

# Rassegna Stampa

di Martedì 14 gennaio 2020



*Centro Studi C.N.I.*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Ingegneria</b>				
12/13	Italia Oggi	14/01/2020	<i>Int. a R.Aichner: L'UOMO CON LE PALE FA VOLARE L'ITALIA (S.Lorenzetto)</i>	3
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>RELAZIONE SHOCK SULL'A14: IL VIADOTTO CERRANO CEDE DI SETTE CENTIMETRI (M.Caprino)</i>	5
1+7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>VENEZIA, LA SABBIA INCEPPA IL MOSE (J.Giliberto)</i>	6
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
27	Italia Oggi	14/01/2020	<i>BREVI - NONOSTANTE IL BUON</i>	8
32	Italia Oggi	14/01/2020	<i>APPALTI, NON SI SALVA NESSUNO (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	9
38	Italia Oggi	14/01/2020	<i>EDILIZIA, I BENI MERCE DEVONO PAGARE L'IMU (S.Trovato)</i>	10
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
24	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>BREVI - POLIZZA CATASTROFI, MODIFICHE ALLA PDL</i>	11
<b>Rubrica Innovazione e Ricerca</b>				
27	Italia Oggi	14/01/2020	<i>BREVI - PRIMA LA FINLANDIA,</i>	12
39	Italia Oggi	14/01/2020	<i>INNOVARE VALE UN OCCUPATO SU TRE (F.Ummia)</i>	13
<b>Rubrica Economia</b>				
38	Italia Oggi	14/01/2020	<i>PICCOLI COMUNI, MAXI SERVIZI (F.Cerisano)</i>	14
7	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>I CINESI DANNO L'ADDIO AL PORTO PER I MANCATI DRAGAGGI IN LAGUNA (R.De Forcade)</i>	15
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
48	Italia Oggi	14/01/2020	<i>UNIVERSITARI, LA META' VA AL NORD (E.Micucci)</i>	16
28	Corriere della Sera	14/01/2020	<i>UNIVERSITA' DI NAPOLI E CAP GEMINI, PARTE L'ACADEMY PER IL 5G (N.Saldutti)</i>	17
<b>Rubrica Professionisti</b>				
22	Il Sole 24 Ore	14/01/2020	<i>DALLA CASSA DOTTORI 3 MILIONI AI GIOVANI (F.Micardi)</i>	18
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Italia Oggi	14/01/2020	<i>LA BCE CONTRO IL GOVERNO CONTE: I LIMITI AL CONTANTE NON SERVONO PER COMBATTERE L'EVASIONE... (T.Oldani)</i>	19
1	Italia Oggi	14/01/2020	<i>PROFESSIONISTI, CONTRIBUTI MINI (R.Lenzi)</i>	20

Riccardo Aichner dopo 45 anni vende Aersud ad Airbus per entrare in Air corporate

# L'uomo con le pale fa volare l'Italia

## Da Agnelli a Berlusconi, ha venduto ben 500 elicotteri

DI STEFANO LORENZETTO

**E**scudendo i 300 a disposizione del governo, che fanno della nostra flotta non militare la seconda al mondo dopo quella degli Stati Uniti, in Italia volano circa 500 elicotteri per uso civile. Difficile stabilire quanti di questi siano stati venduti dal veronese **Riccardo Aichner**, visto che in 45 anni di attività la sua Aersud ne ha piazzati soprattutto a operatori civili quasi 500, molti dei quali ancora svolgono onorevolmente il loro servizio in Paesi del Terzo mondo. «Ci sono in manutenzione elicotteri che hanno già percorso 3 milioni di chilometri. Cioè 8 volte la distanza fra la Terra e la Luna». Che cercassero un modello piccolo a 4 posti oppure un mostro a turbina da 5 a 15, i vip si sono sempre rivolti a lui.

Da **Gianni Agnelli** a **Silvio Berlusconi**, non si contano gli imprenditori che **Aichner** ha portato non dico al settimo cielo, ma almeno al quinto o al sesto: **Diego Della Valle** (Tod's e Italo), **Carlo Bonomi Bolchini** (finanza), **Luigi Zunino** (immobili), **Alessandro e Norberto Ferretti** (cantieri navali), i fratelli **Veronesi** (mangimi e Aia), **Pilade Riello** e figli (family company), **Roberto Cavalli** e **Matteo Marzotto** (moda), **Luca e Tony Bassani** (barche e finanza), **Gianni Domenichini** (vernici), **Gianni Zonin** (vini e banche). Per non parlare di colossi quali **Luxottica**, **Pirelli** e **Ferrero**. La Aersud elicotteri, fondata nel 1963 come rappresentanza italiana di Aérospatiale, nel 2019 è stata ceduta da **Aichner** ad Airbus, il gruppo che ha surclassato Boeing diventando il primo produttore al mondo di aerei civili. Adesso l'imprenditore si occuperà di Air corporate, con sede vicino all'aeroporto di Villafranca, che in 20 anni ha totalizzato oltre 45.000 voli e più di 61.000 passeggeri trasportati. Sempre in elicottero, ça va sans dire. «Ma non è una compagnia di elitaxi», precisa. «Opera con una decina di aeromobili da 6 a 12 passeggeri soltanto in abbonamento, al servizio di aziende che ne hanno bisogno con una certa frequenza».

Pensare che **Aichner**, laureato all'Università di Pisa in Ingegneria meccanica con indirizzo propulsivo-aer-

onautico, si sia innamorato di questo mezzo di trasporto solo perché negli anni della Rai in bianco e nero guardava alla *Tv dei ragazzi* la serie *Avventure in elicottero*, sarebbe fuorviante, anche se va detto che era un fan di quei telefilm. Sulla sua

**Fra i suoi clienti anche Diego Della Valle, Carlo Bonomi Bolchini, Luigi Zunino, Alessandro e Norberto Ferretti, i fratelli Veronesi, Pilade Riello e figli, Roberto Cavalli, Matteo Marzotto, Luca e Tony Bassani, Giovanni Domenichini, Gianni Zonin e colossi come Luxottica, Pirelli e Ferrero. A 17 anni già pilotava aerei da turismo dalla Francia al Marocco**

vocazione al volo ha influito semmai il fatto di essere figlio della medaglia d'oro al valor militare **Martino Aichner**, aerosilurante agli ordini dell'asso **Carlo Emanuele Buscaglia**. Un pioniere dell'industria elicotteristica in Italia, **Aichner** senior. Cominciò l'attività nel 1972 come rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde. Fu lui, con l'assistenza del figlio Riccardo, che oggi ha 67 anni, a suggerire all'Enac (Ente nazionale aviazione civile) le linee guida della legislazione sugli elicotteri, fino a quel momento inesistente nel nostro Paese. «Sul finire degli anni Sessanta, papà portò per la prima volta in Italia i Canadair per spegnere gli incendi», ricorda l'erede. «Telefonò di persona a **Raymond Marcellin**, ministro degli Interni francese, e ottenne di fargliene dirottare due sul lago di Garda, da cui attingerò l'acqua che spese un incendio boschivo in Trentino. I poveri piloti stavano tornando alla loro base e si ritrovarono a 1.000 chilometri di distanza senza nemmeno lo spazzolino da denti».

**Tipo tosto, suo padre.**

Lo aiutava la sua fama di eroe. Era nato a Trento a otto mesi dalla fine della Prima guerra mondiale, quindi austriaco, così come sudditi dell'Impero austro-ungarico erano i miei nonni, originari di Bressanone e della Val di Non. Ultimo di tre figli rimasti orfani, fu mandato a studiare a Roma. Si laureò in Legge e divenne avvocato. Ma la passione per il volo era troppo forte. Conseguì il

brevetto di pilota civile. Nel 1939 passò un concorso che era stato bandito su misura perché lo vicesse **Bruno Mussolini**: i vertici dell'Aeronautica volevano dare in fretta i gradi al figlio del Duce. Purtroppo mio padre ebbe un incidente di volo e fu cacciato dalla Scuola aerosiluranti.

**Che cosa combinò?**

A Trieste scese troppo di quota con il suo trimotore Savoia Marchetti Sparviero per salutare gli amici sulla spiaggia e fu costretto a un ammaraggio di fortuna. **Buscaglia** lo venne a sapere e lo volle nel suo gruppo proprio per questa prodezza. Il 15 giugno 1942 uscirono insieme in missione sul Mediterraneo. Il comandante fece ritorno alla base mentre mio padre si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese *Bedouin* e lo affondò, inabissandosi a sua volta colpito dalla contraerea nemica. I marinai britannici furono raccolti da

**Suo padre era Martino Aichner, l'aerosilurante che, agli ordini dell'asso Carlo Emanuele Buscaglia, nel 1942 si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese Bedouin nel Mediterraneo e lo affondò. Dopo la guerra la medaglia d'oro al valor militare divenne rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde**

una nave-ospedale italiana, lui fu salvato in extremis a tarda sera da un idroscorco. Per questa eroica azione, **Benito Mussolini** scese apposta in Sicilia a conferirgli la medaglia al valore. Ma il riconoscimento più importante arrivò nel 1986, quando l'ammiraglio inglese gli fece incontrare a Londra il vicecomandante del *Bedouin*, **Sherard Manners**. Due uomini che avevano cercato di uccidersi a vicenda si abbracciarono commossi.

