

Primo Piano **Politica economica**

EMENDAMENTI AL DL MILLEPROROGHE

Pagamenti tracciabili, slittamento ad aprile
Ma nel Governo è scontro sulle coperture

Italia viva e Leu: «Non siano utilizzati i fondi per la riforma dell'Irpef»

Marco Mobili
ROMA

Pausa di riflessione sullo slittamento al 1° aprile 2020 dell'obbligo di tracciabilità dei pagamenti per poter beneficiare delle detrazioni fiscali al 19% nelle dichiarazioni dei redditi del 2021. L'emendamento al Dl Milleproroghe, voluto dal ministro per l'Economia, Roberto Gualtieri, è bollinato dalla Ragioneria non ha convinto tutta la maggioranza tanto da richiedere un rinvio della sua presentazione alle commissioni Bilancio e Affari costituzionali della Camera.

A sollevare dubbi Italia Viva e Leu che nel leggere la relazione tecnica hanno chiesto chiarimenti sulla ipotizzata riduzione del fondo per il taglio del cuneo. «Va bene dare più tempo agli italiani per abituarci a pagare



Luigi Marattin. «Ancora dobbiamo cominciare a discutere la riforma Irpef e già iniziamo a ridurre i (pochi) soldi che al momento già vi sono stanziati? Meglio di no. Siamo sicuri che un'altra copertura è possibile»

le spese detraibili col bancomat, ma preferiamo che questa norma non sia coperta riducendo i soldi per la riforma dell'Irpef. Siamo sicuri che un'altra copertura è possibile», ha sottolineato il capogruppo Iv in commissione Bilancio Luigi Marattin.

In attesa che il Mef trovi le risorse per superare le ultime resistenze della stessa maggioranza, Governo e relatori hanno depositato complessivamente 36 emendamenti (15 l'esecutivo e 21 i due deputati Vittoria Baldino del M5S e Fabio Melilli del Pd). Tra quelli del Governo trovano conferma i circa 140 milioni complessivi che il Governo utilizza per prorogare la Cigs nelle aree di crisi complessa e per sostenere il reddito di altre aziende in difficoltà a livello regionale (si veda il Sole 24 ore del 4 gennaio). Così come, nel pacchetto relatori, trova posto quanto anticipato ieri su queste pagine sulla possibilità per i risparmiatori in attesa di ristoro dalle banche coinvolte nelle crisi finanziarie del 2018 di poter ottenere il 40% degli indennizzi spettanti una volta che la domanda di

accesso al Fir sia stata completata.

I relatori propongono anche una soluzione sul rilascio delle patenti di guida. In particolare per evitare la necessità di prorogare il periodo di validità del foglio rosa e assicurare la funzionalità degli uffici della motorizzazione anche gli addetti amministrativi e tecnici del Mit sono abilitati ad effettuare gli esami di idoneità per il rilascio della patente C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE.

Spunta anche un emendamento, sempre dei relatori, che apre la possibilità per i professori e i ricercatori universitari «che svolgono i compiti assistenziali» nelle aziende ospedaliere-universitarie (i Policlinici) di poter svolgere l'attività extramoenia (la libera professione nel privato) mantenendo il tempo pieno e non più solo il tempo definito.

Il Governo rivede il Codice dell'amministrazione digitale (Cad). L'Interno diventa *identity provider* unico di Stato come soggetto tenuto all'erogazione e gestione dell'ID (Spid). Inoltre l'accesso ai servizi dovrà essere assicurata dalla carta di identità elettronica.

Il pacchetto Enti locali si arricchisce di ulteriori correttivi. Oltre al "nuovo salva Napoli" (anticipato sul Sole 24 Ore di ieri), arrivano una serie di correttivi settoriali. Il primo accentra alla sezione delle Autonomie della Corte dei conti i compiti fin qui assegnati alle sezioni regionali sui pareri di finanza pubblica chiesti da regioni ed enti locali. La novità è solo apparentemente marginale, perché il suo obiettivo è quello di ridurre il proliferare di indicazioni divergenti su questa o quella regola di bilancio che fin qui hanno moltiplicato i comportamenti, e le incognite, sulla gestione dei conti locali. Un altro correttivo riguarda i tetti di spesa del personale, nella complessa fase di passaggio dal vecchio turn over ai nuovi vincoli alle assunzioni basati sul rapporto fra le entrate stabili e le spese per stipendi. Con un altro emendamento, si chiede ai Comuni in crisi che hanno approvato il piano di rientro o l'ipotesi di bilancio strutturalmente riequilibrato di assumere prioritariamente i funzionari che gestiscono i bilanci.

