

Ennio Cascetta (Mit): «Aiuti stabili e riqualificazione dei binari Rfi agli standard»

I nuovi piani di Porta Pia: priorità alle merci su ferro Fondi dalla project review

«Nei cassetti del ministero progetti concepiti decenni fa, ora solo opere utili»

PAGINE DI ALESSANDRO ARONA

Potenziamiento del trasporto merci su ferro (con più infrastrutture e più incentivi); più investimenti nel trasporto metropolitano su ferro (metropolitane, tramvie, ferrovie urbane), sulla rete e sui treni; project review sulle grandi opere. Ennio Cascetta, ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto alla Federico II di Napoli, docente al Mit di Boston dal 1995 e assessore ai Trasporti in Campania dal 2000 al 2010, è dall'ottobre scorso coordinatore della "Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza" presso il Ministero delle Infrastrutture (Mit). È l'artefice del cambio "copernicano" in corso al Mit, dall'epoca delle grandi opere a quella delle "politiche di trasporto". Sempre di più Cascetta e Delrio sembrano parlare la stessa lingua: infrastrutture utili, snelle e condivise; più merci su ferro; priorità al trasporto urbano su ferro. Delle metropolitane parliamo nel servizio a destra. Vediamo qui gli altri due punti (project review e merci su ferro).

PROJECT REVIEW

La cartina qui a fianco è costruita in parte con l'aiuto di Cascetta e in parte con fatti e provvedimenti già avvenuti nei mesi scorsi. Una prima lista coerente di opere statali prioritarie arriverà solo con il primo Dpp (Documento pluriennale di programmazione), previsto dal nuovo Codice entro un anno dall'entrata in vigore (entro il 19 aprile 2017); ma già adesso la project review è in pieno corso, all'interno dell'attività di programmazione di Anas e Rfi e negli incontri di Delrio con Regioni ed enti locali. Come si vede, molti grandi progetti della legge obiettivo vengono accantonati o ridimensionati, pur dovendo fare i conti con i contratti in corso. Ma solo in apparenza si tratta di "tagli" alle infrastrutture. Da questo punto di vista alcune polemiche sollevate dalle Anas locali (in Calabria, a Bologna, a

Vicenza) non sembrano cogliere nel segno. Accantonare progetti miliardari ma privi di fondi (come il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio, la 106 Ionica autostradale, la Tav Mestre-Trieste, l'autostrada Orte-Mestre) a favore di progetti di riqualificazione delle infrastrutture esistenti

significa "velocizzare" la spesa in infrastrutture, e non bloccarla: l'Anas ha già avviato il piano di manutenzione da un miliardo sulla A3 e quello di 1,5 miliardi sulla Orte-Mestre (mentre dell'autostrada si parla soltanto, da dieci anni), e Rfi sta puntando sempre di più sulla riqualificazione delle rete esistente, con investimenti già saliti da 2,8 a 3,6 miliardi di euro nel 2015 e obiettivo di arrivare a 4 miliardi quest'anno.

«Non è vero - spiega Cascetta, dati alla mano - che l'Italia è così indietro nella dotazione infrastrutturale extraurbana. Anzi, se parliamo di autostrade in Italia ce ne sono anche troppe». «Siamo molto indietro - prosegue - soprattutto su tram e metropolitane (a Madrid ci sono 290 km di metropolitane, a Berlino 147, a Roma solo 59), e siccome il 70-80% del Pil si fa nelle aree urbane non è una carenza da poco. La qualità della vita nelle città è un fattore chiave per attirare le sedi di multinazionali e imprese straniere. Dunque il servizio di trasporto urbano su ferro è un forte elemento di competitività». «Qui al Mit - prosegue - ci sono tutti progetti concepiti negli anni novanta-duemila, quando c'erano più risorse e

minore sensibilità ambientale. E comunque è mancata in questi anni una visione unitaria della politica dei trasporti».

MERCI SU FERRO

Nell'Europa a 28 il 18,2% medio delle merci viaggiano su ferrovia (sul totale dei trasporti su terra), il 6,9% su idrovie interne (fiumi e canali) e il 75% su strada. In Italia il ferro vale solo l'11,8%, peraltro in calo (in valore assoluto di merci trasportate) del 40% circa dal 2007 a oggi, mentre la gomma ha contenuto le perdite in poco più del 10%. Con la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario, spinto dalle direttive europee - spiega Cascetta - negli ultimi anni si sono sviluppate in Italia 23 imprese private di trasporto ferroviario (si veda la lista su FerCargo.net), e mentre nel 2008 l'89% del mercato era in mano a Trenitalia Cargo e solo l'11% ai privati, ora Fs è scesa al 61% dei treni-km di merci trasportate e i privati sono saliti al 39%. «La liberalizzazione - spiega Cascetta - non ha sortito l'effetto di far crescere i volumi né la quota modale del trasporto ferroviario. Ha contato la crisi ma anche una totale assenza di politica dei trasporti. Molti porti, interporti e aeroporti

non sono collegati alla rete su ferro, o manca "l'ultimo miglio"; molti tratti anche fondamentali della rete ferroviaria non sono adeguati agli standard europei del trasporto su ferro quanto a sagoma (ingombro del treno), modulo (lunghezza del treno), peso sopportato; si è aggravato in modo sistematico l'autotrasporto incentivando invece poco e a singhiozzo l'intermodalità; le tracce sulla rete ferroviaria hanno sempre penalizzato il trasporto merci».

