


dai tagli agli sprechi, compresa la spending review e i risparmi sui costi della politica



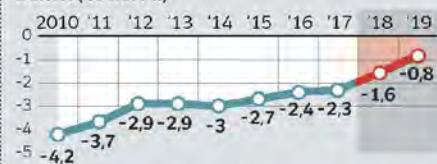
da maggiore deficit

Piano di Investimenti pubblici (fuori dalla manovra finanziaria, in miliardi di euro)



Conti pubblici e stime del governo (def di aprile 2018)

Deficit (% del Pil)



Debito pubblico (% del Pil)



Corriere della Sera

INTERVISTA. **DANILO TONINELLI**

«Infrastrutture, ora maxipiano straordinario e senza vincoli Ue»

Giorgio Santilli

Un piano straordinario per le infrastrutture, di portata eccezionale, senza limiti di finanziamento e fuori dei vincoli Ue, per affrontare tutte le emergenze e rilanciare l'economia. Per il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, «la legge di bilancio dovrà tener

conto del fatto che quella delle infrastrutture è una delle prime emergenze del Paese». Il ministro racconta al Sole 24 Ore i progetti per la sessione di bilancio. «La spesa in conto capitale ha moltiplicatore molto alto in termini di crescita e posti di lavoro». E conferma di voler semplificare il codice appalti.

—*Continua a pagina 3*

Ministro.
Danilo
Toninelli



INTERVISTA

Danilo Toninelli. Il ministro: «Nella legge di bilancio o in un decreto legge immediatamente successivo misure eccezionali per far ripartire il settore e affrontare le emergenze»

«Per le infrastrutture maxipiano straordinario e fuori vincoli Ue»

Giorgio Santilli

— Continua da pagina 1

Ministro Toninelli, per rimettere in moto il settore delle infrastrutture serve un piano straordinario, noi abbiamo ipotizzato da almeno 20 miliardi. L'Ance parla di 27 miliardi da sbloccare subito, tutto il mondo imprenditoriale reclama infrastrutture subito. Voi avete pronto un piano di urgenze e di priorità di opere immediatamente cantierabili?

Stiamo lavorando a un grande piano, di portata eccezionale, senza limiti di spesa, che cercheremo di finanziare fuori dei vincoli Ue, come aveva annunciato il ministro Tria ad agosto. Un piano da inserire già nella legge di bilancio o in un decreto legge immediatamente successivo. Partiremo dalle opere in situazione più critica e l'obiettivo sarà mettere in sicurezza l'intero territorio nazionale, strade, ferrovie, dighe, ovviamente scuole anche se non sono di mia competenza. Il piano riguarderà le amministrazioni pubbliche ma anche le opere affidate a concessionari o gestori da cui ci aspettiamo un impegno forte. Ci avvarremo delle centinaia di segnalazioni che ci stanno arrivando dalle amministrazioni pubbliche, dagli enti locali e da aziende pubbliche come l'Anas. Sarà anche il primo banco di prova per la nuova struttura tecnica del ministero per cui il decreto per Genova ci dà la possibilità di assumere 245 fra ingegneri e tecnici. In ogni caso, la manutenzione ordinaria deve diventare normalità per uscire finalmente dalla logica dell'emergenza.

Sono anni che i governi promettono il rilancio degli investimenti pubblici: il vostro obiettivo di portare gli investimenti al 3% del Pil è realistico? Pensate anche a uno snellimento delle procedure per far ripartire il settore? Gli investimenti infrastrutturali devono tornare a essere uno di quei volani in grado di far ripartire davvero la nostra economia. Anche perché la spesa in conto capitale, se usata bene, ha un

moltiplicatore molto alto in termini di crescita e di posti di lavoro. A valle della consultazione pubblica, è in cantiere un provvedimento che inizi a snellire seriamente il Codice degli appalti.