**E pilota come suo padre?**

So portare gli elicotteri e dai 17 ai 30 anni ho pilotato gli aerei da turismo. Con tre amici, sorvolammo per un mese Francia, Spagna e Marocco con un Piper.

**Diciassette anni?**

Esatto. L'età minima per conseguire il brevetto di volo era quella. Oggi è 16 anni.

**Ma è pazzesco.**  
Sono norme internaziona-

li derivate dalla legislazione statunitense. Mio fratello **Alessandro** a 16 anni già pilotava gli alianti.

**Dove si consegue il brevetto?**

In varie scuole. Per esempio a Milano, Trento, Brescia, Lugo di Romagna e Arena Po, vicino a Pavia. Prevede 45 ore di volo e lezioni teoriche. Costa sui 20.000 euro. Di solito servono sei mesi; studiando in forma intensiva possono bastare anche 30 giorni. Ma il brevetto di pilota privato è solo l'abbicci. Per saper davvero volare bisogna arrivare fino alla zeta.

**Chi vigila sull'idoneità psicofisica dei candidati?**

L'Enac. Le visite mediche vanno ripetute ogni due anni, oppure ogni 12 o 6 mesi, a seconda del tipo di brevetto e dell'età.

**Chi fu il suo primo cliente?**

La Provincia autonoma di Trento. Mio padre fece da apripista all'utilizzo degli elicotteri per scopi che negli anni Settanta erano sconosciuti: l'antincendio boschivo e l'elisoccorso. Dal 1987 l'Aiut Alpin Dolomites, che presta il soccorso alpino nelle valli ladine dell'Alto Adige ed è uno dei più efficienti al mondo, impiega Alouette ed Ecuireuil forniti dall'Aersud. E non vanno dimenticati i carichi in montagna. Un tempo si usavano i muli per raggiungere le località più impervie.

La nostra dimostrazione inaugurale fu trasportare una cucina, appesa al gancio baricentrico, fino al rifugio Stavel Francesco Denza, 2.298 metri di quota, inaugurato 120 anni fa ai piedi del ghiacciaio della Presanella.

**Si va dai 300mila euro del più piccolo elicottero biposto ai 13 milioni del più sofisticato a turbina. Volare con il Robinson a pistoni costa 400 euro l'ora, con il Super Puma da 20 posti di Airbus intorno agli 8mila. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3mila e i 6mila. I taxi volanti? Ci vorranno cinque anni prima di capire dove andiamo a parare**

**Il suo primo cliente privato chi fu?**

**Silvio Berlusconi**. Gli consegnammo un Lama 315. All'epoca mi pare che costasse 200 milioni di lire. Andai io alla trattativa nella sede della sua Edilnord. In

quel periodo il Cavaliere era tutto preso dalla costruzione di Milano 2, l'avventura televisiva non era ancora cominciata. Subito dopo si fece vivo **Gianni Agnelli**, che già possedeva un Eurocopter acquistato in Francia. Volle sostituirlo. In seguito ne cambiò tre, in media uno ogni dieci anni.

**L'Avvocato era un cliente molto esigente?**

Più che altro molto curioso e molto competente. Mi convocava a Torino perché gli illustrassi le caratteristiche dei vari modelli. Si appassionava a ogni particolare e al momento di scegliere dimostrava una capacità di sintesi spiazzante. Non pretese mai allestimenti di lusso. Anzi, direi che gli fornii sempre elicotteri alquanto spartani.

**Le dava di ritorno l'usato?**

Come si fa con la Fiat. Il suo primo elicottero, un Alouette 3, finì alla Provincia di Trento per i soccorsi in montagna.

**Il cliente più meticoloso?**

Senza altro **Diego Della Valle**. Per il suo Dauphin 365 disegnò personalmente gli interni, scegliendo gli accostamenti fra pelle, radica e colore della moquette.

**Quanto costa un elicottero?**

Si va dai 300.000 euro del più piccolo biposto a pistoni ai 13 milioni del più sofisticato a turbina.

**Per volare la spesa è ingente?**

Con il Robinson a pistoni, 400 euro l'ora. Con il Super Puma da 20 posti di Airbus siamo intorno agli 8.000 euro l'ora. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3.000 e i 6.000 euro l'ora, alla quale appartengono vari modelli assai diffusi della Leonardo helicopters, quella che prima si chiamava Agusta, da 6 a 12 passeggeri.

**Roba da milionari.**

Chiesero a **Gianni Agnelli** che cosa distinguesse il vero ricco da quello finto. «I mezzi di trasporto», rispose. In realtà, oggi non è più così. Molto dipende dalle necessità aziendali. Conosco imprenditori che fanno pochi milioni di euro di fatturato ma hanno uno stabilimento a nord di Roma e uno a sud e sono stati costretti a comprarsi l'elicottero perché non potevano più usare il Grande raccordo anulare.

continua a pag. 13

SEGUE DA PAG. 12

**C'impiegava tanto per convincere un potenziale acquirente?**

Per l'elisoccorso anche anni, data la molteplicità degli interlocutori coinvolti. Con i privati in genere bastavano due mesi. In alcuni casi li ho convinti nel giro di due soli incontri, dopodiché dovevano però aspettare da 6 a 12 mesi per la consegna: ogni esemplare viene costruito solo su ordinazione.

**Mi faccia uno di questi casi.**  
 Lo stilista **Roberto Cavalli**. Da allora pilota il suo elicottero. Quando glielo vendetti addirittura ignorava che servisse il brevetto di volo. Anche **Matteo Marzotto** si mette alla cloche da solo.

**Ma i clienti badano più al prezzo o alla sicurezza?**

La sicurezza è il primo valore per noi. Ho dovuto convincere alcuni acquirenti freschi di brevetto a volare per almeno due anni soltanto con il pilota. Fosse dipeso da loro, avrebbero usato l'elicottero come se fosse un'auto.

**Gli elicotteri possono atterrare ovunque?**

Sì, in teoria.  
**E in pratica?**  
 Basta che il proprietario del terreno li autorizzi e che non arrechino danni a terzi.

**A che velocità viaggia un elicottero?**

Dai 220 ai 280 chilometri orari.

**Autonomia?**

Dai 500 agli 800 chilometri.

**E con il buio come fa?**

Se la notte è luminosa, può volare a vista. Da poco è disponibile il sistema *nigh vision goggles*. Si tratta di visori che intensificano la luce, come

se fosse giorno.

**Su quali distanze l'elicottero è più conveniente dell'aereo?**

Circa 500 chilometri. Però bisogna chiedersi quanto incide il fattore tempo. La distanza in linea d'aria tra Milano e Firenze è di 250 chilometri, 55-65 minuti di volo. Nei 25 minuti che un aereo impiega a decollare da Linate, sempreché la torre di controllo gli dia subito l'autorizzazione, l'elicottero è già a metà percorso.

**A che altezza vola?**

Fra i 300 e i 3.000 metri. Ma può

*Greta Thunberg per andare da Lisbona a Madrid ha usato un treno che nei 120 chilometri del tratto non elettrificato è trainato da una locomotiva a nafta, la quale produce l'anidride carbonica paragonabile a quella di un aereo. Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non capiva, anzi non gli interessava*

raggiungere i 6.000 e scavalcare le Alpi.

**Sai che mal d'aria.**

Niente affatto. Chi soffre di vertigini sale più volentieri sull'elicottero che sull'aereo. Raramente m'è capitato d'incontrare passeggeri impauriti. Sarà perché alle quote più basse ci si gode una dimensione del paesaggio unica.

**Non dev'essere piacevole un'avaria sulle Alpi.**

In questo caso l'elicottero si tra-

sforma in aliante e la planata è controllata fino a terra. Insomma, non viene giù come un sasso. A ogni 100 metri di quota persi, corrisponde un avanzamento di circa 300-400 metri. Calando la potenza del motore, le pale ruotano planando attorno all'asse del rotore, per cui l'elicottero scende restando sempre manovrabile fino al suolo. L'atterraggio a motore spento è una delle esercitazioni più comuni nel conseguimento del brevetto.

**Tutto ciò che vuole. Però mio nonno diceva: «Uccelli in aria, pesci in acqua, uomini in terra».**

Gli uccelli sono belli pesanti, gli uomini e gli elicotteri pure. Però volano tutti. E l'aria è molto dura, consistente: se la prendi in velocità, ti sostiene bene.

**Crede nei taxi volanti a decollo e atterraggio verticali?**

Attendo di vederli operativi. Sono macchine elettriche con tanti rotori, dotate di batterie ponderose, che ogni 15-20 minuti vanno ricaricate. Mi lasciano perplesso. Idem i droni, per i quali già hanno annunciato che voleranno con il pilota automatico per risparmiare i 90 chili di peso di quello in carne e ossa. Ci vorranno altri cinque anni prima di capire dove andiamo a parare.