Morale della favola: «Si può aumentare il trasporto su ferro solo con sistematiche e costanti politiche di incentivazione, da una parte, e di adeguamento delle infrastrutture e delle tracce, dall'altra». «Gli interventi italiani sulla rete Ten-T - prosegue Cascetta - e cioè Torino-Lione e Brennero, e soprattutto quelli svizzeri su Gottardo e

Sempione, che saranno a regime nel 2020, sono per l'Italia una grande opportunità se saremo pronti a coglierla».

Da alcuni mesi è in corso un tavolo tecnico al Mit, coordinato da Cascetta, con la presenza di Anas, Fs, Regioni, Ministeri e categorie interessate, con l'obiettivo del "Rilancio del trasporto ferroviario delle merci". «Confetra (imprese di autotrasporto) - sostiene Cascetta - è collaborativa, mi sembra che abbiano capito che non si può solo conservare. Sulla lunga percorrenza la ferrovia può essere molto più competitiva della strada. Ma non significa che le imprese di autotrasporto devono scomparire: devono sempre ricostituire la flotta per puntare sulla media e breve percorrenza, fino a 100 km, mentre sulle lunghe container e semirimorchi devono salire sui treni».

Fs sta spingendo sul trasporto merci, su input del governo. Nell'Addendum 2015 in approvazione ci sono già 264 milioni per adeguamento dei corridoi europei (italiani) al trasporto merci, «e ancora di più ce ne saranno nel Contratto 2016 - spiega Cascetta - per arrivare entro il 2020 ad avere il 60% delle linee a sagoma Pc80, per i semirimorchi, (linee fondamentali come la Piacenza-Bologna sono ancora a Pc45), il 48% delle linee con modulo (lunghezza treni) a 750 metri e il 90% a peso D4».

L'Addendum 2016 punterà poi alle connessioni "ultimo miglio" tra rete e nodi. L'Ad di Fs Mazzoncini ha poi annunciato la costituzione di una società ad hoc per il trasporto merci. «Le Fs - spiega Cascetta - vogliono svolgere un ruolo più attivo, è positivo, è stato lasciato troppo spazio ai privati».

«Sta migliorando poi - spiega Cascetta - la gestione delle tracce ferroviarie da parte di Rfi, che finora ha penalizzato le merci: nel 2015 ha debuttato il Catalogo tracce, che diventerà sempre più trasparente e sempre più strumento di promozione del trasporto su ferro».

Inoltre si lavora per attivare dal 2018 un servizio di trasporto merci sulla rete ad alta capacità. Infine gli incentivi a intermodalità e trasporto su ferro: «Devono diventare consistenti e stabili nel tempo - spiega Cascetta - e per la prossima legge di Stabilità stiamo studiando un meccanismo per differenziarli in base allo stato della rete ferroviaria: se già adeguata a sagome e standard europei incentivi più bassi, che salgano via via che su un certo percorso gli standard sono più bassi». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

21 Giu 2016

Autorizzazione paesistica: l'elenco voce per voce degli interventi liberi e con nullaosta semplificato

Mauro Salerno

Piccoli interventi liberi dall'autorizzazione paesaggistica. Grazie al decreto approvato in prima lettura dal Governo la settimana scorsa ben 31 tipologie di interventi edilizi finora assoggettati al nullaosta paesistico potranno in futuro essere realizzati senza più passare per le defatiganti procedure imposte dagli enti parco.

Tra questi figurano l'installazione di impianti fotovoltaici sui tetti, le opere di manutenzione degli spazi esterni, l'installazione di condizionatori e caldaie su prospetti secondari dell'edificio. O ancora l'eliminazione di barriere architettoniche, l'installazione di tende e pedane per ristoranti e bar, la ricostruzione di edifici crollati in seguito a calamità naturali, la realizzazione di strutture temporanee per eventi di durata non superiore a 120 giorni.

Si tratta di un lungo elenco di opere, difficilmente sintetizzabile in un articolo. Per questo abbiamo pensato di tradurre l'allegato allegato «A» dello schema di decreto, quello che elenca appunto gli interventi liberalizzati, in unatabella che riportiamo per intero a questo link.

Insieme agli interventi liberalizzati, il Governo conta di varare con lo stesso decreto anche un elenco di interventi più complessi (riportati nell'allegato «B» dello schema di decreto, che in futuro saranno promossi a un regime semplificato. Si tratta di un elenco di 42 tipologie di interventi edilizi, tra cui figurano gli interventi di modifica anche esterna agli edifici, la realizzazione di dehors per bar e ristoranti o anche la costruzioni i tettoie e locali di servizio di fabbriche e stabilimenti. Anche in questo caso abbiamo deciso di riportare in modo puntuale tutti gli interventi che potranno godere del nullaosta semplificato in unatabella che riportiamo a questo link.