Le imprese lamentano sul territorio la mancata soluzione su infrastrutture che aspettano da anni: le faccio l'esempio della Campogalliano-Sassuolo con il distretto della ceramica che minaccia di lasciare l'Italia per trasferirsi in Spagna.

I soldi dei cittadini vanno utilizzati per il bene dei territori e delle imprese. Non sprecati. Il mio ministero sta studiando le soluzioni migliori per rendere la mobilità di quell'area fluida ed efficiente.

Una critica che vi viene rivolta è di aver rimesso sotto esame il programma delle grandi opere in corso a 12 mesi dall'ultima Project review di Delrio. Il rischio è una tela di Penelope senza fine che di certo non accelera gli investimenti visto che le opere ferroviarie sono tra le poche che tirano cassa. Non sarebbe meglio un piano di larga convergenza nazionale?

Come fatto in Francia con l'arrivo di Macron, anche noi stiamo finalmente realizzando una analisi costi-benefici seria e obiettiva. Abbiamo smesso di chiedere all'oste se il vino è buono. Gli investimenti ferroviari sono fondamentali per il Paese e in tal senso voglio ringraziare Fs per il suo impegno. Ma, come sempre, le risorse vanno indirizzate verso le giuste direttrici: penso soprattutto al trasporto regionale e pendolare.

Che tempi avete per concludere le vostre analisi costi-benefici? Avete qualche primo risultato su opere come Torino-Lione, terzo valico, Av Brescia-Padova, Pedemontana, Tirenica?

Arriveranno a breve. I nostri tecnici stanno lavorando alacremente.

Tra le cause che hanno rallentato il settore c'è il codice appalti che ha spiazzato le amministrazioni con un'entrata in vigore troppo rapida. Può darci qualche prima linea sulla riforma che sta preparando? Alla fine avremo solo un regolamento generale?

Posso dire che l'elaborazione del testo sta procedendo al meglio verso l'obiettivo di sbloccare gli appalti e di rendere la vita facile alle stazioni appaltanti. Gli obiettivi sono semplificazione e chiarezza normativa. Abbiamo appena concluso la fase di consultazione e ci fa piacere aver ricevuto centinaia di selezioni da studi legali, responsabili unici del procedimento, sindaci, quindi da chi opera con le norme. Stiamo valutando le modalità di intervento. Dovremo decidere se intervenire con un solo provvedimento o in due tempi, dando la precedenza alle questioni più urgenti. Sul regolamento generale non posso dire ancora nulla, mi limito a considerare che è stata una delle questioni più proposte nella consultazione.

Le risorse disponibili non sembrano il problema per rilanciare le infrastrutture ma la sentenza della Consulta sul fondo investimenti non aiuta, costringendovi a ridiscutere tutto con le regioni. Voi andate avanti? Dobbiamo aspettarci nuove risorse dalla legge di bilancio?

La legge di bilancio dovrà tenere conto del fatto che quella delle infrastrutture è ormai una delle prime emergenze del Paese. Per quanto riguarda le Regioni, il mio ministero sta lavorando in modo sinergico con i governatori già su svariati dossier.

Avete trovato una soluzione per il commissario straordinario di Genova? Avrà compiti molto estesi come nelle prime bozze?

Avrà compiti importanti e prerogative decisive per accelerare al massimo la ricostruzione dell'opera. Sarà una figura tecnicamente preparata e moralmente ineccepibile.

Chi realizzerà il Ponte, Fincantieri, Italferr? Autostrade resterà la concessionaria? Non pensate che Ue e Anas potrebbero avere obiezioni

su deroghe troppo estese o "forti" come l'affidamento diretto dell'appalto? Fincantieri ha i requisiti per fare un ponte?

Fincantieri ha competenze importanti e stessa cosa vale per Italferr. Stiamo parlando di aziende di prim'ordine. In ogni caso, ci interessa che il ponte abbia il sigillo dello Stato, al di là di quali saranno i soggetti che lo tireranno su. Per quanto riguarda Autostrade, la procedura di caducazione della convenzione va avanti e il governo marcia compatto su questo obiettivo. L'interlocuzione con la Ue sulle deroghe al codice, invece, finora ha dato un primo esito incoraggiante.