**Greta Thunberg non usa né elicotteri né aerei, perché sostiene che inquinano.**

Gli ecologisti non vedono di buon occhio nulla che sia motorizzato, si sa. Per andare da Lisbona a Madrid, la **Thunberg** ha usato il Trenhotel Lusitania. Il quale, nei 120 chilometri del tratto non

elettrificato tra San Vicente de Alcántara e Cáceres, è trainato da una locomotiva anni Cinquanta alimentata a nafta, che sbuffa quantitativi di anidride carbonica paragonabili a quelli prodotti da un aereo in 60 minuti.

**Messaggio ricevuto.**

Come sugli aerei, i motori sono sofisticatissime turbine a gas. In più, gli elicotteri consentono operazioni di soccorso, di polizia e antincendio, sono preziosi nella difesa del territorio, nei trasporti in alta montagna, nella posa delle reti paravalanghe e degli elettrodotti, nei trattamenti agricoli, nella manutenzione di parchi eolici e ponti radio. Lei immagini un'antenna che si guasta a 3.000 metri di quota. Che fa? Manda su una squadra a piedi? Ci va in treno?

**Tragga le conclusioni.**

Da anni cerco di capire perché mai questo Paese sia governato da persone che hanno un livello di competenza spesso inferiore a quello medio dei cittadini. Noi italiani sappiamo lavorare di più e meglio dei francesi, degli inglesi, degli spagnoli e persino dei tedeschi. Ma quando c'imbattiamo nello Stato, non abbiamo scampo. Le consultazioni con un clic sul Web hanno ulteriormente imbarbarito lo scenario. Peccato che a eleggere soggetti spesso incapaci, ignoranti, inadatti siamo noi stessi. Non resta che volare alto, sopra la politica.

**Amen.**

Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non solo non capiva: non gli interessava proprio. Il che è anche peggio.

**L'Arena**

© Riproduzione riservata



**INFRASTRUTTURE**

OGGI LA DECISIONE

## Relazione shock sull'A14: il viadotto Cerrano cede di sette centimetri

Mentre si va verso un allentamento del divieto di transito ai mezzi pesanti, il viadotto Cerrano dell'autostrada A14 finisce anche nel mirino della Procura di Teramo, oltre che di quella di Avellino. Ieri sono anche circolati i contenuti dell'ordinanza con cui il 18 dicembre il gip irpino ha disposto proprio la chiusura ai mezzi pesanti, che da una settimana sta creando il caos poco a nord di Pescara, sulla statale 16 tra Pineto e Montesilvano; secondo l'interpretazione data da molti media, ne emergerebbe che ci sarebbe stato uno spostamento di 7 centimetri nei piloni.

Autostrade per l'Italia (Aspi) ha puntualizzato che questo dato «non si riferisce alle pile, ma allo spostamento massimo del terreno nei pressi della Pila 1 registrato dalla strumentazione nell'arco di 3 anni (2016-2018). Tale valore non si riferisce dunque alle pile del viadotto, che non hanno mai raggiunto movimenti attenzionabili nel periodo considerato».

Ma resta il fatto che lo spostamento di 7 centimetri causa un problema, non sulle pile ma sulle loro fondazioni. Un problema tanto rilevante da essere attenzionato dagli ispettori del ministero delle Infrastrutture (Mit): il terreno franoso, spostandosi, crea una spinta nelle sottofondazioni. Che, nel caso della pila 1, sta causando una deformazione (*plasticizzazione*, in gergo tecnico) del palo che si trova all'attacco alla fondazione.

Aldilà della rilevanza tecnica del problema, che se si confermasse pienamente come oggi appare richiederebbe lavori consistenti, non ci saranno ripercussioni sul traffico: come anticipato dal Sole 24 Ore venerdì 10 gennaio, basterà predisporre un piano di emergenza per bloccare il traffico appena nelle fondazioni si registrerà un movimento superiore a una soglia di allerta, che verrà calcolata in questi giorni. Entro la fine della settimana dovrebbe essere installato un sistema di sensori proprio sulle fondazioni (finora il monitoraggio è stato eseguito solo sulla frana).

Oggi, intanto, il viadotto potrebbe essere riaperto ai mezzi pesanti. Ai quali dovrebbe comunque essere imposto l'obbligo di marciare a 100 metri di distanza l'uno dall'altro, almeno fino a quando sarà completata l'analisi delle reali caratteristiche antisismiche delle cerniere dell'impalcato (operazione che potrebbe richiedere un paio di mesi).

Ai mezzi pesanti potrebbero essere imposti anche il limite di velocità di 70 km/h e il divieto di sorpasso. Ma sono misure al momento irrilevanti: da settembre, sul viadotto Cerrano si viaggia su una sola corsia per carreggiata, per il sequestro delle barriere laterali e della corsie di marcia a loro più vicina.

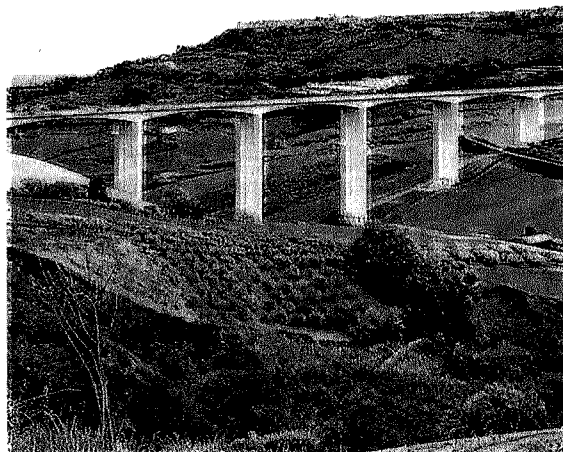
Il sequestro era stato disposto dal gip di Avellino, su richiesta della Procura. I pm hanno accertato che le modifiche agli ancoraggi apportate da Aspi dopo la strage

del bus precipitato il 28 luglio 2013 dal viadotto Acqualonga (presso Avellino) sono state bocciate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: non ci sarebbero garanzie che reggano come dovuto agli urti da parte di mezzi pesanti, mentre invece provocherebbero danni eccessivi sui mezzi leggeri. In questo quadro, ieri si è appreso che anche la Procura di Teramo ha aperto un fascicolo. Le ipotesi di reato finora sono ignote.

—Maurizio Caprino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA



**Sulla frana.** Il viadotto Cerrano dell'autostrada A14

**7**  
**SPOSTAMENTO DEL VIADOTTO**  
 Uno spostamento di 7 centimetri sotto il viadotto causa un problema, non sulle pile ma sulle loro fondazioni



# Venezia, la sabbia inceppa il Mose

## INFRASTRUTTURE

Dopo le polemiche, oggi nuovo test sulle dighe mobili contro l'acqua alta

Dopo le polemiche dei mesi scorsi, torna sotto i riflettori il Mose, il sistema chiamato a salvare Venezia dall'innalzamento del mare, costato finora 5,3 miliardi: oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti delle dighe a scomparsa che dal prossimo autunno (in via

provvisoria) e dal 2022 (in via definitiva) chiuderanno fuori dalla laguna l'acqua alta. Il problema emerso negli ultimi esperimenti è il rientro delle paratoie colossali in posizione di riposo alla fine dell'emergenza, per la sabbia che si insinua negli alloggiamenti vuoti. Episodi momentanei? Ci saranno problemi per la funzionalità del porto e il ricambio di acqua della laguna? Se fosse un difetto di progetto servirà una soluzione rapida, diversa dagli incursori della Marina finora chiamati per togliere a braccia la sabbia.

**Jacopo Giliberto** — a pag. 7

# Venezia torna ad alzare il Mose, rischi di blocchi sotto le paratie

## INFRASTRUTTURE

Oggi il sollevamento di uno dei quattro tratti del sistema di dighe a scomparsa

Test sul problema tecnico della sabbia aspirata negli alloggiamenti vuoti

**Jacopo Giliberto**

Oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti del Mose, le dighe a scomparsa che dal prossimo autunno (in via provvisoria) e dal 2022 (in via definitiva) chiuderanno fuori dalla laguna l'acqua alta che minaccia Venezia. Il problema mostrato dagli ultimi esperimenti di funzionamento delle paratoie colossali è il loro rientro in posizione di riposo alla fine dell'emergenza, e oggi si controllerà se il problema è ricorrente o se era stato solamente occasionale. Dal punto di vista tecnico potrebbe essere questo l'ostacolo maggiore al successo pie-

no del progetto, ma i problemi più complessi non sono quelli tecnici di calcestruzzo e acciaio bensì quelli normativi, gestionali e regolatori.

### Che cos'è il Mose

Il Mose per salvare Venezia dalle acque alte è quasi pronto. Finora sono stati spesi 5,3 miliardi (tangenti incluse) su una spesa totale e finale di 5,5 miliardi dopo 17 anni in cui si sono alternati lavori con frenesia furibonda a periodi di paralisi totale e cantieri abbandonati.