Va ricordato che per gli interventi a regime semplificato l'amministrazione (Regione, Comune, ente parco ecc.) ha 30 giorni per valutare la compatibilità paesaggistica dell'intervento. Può chiedere solo una volta eventuali integrazioni documentali che sospendono il termine. L'intero procedimento deve concludersi in 60 giorni. Al termine di questo periodo, senza che venga comunicato alcun provvedimento, scatta il silenzio-inadempimento sanzionabile sia in termini di ritardo che di responsabilità dei funzionari pubblici. Eliminata anche la necessità di una verifica preliminare di compatibilità urbanistico-edilizia dell'intervento.

Oltre agli «interventi di lieve entità» il regime semplificato riguarderà anche le domande di rinnovo per le autorizzazioni scadute da non più di un anno e relativi a interventi eseguiti solo in parte. Anche le istanze rinnovate avranno un'efficacia di cinque anni, con possibilità di chiudere i lavori cominciati in tempo entro i 12 mesi successivi alla scadenza naturale del permesso.

Il governo stima che dalla liberalizzazione e semplificazione delle autorizzazioni paesaggistiche deriverà il dimezzamento dei carichi degli uffici che «potranno così concentrare le risorse scarse nell'esame approfondito e serio (e quindi anche tempestivo) degli interventi capaci di un effettivo impatto negativo sui beni tutelati».



P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

Il decreto varato dal Consiglio dei ministri sulla segnalazione certificata di inizio attività

Scia unica entro l'anno Obbligatoria la ricevuta

**Interruzione dell'attività
limitata a pochi casi.
Il ministro Madia: «Mappati
300 provvedimenti»**

DI MASSIMO FRONTENA

La nuova Scia, come definita dal decreto approvato la scorsa settimana dal Consiglio dei ministri, promette di semplificare la vita ai cittadini interessati. L'armonizzazione delle misure dovrà essere resa operativa entro il 1° gennaio 2017. La semplificazione si realizza soprattutto grazie al ribaltamento di una serie di oneri sulla struttura della Pa, invece che sul cittadino interessato.

Quest'ultimo infatti non dovrà più produrre alcun documento che già sia in possesso della pubblica amministrazione. Inoltre, in caso di Scia plurima - cioè della presentazione di una Scia che presuppone altre segnalazioni - non dovrà farsi carico di altro, essendo la prosecuzione del procedimento - e il dialogo tra i vari uffici - a totale carico della Pa.

Importante anche il fatto di aver chiarito che l'amministrazione può chiedere informazioni e documenti solo nel caso in cui ciò che è stato trasmesso dal richiedente non corrisponde a quanto richiede la Scia. Ed è espressamente vietata ogni richiesta di documentazione aggiuntiva. Ancora più importante la precisazione che l'attività oggetto di segnalazione può essere sospesa dall'amministrazione solo in alcuni casi: «attestazioni non veritiere o di pericolo per la tutela dell'interesse pubblico in materia di ambiente, paesaggio,

beni culturali, salute, sicurezza pubblica o difesa nazionale». In tutti gli altri casi l'amministrazione competente può solo prescrivere le misure necessarie a colmare la carenza di requisiti e presupposti. Ma l'attività non viene sospesa o interrotta.

Ricevuta obbligatoria, anche on line
Il cittadino che invia una qualsiasi istanza, comunicazione o segnalazione, dovrà ricevere immediatamente una ricevuta - anche telematica - che attesta l'avvenuta presentazione dell'istanza (o comunicazione o segnalazione). A prevederlo è un nuovo articolo (18-bis) inserito nel testo della legge 241/1990, nuovo articolo che precede quello dedicato espressamente alla Scia, e che pure viene modificato. La ricevuta dovrà indicare il termine entro cui - a seconda dei casi - la Pa è tenuta a rispondere, oppure dal quale si calcola il silenzio assenso oppure ancora da quando si concretizza l'avvio del procedimento. Non solo. Nel caso in cui l'istanza (o segnalazione o comunicazione) è presentata a un ufficio diverso da quello competente, scattano comunque i termini per vietare il proseguimento dell'attività, o anche per la formazione del silenzio assenso.

Scia plurima, ci pensa la Pa

Se per un'attività soggetta a Scia servono altre segnalazioni o attestazioni o asseverazioni o notifiche, basta presentare un'unica Scia allo sportello unico dell'amministrazione interessata. Dovrà essere poi l'amministrazione a trasmettere immediatamente la segnalazione alle altre Pa interessate. Stessa cosa nel caso in cui la Scia è condizionata ad atti di assenso (o pareri o verifiche preventive) di altri uffici, ma l'eventuale termine per la convoca-

zione della conferenza di servizi decorre dalla data di rilascio dei necessari provvedimenti.