Nazionalizzerete le autostrade? Affidandole a chi? Ad Anas, magari spostata dalle Fs a Fincantieri o a Cdp? C'è l'alternativa delle gare o di riscrittura degli attuali contratti?

Su Anas leggo ricostruzioni alquanto fantasiose e senza alcun fondamento reale. Circa le concessioni, non necessariamente c'è un'unica ricetta per tutte le tratte. Si valuterà di volta in volta e sicuramente si rivedranno i contratti in base a criteri di migliore equilibrio tra prioritario interesse pubblico e legittimo profitto privato.

Ma Anas sarà comunque scorporata da Fs?

Questo è sicuro.

Per finire dove?

Questo lo sappiamo ma non lo dico ancora.

Per le ferrovie più treni, meno infrastrutture e più trasporto locale: questi i messaggi che ha mandato finora. Qual è il primo risultato che si aspetta?

Da una parte, un deciso miglioramento, con più sicurezza, comfort e affidabilità, sul trasporto regionale e dei pendolari. In tal senso, i due treni Pop e Rock presentati all'inizio della settimana a Berlino sono un segno davvero importante. Dall'altra, la progressiva eliminazione dei disservizi, ancora troppo frequenti, cui abbiamo assistito in un settore pur progredito quale quello dell'Alta velocità.

Per Alitalia Boeing è il partner ideale? Quando sarà pronto il piano?

Ci stiamo lavorando con intensità, grazie soprattutto all'impegno del collega Di Maio. Al di là dei nomi, dobbiamo rilanciare Alitalia quale vettore strategico con una base proprietaria nel nostro Paese e, accanto, un partner internazionale dalle spalle larghe che abbia voglia di investire in un mercato che ha enormi potenzialità inesprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“

La spesa in conto capitale è un volano per l'economia: moltiplicatori molto alti per crescita e posti di lavoro

“

Per il commissario di Genova il governo sceglierà una figura tecnicamente preparata e moralmente ineccepibile

“

Faremo una semplificazione del codice degli appalti: obiettivo rendere facile la vita alle stazioni appaltanti

Ecco come Autostrade guadagna con gli aumenti delle tariffe

Il meccanismo delle convenzioni. Nel 2013-2017 il traffico reale ha sempre superato quello stimato (su cui vengono fissati i pedaggi unitari) assicurando ricavi extra fino al 18%. Poi c'è la «leva» dei costi

Laura Serafini

I margini di manovra che le convenzioni autostradali italiane consentono ai concessionari per assicurare una relativa certezza di crescita dei ricavi, e dunque dei profitti, non sono pochi. Il contratto che regola i rapporti tra Autostrade per l'Italia (Aspi) e lo Stato fu approvato nel 2008 con un decreto legge e stabilisce un regime unico rispetto alle altre concessioni. In tutto, tra le varie concessionarie, ci sono ben 6 regimi diversi tanto da far definire la regolazione del settore autostradale nazionale «à la carte». I meccanismi sui quali fare leva per sostenere i margini sono però simili. La variabile più significativa è legata alle stime di crescita del traffico: il numero di veicoli che transita ogni anno sulle tratte autostradali può variare in modo significativo gli introiti di un concessionario. Il contratto stabilisce che le tariffe (determinate in periodi regolatori di 5 anni, anche se gli incrementi dei pedaggi sono riconosciuti ogni anno) abbiano aumenti pari al 70% dell'inflazione reale, incrementabili per remunerare alcune tipologie di investimenti (i fattori X e K). Una volta stabilita una tariffa unitaria per veicolo, lo scenario può cambiare molto se le stime previste nei piani finanziari sono più prudenti rispetto a quanto accade nella realtà. Ed è esattamente quello che si verifica nella realtà: nel periodo regolatorio 2013-2017, come descritto nel piano finanziario pubblicato da Aspi, l'andamento del traffico registrato dai bilanci della società è sempre stato migliore rispetto alle stime, con discostamenti anche di 2 punti percentuali. I ricavi da pedaggio pubblicati sui bilanci confrontati con le stime dell'atto aggiuntivo siglato nel 2013 mostrano aumenti oltre il 10% fino a punte del 18 per cento. Certo, ci sono state fasi in cui ad Aspi le cose non sono andate bene: nel 2012, anno della forte recessione in Italia, il traffico è crollato di oltre il 7%, ben