Su
isole24ore
.com

**L'ITER
IN TEMPO REALE**
Sul sito gli aggiornamenti in tempo reale sulle modifiche al milleproroghe

LE MISURE

1

PAGAMENTI TRACCIABILI

Il Mef cerca le risorse per lo slittamento

Ipotesi rinvio al 1° aprile
Pausa di riflessione sullo slittamento al 1° aprile 2020 dell'obbligo di tracciabilità dei pagamenti per poter beneficiare delle detrazioni. Si cercano le risorse per superare le resistenze nella maggioranza

2

RISPARMIATORI

Indennizzo, via libera all'anticipo del 40%

Dopo la domanda di accesso
Ci sarà la possibilità per i risparmiatori in attesa di ristoro dalle banche coinvolte nelle crisi finanziarie del 2018 di poter ottenere il 40% degli indennizzi spettanti una volta completata la domanda di accesso al Fir

3

SANITÀ

Prof a tempo pieno in extramoenia

Libera professione più facile
Si apre la possibilità per i professori e i ricercatori universitari «che svolgono i compiti assistenziali» di poter svolgere l'attività extramoenia (la libera professione nel privato) mantenendo il tempo pieno

4

IDENTITÀ DIGITALE

Lo Spid passa al Viminale

Accesso con la e-card
Il ministero dell'Interno diventa *identity provider* unico di Stato come soggetto tenuto all'erogazione e gestione dell'ID. Inoltre l'accesso ai servizi dovrà essere assicurata dalla carta di identità elettronica.

L'INTERVISTA

Massimo Simonini. L'ad della società lancia una proposta per superare il gioco dell'oca che allunga fino a otto anni i tempi per aprire i cantieri: «Una sola conferenza di servizi, due mesi per decidere»

«Anas, ripartono progetti e gare con l'aiuto dello sblocca cantieri»

di Giorgio Santilli

Anas, oltre a essere la più grande stazione appaltante pubblica del Paese insieme a Rfi, è anche lo specchio della grande crisi infrastrutturale italiana: toccato il fondo della produzione di nuove opere (4,34 miliardi) senza ripresa prevista (-31% rispetto ai piani) per una crisi che viene da lontano e che ha lasciato l'azienda «senza benzina» (cioè senza nuovi progetti pronti per essere appaltati), l'Anas ha provato a rialzarsi nel 2019 con nuovi progetti approvati (+322%), nuove gare (4,6 miliardi, +62%) grazie alla semplificazione del decreto sblocca cantieri con il massimo ribasso e l'appalto integrato, una forte iniezione di manutenzioni programmate (661 milioni, +16%), l'appalto di nove opere per un valore di 1,6 miliardi, l'assunzione di 1.250 persone (in gran parte tecnici) cui dovrebbero seguirne altre 900 nel 2020. Facendo faticosamente anche i conti con l'eredità grave del passato: la crisi delle imprese appaltatrici che blocca una ventina di grandi appalti, un contenzioso record di oltre 10 miliardi ridotto ora di 3,6 miliardi pagando alle imprese solo 350 milioni (il 5% delle richieste), 5 mila visite ispettive l'anno ai 14.600 ponti e viadotti di proprietà e altre 3.900 «visite principali» sulle strutture bisognose di maggiore attenzione, senza contare «i 986 ponti che l'Anas si accolla in termini di verifiche ed eventuali interventi urgenti ma restano senza proprietario» in una pirandelliana vicenda all'italiana.

Tutto questo racconta Massimo Simonini, amministratore delegato della società dal 21 dicembre 2018, cresciuto in azienda da quando vinse il concorso per dirigenti nel 1994 fino alla fine del 2018 quando, nella gestione Armani, era proprio responsabile dei ponti. Propone una grande semplificazione del «gioco dell'oca» infernale che richiede all'Anas tra 5 e 8 anni per approvare un progetto esecutivo e aprire un cantiere: ci vuole - dice - una conferenza di servizi che in due mesi dica se e come approvare il progetto.

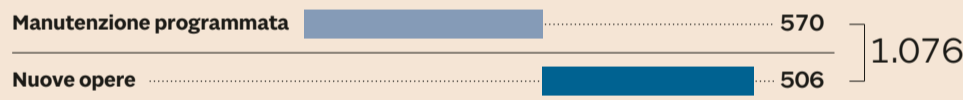
Ingegner Simonini, partiamo dall'attualità: il decreto milleproroghe vi individua come gestore della rete autostradale, in caso di revoche delle attuali concessioni. Molti osservatori sono scettici.

Negli ultimi due anni abbiamo ricevuto di ritorno da province e regioni oltre settemila chilometri di rete stradale disastrosa, senza pedaggio e senza che cre-

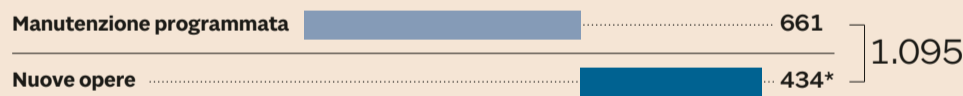
Anas, la produzione complessiva

Importi contabilizzati. Dati in milioni di euro

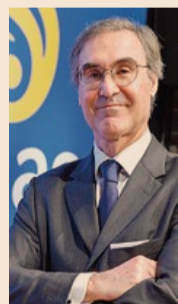
2018



2019



(* Crisi di impresa 2019: mancata produzione per circa 297 milioni sulle principali commesse incidenti il 72% sul portafoglio lavori complessivo)



«A frenare i lavori le crisi di impresa: bloccate le principali opere, 75% del valore»

Massimo Simonini
Ad Anas

stituivano il personale. Figuriamoci se ci mette pensiero acquisire 3 mila chilometri di rete con un pedaggio e settemila persone per gestirla. Detto questo, noi siamo neutri e aspettiamo le decisioni del governo, per poi decidere, a nostra volta, se mantenere in vita o mettere in liquidazione la società Anas Concessionaria Autostradali (Aca) che Armani aveva costituito proprio per proporsi come concessionario. Noi gestiamo già 1.300 chilometri di raccordi autostrade, tutti senza pedaggio per gli utenti.

Veniamo ai vostri lavori. Qual è la causa principale dei ritardi nella realizzazione?

L'aggravarsi della crisi del tessuto imprenditoriale italiano si è riflessa pesantemente sulle commesse con cantieri in corso o in fase di avvio. Lo scorso anno ben venti interventi, il 39% delle commesse attive, hanno subito per questo motivo un grave ritardo rispetto ai cronoprogrammi approvati. Queste venti commesse in sofferenza incidono per il 72% del portafoglio complessivo. Per ridurre questo impatto negativo sulla produzione lavori, Anas ha adottato correttivi che hanno consentito lo sblocco o il riavvio di vari interventi per 2,5 miliardi. Questo ha prodotto un incremento di produzione di circa 300 milioni, limitando così al 31% la riduzione di fatturato rispetto ai piani, a fronte della mancata produzione per sofferenza delle imprese del 72%.

Vi aspettate una ripresa nel 2020?
Per la produzione di lavori prevediamo di passare da 1.095 milioni del 2019 a 1,5 miliardi circa.

Che effetto ha prodotto il decreto sblocca cantieri? Sarebbero utili i commissari?

Abbiamo appaltato nove interventi per 1,6 miliardi di investimenti, un'inversione di tendenza rispetto all'anno precedente anche grazie all'utilizzo della

procedura di appalto integrato, reintrodotta dallo sblocca cantieri. Chiediamo una proroga di questa norma temporanea. Anche la reintroduzione del massimo ribasso ha consentito di accorciare i tempi di gara, semplificando i meccanismi di affidamento. Sui commissari non si può fare un discorso generalizzato. Bisogna individuare le opere che realmente possono avere un'utilità dal commissariamento. Noi siamo pronti ad allestire strutture commissariali, fermo restando che esse dovranno essere dotate di effettivi poteri di snellimento dei tempi delle procedure. A proposito di sblocca cantieri aggiungo che avevamo proposto un faldone di modifiche al codice appalti ma le uniche due approvate sono appunto massimo ribasso e appalto integrato. Ci sarebbe, quindi, ancora da lavorare.

Il gioco dell'oca cui siete costretti nell'approvazione dei progetti richiede tra 5 e 8 anni per cantierare un'opera. Cosa si può fare per ridurre questi tempi?

La legge è in generale le amministrazioni pubbliche, a partire dai ministeri, ci trattano con diffidenza, come se fossimo soggetti privati. Siamo costretti a tornare anche 23 volte dalla stessa amministrazione per avere il via libera. Ma noi siamo parte dello Stato e questa diffidenza non è giustificata. Ci vorrebbe una sola conferenza di servizi con tutte le amministrazioni competenti al tavolo che in due mesi decidesse e come approvare un progetto. Il rispetto delle prescrizioni può essere lasciato a una verifica fatta con il cantiere in corso.

Veniamo alla sicurezza dei ponti messa in discussione da numerosi rapporti (come quello delle Province). Come stanno le cose? Avete un piano straordinario?

Non ci sono ponti a rischio sulla rete Anas. Sulla nostra rete viene esercitata

una continua sorveglianza delle opere d'arte. Sugli oltre 14.600 ponti e viadotti sotto la nostra gestione, abbiamo effettuato nel 2019 circa 51 mila ispezioni trimestrali e 3.900 «ispezioni principali» e approfondite che vengono svolte annualmente. Abbiamo completato il grande piano 2019 di gare per la manutenzione di ponti e viadotti, del valore di oltre 1,3 miliardi di euro. Negli ultimi mesi dello scorso anno abbiamo avviato l'ultima tranche di 76 bandi di gara per lavori di risanamento delle opere d'arte per un valore di 380 milioni di euro. In tutto il 2019 abbiamo pubblicato complessivamente su tutto il territorio nazionale 80 bandi di gara, di cui 4 per 968,6 milioni, per interventi mirati alla conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica dei ponti e viadotti presenti sulla nostra rete stradale e autostradale. Abbiamo anche reso più efficiente il processo di ispezione sulle opere d'arte, attraverso l'impiego di strumenti informatici che supportano i tecnici dell'azienda nel corso delle visite, in particolare quelle eseguite a cadenza trimestrale su tutti i manufatti: questa informatizzazione permette di organizzare, gestire e ottimizzare una mole enorme di dati. Dal 2017 abbiamo avviato nuovi sistemi informativi di monitoraggio. Poi ci sono i 986 ponti senza proprietario.

Vicenda pirandelliana.

A seguito del tavolo tecnico che si è svolto presso il ministero delle Infrastrutture da febbraio 2019, Anas ha inserito queste opere, indipendentemente dalla proprietà delle stesse, nel programma di ispezione trimestrale e confermato l'impegno a porre in essere ogni azione necessaria a garantire la sicurezza per gli utenti che circolano sulla propria rete. Il censimento ed i costanti aggiornamenti ci hanno consentito di ridurre del 10% le opere senza titolarità. Ma l'inerzia di numerosi enti locali, a volte privi di idonee strutture tecniche, non ha ancora permesso la piena attribuzione di titolarità per tutti i manufatti. Noi siamo pronti ad assumere la piena titolarità di queste opere, ma serve una modifica al codice della strada.

La Corte Ue ha condannato lo Stato italiano per i ritardi nei pagamenti. Voi in quanto tempo pagate?

Nel 2019 abbiamo registrato un ritardo medio di pagamento di 17 giorni rispetto al 41 del 2018. In molti casi però il ritardo nel pagamento dipende da cause non imputabili ad Anas come Durcirregolari o mancati adempimenti o contenziosi con le stesse imprese fornitrici.

«Aspi? Attendo le decisioni del governo per decidere se liquidare la nostra società delle concessioni»

«Ci ha aiutato a ripartire la modifica al codice su appalto integrato e massimo ribasso»

«Nessun problema di sicurezza per i nostri ponti: facciamo 51 mila ispezioni l'anno, 4 per ogni struttura»

INVESTIRE SUL TERRITORIO

Gamberale rilancia sulle infrastrutture con Pramerica

Ad affiancare F2i due nuovi fondi chiusi di cui uno è destinato al retail

Antonella Olivieri

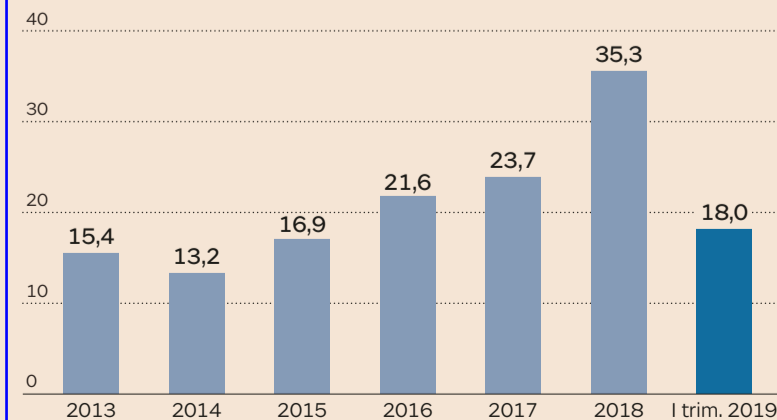
La nuova avventura di Vito Gamberale riparte dalle infrastrutture. Dopo aver fondato F2i (che ha lasciato anni fa), con l'ex collega Mauro Maia ha ora creato Iter (che all'incontrario si legge iter) e approfondite che vengono svolte annualmente. Abbiamo completato il grande piano 2019 di gare per la manutenzione di ponti e viadotti, del valore di oltre 1,3 miliardi di euro. Negli ultimi mesi dello scorso anno abbiamo avviato l'ultima tranche di 76 bandi di gara per lavori di risanamento delle opere d'arte per un valore di 380 milioni di euro. In tutto il 2019 abbiamo pubblicato complessivamente su tutto il territorio nazionale 80 bandi di gara, di cui 4 per 968,6 milioni, per interventi mirati alla conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica dei ponti e viadotti presenti sulla nostra rete stradale e autostradale. Abbiamo anche reso più efficiente il processo di ispezione sulle opere d'arte, attraverso l'impiego di strumenti informatici che supportano i tecnici dell'azienda nel corso delle visite, in particolare quelle eseguite a cadenza trimestrale su tutti i manufatti: questa informatizzazione permette di organizzare, gestire e ottimizzare una mole enorme di dati. Dal 2017 abbiamo avviato nuovi sistemi informativi di monitoraggio. Poi ci sono i 986 ponti senza proprietario.

«Nessun problema di sicurezza per i nostri ponti: facciamo 51 mila ispezioni l'anno, 4 per ogni struttura»

«Nessun problema di sicurezza per i nostri ponti: facciamo 51 mila ispezioni l'anno, 4 per ogni struttura»

Raccolta dei fondi infrastrutturali

Fondi con focus in Europa. Dati in miliardi di euro



set value del fondo e - spiegano i promotori - verrà distribuito un dividendo periodico, cosicché di fatto l'investimento sarà assimilabile a un bond. Le infrastrutture, se ben gestite, offrono un alto rendimento: la media annua dei ritorni dei fondi in Europa va dall'8% a oltre il 12%, a seconda della tipologia di investimento.

Spazio ce n'è per tutti, visto che in Francia - analogo numero di abitanti - operano ben sette fondi infrastrutturali. «Investiremo a livello territoriale, in operazioni di dimensioni inferiori a quelle di F2i, nel campo per esempio della distribuzione gas, dell'ambiente, dell'acqua, delle energie rinnovabili, ma anche nel campo della sanità, dei servizi a rete per la silver class (la generazione del baby boom che invecchia, ma conserva potere di spesa, ndr), centri di analisi, dialisi, riabilitazione e long term caring, con l'obiettivo istituire un format comune in termini di accoglienza e protocolli sanitari», spiega Gamberale. La ricetta è sempre la stessa: investire per aggregare e creare operatori più forti (target l'Italia e il Sud Europa) in settori dove oggi c'è un'elevata frammentazione. Per esempio nell'idrico ci sono 1500 operatori, di cui l'1% serve la metà della popolazione e il restante 99% l'altra metà.

Ma se ci fosse l'esigenza di intervenire per il riassetto dell'azionariato di realtà di dimensioni superiori, tipo Atlantia? «Non me lo auguro, ma in presenza di un asset importante un intervento pro-quota lo valuteremo. Noi comunque siamo aperti ai coinvestimenti e saremo anche felicissimi di prendere in considerazione eventuali asset che F2i volesse dismettere», risponde Gamberale. La stessa disponibilità non c'è invece per la rete di tlc, perché Gamberale - che è un veterano del settore - non crede alle «stravaganze»: «In Germania, Francia, Spagna la rete è dell'incumbent e gli altri li si attaccano. La rete non è solo un filo, è anche intelligente, che mette l'operatore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA