

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 26 aprile 2018



INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore 26/04/18 P. 1-13 Il paradosso dei porti scollegati dalle ferrovie Marco Morino 1

LAUREA TRIENNALE E PA

Italia Oggi 26/04/18 P. 2 Abolire al più presto le lauree triennali Domenico Cacopardo 4

FATTURAZIONE ELETTRONICA

Sole 24 Ore 26/04/18 P. 5 E-fattura con partenza semplificata Marco Mobili Giovanni Parente 5

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore 26/04/18 P. 1-2 Dieci anni di boffi e carte per 1'ok a un'infrastruttura Giorgio Santilli 7

POS

Italia Oggi 26/04/18 P. 27 Multato chi vende senza Pos Valerio Stroppa 9

UNIVERSITÀ

Italia Oggi 26/04/18 P. 10 La tesi di laurea dovrebbe essere fatta soltanto alla fine del corso universitario di secondo livello Giunio Luzzatto 11

PROGETTO SCIENTIFICO

Corriere Della Sera 26/04/18 P. 35 Brexit, Londra fuori dal progetto Galileo Facciano il nostro» Francesca Basso 12

Il paradosso dei porti scollegati dalle ferrovie

di **Marco Morino**

Può sembrare un paradosso ma i porti italiani, e non sono pochi quelli importanti, risultano mal collegati alla rete ferroviaria. E in molti casi non lo sono affatto. Un ritardo logi-

stico grave, che ostacola ogni giorno il trasporto delle merci. Si rimedia adesso con un programma di investimenti da un miliardo di euro lanciato da Rete ferroviaria italiana (Rfi) definito "progetto ultimo miglio".

Servizio ► pagina 13



Logistica. Rfi in campo per lo sviluppo dei servizi intermodali

Piano da un miliardo per collegare i porti alla rete ferroviaria

L'obiettivo è spingere le merci sui treni

Marco Morino
MILANO

■ A fari spenti, senza clamore, si è messa in moto negli ultimi 12-18 mesi una maxi trasformazione che dovrebbe sfociare in un beneficio strutturale per il sistema logistico italiano. È la rivoluzione del penultimo/ultimo miglio. I risultati si potranno toccare con mano nell'arco dei prossimi 5 anni ma le fondamenta sono state gettate. Stiamo parlando dei progetti avviati da Rete ferroviaria italiana (Rfi, gruppo FS Italiane), con il sostegno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), per potenziare i collegamenti della rete ferroviaria nazionale con porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche. Un investimento in infrastrutture per circa un miliardo di euro, in piena linea con il programma strategico del Mit "Connettere l'Italia", che va sommato ai quattro miliardi previsti per gli interventi dedicati al trasporto merci. L'obiettivo è lo sviluppo dei servizi intermodali e il trasferimento di quote crescenti di merce dalla strada alla ferrovia, cioè dai Tir ai treni.

Porti

Il sistema portuale è strategico per intercettare i flussi di merce che si muovono sullo scenario mondiale e mantenere l'Italia al centro dei traffici. Ma senza i collegamenti con la ferrovia, i porti rischiano di trasformarsi in colli di bottiglia accessibili solo dalla rete stradale. Il risultato sono porti assediati dai Tir. Uno svantaggio che il sistema logistico italiano non può sopportare. Ecco perché è di straordinaria importanza l'accordo che Rfi ha siglato lo scorso 6 aprile con la competente Autorità portuale per collegare il porto di Napoli alla rete ferroviaria. L'intesa prevede la creazione di una nuova stazione e terminal ferroviario con modulo 750 metri nell'area orientale del porto.

Napoli è uno dei porti Core della rete europea dei Core Corridor Ten-T. Al pari dei porti di Venezia e Chioggia. Le merci che transitano per il porto di Venezia intercettano due dei principali Corridoi europei: quello Mediterraneo, che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste e il Corridoio Baltico-Adriatico, che connette importanti porti italiani, come quello di Venezia, all'Austria e ai mercati del Nord Europa. L'8 febbraio

2018, Rfi e Autorità portuale hanno firmato un accordo per migliorare le connessioni dei due scali alla rete ferroviaria nazionale e dare ulteriore impulso al traffico merci. Verrà ampliata la capacità del nodo di Venezia Marghera Scalo: incremento del numero di binari, elettrificazione, centralizzazione e adeguamento modulo a 750 metri. Seguirà una seconda fase con la realizzazione di opere nella stazione di Mestre, finalizzate allo snellimento delle attuali operazioni di manovra.