L'opera principale individuata negli anni '80 per salvare Venezia dallo sprofondare del terreno e dall'alzarsi incessante del mare è il sistema di quattro dighe colossali a scomparsa per chiudere il mare fuori dalla laguna quando la marea sarà troppo alta, ma invisibili quando saranno a riposo.

Le dighe a scomparsa sono cassoni d'acciaio posati sul fondo delle bocche di porto; quando ci saranno condizioni astronomiche e meteorologiche di rischio per la città, allora le paratoie si alzeranno formando una barriera per tenere l'acqua fuori dalla laguna. Quando la marea scenderà, i cassoni riaffonderanno nei loro alloggiamenti nascosti sul fon-

do, riaprendo il passaggio e lo scambio di acqua fra il mare e la laguna.

### Il problema della sabbia

Negli ultimi esperimenti le dighe in azione avevano aspirato nei loro alloggiamenti vuoti vagonate di sabbia dal fondo. Quando dovevano tornare a riposo, i cassoni d'acciaio avevano trovato l'alloggiamento occupato dalla sabbia e non scendevano. Furono episodi momentanei? Ci saranno problemi per la funzionalità del porto e il ricambio di acqua della laguna? Se fosse un difetto di progetto servirà una soluzione — a funzionamento velocissimo — diversa dal chiamare ogni volta gli incursori Comsubin della Marina per togliere a braccia la sabbia.

### Cabina di regia

Il Consorzio Venezia Nuova ha completato ben più del 90% dei lavori di costruzione del Mose, ma la parte già pronta a lavorare è quella di calcestruzzo e acciaio, la più massiccia. Assai più indietro è il completamento dei lavori che faranno funzionare la macchina colossale: software, sala controllo, sensori, compressori. Ma manca soprattutto l'assetto normativo e istituzionale. A collaudi avve-

nuti, impressi timbri e firme, chi gestirà l'opera? Con quali regole e criteri? Settimane fa si era pensato di istituire un'Agenzia per Venezia.

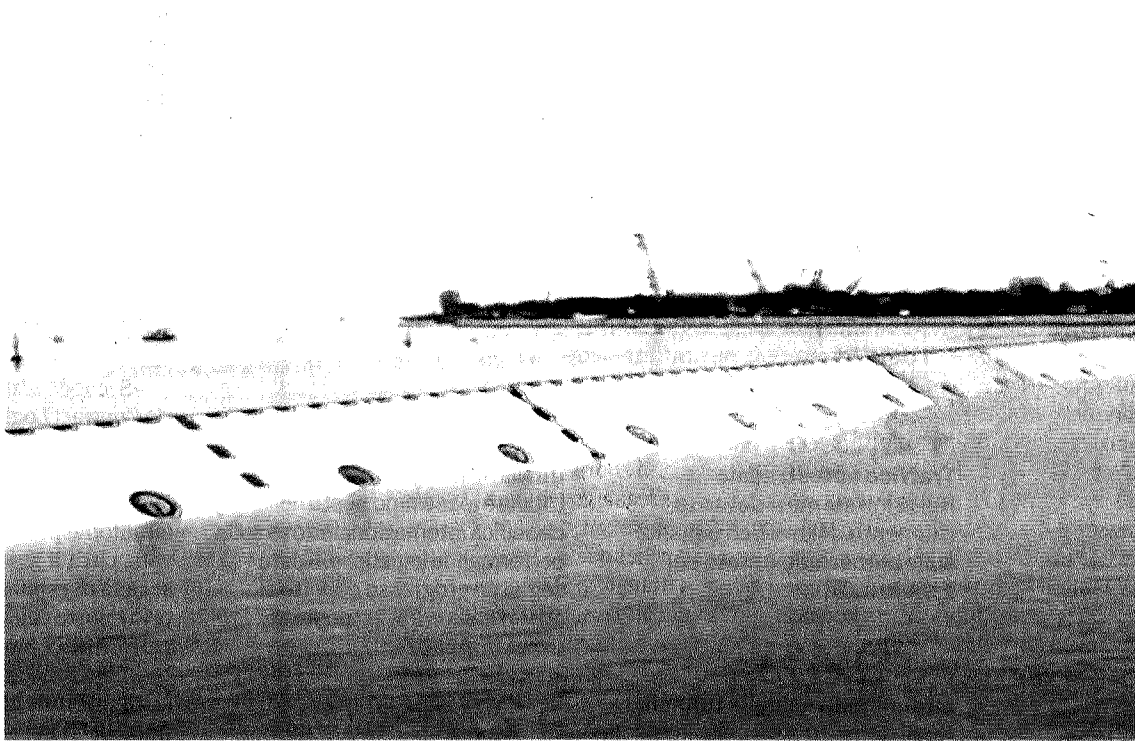
Un altro tema da risolvere è il rapporto con il porto che — impongono le leggi speciali sulla salvaguardia di

Venezia — va tutelato. In presenza del Mose attivo e funzionante, serve una normativa che definisca Venezia "porto regolato" come Amburgo, Anversa, Rotterdam. In altre parole, la laguna di Venezia non sarebbe più un porto ad accesso libero come gli

altri bensì per via delle aperture e chiusure delle barriere mobili il porto avrebbe una regolazione simile a quella di un aeroporto, con gli slot per le partenze e per gli atterraggi e la normazione sull'inagibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANS



Via ai nuovi test. Oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti del Mose

## PAROLA CHIAVE

### # Mose

#### Le dighe mobili per Venezia

Il Mose è un sistema di quattro dighe mobili a scomparsa per separare la laguna di Venezia dal mare aperto in caso di alta marea. Il progetto è al centro di inchieste giudiziarie e contestazioni.



**Nonostante il buon andamento di dicembre, è negativo il bilancio complessivo del mercato dei bandi di sola progettazione nel 2019: in totale sono stati pubblicati 2.971 bandi, per un valore di 574,0 milioni di euro. Rispetto al 2018 si registrano cali del 6,5% in numero e del 7,0% in valore. Da rilevare la relativa tenuta dei bandi sopra soglia Ue che si mantengono a +10,7% in numero e cedono solo il 3,6% in valore, mentre i bandi sotto soglia arrivano a -11,1% in numero e -13,7% in valore. Nel mese di dicembre - in netta ripresa rispetto a novembre - le gare di progettazione sono state 368, per un valore di 64,0 milioni di euro. Il confronto con il precedente mese di novembre è positivo: sono stati pubblicati più bandi di gara (l'aumento è del 58,6%) per un valore molto più alto**

**(+123,6%). Lo evidenzia l'Osservatorio Oice/Informatel sulle gare pubbliche di ingegneria e architettura.**





*Gli effetti al superamento della soglia dei 200 mila. Verifica sulla falsariga dell'Iva*

# Appalti, non si salva nessuno

## Nuove regole sulle ritenute per ogni contratto in essere

DI DUILIO LIBURDI  
 E MASSIMILIANO SIRONI

**A**l superamento dei 200 mila euro, le nuove regole in materia di ritenute sugli appalti si applicheranno con riferimento a tutti i contratti in essere e non solo a quello che ha comportato il superamento della soglia. La verifica dello svolgimento dell'attività, che serve per essere esonerati dal meccanismo delle comunicazioni al committente, si baserà sui medesimi criteri previsti per la verifica del rischio sui titolari di partita Iva. Sono queste le indicazioni che sono giunte dall'agenzia delle entrate a chiarimento delle disposizioni contenute nell'articolo 4 del dl n. 124 del 2019 in materia di ritenute e compensazioni nei contratti di appalto e subappalto. In linea di principio, le norme introdotte hanno la finalità di presidio con riferimento al contrasto delle ipotesi di illecita somministrazione di manodopera ma non dovrebbero colpire gli appalti «puri».

La disposizione contenuta nel comma 1 dell'articolo 17 bis del dlgs n. 241 del 1997, introdotto dall'articolo 4 del dl n. 124 del 2019 prevede che nel caso di affidamento di una opera o più opere per il tramite di contratti di appalto o subappalto a un'impresa per importi annui superiori a 200 mila euro, scatti l'obbligo di monitoraggio da parte del committente degli adempimenti effettuati dalle imprese in termini di versamento delle ritenute alla fonte. Il committente, in tale ipotesi, sarà obbligato a richiedere copia delle deleghe di pagamento nonché a porre in essere verifiche sulla correttezza nell'operato di altri soggetti. Poiché il limite numerico previsto dalla norma è appunto pari a 200 mila euro, una problematica che si poneva era quello legato alla necessità o meno di applicare le disposizioni normative soltanto con riferimento al contratto che genera il superamento della soglia ovvero in relazione a tutti i contratti in essere con la medesima impresa. La risposta dell'agenzia del-

le entrate delinea questo secondo scenario, vale a dire quello legato alla necessità di effettuare il monitoraggio su tutti i contratti in essere al momento di superamento della soglia limite prevista dalla legge. Peraltro, già con la risoluzione n. 108 del 23 dicembre 2019 l'amministrazione finanziaria aveva affermato il principio in base al quale il monitoraggio doveva riguardare anche i contratti stipulati in data antecedente il 1° gennaio 2020. Una valutazione, dunque, complessiva che riguarderà:

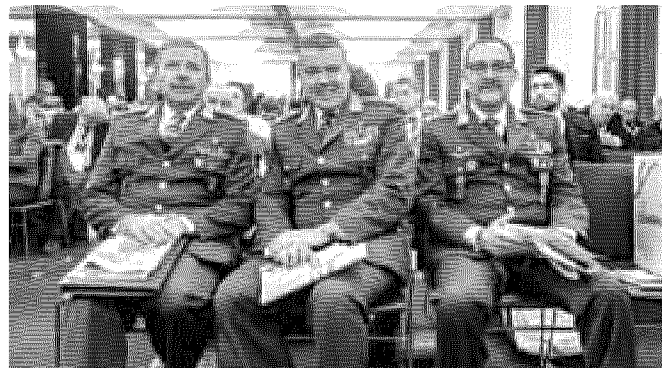
- tutti i contratti in essere nel momento in cui viene superata la soglia «quantitativa»;

- indipendentemente dal momento di stipula di contratti precedenti, fermo restando, naturalmente, che il meccanismo di comunicazioni sarà operativo con riferimento alle ritenute prelevate sulle retribuzioni correnti a far data dal mese di superamento.

Un ulteriore aspetto chiarito dalle risposte fornite in occasione del forum è stato quello legato all'ambito di applicazione del disposto del comma 5 della norma che specifica i casi in cui le imprese appaltatrici, subappaltatrici o affidatarie possano derogare agli obblighi di comunicazione. I requisiti previsti dalla norma riguardano, da un lato, l'attestazione di operatività triennale nonché una sorta di «garanzia» fiscale in termini di adempimenti dichiarativi e di versamento registrato in conto fiscale per un importo almeno pari al 10% dell'ammontare dei ricavi o dei compensi risultanti dalle dichiarazioni presentate. Inoltre, la lettera b) del comma 5, rinvia all'ipotesi di inesistenza di contestazioni superiori all'importo di 50 mila euro senza che sia scaduto il termine per procedere al relativo pagamento. Sulla questione della operatività triennale, l'indicazione dell'agenzia attiene al rinvio al contenuto del provvedimento del 12 giugno 2017 contenente i criteri e le modalità di cessazione delle partite Iva nonché della esclusione dalla banca dati Vies. In detto provvedimento venivano individuati una serie di controlli

da effettuarsi sia in relazione agli aspetti formali che sostanziali. Ad esempio, una verifica attiene alla identità del soggetto nonché all'utilizzo effettivo della partita Iva. In merito all'ammontare dei versamenti che transitano sul conto fiscale, considerato come il problema dell'ammontare degli stessi potrebbe non essere coerente con l'ipotesi di contribuenti che dichiarano perdite, l'agenzia delle entrate rammenta che il limite in questione ben potrebbe essere raggiunto tenendo conto ad esempio dei versamenti Iva nonché delle ritenute e dei contributi previdenziali. Si va dunque via via componendo il quadro interpretativo della nuova disposizione fermo restando che, in ogni caso, dovrà essere chiarito il concetto di prevalenza del costo della manodopera che potrebbe essere riportato a quanto previsto, ad esempio, dall'articolo 50 del dlgs 50 del 2016. Inoltre, con riferimento alla necessità che i contratti interessati siano quelli nei quali i beni sono da riferire al committente, detta posizione escluderebbe gli appalti «puri» quelli nei quali, cioè, l'affidamento dell'opera interviene a favore dei soggetti che utilizzano proprio personale e propri mezzi per lo svolgimento dell'opera medesima.

—© Riproduzione riservata—



Gli ufficiali della Gdf presenti al Forum. Da sinistra Giuseppe Vicanolo, Stefano Screpanti e Stefano De Braco

159329

Lo prevede la Manovra 2020. Aliquota dall'1 al 2,5 per mille

# Edilizia, i beni merce devono pagare l'Imu

DI SERGIO TROVATO

**D**a quest'anno sono soggetti al pagamento dell'Imu i cosiddetti beni merce delle imprese edilizie, destinati alla vendita e non locati, seppure con un'aliquota ridotta dell'1 per mille, che i comuni possono aumentare fino al 2,5 per mille. L'aliquota può anche essere diminuita e azzerata. Questi beni, che hanno fruito dell'esenzione dal secondo semestre del 2013 fino al 2019, saranno esonerati dal pagamento dell'imposta municipale solo a partire dal 2022. È una delle novità contenute nella manovra di bilancio 2020 (legge 160/2019), che ha riscritto le regole che governano l'imposta locale. Dunque i fabbricati delle imprese edilizie, esenti dal tributo comunale dal 2013 al 2019, con la nuova Imu sono soggetti al pagamento per il 2020 e 2021. Lo prevede il comma 751 della legge di bilancio 2020, del quale è difficile capire quale sia il senso e la ratio. Fino al 2021, l'aliquota di base per i suddetti fabbricati è fissata nella misura dell'1 per mille. Alle amministrazioni comunali, però, è attribuito il potere di aumentare l'aliquota, fino al 2,5 per mille, di ridurla o, in alternativa, di azzerarla. Solo nel 2022 questi beni potranno tornare al regime di esonero, vigente fino allo scorso anno.

Ex lege le imprese edilizie proprietarie di immobili, costruiti, invenduti, e non locati, devono assolvere all'obbligo annuale di dichiarazione Imu. Devono, infatti, attestarne lo stato contabile di «bene merce». Altrimenti, decadono dal diritto a godere del trattamento agevolato, anche sotto forma di riduzione dell'aliquota d'imposta. Va ricordato che anche l'articolo 2, comma 5-bis, del decreto legge 102/2013, che ne ha riconosciuto per la prima volta l'esenzione, ha espressamente subordinato il beneficio fiscale alla presenta-

zione da parte delle imprese costruttrici della dichiarazione Imu entro il termine ordinario di scadenza. Nella dichiarazione le imprese devono attestare la sussistenza dei requisiti e indicare dettagliatamente gli immobili che hanno diritto a fruire dei benefici fiscali. La mancanza della presentazione della dichiarazione comporta quindi la non spettanza dell'agevolazione, pur se sono presenti tutti gli altri requisiti previsti dalla legge. In questo senso si è espressa la Commissione tributaria provinciale di Bergamo, con la sentenza 414/2018. Come recita la norma della legge di Bilancio, gli immobili devono essere costruiti dall'impresa che ne è titolare e devono essere destinati alla vendita. L'aliquota ridotta compete solo nel caso in cui i fabbricati siano di proprietà del soggetto che li ha costruiti (intestatario del permesso di costruire), con esclusione dell'ipotesi in cui fabbricati di nuova costruzione siano ceduti ad altri soggetti, pur se questi ultimi li destinino alla vendita. Il beneficio è inoltre condizionato dal fatto che gli immobili non vengano locati, neppure per un breve periodo o anche per un solo giorno dell'anno, altrimenti perdono lo status di «beni merce». Il dipartimento delle finanze del Ministero dell'economia ha chiarito che non deve essere riconosciuta l'esenzione Imu per i fabbricati classificati tra i beni-merce delle imprese costruttrici, se gli stessi siano stati locati anche solo per un breve periodo. Secondo il ministero l'agevolazione non spetta in caso di locazione e utilizzazione, anche temporanea, da parte delle imprese. Ha escluso la possibilità di un'esenzione proporzionale alla durata del periodo d'imposta in cui l'unità immobiliare non sia stata locata. Pertanto, non solo l'esenzione, ma anche l'aliquota ridotta non può essere riconosciuta ai fabbricati locati.

—© Riproduzione riservata—



**IN BREVE**

**ALLA CAMERA**

**Polizza catastrofi,  
modifiche alla Pdl**

Sarà presentata domani alla Camera la modifica alla Pdl presentata alla Camera da Michela Rostan (Leu) sulle polizze obbligatorie per la sicurezza dei fabbricati rispetto alle catastrofi (terremoti e simili). La modifica, affidata alla redazione di Rosario Dolce, mira a specificare meglio il ruolo e le responsabilità di condòmini e amministratori, prevedendo anche la prededucibilità dei premi assicurativi.



159329

**Prima la Finlandia, ultima la Bulgaria e non troppo distante (24esima su 28 Paesi Ue) è l'Italia sul processo di digitalizzazione nell'analisi della Commissione con la diffusione dell'indice dell'economia e della società digitale (Desi), un documento**

*che sintetizza gli indicatori pertinenti sulle prestazioni digitali dell'Europa e tiene traccia dell'evoluzione degli Stati membri dell'Ue nella competitività digitale. Per Domenico Picciano, head of public sector Ntt Data Italia (multinazionale con contratti attivati in dieci regioni italiane e che ha vinto due dei cinque lotti di gara indetti da Sogei per la fornitura dei sistemi gestionali integrati), «è fondamentale capire che digitalizzazione non significa dematerializzazione quando si guarda al dato riguardante lo scarso utilizzo dei sistemi da parte dei cittadini si dovrebbe ragionare proprio su questo. Un procedimento amministrativo non ripensato e ridisegnato con un approccio digitale non è utile».*





*La relazione del Cnel sui livelli delle prestazioni degli enti pubblici. P.a. rimandata in Ict*

# Piccoli comuni, maxi servizi

## Polizia, istruzione e sociale: qualità come nei grandi centri

**DI FRANCESCO CERISANO**

**I** piccoli comuni riescono a garantire una qualità di servizi paragonabile a quella dei grandi centri nella polizia locale, nell'istruzione e nel sociale. A sfatare il luogo comune secondo cui i mini-enti sarebbero anti-economici proprio per la loro scarsa capacità di economie di scala è la Relazione 2019 al parlamento e al governo sui livelli e la qualità dei servizi offerti dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali a imprese e cittadini, realizzata dal Cnel che verrà presentata domani alla presenza della ministra per la pubblica amministrazione Fabiana D'Adda.

Il report, di oltre 400 pagine, premia i piccoli centri del Nord est che hanno raggiunto particolari livelli di efficienza nella polizia locale «anche grazie alla diffusione di forme di gestione associata». Mentre nei servizi di supporto all'istruzione, il Cnel rimarca come il livello qualitativo delle prestazioni erogate dai mini-enti tenga testa ai comuni più grandi, »

soprattutto nei servizi mensa, nel trasporto scolastico e nel sociale dove, per effetto di una domanda potenziale inferiore «è più semplice per gli enti raggiungere la soddisfazione dei bisogni».

L'indagine del Cnel ha preso in esame 12.874 istituzioni pubbliche nelle quali prestano servizio quasi 3 milioni e mezzo di lavoratori, compresi i dipendenti pubblici in servizio all'estero (ambasciate, consolati, istituti di cultura ecc.).

Il divario Nord-Sud, tranne poche eccezioni, è sempre più accentuato e, secondo il Cnel, si manifesta in due modalità. La prima è quella in cui a maggiori costi corrispondono servizi di livello inferiore e quindi inefficienza. Ed è la situazione in cui si trovano i servizi legati al territorio, alla viabilità, alla raccolta e smaltimento rifiuti e agli asili nido. La seconda è quella in cui a minori servizi corrisponde anche un minore livello di impegno finanziario. In questa situazione si trovano la polizia locale, i servizi di supporto all'istruzione e i servizi sociali.

Il costo maggiore che pesa su cittadini e imprese riguarda i servizi di istruzione che impegnano mediamente 681 euro per ciascun residente della fascia di età 3-14 anni. Per la viabilità si spendono 640 euro per km di strada comunale anche se con differenze notevoli fra i vari territori. Il livello di spesa, osserva l'istituto presieduto da Tiziano Treu, si è ridotto mediamente del 7,3% fra il 2015 e il 2016. I servizi amministrativi costano mediamente 205 euro pro capite, mentre i servizi del sociale costano 77 euro pro capite (-1%). Il dato più critico è rappresentato dagli asili nido, che, tranne pochi casi virtuosi, sono ancora sottodimensionati rispetto alle reali esigenze delle famiglie e vedono diminuire gli investimenti, rappresentando anche uno dei maggiori ostacoli alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro delle donne.

**Pubblica amministrazione rimandata in informatica**

Il livello di evoluzione tecnologica degli enti pubblici si colloca al di sotto della media Ue e si dimostra contraddittorio: da un lato casi virtuosi di digitalizzazione come Fisco online, il portale dell'Inps, la fatturazione elettronica a cui si aggiungono tanti esempi di enti locali particolarmente smart, dall'altro l'assenza di un livello minimo di servizi internet che si traduce nello scarso numero di enti che consente di pagare online. Colpa di un'attenzione non sempre costante da parte dei governi di turno verso il tema della trasformazione digitale, ma anche di progetti come PagoPa (la cui obbligatorietà è slittata al 30 giugno) e come l'Anagrafe nazionale della popolazione residente che, seppur «ottimi» hanno trovato (e trovano ancora) grossi ostacoli «perché disegnati senza tener conto della situazione di partenza e dei dati oggettivi delle diverse realtà locali». L'effetto è che la spesa per Ict degli enti locali registrata negli ultimi dieci anni continua a calare.

— © Riproduzione riservata —



**Tiziano Treu**



**TRASPORTO CONTAINER**

# I cinesi danno l'addio al porto per i mancati dragaggi in laguna

## Pescaggi insufficienti per le compagnie Cma-Cgm e Cosco, Evergreen e Oocl

**Raoul de Forcade**

La Cina diventa più lontana per il porto di Venezia, che ha appena perso parte della sua Via della Seta. E, con questa, circa 50 milioni di euro l'anno. Lo scalo ha dovuto dire addio alla linea diretta di trasporto container con la Cina e il Sudest asiatico. La decisione è stata presa da Ocean Alliance, la compagine formata dalle compagnie Cma-Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Oocl, ed è legata al fatto che Venezia non dispone più di pescaggi adeguati a consentire la navigazione delle grandi portacontainer destinate al servizio Aem6, che collega appunto Shanghai (e altre città asiatiche, compresa Singapore) con la Laguna. Il ser-

vizio, quindi, sarà soppresso da aprile.

La situazione preoccupa (e irrita) non poco l'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, che da anni si batte per risolvere la questione dei fanghi depositati nei canali. Anche perché gli effetti di questa situazione sono da ascrivere alla lentezza nel decidere (o alla volontà di frenare?) di Governo ed enti statali. Il ministero dell'Ambiente non ha ancora varato il Protocollo fanghi necessario al loro smaltimento. E anche i paletti e i lunghi iter burocratici di Ispra, dell'Istituto superiore della sanità e della Commissione di salvaguardia di Venezia, aggravano l'impasse.

«I fondi per i dragaggi manutentivi – spiega Pino Musolino, presidente dell'Adsp – ci sono (23 milioni, ndr) e, se arriverà presto il via libera all'individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti scavati, potremmo tornare al pescaggio necessario (11,5 metri, ndr) per far arrivare in tranquillità

le navi container entro l'estate 2020». Per l'attuale situazione di stallo, prosegue Musolino, «abbiamo già perso circa 50 milioni di ricchezza generata nel sistema portuale su base annua, con ulteriori perdite ancora difficili da quantificare al momento. Un danno assolutamente evitabile, visti i ripetuti avvertimenti che in tal senso abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni, che avrà ripercussioni anche sull'indotto e sulla catena di valore della manifattura veneta e lombarda».

La decisione di Ocean Alliance, comunque, conclude Musolino, «non sarà la morte del porto di Venezia, che rimane centrale in quanto grande porto industriale e commerciale, leader nazionale del project cargo e tra i principali attori delle rinfuse e merci varie. Continuerò a relazionarmi con le compagnie e a tessere rapporti commerciali, per riportare il servizio diretto a Porto Marghera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



*I maturandi del Centro Sud ingrossano gli atenei settentrionali. Istat: strutture migliori*

# Universitari, la metà va al Nord

## Boom delle telematiche: studenti +24% e lauree +22%

DI EMANUELA MICUCCI

**A**trainare l'università sono gli atenei telematici, che segnano un vero boom con ben +24% di studenti e +22% di laureati in un solo anno. Mentre quasi la metà degli iscritti ai corsi di laurea in Italia frequenta atenei del Nord, sebbene la partecipazione agli studi universitari sia in realtà più elevata tra i giovani residenti nel Centrosud. Il Rapporto Annuale 2019 dell'Istat ([www.istat.it](http://www.istat.it)), infatti, conferma la crescita delle università telematiche, registrata già da alcuni anni. Tanto che gli studenti di questi atenei raggiungono nell'anno accademico 2017/18 quota 93.651 iscritti, segnando un +23,9% rispetto all'anno precedente.

**Quasi raddoppiando gli studenti** in quattro anni accademici. Nel 2013/2014, infatti, gli iscritti erano 48.786. Da allora, gli studenti sono costantemente aumentati ogni anno per tutte le tipologie di corsi di laurea: +80,1%

ai percorsi di I livello, che hanno raggiunto 67.699 studenti, cioè 30.105 in più rispetto ai 67.699 del 2013/14. Addirittura +241,3% ai corsi di laurea magistrale biennale, passati da 4.450 studenti agli attuali 15.189, con un incremento di 10.739 iscritti.

**Molto positivo anche il +59,6%** di universitari telematici delle lauree magistrali a ciclo unico, che contano 10.763 iscritti rispetto ai 6.742 di quattro anni prima, pari a 4.021 studenti in più. Nel complesso, invece, anche gli iscritti a un corso di laurea in Italia, sia di I sia di II ciclo nell'anno accademico 2017/18 sono in crescita ma solo del 2,5% rispetto all'anno precedente. La maggior parte degli studenti frequenta atenei telematici del Lazio (51.257) e della Campania (30.680), seguiti da quelli della Lombardia (11.373).

**Mentre le università online di Toscana e Abruzzo** registrano rispettivamente 235 e 106 iscritti, ma senza studenti a ciclo unico nella prima regione e con zero iscritti alla magistrale biennale nella seconda. In costante aumento anche i laureati telematici, che raggiungono i 12.977 dottori, con

un +149,7% rispetto ai 5.197 laureati di quattro anni prima, pari a +7.780 dottori. La maggioranza nell'a.a. 2017/18 ha conseguito una laurea di I livello (8.153). Mentre i laureati magistrali sono equamente divisa tra biennale (2.746) e a ciclo unico (2.348). In un solo anno i laureati negli atenei telematici sono aumentati del 22,4%, pari a 2.373 dottori in più.

**Nell'a.a. 2016/17, infatti, i laureati** in queste università erano 10.604. In generale, crescono studenti universitari che nell'anno solare 2017 hanno conseguito una laurea in Italia, anche se solo dell'1,9% rispetto all'anno precedente (317.786 laureati). Nel complesso, considerando solo gli iscritti ai corsi del nuovo ordinamento, le università italiane collocate nel Nord del Paese raccolgono il 42,7% del totale dei 1.695.669 iscritti, il 31,5% degli universitari studia in un ateneo del Mezzogiorno e il 25,8% nelle università del Centro. Mezzogiorno. «Questa distribuzione», spiega l'Istat, «non dipende solo dal diverso grado di partici-

zione agli studi universitari dei giovani residenti nelle varie regioni, ma anche dalla diversa distribuzione degli atenei sul territorio (ci sono più università nelle regioni settentrionali) e dalla diversa capacità delle singole strutture universitarie di attrarre studenti che risiedono in altre zone del Paese».

**Analizzando i tassi di iscrizione** all'università per provenienza geografica dello studente si rileva, infatti, che la partecipazione agli studi universitari è in realtà più elevata tra i giovani residenti nel Centro (44,6%) e nelle regioni del Sud (43,3%).

In particolare, la partecipazione più alta si rileva in Basilicata, dove è iscritto ad un corso di laurea il 49,8% dei giovani che sono tra i 19 e i 25 anni, a cui fanno seguito l'Abruzzo (49,5%) e il Molise (48,7%). I tassi di partecipazione agli studi universitari sono più bassi, invece, in Lombardia (33,8%), nella provincia autonoma di Trento (33,9%) e in Valle d'Aosta (34,6%). Mentre i valori molto bassi nella provincia autonoma di Bolzano sono da imputare alla tradizionale propensione a studiare nelle università austriache.

©Riproduzione riservata

*Nel complesso, considerando solo gli iscritti ai corsi del nuovo ordinamento, le università italiane collocate nel Nord del Paese raccolgono il 42,7% del totale dei 1.695.669 iscritti, il 31,5% degli universitari studia in un ateneo del Mezzogiorno e il 25,8% nelle università del Centro*





Formazione

# Università di Napoli e Cap Gemini, parte l'Academy per il 5G

DAL NOSTRO INVIATO

**NAPOLI** C'era una fabbrica di aceto Cirio dove l'Università Federico II di Napoli sta costruendo un pezzo di futuro. Un percorso, quello del polo di San Giovanni a Teduccio, iniziato con Apple e che da oggi vede un altro protagonista, desti-

nato a cambiare fabbriche, ospedali, città, il modo di vivere: la tecnologia 5G. Ieri Capgemini, in collaborazione con l'Università, Tim e Ptc, ha inaugurato la prima Academy dedicata a formare le competenze per guidare questa trasformazione: 30 allievi, altri 60 a settembre. «È un momento importante, l'Academy si dimostra una

sfida nuova e vincente: formazione di avanguardia in un ateneo del Sud», ha sottolineato Arturo De Vivo, neo rettore dopo che Gaetano Manfredi è diventato ministro dell'Università e della Ricerca. Un laboratorio di futuro: dalla guida autonoma alle operazioni a distanza, ai sensori dei musei. «Questo è un Paese dove è difficile fare progetti di politica industriale. L'innovazione non è il risultato di tante scintille, ma un percorso

30

gli allievi della prima Academy per le competenze del 5G

**Rettore**

Arturo De Vivo ha sostituito Gaetano Manfredi diventato ministro

da costruire insieme, università, imprese, istituzioni come la Regione o il Comune e territorio. Questo è il modello di San Giovanni. E il 5G è un tassello decisivo», spiega Giorgio Ventre, direttore del Dipartimento di Ingegneria elettrica e delle tecnologie. «Un luogo nato con l'idea di laboratori aperti in una zona che aveva bisogno di una riqualificazione», sottolinea Leopoldo Angrisani, direttore dell'Academy 5G e del CeSMA. «Qui si respira un clima di fiducia sul futuro. L'Italia è ferma e il Sud ha un gap che non riesce a colmare. La rivoluzione dell'alta formazione è una grande possibilità», dice Vito Grassi, presidente di Confindustria Campania. Mentre Valeria Fascione, assessore regionale all'Innovazione, punta sulla «necessità di avere una visione, mettere Napoli al centro dello sviluppo industriale. Oggi le materie prime sono le competenze. E la città può diventare un hub internazionale». L'occasione per un confronto tra Andrea Laudadio, Tim academy director, Roberta Barsotti, Ptc Alliance Manager, Gea Smith, Capgemini Business Unit Italy, Alessandro Puglia, 5G Academy Director di Capgemini e Antonia Maria Tulino, coordinatrice didattica della 5G Academy.

**Nicola Saldutti**

# Dalla Cassa dottori 3 milioni ai giovani

## COMMERCIALISTI

### Incentivati l'acquisto di beni strumentali e l'aggregazione degli studi

**Federica Micardi**

Cassa dottori commercialisti investe 3 milioni sui neoiscritti per l'avvio dello studio e l'aggregazione. In particolare, 2 milioni saranno dedicati all'acquisto, anche in leasing, di hard-

ware (esclusi gli smartphone), software e mobili; un milione sarà invece messo al bando per favorire l'aggregazione in studi associati o Stp.

Obiettivo della Cassa, spiega il presidente Walter Anedda, è quello di favorire l'avvio del percorso professionale e le aggregazioni tra i gli iscritti in un'ottica di welfare strategico che supporti la carriera dei dottori commercialisti.

Il bonus per l'acquisto di materiali può arrivare a 5 mila euro per singolo professionista, mentre non supera i 2.500 euro a soggetto l'incentivo per

le aggregazioni. Per entrambi gli incentivi è posto un limite di 10 mila euro per studio associato o Stp.

Questi aiuti, che interessano una platea potenziale di 5 mila professionisti, sono rivolti a coloro che si sono iscritti alla Cassa nazionale di previdenza e assistenza dei dottori commercialisti tra il 2017 e il 2019 e che hanno un reddito annuo che non supera i 35.850 euro nel caso di nucleo familiare composto da un unico soggetto; in presenza di due soggetti il tetto reddituale sale a 46.550 euro e così via. In presenza di soggetti con

handicap il reddito massimo aumenta sensibilmente (i dettagli sono riportati sul bando pubblicato sul sito [cnpadc.it](http://cnpadc.it)).

Le domande devono essere presentate, attraverso il servizio online CSP accessibile dal sito della Cassa, entro il 31 marzo ed entro il 31 gennaio 2021 va consegnata la documentazione che attesta le spese sostenute nel 2020 o che dimostra l'avvenuta aggregazione sempre nel 2020. Entro il 1° giugno sarà pubblicata una classifica provvisoria delle domande accolte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# La Bce contro il governo Conte: i limiti al contante non servono per combattere l'evasione fiscale

Tino Oldani a pag. 8  
**TORRE DI CONTROLLO**

## La Bce boccia il governo Conte sulla limitazione del contante: non è affatto dimostrato che serva a combattere l'evasione fiscale

DI TINO OLDANI

**L**a Bce non ha dubbi: limitare l'uso del contante per contrastare il riciclaggio dei capitali sporchi e il finanziamento del terrorismo va bene per pagamenti pari o superiori a diecimila euro. Ma altrettanto non si può dire quando si riduca tale importo a mille euro per combattere l'evasione fiscale, come ha deciso il governo di **Giuseppe Conte** con un recente decreto legge. Il motivo? «La dichiarata finalità pubblica della lotta all'evasione fiscale è tutta da dimostrare».

**Questi, e non solo questi, i punti chiave** di una lunga lettera inviata dalla Banca centrale europea (Bce) al ministro dell'Economia, **Roberto Gualtieri**, e ai presidenti di Senato e Camera, **Maria Elisabetta Alberti Casellati** e **Roberto Fico**. In buona sostanza, una stroncatura clamorosa del decreto legge con cui, in ottobre, il governo di Giuseppe Conte ha imposto una riduzione della soglia per i pagamenti in contanti dagli attuali 3 mila euro a 2 mila a partire dal 1° luglio 2020 fino al 31 dicembre 2021, per poi scendere a mille euro.

**La lettera, firmata da Yves Mersch, membro** del Comitato esecutivo della Bce, è datata 16 dicembre, ma in Italia se ne è avuta notizia solo pochi giorni fa, quando il senatore della Lega, **Alberto Bagnai**, ne ha pubblicato l'intero testo su Twitter, con un

commento ironico: «La Bce sì, ma solo quando fa comodo. Altrimenti non c'è fretta». Dopo avere fatto notare che la Bce non è stata consultata dal governo italiano in merito a questo decreto legge, la lettera di Mersch afferma che l'uso del contante, in quanto moneta legale, deve essere consentito sempre e comunque a qualsiasi gruppo sociale, senza dover pagare commissioni. L'utilizzo del contante legale, sottolinea la lettera, «non consente legalmente di imporre tariffe per il suo utilizzo. Inoltre, i pagamenti in contanti non richiedono un'infrastruttura tecnica funzionale con i relativi investimenti, e sono sempre disponibili; ciò riveste particolare importanza in caso di indisponibilità dei pagamenti elettronici».

**La frequente sottolineatura del contante** come «moneta legale» serve, nella lettera della Bce, per distinguere la moneta emessa dalla Banca centrale europea dalla cosiddetta «moneta bancaria», che è una forma di moneta privata, emessa dalle banche commerciali e accettata da tutti perché convertibile in moneta legale. Ma, a differenza della Bce, le banche commerciali offrono a famiglie e imprese strumenti di pagamento, elettronici o meno, come bonifici, assegni e carte, per i quali si deve pagare una commissione. Anche se la lettera si ferma qui e non lo dice, pare evidente che la forte limitazione dell'uso del contante decisa dal governo Conte finirà per essere

un enorme regalo alle banche: infatti la moneta legale emessa dalla Bce è appena il 5% della massa monetaria totale d'Europa, mentre il resto è costituito interamente da moneta bancaria, basata fiduciarmente sull'aumento esponenziale del debito contratto attraverso mutui e prestiti.

**L'unica limitazione che la Bce considera** accettabile nell'uso del contante riguarda i pagamenti di importo elevati, «che espongono al pericolo del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo», come indicato da una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio Ue. In questo caso sono giustificate le verifiche sulla clientela per pagamenti pari o superiori a diecimila euro. Estendere invece tali controlli a tutta la popolazione, come se tutti fossero criminali o terroristi potenziali, non è accettabile.

**Quanto alla tesi del governo Conte**, che ha varato la riduzione dell'uso del contante per contrastare l'evasione fiscale», per la Bce si tratta di una tesi astratta, priva di riscontri, tanto che la lettera afferma: «Si dovrebbe dimostrare chiaramente che tali limitazioni permettano, di fatto, di conseguire la dichiarata finalità pubblica della lotta all'evasione». In definitiva, una tirata d'orecchi e una stroncatura del governo italiano e della sua vocazione illiberalista e manettara come non si ricordava da tempo. E **Gualtieri**, il ministro «suggerito» da Bruxelles per il suo europeismo, non ha nulla da dire?

© Riproduzione riservata



# Professionisti, contributi mini

*La legge di Bilancio 2020 ha introdotto i bonus del 40% e del 6%, ma soltanto quest'ultimo è utilizzabile dai professionisti. La risposta al forum di ItaliaOggi*

Professionisti esclusi dal contributo del 40%, ammessi a quello del 6%. La legge di Bilancio ha introdotto la possibilità di ottenere due nuovi crediti di imposta: uno del 40% per investimenti relativi a beni Industria 4.0, sostitutivo dell'iper-ammortamento, e uno del 6% per gli altri investimenti relativi a beni strumentali, sostitutivo del super-ammortamento. Al forum di ItaliaOggi le Entrate hanno specificato che la percentuale più alta rimane accessibile solo alle imprese.

Lenzi a pag. 27

*Il chiarimento dell'Agenzia delle entrate sul perimetro degli aiuti per gli investimenti*

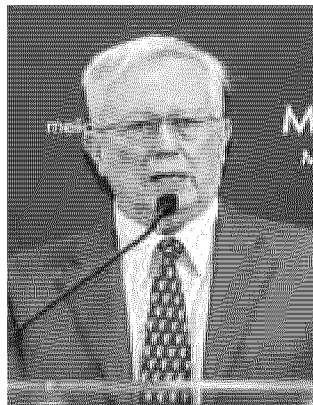
## Professionisti, contributi mini

*No al credito d'imposta del 40%, sì a quello del 6%*

DI ROBERTO LENZI

**P**rofessionisti esclusi dal contributo del 40%. Il contributo possibile per queste categorie è solo del 6%. La specifica è giunta ieri al Forum commercialisti dall'Agenzia delle entrate, in risposta a un parere richiesto da ItaliaOggi. La legge di bilancio per il 2020 ha introdotto la possibilità di ottenere due nuovi crediti di imposta: uno del 40% per investimenti relativi a beni c.d. Industria 4.0, sostitutivo dell'iper-ammortamento, e uno del 6% per gli altri investimenti relativi a beni strumentali, sostitutivo del super-ammortamento. Nel quesito posto all'Agenzia, si specifica che dalla relazione alla legge di bilancio emerge il dubbio se il 40% si applichi anche ai professionisti. Il dubbio emerge in quanto il comma 194 specifica che la legge di bilancio consente di applicare, alle stesse condizioni e negli stessi limiti, il credito d'imposta anche agli investimenti effettuati dagli esercenti arti e professionisti. Tuttavia, limita l'utilizzo ai beni (materiali e immateriali) diversi da quelli individuati nell'ottica di Industria 4.0 ed elencati negli allegati A e B alla

legge di Bilancio 2017 (legge n. 232 del 2016). Questo faceva già inizialmente presumere che ai professionisti si applicasse solo il credito di imposta del 6% (ex super-ammortamento) e non anche quello del 40% (ex iper-ammortamento). La risposta dell'Agenzia conferma i dubbi di ItaliaOggi. L'amministrazione specifica infatti che l'articolo 1, comma 194, della legge di Bilancio 2020, nel prevedere per i professionisti l'applicazione del credito di imposta, opera un rinvio al precedente comma 188 del medesimo articolo. Però, il comma 188 riconosce il credito di imposta nella misura del 6% per gli investimenti aventi ad oggetto solamente beni diversi da quelli funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese secondo il modello «Industria 4.0» o agli investimenti aventi ad oggetto beni immateriali connessi a investimenti in beni materiali «industria 4.0». Dalla formulazione letterale della norma, specifica l'Agenzia, si evince che, mediante il rinvio al comma 188, il legislatore ha inteso estendere ai professionisti esclusivamente il credito di imposta del 6% e non anche quello del 40%. Quindi, la percentuale più alta di aiuto rima-



Giulio Tremonti, ex ministro dell'Economia



Alberto Gusmeroli, vicepresidente Commissione finanze Camera

ne accessibile solo alle imprese e non anche ai professionisti.

**Cosa prevedono i nuovi crediti d'imposta per investimenti.** I nuovi crediti d'imposta spettano alle imprese che a decorrere dal 1° gennaio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, ovvero entro il 30 giugno 2021 a condizione che entro la data del 31 dicembre 2020 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione, effettuano investimenti in beni strumentali nuovi destinati a

strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato. Sono agevolabili gli investimenti in beni materiali nuovi strumentali all'esercizio d'impresa. Per gli investimenti aventi a oggetto beni materiali Industria 4.0 (ricompresi nell'allegato A annesso alla legge 11 dicembre 2016, n. 232), il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 40%, per la quota di investimenti fino a 2,5 milioni di euro, e nella misura del 20% del costo, per la quota di investimenti oltre i 2,5 milioni di euro, e fino al limite massimo di costi complessivamente

ammissibili pari a 10 milioni di euro. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni. Per gli investimenti in beni immateriali (ricompresi nell'allegato B annesso alla legge 11 dicembre 2016, n. 232 e successive integrazioni), il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 15% del costo, nel limite massimo di costi ammissibili pari a 700 mila euro. Si considerano agevolabili anche le spese per servizi sostenute in relazione all'utilizzo dei beni di cui al predetto allegato B mediante soluzioni di cloud computing, per la quota imputabile per competenza. Per gli investimenti ammissibili aventi a oggetto beni diversi da quelli sopra indicati, il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 6% del costo, nel limite massimo di costi ammissibili pari a 2 milioni di euro. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione, tramite F24.

© Riproduzione riservata



**Andrea Bonghi,**  
collaboratore di ItaliaOggi



**Fabrizio G. Poggiani,**  
collaboratore di ItaliaOggi



**Roberto Bellini,**  
d.g. Assosoftware



**Marino Longoni,**  
direttore ItaliaOggi Sette



**Stefano Loconte,**  
collaboratore di ItaliaOggi