Inadempienza

Ogni Pa dovrà pubblicare sul suo sito i moduli unici da utilizzare per la Scia. Moduli che dovranno essere adeguati alla recente novità del decreto che ha previsto anche l'indicazione del «domicilio digitale» per le comunicazioni con la Pa. Sul sito dovranno essere pubblicati: «l'elenco degli stati, qualità personali e fatti oggetto di dichiarazione sostitutiva, di certificazione o di atto di notorietà, nonché delle attestazioni e asseverazioni dei tecnici abilitati o delle dichiarazioni di conformità dell'agenzia delle imprese, necessari a corredo della segnalazione, indicando le norme che ne prevedono la produzione». In caso di inadempienza, entra in scena l'amministrazione gerarchicamente superiore, la Regione nel caso dell'ente locale o lo Stato in caso di inadempienza della Regione. All'ente locale inadempiente la regione assegna un «congruo termine» entro il quale provvedere alla pubblicazione delle informazioni, poi interviene direttamente.

Madia: mappati 300 provvedimenti

«Con la Scia unica - ha detto il ministro Marianna Madia durante la conferenza stampa seguita al Consiglio dei ministri - chiariamo quali regole seguire per fare determinate cose». In un apposito documento, il ministro della Semplificazione ha inoltre riferito che sono stati «mappati 300 provvedimenti amministrativi», per ciascuno dei quali è stato chiarito quali autorizzazioni, certificazioni o titoli siano necessari. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

21 Giu 2016

Bonus amianto, a settembre il click day per i progetti di bonifica dei capannoni

Giuseppe Latour

Il click day per accedere al bonus amianto per i capannoni si svolgerà a settembre. È questo il piano del ministero dell'Ambiente, secondo indiscrezioni che trapelano in queste ore. Il testo del provvedimento attuativo del collegato ambientale (legge n. 221 del 2015) è appena rientrato dal ministero dell'Economia. Oggi sarà firmata la convenzione attuativa, prima del passaggio decisivo alla Corte dei conti. Insomma, siamo a buon punto per completare tutto l'iter previsto: entro l'estate il provvedimento approderà in Gazzetta ufficiale, in vista del giorno chiave per la presentazione delle istanze.

Il nuovo bonus fiscale, secondo la bozza di decreto, prevede uno sconto pari al 50% delle spese e avrà un valore massimo di 200mila euro per impresa, spalmati su tre anni dal 2017 in poi. Il credito, relativo a interventi del 2016, sarà assegnato fino ad esaurimento fondi (17 milioni totali, pari a 5,6 milioni all'anno, da scontare tramite compensazioni), secondo il meccanismo del "click day". Trenta giorni dopo la pubblicazione del decreto scatterà la corsa alle domande.

A beneficiare del credito di imposta saranno i titolari di reddito di impresa che effettuano interventi di bonifica dall'amianto su beni e strutture produttive durante il 2016. Secondo il decreto attuativo, sono ammissibili allo sconto fiscale «gli interventi di rimozione e smaltimento, anche previo trattamento in impianti autorizzati, dell'amianto presente in coperture e manufatti di beni e strutture produttive ubicati nel territorio nazionale effettuati nel rispetto della normativa ambientale e di sicurezza nei luoghi di lavoro».

Il credito è riconosciuto nella misura del 50 per cento delle spese totali che, però, devono sempre superare l'importo minimo di 20mila euro. Il limite massimo dei costi ammissibili è pari a 400mila euro per ogni impresa, che equivalgono a 200mila euro di sgravio. Le spese devono risultare da un'attestazione di un professionista, come il presidente del collegio sindacale, un revisore legale, un commercialista o un consulente del lavoro. Il credito non è cumulabile con altre agevolazioni.

La misura, dopo la pubblicazione delle prime indiscrezioni, ha incassato un altissimo livello di interesse da parte delle imprese. Ma, con il passare dei giorni, questo interesse è stato accompagnato da altrettanta apprensione: il motivo è che lo sconto sarà possibile per spese fatte nel 2016. Quindi, è opportuno non ritardare troppo per consentire agli operatori di programmare i loro investimenti. Allo stesso tempo, sarà necessario lasciare agli uffici tecnici delle aziende un tempo congruo tra la pubblicazione del provvedimento e il click day per la presentazione delle domande.

Su entrambi questi punti arrivano segnali piuttosto rassicuranti dal ministero dell'Ambiente. Il testo ha appena passato lo scoglio del ministero dell'Economia: il decreto è rientrato dal Mef e si

prepara al passaggio definitivo davanti alla Corte dei conti. Visto il ritardo accumulato nelle ultime settimane, non sarà possibile centrare il traguardo della pubblicazione in Gazzetta già per maggio/giugno, con il click day da chiudere prima dell'estate. La realtà è che tutto slitterà in avanti di qualche settimana. Così, stando alle ultime indiscrezioni, il click day si terrà nel mese di settembre, con la pubblicazione del decreto un mese prima.



P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

Il Ministero ha pronta una lista di 23 interventi di completamento (tra metrò, tranvie e ferrovie urbane) da finanziare in Stabilità

Due miliardi alle metropolitane

Ennio Cascetta (Mit) spiega la rivoluzione nella politica dei trasporti: «Priorità al ferro»

Due miliardi di euro di nuovi fondi per le metropolitane per il triennio 2016-2018, insieme a un potenziamento e stabilizzazione degli incentivi al trasporto delle merci su ferro e l'intermodalità. Poi un Addendum Rfi in lavorazione (con fondi per 8,3 miliardi di euro) che punterà in primis sull'ammmodernamento della rete esistente, l'adeguamento agli standard europei per il trasporto merci (sagoma, moduli, peso) e il potenziamento del trasporto metropolitano. Nel frattempo una project review delle grandi opere che "dietro le quinte" ha già archiviato buona parte dei mega progetti di legge obiettivo sostituendoli con ipotesi low cost (a cui si sta lavorando) altrettanto efficaci e più realizzabili nel breve-medio termine (si veda la mappa alle pagine 2-3).

Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli, docente all'Mit di Boston e ora braccio destro del Ministro Delrio come capo della Struttura tecnica di missione del Mit, spiega a Edilizia e Territorio la "rivoluzione" in corso al Ministero delle Infrastrutture.

Una rivoluzione che parte soprattutto dagli obiettivi: quel che conta è il miglioramento del sistema dei trasporti (tramite infrastrutture connesse "in rete" e priorità al ferro), ai fini della competitività dell'economia italiana

e delle città, mentre le opere sono solo lo strumento. Il che non significa che le opere non si facciano: la legge di Stabilità 2016 ha aumentato i fondi statali per le infrastrutture del 6,7% (nominale), dopo un calo complessivo del 35% dal 2008 al 2015; e una revisione verso progetti più sostenibili, insieme alla priorità data al miglioramento delle infrastrutture esistenti, rende di fatto le opere più velocemente cantierabili.

Tuttavia l'obiettivo del Ministero non è fare appalti di lavori pubblici, ma migliorare il servizio, con priorità (perché più siamo indietro) al trasporto merci su ferro nelle lunghe percorrenze e al trasporto di persone nelle aree urbane.

Dal punto di vista industriale il messaggio del Mit è chiaro: dobbiamo stabilizzare e rafforzare gli incentivi alle merci su ferro e migliorare la rete Rfi, in modo che cresca un settore di imprese di trasporto forti e competitive, con all'interno anche una società del gruppo Fs.

Ma è chiaro il messaggio anche al mondo delle costruzioni: non ci servono più general contractor, ma buoni esecutori; e ci servono imprese medie specializzate nella manutenzione programmata pluriennale, di strade e ferrovie. E ci serviranno sempre di più imprese specializzate in metrò leggeri e tranvie.

PIANO METRÒ *Finanziamenti a tram e metropolitane*

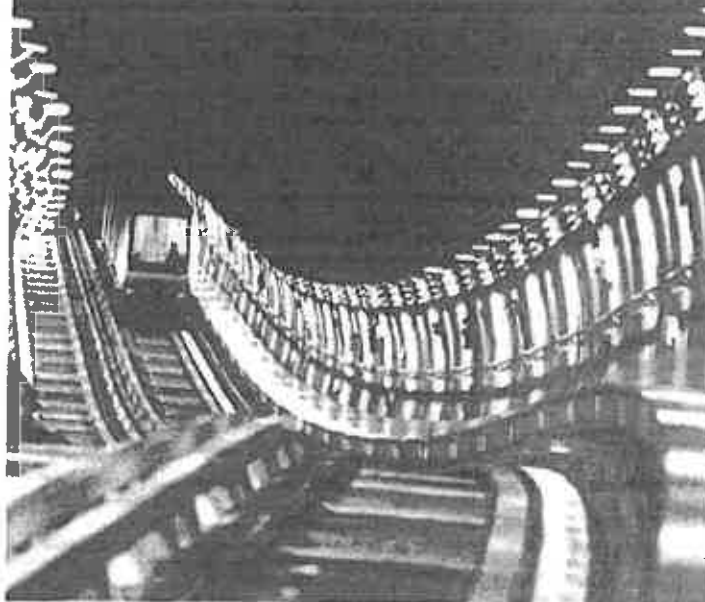
ULTIMI VENT'ANNI

	Finanziamenti (milioni)	Investimenti tot. (milioni)
LEGGE 211/1992	5.880	10.300
LEGGE OBIETTIVO 443/2001	6.099	11.900

INTERVENTI PRIORITARI*

	Nuovi finanziamenti (milioni)	Investimenti tot. (milioni)
COMPLETAMENTO (15 interventi)	1.220	4.728
Metropolitane	989	4.358
Tramvie	231	370
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURE ESISTENTI (ferro) (8 interventi)	746	1.135
TOTALE INTERVENTI PRIORITARI	1.966	5.858

(*) Progetto allo studio del Mit per il triennio 2016-2018



ARONA ALLE PAGINE 2 E 3

Obiettivo legge di Stabilità 2017 - Investimenti per 6 miliardi

Metropolitane e tram, 23 opere pronte Caccia a due miliardi

Ventitré interventi per il potenziamento di metropolitane, tramvie e reti ferroviarie metropolitane, da finanziare con due miliardi di euro nel triennio 2016-2018. Finanziamenti che sommandosi a fondi esistenti (europei e coesione) e co-finanziamenti locali sbloccheranno progetti complessivi per sei miliardi di euro.