Il 15 novembre 2016 è stato siglato l'accordo tra Rfi, Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità portuale per migliorare i collegamenti ferroviari da e per il porto di Trieste, considerato uno dei principali hub del sistema logistico italiano e internazionale. Rfi ha programmato numerosi interventi finalizzati al potenziamento e sviluppo delle infrastrutture ferroviarie visto il costante incremento

CURA DEL FERRO

Al via le opere preliminari negli scali marittimi di Napoli, Livorno, Trieste, Venezia e Chioggia; interessato anche il sistema degli interporti

delle merci movimentate nel porto. L'investimento economico complessivo è pari a 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità portuale.

Dall'Adriatico al Tirreno, il 16 dicembre 2016 è stato compiuto un ulteriore passo per fare del porto di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. Quel giorno venne inaugurato il nuovo terminal di Livorno Darsena, in pratica una stazione ferroviaria lungo le banchine, che consente di caricare direttamente sui treni i container sbarcati dalle navi. A quell'accordo ne ha fatto seguito un secondo, recentissimo: lo scorso 23 aprile Regione Toscana e Rfi hanno firmato un'intesa per potenziare ulteriormente i collegamenti ferroviari nel porto di Livorno. Verrà realizzato uno scavalco ferroviario per collegare direttamente il porto labronico e l'Interporto Amerigo Vespucci e sarà progettata una nuova linea che dall'interporto si colleghi direttamente alla Pisa-Firenze e quindi al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. I lavori partiranno entro fine 2018.

Interporti

Gli interporti costituiscono a loro volta degli snodi strategici, perché consentono lo scambio intermodale tra la strada e il ferro. Il 14 dicembre 2018 si sono accesi i fari sull'interporto di Trento (Interbrennero). L'accordo Rfi-Provincia autonoma di Trento mira a potenziare con due nuovi binari il terminal di Trento Roncafort e sviluppare l'autostrada viaggiante (RoLa/Rollende Landstrasse). I due nuovi binari saranno elettrificati e di una lunghezza complessiva di 750 metri, con la possibilità di disalimentare la trazione elettrica durante le operazioni di carico e scarico dei camion a bordo dei treni merci. Sono previsti dispositivi per la manovra dei locomotori e della carrozza passeggeri dedicata al trasporto degli autisti, grazie a un binario di circolazione. Lo scalo rappresenta una assoluta novità nel panorama degli scali italiani.

Il 19 luglio 2017 è stato firmato il protocollo d'intesa con l'interposto di Bologna per il potenziamento dell'impianto ferroviario e il nuovo ruolo dell'hub di Bologna. Sempre nel 2017 altri due accordi hanno interessato gli interporti di Verona (Quadrante Europa, 14 marzo) e Padova (5 luglio): a Verona sono in programma sia la realizzazione di un nuovo fascio di binari arrivi e partenze con modulo di 750 metri, per trasporto combinato terrestre, direttamente connesso con la Direttrice Brennero e con la linea per Bologna, sia un nuovo terminal di carico e scarico con gru a portale e area di stoccaggio. A Padova è in programma l'adeguamento di almeno un binario di arrivo/partenza al modulo 750 metri e la verifica delle soluzioni per un collegamento diretto dell'interporto con la linea storica Padova-Mestre.

Il Nord Ovest

Un accordo quadro per lo sviluppo del trasporto merci su ferro in Piemonte, Lombardia e Liguria, il cuore industriale del Paese, è stato firmato da Rfi e Regioni lo scorso 19 ottobre. Numerosi gli interventi programmati per incrementare il traffico merci su ferro nelle regioni del Nord Ovest, che prevedono il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento agli standard internazionali per il trasporto delle merci e una migliore connettività ai porti e alle infrastrutture di interscambio strada/mare-ferrovia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dal mare alla ferrovia.

Foto 1: portacontainer in arrivo nel porto di Livorno
foto 2: container caricati sui carri ferroviari nell'interporto Quadrante Europa di Verona, uno dei più grandi d'Europa
foto 3: treno merci in viaggio

L'ANALISI

Abolire al più presto le lauree triennali

La scoperta del bullismo nelle scuole

ha il valore scientifico della scoperta dell'acqua calda. Da anni assistiamo in silenzio, stupefatti, al crescente degrado del sistema scolastico nazionale, improntato sino agli anni 60 sulla serietà sacrale degli studi e dei docenti. Poi, vinse l'idea che per allargare la scolarizzazione e dare a tutti la possibilità di studiare e di andare avanti nelle aule e nella vita fosse opportuno, anzi necessario alleggerire gli studi ponendo limiti assurdi al numero delle pagine dei libri di testo e delle cose da apprendere. All'università, addirittura, i limiti sono così stringenti da obbligare i professori a operare in ambiti incompatibili con l'entità delle nozioni necessarie per una minima formazione nelle materie di studio.

Il colpo di grazia, poi, è stato dato con l'introduzione della laurea triennale, una specie di parcheggio dal quale si esce col titolo di dottore e la legittima attesa di un'occupazione coerente con il titolo stesso. Molte le colpe della situazione attuale. La prima va trovata nella scuola stessa. Dal '68, anno di svolta e di discesa nel baratro dell'ignoranza, la qualità dell'inse-

DI DOMENICO CACOPARDO

gnamento e degli insegnanti è scaduta e il sistema valoriale

proposto dalla Costituzione repubblicana è stato spazzato via dalle teste e dalle coscienze degli allievi. La seconda è la famiglia, portata a giustificare tutto ciò che fanno generazioni di giovani maneggiatori di smartphone, incapaci di articolare un discorso compiuto. La terza è, appunto, una società senza speranze, che è causa ed effetto del disastro scolastico.

Mentre in Italia accadeva tutto ciò, all'estero europeo gli studi

diventavano più pesanti e seri e accentuavano i caratteri selettivi necessari per condurre alla laurea i naturalmente meritevoli e volen-

terosi. La Germania, al riguardo, è un esempio: meglio un preparato operaio specializzato che un laureato ignorante e disadattato. È la scuola, perciò, la madre di tutto il disagio emerso in Italia e che durerà a lungo, almeno finché qualcuno non decide che è ora di finirla. Da quel momento, ci vorranno decenni perché nuove generazioni preparate raggiungano posti di comando.

Intanto, la stiamo pagando a caro prezzo.

www.cacopardo.it

*Sono il simbolo
della scuola
autosvalutata*



Fisco e contribuenti

I NUOVI OBBLIGHI DIGITALI

I chiarimenti dell'Agenzia

Atteso nei prossimi giorni un provvedimento per disciplinare l'avvio del sistema tra privati

Stop ai dati superflui

L'omissione del codice di avviamento postale non comprometterà l'esito positivo dell'invio

E-fattura con partenza semplificata

Entrate al lavoro per ridurre oneri e adempimenti - La conservazione avrà valore civile e penale

Marco Mobili
Giovanni Parente
ROMA

È tutto pronto o quasi. La parola d'ordine tra le Entrate e il suo partner tecnologico Sogei è semplificare e ridurre tanto gli oneri quanto gli adempimenti. Lo stesso direttore delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, ha chiesto e ottenuto dall'intera struttura il rispetto del termine dei 60 giorni tra l'emanazione di un provvedimento attuativo e la scadenza del nuovo obbligo tributario così come prevede lo Statuto del contribuente. Un lavoro frutto di tre mesi intensi di confronti, riunioni e forum con le associazioni di categoria che ora sarà tradotto nel provvedimento con cui l'agenzia delle Entrate tra il 2 e il 3 maggio, così come prevede la manovra di bilancio per il 2018, fisserà tempie

LE MODIFICHE

I documenti con errori saranno parcheggiati in un'area riservata in cui il destinatario potrà correggere le informazioni

modalità di applicazione della fatturazione elettronica tra privati destinata a debuttare il 1° luglio per carburanti e subappalti e dal 2019 per tutte le partite Iva.

Il provvedimento fisserà anche i criteri per soddisfare tutti gli obblighi di conservazione delle fatture elettroniche nonché dei documenti informatici trasmessi attraverso il Sistema di interscambio (Sdi). Proprio la conservazione del documento elettronico rappresenta una delle grandi novità dell'e-fattura: la sua memorizzazione nello Sdi, oltre ad avere valore fiscale, potrà essere fatta valere sia in sede civile sia in sede penale. Inoltre, sul fronte conservazione Ruffini ha chiesto di poter prevedere che sia la stessa Agenzia, su richiesta dei contribuenti, a conservare i documenti elettronici.

Le difficoltà riscontrate con il debutto dello spesometro nell'autunno scorso hanno spinto, dunque, l'amministrazione finanziaria a ridurre al minimo le informazioni da indicare nel documento digitale. Così ad esempio se non si è in possesso del corretto codice di avviamento postale del cessionario/committente l'erronea indicazione dell'informazione non costituisce errore bloccante, ma al contrario l'e-fattura proseguirà il suo viaggio digitale nello Sdi. Non solo. Tra le soluzioni in via di adozione anche

la possibilità per ogni utente di censire una modalità di consegna standard che prevarrà su quanto indicato in fattura. Sarà messo a disposizione un servizio web sul sito delle Entrate per consentire di effettuare la scelta, indicando un codice destinatario (Id Sdi) ovvero un indirizzo di posta certificata da abbinare alla partita Iva.

L'obiettivo di eliminare di fatto errori bloccanti ha spinto l'amministrazione a prevedere anche la possibilità di "parcheggiare" temporaneamente i documenti elettronici che presentano codici o dati errati. In sostanza nei casi in cui sia presente un codice sbagliato l'e-fattura non si blocca ma parte lo stesso finendo però in un'area riservata dove il destinatario può accedere scaricando il documento e intervenendo per correggere il dato.

Ai fini della validità del documento elettronico viene previsto che l'autenticità e l'integrità della fattura elettronica inviata allo Sdi sarà garantita, certamente dalla firma digitale riscontrabile dallo Sdi, ma allo stesso tempo il sistema di interscambio accetterà anche l'e-fatture non firmate digitalmente e creerà sempre un hash (della fattura) che andrà nelle notifiche e nei file metadati (l'hash fa fede ai fini dell'integrità della fattura elettronica).

Le nuove regole sull'e-fattura, come detto, entreranno in vigore per tutti dal prossimo 1° gennaio 2019, fatto salvo l'anticipo al 1° luglio per carburanti e subappalti. E anche se non si vuol sentire parlare di proroghe o differimenti mentre il cantiere è ancora aperto e di fatto ha definito procedure e specifiche tecniche, imprese e professionisti hanno già chiesto una partenza soft del nuovo obbligo.

Sul tavolo c'è l'ipotesi di un doppio binario con la coesistenza carta-digitale almeno per il primo semestre 2019. Per farlo, però, occorre una norma di legge e i tempi per la formazione del nuovo Governo, allo stato attuale, non lasciano ben sperare. Per carburanti e subappalti, quindi, vista l'imminenza dei termini, si potrebbe intervenire in via amministrativa magari congelando temporaneamente le sanzioni per eventuali omissioni o errori. Intanto, le Entrate nelle scorse settimane (si veda Il Sole 24 Ore del 5 aprile) sono già intervenute con un primo provvedimento per precisare che i pagamenti di rifornimento daranno diritto alla deduzione dei costi e alla detrazione Iva se avverranno con tutti gli strumenti tracciabili diversi dal contante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli interventi in arrivo



LA DECORRENZA

L'ultima legge di Bilancio ha stabilito il debutto della fatturazione elettronica tra privati a partire dal 1° gennaio 2019. Un anticipo di questo obbligo si avrà già a partire dal prossimo 1° luglio, quando scatterà l'e-fattura per i rifornimenti di carburante e per i subappalti della Pa. In relazione ai rifornimenti della Pa, le Entrate hanno già precisato con un provvedimento di inizio aprile che la detrazione Iva e la deduzione dei costi potrà avvenire con pagamenti attraverso tutti gli strumenti tracciabili diversi dal contante



LA REGOLAMENTAZIONE

Il prossimo provvedimento delle Entrate, il cui arrivo è previsto tra il 2 e il 3 maggio, disciplinerà l'indirizzamento della fattura elettronica, le regole di rifiuto e accettazione, il ruolo degli intermediari, l'autenticità del documento ma anche le questioni più strettamente connesse alla conservazione. Infine si dovrebbe tener conto delle conclusioni nel forum italiano della fattura elettronica in relazione alla trasmissione verso le piccole partite Iva e verso i consumatori finali



LA CONSERVAZIONE

Tra le novità in arrivo, di rilievo è quella relativa alla conservazione. La memorizzazione nel Sistema di interscambio (Sdi, ossia l'autostrada digitale, attraverso cui transiteranno le e-fatture), oltre ad avere valore fiscale, potrà essere fatta valere sia in sede civile sia in sede penale. Sempre sul fronte conservazione, il direttore delle Entrate Ernesto Maria Ruffini ha chiesto di poter prevedere che sia la stessa Agenzia, su richiesta dei contribuenti, a "custodire" i documenti elettronici



LE CORREZIONI

L'obiettivo di eliminare i dati superflui e di ridurre al minimo gli errori bloccanti ha spinto l'amministrazione finanziaria a prevedere anche la possibilità di "parcheggiare" temporaneamente i documenti elettronici che presentano codici o dati errati. Quindi, se è presente un codice sbagliato l'e-fattura non si blocca ma parte lo stesso finendo però in un'area riservata dove il destinatario può accedere scaricando il documento e intervenendo per correggere l'informazione inserita in modo sbagliato



PICCOLE PARTITE IVA

Le piccole partite Iva nel regime dei minimi o in quello forfettario saranno esonerate dall'obbligo di emettere fatture elettroniche nelle operazioni commerciali tra privati. Tuttavia quando agiranno come acquirenti di beni o servizi il forum italiano dell'e-fattura ha chiesto che siano considerati alla stregua di consumatori finali: il documento digitale messo loro a disposizione (in Xml e leggibile) nell'area autenticata delle Entrate sarà l'originale e il cedente/prestatore ne consegnerà copia, analogica o elettronica, salvo rifiuto del cliente

IL PAESE BLOCCATO

Dieci anni di bolli e carte per l'ok a un'infrastruttura

di **Giorgio Santilli**

A certificare il male italiano - la burocrazia che soffoca le infrastrutture - non sono più solo le denunce di imprese, ma è ora il massimo documento di politica economica del Governo. Il Def,

«allegato infrastrutture», riporta i dati di un'indagine fatta su 57 lotti (valore medio 533 milioni) di 20 grandi opere: per finire un'opera servono 15 anni e il 66% di questo tempo, cioè 10 anni, «è assorbito dalle fasi che precedono i lavori». **Continua ▶ pagina 2**



L'Italia bloccata. L'indagine contenuta nell'allegato Infrastrutture del Documento di economia e finanza riguarda 57 lotti di 20 grandi infrastrutture

Quindici anni per un'opera, 10 prima del cantiere

di **Giorgio Santilli**

• Continua da pagina 1

In particolare - recita il documento che dovrebbe andare oggi all'esame del Consiglio dei ministri - queste fasi precedenti al cantiere sono «caratterizzate dal complesso iter progettuale e autorizzativo e dall'affidamento dei contratti». I risultati di questa indagine - dice il ministero delle Infrastrutture - «confermano le analisi svolte dall'Uver e dall'Ance in passato. Vi è quindi da un lato un problema di efficienza che riguarda il processo decisionale dell'opera pubblica e, in particolare, quelli che Uver ha definito "tempi di attraversamento", riferendosi al complesso iter autorizzativo dell'opera nelle sue diverse fasi».

I «tempi di attraversamen-

to» sono i tempi morti di ordinaria burocrazia che si perdono nel passaggio da una fase all'altra, da una Pa all'altra, da una decisione all'altra, da un parere all'altro. Già lo studio dell'Uver (Palazzo Chigi) sottolineava che per la sola fase precedente all'esecuzione dei lavori, dalla progettazione all'affidamento, i «tempi di attraversamento» incidono per oltre il 60% del totale. Numero che quantifica il male burocratico italiano.

Come è noto, il Def «a legislazione vigente» quest'anno

si limiterà alla fotografia dell'esistente senza poter proporre misure o riforme «programmatiche». Questo frena, per ora, un pacchetto di interventi che il ministero delle Infrastrutture aveva messo a punto anche grazie a una collaborazione con Confindustria e Ance, proprio sullo snellimento delle procedure.

Un tema comunque maturo, ormai, per un intervento a 360 gradi e largamente condiviso anche dalle forze politiche che sono uscite vincenti dalle elezioni: sia la Lega nel centrodestra, che ha fra le proprie parole-chiave la sburocratizzazione, sia gli M5S che puntano a un forte rilancio degli investimenti pubblici, hanno bisogno di un'accelerazione dei tempi di realizzazione. In più, i due schieramenti, pro-

prio come le imprese, chiedono una revisione del codice degli appalti, considerato una delle cause della mancata ripresa degli investimenti.

Dopo l'ulteriore frenata registrata nel 2017 dalle stime Istat del 5,6% degli investimenti fissi lordi pubblici, il «Def infrastrutture» prevede però che il 2018 sarà finalmente l'anno della ripresa. Nessuna previsione autonoma, nell'allegato, ma la citazione delle previsioni fatte dal Cresme (+4,8%) e dall'Ance (+2,5%).

Nel «Def infrastrutture» c'è anche il quadro delle risorse disponibili del programma «Connettere l'Italia» (si veda Il Sole 24 Ore del 22 aprile). In particolare - secondo il ministero - sarebbero già disponibili 98,514 milioni su un programma totale di prime priorità di 133,961 milioni, comprendendo però tutte le annualità del «fondo infrastrutture» di Palazzo Chigi fino al 2033.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

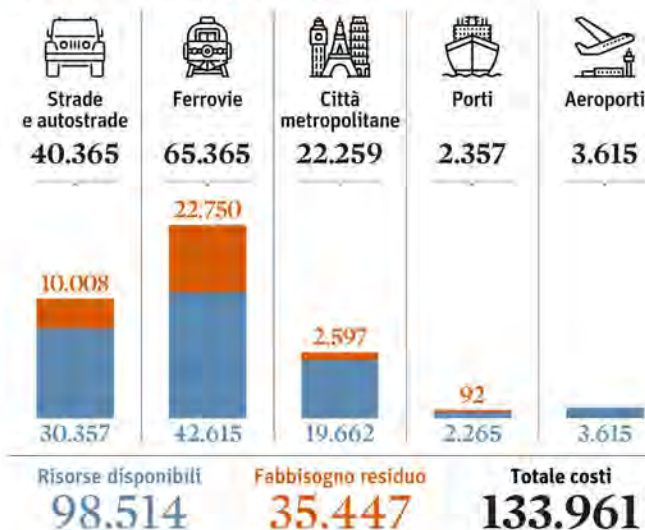
LE RISORSE DISPONIBILI

Per il Def infrastrutture su 134 miliardi di «Connettere l'Italia», 98 sono già finanziati; ma sono comprese le rate del fondo di Palazzo Chigi fino al 2033

Infrastrutture, gli interventi e i programmi

Costi e fabbisogni. In milioni di euro

■ RISORSE DISPONIBILI ■ FABBISOGNO RESIDUO



Il Mise ha messo a punto un decreto. Che però il Consiglio di stato ha per ora frenato

Multato chi vende senza Pos Trenta euro per ogni pagamento elettronico rifiutato

DI VALERIO STROPPA

Una sanzione di 30 euro per chi vende beni e servizi senza dotarsi del Pos, riducibile a un terzo in caso di versamento tempestivo, ma da applicare tante volte quanti sono i pagamenti elettronici richiesti dai clienti e rifiutati. La soluzione, messa a punto dal ministero dello sviluppo economico nel tentativo di dare incisività all'obbligo di accettare pagamenti con carte di debito e credito introdotto dal governo Monti nel 2012, non passa però il vaglio del Consiglio di stato, che ipotizza un contrasto con il principio costituzionale secondo cui nessuna prestazione economica può essere imposta se non in base alla legge.

È questa l'interpretazione fornita dai giudici di palazzo Spada con il parere n. 1104/2018 dello scorso 23 aprile, che ha sospeso il giudizio sullo schema di dm messo a punto dal Mise, chiedendo al ministero maggiori approfondimenti.

L'obbligo di Pos, introdotto dal dl n. 179/2012 con la finalità di contrastare l'evasione fiscale e il riciclaggio, si è rivelato fin da subito piuttosto controverso per i professionisti. Nel mirino delle categorie sono finiti soprattutto i maggiori costi che avrebbero dovuto sopportare gli studi tra installazione del Pos, canone di gestione e commissioni sulle transazioni.

L'assenza di una sanzione amministrativa fissata dalla legge per i soggetti inadempienti ha fatto sì che in pochissimi, allo scattare dell'obbligo, si sono adeguati alla normativa. «Tale carenza ha determinato, finora, la mancata applicazione dello specifico obbligo vanificando, di fatto, la previsione legislativa», rileva lo stesso Consiglio di stato. Con la circolare n. 10-C-2014, peraltro, il Consiglio nazionale forense ha sì riconosciuto l'obbligatorietà per i professionisti di accettare i pagamenti elettronici laddove il cliente fosse stato intenzionato, ma dall'altro ha individuato come unica conseguenza dell'assenza di Pos «la fattispecie della mora del creditore, che come noto non libera il debitore dall'obbligazione», confermando quindi l'assenza di sanzioni.

La legge di stabilità 2016 ha modificato la normativa, rinviando a un altro decreto del Mise la disciplina in materia di modalità, termini e importo delle sanzioni. Senza indicare però, si legge nel parere, «criteri e limiti specifici quali importo minimo massimo, indicazione dell'autorità competente a irrogare la sanzione, procedure applicabili».

Tale circostanza è rilevata nella relazione di accompagnamento dallo stesso ministero. Il quale, piuttosto che introdurre con un regolamento secondario nuove sanzioni (passibili di incostituzionalità), ha ritenuto «di fare riferimento a quanto disposto dall'ordinamento nazionale vigente e nello specifico dall'articolo 693

del codice penale». La soluzione proposta è quindi quella di assimilare chi non installa il Pos a chi si rifiuta di accettare denaro contante in corso di validità. Condotta punita appunto con una sanzione di 30 euro.

Il tentativo del Mise di schivare i dubbi di costituzionalità, «pur certamente apprezzabili», a giudizio dei magistrati amministrativi non risolvono però la carenza della legge primaria. «L'obiettivo di un'efficace lotta al riciclaggio, all'evasione e all'elusione fiscale», recita il parere redatto dal consigliere Saverio Capolupo, «deve necessariamente essere conseguito con l'adozione di provvedimenti rispettosi, sotto l'aspetto formale e sostanziale, dei principi fondamentali dell'ordinamento giuridico».

L'attuale articolo 15, comma 4 del dl n. 179/2012, invece, «non è rispettoso del principio costituzionale della riserva di legge in quanto carente di qualsiasi criterio direttivo, sostanziale e procedurale». Anche l'individuazione per analogia di una sanzione già esistente (invece che l'introduzione di una nuova) «configura una precisa e insuperabile violazione del principio della riserva di legge». In conclusione, la sezione consultiva per gli atti normativi richiede al Mise una relazione aggiuntiva che individui «le soluzioni ritenute possibili per superare gli evidenziati profili di incostituzionalità della legge delega».

© Riproduzione riservata



Pos e professionisti: le tappe della vicenda

• Il dl n. 179/2012 introduce l'obbligo di accettare pagamenti effettuati tramite carte di debito in capo a chi effettua vendita di prodotti e prestazioni di servizi (anche professionali)

• La decorrenza della norma, inizialmente prevista per il 1° gennaio 2014, viene differita al 30 giugno 2014 dalla legge n. 5/2014

• Pochissimi professionisti si adeguano all'obbligo di legge, anche alla luce dell'assenza di sanzioni

• Nel marzo 2015 viene presentato in senato un ddl che prevede la deducibilità delle commissioni di ciascuna transazione, introducendo al contempo sanzioni severe per chi non si adegua: il provvedimento non vedrà mai la luce

• La legge n. 208/2015, in vigore dal 1° gennaio 2016, aggiunge la necessità di accettare anche le carte di credito, precisando che l'obbligo non si applica nei casi «di oggettiva impossibilità tecnica», demandando poi a un decreto ministeriale la definizione delle sanzioni amministrative applicabili per gli inadempienti

• Nel marzo 2018 il ministero dello sviluppo economico propone di applicare, a carico dei soggetti inadempienti, una sanzione di 30 euro per ciascun pagamento rifiutato; ma il Consiglio di stato, dubitando della costituzionalità della soluzione, chiede al Mise maggiori approfondimenti e sospende il giudizio sul dm

DIBATTITO

La tesi di laurea dovrebbe essere fatta soltanto alla fine del corso universitario di secondo livello

DI GIUNIO LUZZATTO*

ItaliaOggi ha dato notizia, il 4 aprile, di polemiche in corso all'Università di Torino circa l'ipotesi di non prevedere più lo svolgimento di una Tesi per l'acquisizione della laurea.

Parlando di ciò che viene abitualmente detto «laurea triennale» o peggio «laurea breve», scrivo laurea e basta, perché si tratta del nome ufficiale, che distingue il titolo «di primo livello» da quello «di secondo livello», la laurea magistrale: la precisazione non è una pignoleria, perché il completamento del termine laurea con i ricordati aggettivi lascia intendere che non si tratterebbe di una «vera» laurea, con l'effetto di sottovalutarne il valore e di indurre a ritenere che il successivo studio nella Magistrale sia pressoché obbligatorio.

Senza entrare nel caso specifico dell'Università di Torino, ritengo utile fornire qualche chiarimento sul quadro generale relativo al tema della Tesi.

Con una premessa: in sede internazionale, è consueto che Tesi sia solo quella di dottorato, anch'essa introdotta in Italia quando (in grande ritardo!) esso fu istituito nel nostro Ordinamento didattico; in tal caso si tratta (come altrove) di un vero e proprio lavoro scientifico, e fu necessario precisare «Tesi di dottorato» per distinguerla da quelle, meno impegnative, qui presenti ai livelli precedenti.

Già la tesi prevista a conclusione della Laurea magistrale era poco paragonabile con altri sistemi; prevederla anche per la Laurea non era proponibile, ed effettivamente la normativa universitaria in vigore (mentre parla di «Tesi» per la Laurea Magistrale) fa riferimento per la laurea a una «Prova finale» che le singole università de-

vono autonomamente regolamentare.

Non è vietato che esse scelgano la soluzione «tesi»: di fatto, nella maggior parte degli Atenei tale scelta è stata compiuta per i Corsi di studio umanistici e sociali, mentre i Corsi scientifici hanno puntato su relazioni finali che non abbiano l'irragionevole pretesa di costituire «ricerca originale» (come richiesto per la Tesi di Laurea Magistrale).

Questo per quanto riguarda le norme. Coloro che difendono l'idea della Tesi già per la Laurea, pur essendo consapevoli dell'improbabilità che a tale livello si tratti davvero di ricerca originale, affermano abitualmente essere opportuno che «almeno una volta, nel proprio corso di studi, l'allievo si misuri con l'esigenza di scrivere un elaborato ben documentato»; e spesso completano tale affermazione con alti lamenti circa il cattivo scrivere di molti studenti. L'argomento ha un certo valore, ma si basa sull'idea che sia fatale l'inesistenza, per gli studenti, di occasioni per scrivere elaborati nel corso dei propri studi, anziché solo al termine di essi: nel sistema anglosassone la stesura di papers accompagna invece l'intero percorso.

In conclusione, si deve rilevare che la Tesi, non prevista per la Laurea, là dove è stata introdotta ha colmato un vuoto. L'eliminazione dovrebbe essere perciò contestuale con l'introduzione di altre pratiche didattiche, lungo l'intero corso di studi: pratiche impegnative per gli studenti, ma anche per i docenti cui competerebbe un maggior lavoro di lettura e valutazione (malignamente, si può osservare che forse è per questo che dell'ipotesi poco si parla).

* Università di Genova

—© Riproduzione riservata—



Navigazione satellitare

Brexit, Londra fuori dal progetto Galileo

«Facciamo il nostro»

MILANO Effetti della Brexit. La Gran Bretagna sta valutando un sistema autonomo di navigazione satellitare da realizzare in concorrenza con il progetto europeo Galileo. Un'opzione che nasce dalla piega intrapresa dal negoziato tra Londra e Bruxelles, che ha avuto tra le conseguenze una limitazione del ruolo britannico nel progetto spaziale Ue per presunti motivi di sicurezza.

10

miliardi
Il costo complessivo del progetto spaziale europeo Galileo

1,4

miliardi
La quota di investimenti messa dalla Gran Bretagna nel progetto Galileo

Galileo è stato a lungo ostacolato dagli Stati Uniti, intenzionati a proteggere la propria supremazia tecnologica (e informativa) garantita dal Global positioning system, il Gps che usiamo nelle app per le mappe. Adesso il nodo Ue. Una questione politica ma anche economica. Il progetto Galileo prevede investimenti per 10 miliardi e la Gran Bretagna ha già stanziato 1,4 miliardi dal lancio nel 2013. Vista l'esclusione, Londra vorrebbe reclamare la cifra — come

spiegava ieri il *Financial Times* — e il ministro dell'Economia Greg Clark sta valutando pareri legali. Il quotidiano della City pone l'accento anche sul futuro dell'industria spaziale britannica e sulla sua capacità di diventare un leader nella corsa mondiale allo spazio.

Clark ha dichiarato per email di «avere messo in chiaro che non accettiamo la posizione della Commissione Ue su Galileo, che può seriamente danneggiare una collaborazione reciprocamente benefica sui temi della sicurezza e della difesa». Una portavoce del ministero dell'Economia, riferisce *Reuters*, ha spiegato che la preferenza della Gran Bretagna è rimanere nel progetto Galileo in una forte partnership con l'Europa ma che se non dovesse più soddisfare i requisiti di sicurezza britannici e l'industria non potesse competere su basi corrette è «logico» considerare alternative.

Il settore spaziale inglese cresce quattro volte più velocemente del resto dell'economia britannica e rappresenta il 7% dell'industria globale aerospaziale. Intanto Airbus, che gestisce i servizi di controllo a terra di Galileo da Portsmouth, si è impegnata a trasferire le attività in un Paese Ue dopo la Brexit.

Francesca Basso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Spazio Il satellite Giove A del progetto spaziale europeo Galileo. A regime consisterà di 30 satelliti