peggio di ogni stima. La convenzione prevede che il rischio traffico sia a carico del concessionario; se però le stime sono sempre basse questo rischio si riduce. Nel 2007 furono inserite clausole nella convenzione (i paletti per limitare gli extraprofitti) perché a fronte di discostamenti in positivo oltre l'1% sulle stime la società facesse accantonamenti progressivi in un apposito fondo alla fine di ogni periodo regolatorio di 5 anni. Quegli accantonamenti non sono mai stati fatti: il motivo risiede in un'interpretazione data alla clausola in base alla quale i guadagni ottenuti quando il traffico è ben superiore alle stime servono a compensare i minori introiti (come quelli del 2012) quando le cose vanno male. Ma alla fine, allora, il rischio d'impresa dov'è?

L'altra leva di manovra sono i costi. Un sistema di price cap (come in parte era previsto nella convenzione Aspi ante 2007) tiene conto delle efficienze sui costi (misurate come aumento della produttività) perché i benefici che ne derivano siano restituiti agli utenti sotto forma di riduzione delle tariffe. In fase di revisione della convenzione nel 2007 è stato fatto il seguente ragionamento: è stato calcolato in modo forfettario un aumento della produttività in tutto l'arco della concessione (che scade nel 2038) del 30%; rispetto al passato, quando veniva recuperato il 100% dell'inflazione programmata, quel 30% è stato scalato, e la tariffa è stata legata al 70% dell'inflazione reale. Se, come annunciato, il governo passerà i compiti di vigilanza e controllo dal ministero a un'Authority, con tutta probabilità i contenuti delle convenzioni andrebbero rivisti, per tenerne conto. Potrebbe essere l'occasione per portare i concessionari a cambiare le regole del gioco passando da una regolazione blindata per contratto a un sistema che consenta, ad esempio, di adeguare rapidamente la remunerazione al trend del traffico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Antonio Di Pietro
Ministro dei Lavori pubblici nel Prodi I e II nel 2006 avviò la procedura per la convenzione



Antonio Bargone
Sottosegretario ai Lavori pubblici con Prodi e D'Alema, poi presidente della società Tirrenica



Maurizio Lupi
Da ministro delle Infrastrutture ha firmato nel 2013 il Dm che approva l'atto integrativo oggi vigente

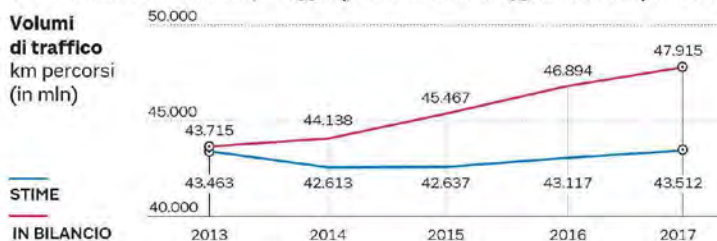




Variabile traffico
Il rischio traffico è a carico del concessionario, ma se le stime sono basse il rischio si riduce

Aspi, dati sotto la lente

Stime di traffico e ricavi da pedaggio (piano finanziario aggiornato 2013) e andamento effettivo in base ai bilanci di Autostrade per l'Italia



Var % annua per classe di veicoli

LEGGERI	-1,91	-1,95	0,04	1,12	0,92
PESANTI	-3,49	-1,95	0,11	1,14	0,92
LEGGERI	-1,6	1,0	2,9	3,1	1,8
PESANTI	-2,4	1,3	3,9	4,1	4,7



Differenza %



LA CONVENZIONE DEL 2007 E LE MODIFICHE

Schema Di Pietro e iter travagliato

I rapporti tra Autostrade per l'Italia e Stato sono regolati da una convenzione approvata con legge nel 2008. Fatto anomalo, perché implica che la regolazione di un rapporto concessorio possa essere cambiata solo con legge. Quel contratto era risultato di un braccio di ferro - iniziato nel 2006 - tra la società e il ministro delle Infrastrutture Di Pietro, intenzionato a limitare i margini di guadagno ritenuti eccessivi e a rendere effettivi gli investimenti annunciati. Il contenzioso è finito alla Ue, che si è espressa a favore della tutela dei diritti acquisiti dal privato. "Spalla" di Di Pietro fu il viceministro Antonio Bargone,

dalemanio poi passato alla presidenza della società che gestisce la Tirrenica. Ma lo schema Di Pietro fu portato al capolinea, con modifiche, dal governo Berlusconi, subentrato a Prodi. La convenzione fu bocciata da Nars (Cipe) e Corte dei conti e per questo fu approvato un emendamento a un dl che varava per legge la convenzione. Nessun governo vi ha poi rimesso mano. Nel 2013 un Dm del ministro Lupi ha approvato l'atto aggiuntivo ora vigente. Ad aprile 2018 Delrio ha concordato con la Ue una proroga 2038-2042 per finanziare la Gronda ma l'atto integrativo è fermo.

—L.Ser.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Allo studio la sospensione dell'obbligo di trasmissione del documento elettronico

Nuovi minimi senza e-fattura

Esenzione per coloro ai quali si applicherà la flat tax

DI CRISTINA BARTELLI

Esenzioni all'orizzonte, dall'invio della fatturazione elettronica, per i nuovi minimi dai confini allargati dalla legge di bilancio 2018.

Secondo quanto *ItaliaOggi* è in grado di anticipare, la soluzione allo studio del ministero dell'economia, Sogei e Agenzia delle entrate è quella di escludere determinate categorie dall'obbligo di trasmissione real time delle fatture emesse e ricevute al Fisco.

Nei giorni scorsi Sogei, Agenzia delle entrate e tecnici del ministero dell'economia hanno valutato, infatti, con il ministro Giovanni Tria una soluzione che escluda i commercianti al dettaglio (cioè quelli che emettono lo scontrino fiscale) e gli artigiani. L'esclusione toccherà anche coloro che aderiscono al regime dei minimi/forfettari.

Un numero quello dei minimi destinato ad allargarsi proprio in vista dell'arrivo di quella che, impropriamente chiamata flat tax, è l'innalzamento della soglia dei parametri per restare nel regime agevolato dei minimi. In legge di bilancio, sempre se l'Ue darà l'assenso, si troveranno a beneficiare di un'imposta al 15% tutte le partite Iva che abbiano ricavi fino a 65 mila euro e un'imposta unica del 15% più 5% incrementale tutte quelle fino a 100 mila euro. L'esclusione dell'invio delle fatture elettroniche, dal 1° gennaio 2019, se fatto coincidere con l'applicazione della flat tax, riguarderebbe, secondo le stime di chi sta lavorando alla ma-

novra di bilancio, una platea di circa 1,5 mln di professionisti, ditte individuali, sonc, sas, srl per trasparenza.

Queste realtà non dovranno emettere fattura elettronica. L'adempimento resterebbe applicabile dunque, secondo le proiezioni che circolano in via Venti Settembre (sede del ministero dell'economia), alle sole imprese e professionisti che non rientrando nel regime extra large dei minimi superino i ricavi per 100 mila euro.

Ma su questa decisione, che potrebbe essere rilanciata in risposta alle pressioni di imprese e professionisti sempre più in panico per l'avvicinarsi dell'adempimento, grava la voce d'entrata nelle casse dello stato iscritta nella legge di bilancio dello scorso anno sull'adempimento. Un'eredità pesante pari a 2 miliardi di gettito che arriverebbero dagli introiti dell'emersione di base fiscale con l'incrocio dei dati delle fatture in entrata e in uscita.

Proprio per queste ragioni, infatti, sembra di difficile attuazione anche l'ipotesi di un avvio graduale e soft delle sanzioni (elevatissime) previste nel caso di mancato rispetto dell'adempimento. Si segnala infine che le preoccupazioni, per quanto si continua a implementare la piattaforma tecnologica, risiedono anche dalla parte dell'amministrazione finanziaria che si troverà a gestire teoricamente miliardi di invii in simultanea con rischi di black-out informatici e tenuta in sicurezza dei dati di tutto il tessuto imprenditoriale italiano.

— © Riproduzione riservata —



E-fattura, dati liquidazioni Iva verso l'addio alla comunicazione

ADEMPIMENTI

Parte l'iter della proposta sulle semplificazioni di Movimento 5 Stelle e Lega

Spostamento al 31 dicembre per inviare le dichiarazioni Addio al modello 770

Marco Mobili
Giovanni Parente

Consentire un debutto della fattura elettronica meno complicato, superando la comunicazione dei dati delle liquidazioni Iva, ma anche mitigando le sanzioni fino al 31 dicembre 2019 per omessa, errata o tardiva emissione. I 36 articoli della proposta di legge targata M5S-Lega (già anticipata dal Sole 24 Ore del 5 settembre) sulle semplificazioni fiscali che oggi comincia l'esame in commissione Finanze alla Camera (atto 1074) contengono norme che potrebbero anche essere imbarcate nella prossima legge di Bilancio. Misure a costo zero (o quasi) che vanno dalla trasformazione in adempimento annuale dello spedometro (destinato ad essere superato con l'obbligo di e-fattura tra privati) allo spostamento del termine di invio telematico dei modelli Redditi e Irap dal 31 ottobre al 31 dicembre e all'addio al modello 770 grazie all'inserimento nell'F24 del codice fiscale del contribuente che subisce la ritenuta d'acconto. «Lavoriamo in piena armonia e sintonia con il governo e tutto ciò che potrà essere assorbito dalla prossima legge di Bilancio, ben venga. Per noi questo è un primo passo verso i principi dello Statuto del contribuente, troppe volte calpestato», ha spiegato la prima firmataria e presidente della commissione Finanze di Montecitorio, Carla Ruocco (M5S), nella conferenza stampa di presentazione ieri insieme al vicepresidente Alberto Gusmeroli (Lega) e ai capigruppo di M5S e Lega in commissione, rispettivamente Raffaele Trano e Giulio Centemero (anche loro firmatari della proposta).

Tra gli obiettivi, quindi, c'è la semplificazione dell'e-fattura. Naturalmente l'equilibrio delicato che la can-

cellazione della comunicazione dei dati delle liquidazioni Iva dovrà garantire è di presidiare comunque la compliance garantita grazie agli alert finora inviati per chiedere ai contribuenti con anomalie di ravvedersi. Una delle ipotesi a cui si sta lavorando è quella di studiare una modalità tecnica con Sogei per ricavare comunque il dato delle liquidazioni o trasmetterlo attraverso l'e-fattura senza aggravare per professionisti e imprese.

Quanto alle altre misure contenute nella proposta di legge, c'è una progressiva area di applicazione del modello F24 per i versamenti. Si punta poi a limitare l'obbligo di stampa cartacea solo in caso di controllo, già previsto per i registri Iva, anche a tutti i registri tenuti in via meccanizzata ed elettronica. Per lo split payment l'ipotesi è di migliorare la situazione dei fornitori (che finiscono sempre a credito) attraverso un sistema simile a quello del plafond per gli esportatori abituali. Ci sono più vincoli nel segno del fair play tra fisco e contribuente: dall'obbligo allargato di contraddittorio preventivo, all'astensione dal chiedere dati già presenti in Anagrafe tributaria, alla semplificazione dei modelli dichiarativi.

A questo si aggiunge un pacchetto di misure a sostegno di famiglie e imprese. Si punta a introdurre una gradualità nell'ammontare degli assegni per la natalità, la cui erogazione è prorogata per il triennio 2019-2021, sostituendo l'unica soglia di 7 mila euro annui per il raddoppio del contributo con tre distinte fasce di valore dell'Isee, a cui corrispondono diversificate misure degli assegni. C'è poi l'introduzione dell'Irep (imposta sul reddito del professionista, da cui sono esclusi minimi e forfettari) per incentivare il reinvestimento dei proventi nell'attività: il reddito in questione non prelevato dal professionista sarà tassato al 24 per cento.

Sul fronte anti-evasione (che potrebbe essere ulteriormente arricchito nell'esame parlamentare soprattutto con lo sguardo verso l'estero) entra un'ulteriore stretta sulle compensazioni indebite e l'eliminazione dell'esonero dall'obbligo della licenza sugli spiriti per esercizi pubblici, esercizi di intrattenimento al pubblico, esercizi ricettivi e rifugi alpini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Corriere Innovazione

Investimenti, la corsa straniera sulle aziende hi-tech italiane

Cipolletta (Aifi): ancora poche operazioni dei nostri fondi pensione

di Massimiliano Del Barba

I mercati internazionali credono — e quindi investono — nella forza e nell'affidabilità delle imprese italiane. Anche in quelle più innovative e hi-tech. È quanto emerge dai numeri raccolti e analizzati dall'Aifi e da PwC Deals relativi al mercato del private equity e del venture capital nel primo semestre 2018.

La fotografia parla abbastanza chiaro: da gennaio a giugno i fondi di private equity e venture capital attivi in Italia hanno investito 2,9 miliardi di euro, mentre la raccolta di nuovi impegni di investimento è stata pari a 1,9 miliardi di euro. Dati in crescita, rispetto a un anno fa, rispettivamente del 49 e del 55 per cento, e sostanzialmente in linea — certo non in valore

Il trend

In sei mesi la raccolta a favore delle start up

è cresciuta del 122% a quota 96 milioni

assoluto ma nel tasso d'incremento — con ciò che sta accadendo nel resto delle economie avanzate. Spiega il presidente dell'Associazione italiana del private equity e del venture capital, Innocenzo Cipolletta: «Al netto delle operazioni straordinarie che sono state chiuse nel primo semestre (quindi la maxi offerta di Global Infrastructure Partners III sui treni di Ntv, ndr) il risultato della raccolta è da giudicare molto buono».

Escludendo poi l'attività dei soggetti istituzionali, il fundraising degli operatori privati è stato di 1,3 miliardi, contro i 453 del primo semestre del 2017. E qui, forse, c'è il passaggio più interessante della ricerca: gli investitori internazionali hanno pesato sulla raccolta di mercato totale per il 38%, addirittura il 50 se si escludono gli istituzionali. «Un segnale che si presta a due ragionamenti — prosegue Cipolletta —. Da un lato la crescente presenza della fi-

nanza straniera indica come il merito di credito del Paese reale sia intatto malgrado la fuga di capitale dai titoli di Stato. Dall'altro, tuttavia, segnala un male ormai cronico, e cioè la scarsa presenza dei fondi pensione, delle assicurazioni e delle casse professionali made in Italy. Una disattenzione — prosegue l'economista — tanto più incomprensibile in quanto i vantaggi fiscali del private equity sono indiscutibili».

Ma chi investe direttamente in azienda aggirando il tradizionale ricorso al deposito bancario? «Se consideriamo soltanto i soggetti privati — ragiona Francesco Giordano, partner di PwC Deals — la prima fonte sono gli investitori individuali e i cosiddetti family office, in particolare le holding di risparmio di imprenditori, che conoscono bene il mercato di riferimento, seguiti appunto dai fondi pensione, di cui solo un terzo di provenienza domestica».

Lato target, invece, se si escludono i large e i mega deal, sono le aziende nella loro primissima fase di sviluppo

— il cosiddetto *early stage* — ad attirare il maggior interesse degli investitori. Il segmento del venture capital è infatti cresciuto del 122%, toccando quota 96 milioni, mentre il *buyout* (cioè l'acquisizione di quote di maggioranza) è aumentato del 10% toccando quota 1,3 miliardi. «Continua il trend di crescita evidenziato nella seconda metà del 2017 — prosegue Giordano —. In particolare l'aumento del 15% nelle operazioni nei segmenti *early stage*, *expansion* e *mid buyout* è un segnale molto incoraggiante per la solidità del mercato e i futuri sviluppi».

Per quanto riguarda la distribuzione settoriale, in termini di numero di deal, nel comparto Ict sono state concluse 31 operazioni (il 19% del totale), nel settore dei beni e servizi industriali 28 (il 18%) e 20 nel medicale (corrispondenti al 12%).

La geografia, infine, privilegia ancora una volta il Norditalia con 117 operazioni (il 78%), addirittura in crescita rispetto alle 93 dello stesso periodo dell'anno precedente.

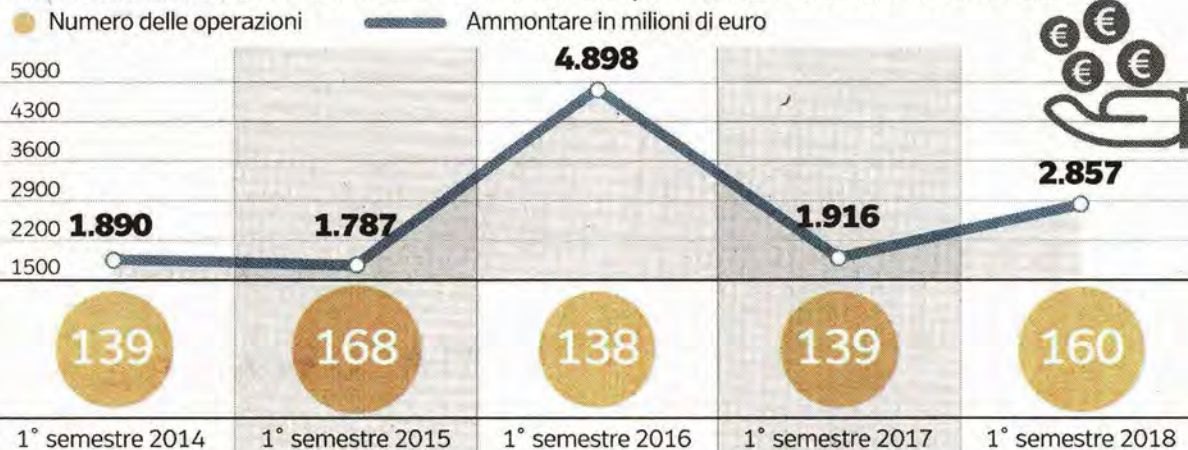
mdelbarba@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I soggetti

Sono i family office a tonificare il mercato interno, espressione di singoli imprenditori

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI DI PRIVATE EQUITY E VENTURE CAPITAL IN ITALIA



LE FONTI DI RACCOLTA DEL PRIMO SEMESTRE 2018



Cos'è

● L'Aifi, nata nel maggio 1986, è l'associazione italiana che sviluppa, coordina e rappresenta in sede istituzionale i soggetti attivi sul mercato italiano nel private equity, nel venture capital e nel private debt