Il ministero delle Infrastrutture ha pronta una lista di opere "di completamento", prosecuzioni di progetti in corso o adeguamento di infrastrutture esistenti, con la quale presentarsi all'appuntamento di settembre per la legge di Stabilità (ma potrebbe essere anche un altro strumento di finanziamento) e sbloccare così le risorse al più tardi dal gennaio 2017.

Il tutto all'interno di una strategia, messa a punto dal ministero guidato da Graziano Delrio, che punta sul potenziamento del trasporto pubblico urbano come priorità, insieme al trasporto merci su ferro, in materia di politiche infrastrutturali.

Oltre al pacchetto da 23 progetti, già finanziabili e cantierabili a breve, il Mit punta a sviluppare un parco progetti per il futuro, finanziando "progetti di fattibilità" (articolo 23 c. 5 Codice appalti) che permettano la valutazione costi-benefici di nuove tratte (ad esempio il prolungamento della M5 a Milano e della linea C a Roma oltre il Colosseo).

Tornando alla lista "cantierabile a breve", due miliardi di euro in un solo anno sarebbe una cifra consistente, se rapportata ai sei miliardi in 15 anni messi dalla legge obiettivo sul trasporto urbano su ferro (in gran parte metropolitane). La struttura di attuazione guidata da Ennio Cascetta spiega che 15 interventi servono al completamento di metropolitane (fou-

di per 989 milioni, che sbloccherebbero opere per 4.358 milioni) e tramvie (231 milioni per attivare lavori da 370 milioni), mentre altri 8 interventi puntano a potenziare le infrastrutture esistenti, riqualificando binari, stazioni e tecnologie per realizzare un trasporto di tipo metropolitano (fondi per 746 milioni che sbloccherebbero 1.135 milioni di investimento).

Per ora il ministero non rivela le liste, in attesa di avere certezza sui finanziamenti. Tra gli interventi sui metrò ci saranno prolungamenti delle linee su Roma (la linea B da Rebibbia a Casal Monastero, ad esempio), e sicuramente il completamento della linea 1 a Napoli e del metrò di Torino. «Ci saranno sicuramente Roma, Torino, Firenze, Bologna ...» dice Cascetta.

Nel secondo gruppo, 8 interventi, il Mit punta alla riqualificazione e potenziamento di tratte ferroviarie esistenti. Ci sarà probabilmente la Roma-Ostia, «e si potrebbe rilanciare il progetto del sistema ferroviario regionale veneto - dice Cascetta - per servire con treni ad alta frequenza la città diffusa del Veneto». Questa filosofia troverà anche nuovi progetti e nuovi fondi nel Contratto di programma 2016 delle ferrovie, che gode di 8,3 miliardi di euro di finanziamenti e a cui il Mit e Rfi stanno lavorando.

«Per i nuovi progetti - sostiene Cascetta - bisogna puntare il più possibile su tram, metrò leggeri e di superficie. Niente più mega progetti tipo metro C a Roma? «Non dico questo - risponde il professore - perché nelle grandi città i metrò sotterranei servono. Di certo niente più gare su progetti preliminari, e senza rilievi archeologici, come accaduto per il metrò C di Roma». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagella con un massimo di cento punti per gli imprenditori

Niente gare senza rating di impresa

DI GIUSEPPE LATOUR

Arriva il rating di impresa per gli appalti pubblici. L'Autorità anti-corruzione, con la seconda tornata di linee guida di attuazione del Dlgs n. 50 del 2016, fornisce agli operatori anche le prime indicazioni sul neonato sistema di valutazione dei requisiti reputazionali delle aziende.

Assumerà l'aspetto di una valutazione ponderale con l'assegnazione di un punteggio massimo di cento, da utilizzare in fase di accesso alle gare. Sarà aggiornato periodicamente, per cogliere eventuali cambiamenti nella condotta delle società. E si baserà su sei pilastri: capacità professionale, rispetto dei tempi, incidenza del contenzioso, rating di legalità dell'Antitrust, regolarità contributiva, sanzioni per omessa denuncia di tentativi di corruzione. Non partirà, però, da subito.

L'Anticorruzione prevede l'attivazione di una fase sperimentale, per limare il sistema e mettere a regime il suo funzionamento che, comunque, sarà portato avanti in stretta collabora-

zione con le Soa. All'inizio, quindi, si lavorerà solo sui lavori sopra i 150mila euro, per poi passare a tutti gli altri appalti, inclusi ser-

vizi e forniture. Il rating è previsto dall'articolo 83 comma 10 del Codice appalti. Il suo obiettivo è utilizzare i criteri reputazionali delle imprese per la qualificazione e selezione degli offerenti, per integrare il sistema attualmente in vigore e consentire la partecipazione alle gare solo alle imprese che siano effettivamente in salute e non siano in odore di corruzione. Per metterlo a regime, nel documento di consultazione l'Anac prospetta una serie di soluzioni che, una volta acquisito il parere del mercato entro il prossimo 27 giugno, saranno attuate tramite altri provvedimenti.

La prima questione riguarda l'algoritmo di calcolo, ovvero il sistema di punteggi nel quale far confluire il rating. L'Anac, accantonando l'alternativa della "patente a punti", sceglie la soluzione di un unico punteggio finale che sintetizzi in un dato numerico tutte le informazioni che lo compongono e, più nello specifico, il meccani-

simo della somma ponderata dei vari elementi che rientrano tra i requisiti reputazionali. Ogni impresa viene sottoposta obbligatoriamente a una valutazione e ottiene un punteggio pari a un massimo di cento.

Nel corso della sua vita, poi, questo rating può crescere o diminuire, in relazione a una serie di parametri. Proprio questi requisiti reputazionali sono oggetto della valutazione dell'Authority. La premessa è che bisogna evitare intrecci e duplicazioni con altri capitoli del Codice dove ci sono previsioni simili, come la sezione dedicata alle cause di esclusione o i criteri relativi all'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'Anac valuterà la capacità strutturale (saranno individuati indicatori della capacità dell'impresa), il rispetto dei tempi e dei costi (saranno valutati i comportamenti in fase di esecuzione), l'incidenza del contenzioso (sarà considerato il contenzioso con esito negativo), la presenza del rating di legalità dell'Antitrust, la regolarità contributiva e contrattuale, le sanzioni per omessa denuncia di richieste estorsive e contributive. Accanto

a questi saranno valutati tutti i comportamenti tenuti in fase di esecuzione, potenzialmente idonei a configurare una causa di esclusione dall'appalto. Per ognuno di questi elementi sarà determinato il valore massimo di premialità e penalizzazione, graduando poi la penalizzazione stessa sulla base di una serie di fattori. Ad ogni indice, poi, sarà attribuita una valenza temporale. Il rating non potrà essere valutato in fase di presentazione dell'offerta, ma avrà un effetto premiante in sede di accesso alla gara.

Nel caso di una procedura a inviti, invece, potrà operare come criterio di preferenza nella scelta dei soggetti da invitare. Non si partirà, comunque, da subito. Servirà un periodo per allineare la raccolta di dati alle esigenze del rating di impresa. «Per tali ragioni è ipotizzabile avviare un periodo sperimentale nell'applicazione del rating al sistema di qualificazione, e più precisamente nell'ambito dei lavori per le gare superiori a 150mila euro, mediante l'attivo coinvolgimento delle Soa». Con la sperimentazione si potrà affinare il sistema e verificarne l'operatività. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE LINEE GUIDA

I punti chiave del documento Anac in consultazione

■ MEDIA PONDERATA

Il rating sarà organizzato secondo il meccanismo delle medie ponderate. In pratica, al momento della sua prima valutazione all'impresa sarà assegnato un punteggio unico, basato sulla considerazione di vari elementi che l'Anac considera requisiti reputazionali essenziali. Nel corso del tempo, poi, questo rating sarà aggiornato, tagliando punti o aggiungendone

■ I REQUISITI REPUTAZIONALI

Gli elementi valutati dall'Anac saranno vari. Dalla capacità strutturale fino al rispetto di tempi e costi delle opere, passando per il livello di contenzioso con esito negativo, la regolarità nel pagamento dei contributi, le sanzioni per omessa denuncia di richieste estorsive e la presenza del rating di legalità, che l'Antitrust assegna come strumento per facilitare l'accesso ai finanziamenti

■ ACCESSO ALLE GARE

Il rating sarà utilizzato al momento dell'accesso alle gare. La stazione appaltante potrà esprimere una preferenza per imprese che possiedano un livello minimo di rating di impresa. Ci sarà prima una fase sperimentale, condotta in raccordo con le Soa, che simulerà gli effetti del rating sulle gare sopra i 150mila euro. Solo in una seconda fase il sistema diventerà obbligatorio.



Fisco e immobili. L'amministrazione prende spesso di mira gli acquisti per verificare che non nascondano evasioni di imposta

Compravendite, prezzi sotto tiro

Per la difesa possibile fare leva su una perizia che attesti il valore del fabbricato

Rosanna Aiello

L'attenzione del Fisco è da sempre focalizzata sulle compravendite immobiliari al fine di stanare eventuali evasioni di imposta da parte dell'acquirente e del venditore. Generalmente, infatti, se il venditore dell'immobile è un'impresa di costruzione, l'acquirente è tenuto a corrispondere all'impresa venditrice l'Iva sul prezzo di acquisto. In tal caso, dunque, i controlli sono rivolti soprattutto ai venditori per verificare se, in sede di atto, sono stati occultati corrispettivi e accertare eventualmente maggiore Iva, con la conseguente comminazione di sanzioni e relativi interessi. Qualora, invece, le vendite di immobili a uso abitativo siano effettuate nei confronti dei privati, l'acquirente può scegliere di calcolare l'imposta di registro sul valore catastale del fabbricato (determinato moltiplicando la rendita catastale rivalutata del 5% per i coefficienti no e 120) anziché sul prezzo di acquisto, a condizione però che nell'atto sia indicato l'effettivo importo pattuito per la cessione. Tuttavia, per legge, è previsto che la dichiarazione nell'atto di un corrispettivo inferiore a quello pattuito determina la perdita del beneficio. In tal caso, dunque, i controlli del Fisco sono rivolti soprattutto agli acquirenti per scoprire l'eventuale dichiarazione nell'atto di compravendita di un importo inferiore a quello pattuito e accertare una maggiore imposta di registro, da calcolare sul corrispettivo effettivamente pattuito (e

non più sul valore catastale), oltre a sanzioni e interessi.

Le prove documentali

Partendo, dunque, da questo dato, gli acquirenti e i venditori, anche prima della compravendita immobiliare, sono chiamati a prevenire le contestazioni da parte del Fisco e a predisporre adeguate prove documentali al fine di provare l'effettiva corrispondenza del corrispettivo indicato nell'atto. È comunque bene precisare che l'ufficio accertatore può solo presumere un valore di vendita più alto, ma senza per questo imporlo dal momento che il prezzo reale è affidato al libero mercato e alla libera contrattazione delle parti. Né tantomeno, il maggiore valore degli immobili determinato sulla base dei dati Omi e del mutuo erogati agli acquirenti può consentire all'amministrazione di rettificare il valore di compravendita. Sono necessari, infatti, altri riscontri per provare l'evasione da parte dell'acquirente e del venditore. Ovviamente, l'esibizione di una perizia dell'immobile acquistato, redatta in data antecedente all'atto di compravendita che asseveri la congruità del prezzo stabilito tra le parti e corrisposto dall'acquirente rispetto allo stato di conservazione dell'immobile può rendere più semplice la difesa in caso di contestazione. Occorre tener presente, infatti, che anche qualora, come sta accadendo ultimamente, l'ufficio proceda con l'accertamento immobili-

liare facendo non solo riferimento ai valori Omi, ma anche a una stima dell'immobile compravenduto redatta dall'Ute (ufficio tecnico erariale), la Cassazione ha statuito che tale stima ha lo stesso valore probatorio di una semplice perizia di parte, dato che l'Ute rappresenta un'articolazione della stessa amministrazione finanziaria. Pertanto, le valutazioni/stime Ute sono assistite da fede pubblica solo in relazione alla loro provenienza e non al contenuto e per questo, esse possono essere contrastate con perizie di parte (Cassazione, sentenze n. 10223/2016, n. 10221/2016 e n. 8890/2007).

La perizia

Anche per questi motivi, al fine di avere una maggiore valenza perquisitiva sarebbe meglio che la perizia attestante il valore effettivo di mercato dell'immobile che si intende compravendere fosse redatta da periti (ingegneri, architetti, geometri) non legati da rapporti di parentela né all'acquirente né al venditore. Tuttavia, poiché la redazione di una perizia da parte di un tecnico comporta ovviamente un aggravio dei costi, si potrebbe in alternativa chiedere, sempre prima dell'acquisto, la redazione della perizia all'agenzia immobiliare a cui è stato affidato l'incarico di mediazione. Inoltre, al fine di avere delle evidenze documentali da produrre in caso d'accertamento, è opportuno chiedere all'agenzia immobiliare (e se possibile anche ad altre agenzie) il rilascio su carta

intestata delle quotazioni sul prezzo di vendita degli immobili situati nella medesima zona in cui si trova l'immobile da acquistare.

Inoltre, con riferimento alle compravendite di terreni rivalutati (ex articolo 7 della legge n. 448/2001 e successive proroghe e riproposizioni), occorre tener presente che il valore risultante dalla perizia asseverata di stima eseguita dal professionista incaricato costituisce «valore minimo di riferimento» ai fini delle imposte di registro, ipotecaria e catastale. Ne consegue che, nell'ambito di un accertamento ai fini dell'imposta di registro nei confronti dell'acquirente, ove il corrispettivo o il valore indicato nell'atto o denuncia risulta inferiore al valore periziato, le imposte di registro, ipotecaria e catastale saranno riliquidate dall'ufficio delle Entrate, assumendo quale base imponibile il valore di perizia.

Il deprezzamento

Al fine, dunque, di prevenire contestazioni da parte del Fisco in caso di valori di acquisto inferiori rispetto a quelli adottati per la rivalutazione, è opportuno indicare nell'atto notarile di compravendita gli eventi che sono sopraggiunti dopo la rivalutazione e che hanno determinato un deprezzamento del terreno, imputabili ad esempio a cause naturali (quali, ad esempio, frane, alluvioni) o alla pianificazione urbanistica.

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO