

Rassegna stampa

Centro Studi CNI - 26/10/2010



UNIVERSITÀ E LAVORI PUBBLICI

Italia Oggi	26/10/10	P. 24	Università in gara, conta lo statuto	Andrea Mascolini	1
--------------------	----------	-------	--------------------------------------	------------------	---

TAV

Sole 24 Ore	26/10/10	P. 25	Tav nel mirino Ue Ronchi: è prioritaria	Augusto Grandi	2
--------------------	----------	-------	---	----------------	---

ENERGIA

Corriere Della Sera	26/10/10	P. 35	L'aumento (vero) dell'eolico? Si vede in Francia	Stefano Montefiori	3
----------------------------	----------	-------	--	--------------------	---

AVVOCATI

Corriere Della Sera	26/10/10	P. 13	Il numero chiuso e la controriforma dei giovani avvocati		4
----------------------------	----------	-------	--	--	---

POLITECNICO MILANO

Sole 24 Ore	26/10/10	P. 25	L'Ft premia il Politecnico di Milano	Daniele Lepido	5
--------------------	----------	-------	--------------------------------------	----------------	---

INFRASTRUTTURE E CONCORRENZA

Corriere Della Sera	26/10/10	P. 35	«Bene la concorrenza, ma sia leale»	Massimo Mucchetti	6
----------------------------	----------	-------	-------------------------------------	-------------------	---

Lo dice l'Authority lavori pubblici **Università in gara, conta lo statuto**

DI ANDREA MASCOLINI

Le università e gli enti di ricerca e di formazione sono ammessi alle gare pubbliche ma a condizione che lo statuto consenta lo svolgimento di attività di impresa. E quanto afferma l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, presieduta da Giuseppe Brienza, con la determinazione del 21 ottobre 2010, n. 7 che fornisce alle stazioni appaltanti indicazioni di carattere generale sulla partecipazione a gare di appalto di enti pubblici non economici, come ad esempio gli istituti di ricerca e di formazione e le università. L'Autorità chiarisce che per il diritto comunitario la nozione di impresa «ha confini ampi, che prescindono da una particolare formula organizzativa e dalla necessità di perseguire finalità di lucro»; quindi l'articolo 34 del Codice (che elenca i soggetti ammessi alle gare) non ha natura tassativa e ammette anche soggetti pubblici senza scopo di lucro. L'Authority nega che l'ammissione alla procedure di aggiudicazione di appalti pubblici degli enti pubblici non economici (quali Cnr, Formez, Censis, Ifoa) possa alterare la par condicio fra i concorrenti in virtù del regime di agevolazioni finanziarie di cui possono beneficiare; parimenti irrilevante è anche il fatto che si tratti di un soggetto attivo sul mercato in maniera stabile o soltanto occasionale e che abbia natura privata o pubblica. Non esiste, quindi, per l'Autorità, un divieto per gli operatori pubblici a partecipare alle procedure ad evidenza pubblica, anche perché «la definizione comunitaria di impresa non discende da presupposti soggettivi, quali la pubblicità dell'ente o l'assenza di lucro, ma da elementi puramente oggettivi quali l'offerta di beni e servizi da scambiare con altri soggetti, nell'ambito, quindi, di

un'attività di impresa che può non essere l'attività principale dell'organizzazione». Né esiste nel nostro ordinamento una norma che impedisca alle università di partecipare ad appalti, viceversa ne esistono di contrarie (art. 7, comma 1, lett. C della legge 168/89 e art. 66 dpr 382/80). L'Autorità precisa però che le stazioni appaltanti devono «effettuare, caso per caso, un esame approfondito dello statuto di tali persone giuridiche al fine di valutare gli scopi istituzionali per cui sono state costituite», cioè se possono «statutariamente svolgere attività di impresa offrendo la fornitura di beni o la prestazione di servizi sul mercato, pur senza rivestire la forma societaria». Detto ciò, l'organismo di vigilanza, esaminando la giurisprudenza comunitaria, nota come essa abbia spostato il baricentro della questione escludendo che i contratti conclusi tra amministrazioni aggiudicatrici e organismi che non agiscono in base a un preminente scopo di lucro possano non essere considerati «appalti pubblici» e, pertanto, venir aggiudicati senza il rispetto della normativa comunitaria e nazionale dettata in materia. Sotto questo profilo, la determina afferma che si può siglare un accordo con un'altra amministrazione (ad esempio con una università) ma in presenza di quattro condizioni. In primis «l'accordo deve regolare la realizzazione di un interesse pubblico, effettivamente comune ai partecipanti, che le parti hanno l'obbligo di perseguire come compito principale, da valutarsi alla luce delle finalità istituzionali degli enti coinvolti».



Infrastrutture. Domani esame a Bruxelles

Tav nel mirino Ue

Ronchi: è prioritaria

Augusto Grandi
TORINO

«Un taglio di 9 milioni ai contributi europei per la Torino-Lione? Non ho alcuna conferma in merito e una comunicazione di questo tipo non è arrivata neppure a Ltf. Certo, 9 milioni sono importanti, soprattutto in una fase di crisi come l'attuale. Ma sono 9 milioni su quasi 700, dunque non spostano gli ordini di grandezza dell'intervento europeo». Mario Virano, presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, non è preoccupato per le voci di un taglio sui contributi comunitari a causa dei ritardi accumulati (si veda Il Sole 24 Ore di domenica 24 ottobre).

E il ministro per le Politiche europee, Andrea Ronchi, in vista della valutazione sui 30 progetti prioritari per le grandi infrastrutture europee che la commissione europea effettuerà domani, ribadisce che «il governo italiano è fortemente deciso a realizzare la Torino-Lione e ritiene questa linea un'opera fondamentale per il futuro dell'Italia». Un'opera che, sostanzialmente, sta rispettando i tempi previsti dall'ultimatum Ue. In particolare, assicura Virano, entro fine anno sarà approvato il progetto definitivo per la galleria geognostica della Maddalena e i lavori potranno cominciare all'inizio del 2011 (la data precisa dipenderà anche dalla neve). Quanto al progetto preliminare per il tracciato, i tempi sono slittati di un mese, rispetto alla data del 9 novembre, «non per inadempienza ma perché il ministero dell'Ambiente ha chiesto documenti aggiuntivi per la valutazione di impatto ambientale». Infine la terza condizione, relativa all'accordo entro fine anno tra Italia e Francia sul nuovo promotore che appalterà il lavoro e sulla ripartizione dei costi, non dovrebbe creare particolari problemi. Ma alla Torino-Li-

one, parte fondamentale del corridoio Lisbona-Kiev, si guarda con interesse e preoccupazione sempre più ad Est. Il sottosegretario alle Infrastrutture, Mino Giachino, ricorda che timori sono stati espressi da Slovenia e Ungheria, ma anche in Asia. Almaz Khamzayev, ambasciatore plenipotenziario del Kazakistan in Italia, sottolinea che il suo paese «è impegnato nella creazione e nello sviluppo di infrastrutture moderne di trasporto», ed è integrato nel sistema di viabilità

IL CRONOPROGRAMMA

A rischio fondi per 9 milioni Virano (Osservatorio):

«Nessuna comunicazione né a noi, né ai francesi
Siamo nei tempi previsti»

che garantisce «l'accesso alla maggior parte dei paesi dell'Eurasia, ai grandi snodi di trasporto e ai terminali».

E il Kazakistan, aggiungono Ermanno Visintainer e Daniele Lazzeri, presidente e direttore scientifico del centro studi Vox Populi che collabora con la presidenza kazaka dell'Osce, pensa ad un raccordo tra la Tav e l'autostrada trascontinentale che collegherà il porto cinese di Lianyungang e la Russia (con 3 mila km in Kazakistan). In questo modo sarà possibile incrementare gli scambi tra Italia e Kazakistan. Un ufficio di rappresentanza di aziende kazake è già stato aperto a Berlino «e credo - aggiunge Khamzayev - che una tale rappresentanza possa essere istituita anche in Italia». Non solo per esportare prodotti kazaki, ma anche e soprattutto per importare nel grande paese asiatico il made in Italy, dalle attrezzature all'abbigliamento, dall'agroalimentare ai macchinari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La lente

L'AUMENTO (VERO) DELL'EOLICO? SI VEDE IN FRANCIA

L'energia solare è rinnovabile e non inquina, ma costa. Per il momento, molto più del nucleare o del gas. Per questo la tariffa dell'elettricità aumenterà in Francia del 4% il primo gennaio 2011. Un incremento che naturalmente non farà piacere ai consumatori, messi però nelle condizioni di mettere alla prova il loro spirito ecologista pagando una bolletta trasparente, dove è chiaramente indicata la voce «Cspe - Contributo al servizio pubblico dell'elettricità». Questo contributo serve a finanziare l'acquisto, da parte della compagnia Edf, di elettricità solare prodotta in Francia; nonostante il primato nel nucleare e l'autosufficienza energetica, il governo sta incoraggiando lo sviluppo delle fonti «verdi» e impone quindi a Edf di comprare l'energia solare fino a 58 centesimi il kilowattora, quando la stessa compagnia la rivende ai consumatori a non più di 10 centesimi. Si tratta di finanziare almeno in parte la differenza, sapendo che il sole brillerà ancora a lungo prima che le energie rinnovabili diventino competitive. Un sacrificio che molti — grazie alle carte messe chiaramente in tavola — sono pronti ad accettare.

Stefano Montefiori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il numero chiuso e la controriforma dei giovani avvocati

MILANO — Mentre la riforma forense è in Senato e potrebbe vedere il traguardo già all'inizio di novembre, rimane in fermento il fronte di chi a questo testo si è sempre opposto fino a far partire adesso l'idea di una «controriforma» di protesta. Diversi i motivi di dissenso di una schiera di avvocati guidati dall'Ugai (Unione giovani avvocati italiani).

Il primo scontro è sul numero degli avvocati: Cnf e Oua ne registrano circa 230.000, evidentemente troppi per un Paese come l'Italia. «Non è la prima volta che dissentiamo da queste cifre — spiega Gaetano Romano, presidente Ugai — a nostro parere il numero esatto non può essere individuato perché non esiste un albo nazionale degli avvocati, né tantomeno mai nessuno ha provato a dimostrare questo numero nell'avvocatura (solo qualche anno fa lo fece il Censis ma erano numeri nettamente minori)».

I motivi del contrasto però appaiono più vasti e profondi: «Nessuno dice — protesta Romano — che con la riforma gli avvocati saranno vessati di nuovi esami, corsi e spese e che aumenterà il contenzioso processuale. Così come nessuno dice che la riforma dell'accesso è un bluff autentico in quanto sostanzialmente per cinque anni l'esame professionale si sosterrà come

ora». Eppure il Consiglio nazionale forense da tempo sostiene che questa riforma nasce con lo scopo di migliorare il contesto in cui lavorano gli avvocati italiani, di fare in modo che il campo non sia più affollato da «occasionalisti» che non esercitano realmente la professione. Lo stesso presidente del Cnf, Guido Alpa, ha più volte sottolineato che il testo di riforma «è improntato a garantire la qualità della prestazione professionale a esclusivo vantaggio dei cittadini». Oltre a ri-

badire che la riforma, così come è stata presentata al Parlamento, gode del pieno sostegno di gran parte dell'avvocatura italiana che viene rappresentata dalle sigle ufficiali. Mentre l'opposizione si solleverebbe da una sparuta minoranza. «Una minoranza che si muove su Internet dove fa registrare migliaia di iscritti perché non si sente rappresentata dalle sigle ufficiali — polemizza Romano —. La verità è che questa riforma ha "collezionato" bocciatura, non solo da parte del presidente dell'Autorità della concorrenza e del mercato Catricalà e del Governatore della Banca d'Italia Draghi nelle ultime loro relazioni annuali, ma anche da parte di tutte le associazioni imprenditoriali, dei consumatori e dai sindacati».

I. Tro.

40.000

gli avvocati iscritti all'ordine e patrocinanti nella Corte di cassazione nel nostro Paese

230.000

gli avvocati in Italia, secondo il Consiglio nazionale forense e l'Organismo unitario dell'avvocatura



Formazione. La school of management nella classifica delle migliori 100 L'Ft premia il Politecnico di Milano

Daniele Lepido
MILANO

■ L'Italia entra nella classifica delle cento migliori scuole di specializzazione del mondo con la *School of management* del Politecnico di Milano. Un ranking stilato dal Financial Times, che quest'anno ha inserito al 94esimo posto l'Executive Emba del Mip, il consorzio per l'innovazione nella gestione delle imprese e della pubblica amministrazione.

A ricevere il premio uno specifico corso di studi dedicato ai manager con almeno dieci anni d'esperienza in azienda, che in media permette ai suoi partecipanti «di aumentare il proprio stipendio di oltre il 60% in tre anni», come fanno sapere dal Politecnico.

«Per una volta a uscirne vincente è una parte del nostro sistema paese - commenta Gianluca Spina, direttore del Mip - e premiare il nostro Executive Mba significa riconoscere un valore non solo alla no-

stra scuola, ma soprattutto alla qualità dei partecipanti e dunque alla classe dirigente delle imprese italiane».

Già lo scorso anno il Mip era stato inserito dal quotidiano londinese tra le 70 migliori business school europee, potendo vantare in classifica tre programmi: ancora l'Executive Mba (anche a livello europeo l'unico italiano riportato nel ranking), l'Mba Full time e il Master of science in ingegneria gestionale. I parametri che determinano il posizionamento sono il livello di soddisfazione dei diplomati, il salto di carriera e di retribuzione e l'esposizione internazionale della scuola.

«Il nostro master è anche una buona occasione per i partecipanti di fare networking - racconta Spina - e lo dimostra il fatto che mediamente il 30-40% dei manager che lo frequentano cambiano lavoro grazie ai contatti generati in aula. Ed è capitato anche che qualcuno mettesse in piedi delle start up».

In cima alla classifica del Financial Times c'è la Kellogg/Hong Kong Ust business school, seguita dalla Columbia e dalla London business school. Al 93esimo posto, quindi appena prima dell'Italia, c'è invece l'istituto messicano Ipade e appena dopo la Daniels di Denver. In coda la Eada spagnola.

daniele.lepido@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alta velocità «Si è chiarito che i problemi del nostro concorrente privato non dipendevano dalla rete ferroviaria»

«Bene la concorrenza, ma sia leale»

Moretti: nessun ostruzionismo verso Ntv, il loro convoglio va messo a punto

Fosse dipeso da lui, la risposta alle accuse rivolte alle Fs dalla Ntv, la Nuova trasporto viaggiatori di Montezemolo, Della Valle e della francese SnCF, sarebbe venuta dal giudice, ma Gianni Letta l'ha chiamato a Palazzo Chigi ed è stata la pax ferroviaria. Non di meno, Mauro Moretti sfida senza complimenti i rivali sul business, sulle liberalizzazioni e pure sul patriottismo economico. E subito al top manager delle Fs scappa detto: «Hanno chiamato Italo il loro treno, suonerebbe meglio Franco».

Ingegnere, ha stretto la mano a Montezemolo. Le è costato?

«La stretta di mano è stata preceduta da due scritti nei quali, smentendo se stessa, Ntv riconosce che Rfi, la nostra società della rete, non ha fatto alcun ostruzionismo nelle prove del loro treno e che la rinuncia di Ntv a svolgere il servizio sulla Roma-Bari non dipende da carenze o problemi infrastrutturali di Rfi».

Le hanno dato del marxista-leninista. Hanno chiesto la sua testa...

«Da Montezemolo e Della Valle, gente di charme, mi sarei aspettato delle scuse. Non sono venute».

Delle scuse?

«Quando si dicono le bugie e si viene scoperti, poi si chiede scusa. Loro hanno deciso di sospendere le corse di prova quando è emerso che era l'AGV Pegase e non la linea ad avere problemi tecnici».

Quali?

«Il loro certificatore parla chiaro: oltre i 250 km all'ora il prototipo perde stabilità. Ora è in revisione nello stabilimento Alstom di Savigliano. E mi fermo qui per non fare paragoni tra i nostri treni e un prototipo che potrà senz'altro migliorare. Anche noi abbiamo avuto problemi con gli Etr 600 e 610: Alstom doveva omologarli in 90 giorni e ci ha messo due anni e mezzo».

E voi che avete fatto?

«Non siamo andati a piangere dal governo. Contratti alla mano, abbiamo chiesto 200 milioni di penali. Mi fa piacere che Ntv non scarichi più su di noi i

suoi problemi con il fornitore. Le auguro di non subire gli stessi ritardi».

Che fair play!

«Trenitalia vuole la concorrenza. E io concordo con Giuseppe Sciarone, di Ntv: il rispetto dei tempi fa il successo di un business plan».

E il mancato rispetto?

«Fa scattare i convenant, ovvero le protezioni stabilite dalle banche creditrici».

Se Ntv non fattura nei tempi previsti, le banche guidate da Intesa Sanpaolo dovranno agire?

«Ho preso Trenitalia che perdeva quasi 2 miliardi, aveva mezzi propri per 900 milioni e 6 miliardi di debiti. Il debito è rimasto quello, ma la gestione è stata portata in utile, e Trenitalia non fa mica solo alta velocità. Mentre il capitale è stato raddoppiato con versamenti in natura di Fs. La lezione è che l'azionista ha fatto la sua parte senza aiuti di Stato, vietati dalla Ue. Immagino che con 260 milioni di mezzi propri, 2 mila dipendenti e investimenti per un miliardo, Ntv debba osservare una rigida disciplina finanziaria».

Ma i soci rischiano soldi veri.

«Distinguiamo. Il terzetto dei fondatori, Montezemolo, Della Valle e Punzo, ci ha messo un milione. Il resto viene dagli altri — Intesa, Generali, Bombassei, Seragnoli e i francesi di SnCF — come sovrapprezzo azioni. I tre hanno mobilitato fiducia in rapporto di uno a 1800...».

La fiducia si merita.

«Come no? Per ottenere le autorizzazioni, l'impresa deve essere in grado di garantire la sostenibilità finanziaria del progetto. E a Ntv è bastato un milione».

Chi diede il via libera?

«Il ministro Bianchi».

SnCF consolida proporzionalmente Ntv pur avendo solo il 20% dei super-treni Italo.

«Avrà un'influenza notevole su Franco, pardon su Italo».

Intesa Sanpaolo è ancora la vostra banca di casa?

«No. Le Fs non sono più le solite Fs. La banca di casa accede a notizie riservate e non può essere azionista e finanziatrice di un concorrente legato a un colosso statale estero che ci esclude dal suo mercato. A Unicredit è così andata la tesoreria. Il resto ad altri istituti».

E l'assicurazione di casa?

«Sono le Generali, anch'esse in Ntv,

ma meno esposte. Hanno comunque vinto una gara europea facendo uno sconto sul premio».

Penali ad Alstom: un conto è chiederle, un altro portarle a casa.

«Trenitalia ha già proposto ad Alstom di trasformare quelle penali in treni ad alta velocità da costruire a Savigliano e da impiegare sul mercato francese, che tutt'ora ci è precluso. Se ci darà i treni, Alstom avrà interesse a fare lobby per noi a Parigi. Così si fanno gli interessi di Fs e del Paese, si ragiona da pari a pari con i francesi e si costruisce

»

«Gli azionisti? Il gruppo SnCF avrà un'influenza notevole su Franco, pardon su Italo»

un mercato europeo liberalizzato».

Perché si oppone allo scorporo di Rfi dal gruppo Fs?

«Se a Monaco di Baviera Deutsche Bahn, proprietaria della rete e del servizio, mi assegna le tracce per il servizio merci tra le 21 e le 4 o in Francia stiamo a zero, di che parliamo? Ma se in Europa, contemporaneamente, si decidesse lo scorporo, sarei il primo a sostenerlo».



Si oppone anche a un'Authority sulle ferrovie.

«No. Ragiono come sistema Paese. L'accertamento dei requisiti di sicurezza è già oggi affidato all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ente pubblico terzo. Le tariffe per l'uso della rete le detta il governo. L'Antitrust contrasta le pratiche anticoncorrenziali. I contenziosi tra operatori hanno la loro sede di composizione nell'Ufficio di regolazione del servizio ferroviario, al ministero. Mi pare che il problema vero sia la politica europea del trasporto: ferrovia, strada, acque, aria. Quando negli autogrill vedi solo poveri camionisti romeni impiccati a turni massacranti da imprese anche italiane, devi pur chiederti chi fa concorrenza a chi e come. E a questo livello, intermodale e internazionale, che un'Autorità indipendente aiuterebbe molto. Ma si sa in giro che Deutsche Bahn compra aziende, e cioè quote di mercato, senza costruire nulla dal prato verde in Italia e lo fa con un contributo pubblico per il servizio universale che è il doppio di quello di Fs? Si sa che ha appena comprato l'operatore inglese Arriva per poco più della metà del contributo annuale? E il fatto che il maggior incumbent europeo acquisisca il primo privato non deve far riflettere? Un paese sta in piedi se è padrone del capitale e dei servizi che possono generare l'industria; se si spezzetta, se perde il controllo delle banche maggiori, delle grandi infrastrutture e i grandi servizi, dove andrà a finire la commitment strategica della manifattura e della ricerca?».

Quanto inciderà la recessione sull'alta velocità, pensata ai tempi delle vacche grasse?

«Tanto. Noi e i nostri concorrenti dovremo fare attenzione. Ma il «marxista Moretti» conferma i piani di sviluppo, dal low cost all'executive, in Italia e nel Nord Europa. Ed entro l'anno Fs adeguerà i conti ai principi las così da poter emettere obbligazioni senza più la garanzia dello Stato».

Massimo Mucchetti



Ferrovie Mauro Moretti

L'accertamento dei requisiti di sicurezza è già oggi affidato all'Agenzia, ente terzo

La sfida dei treni

25

I treni acquistati

9

Le città raggiunte dal servizio

1 miliardo

gli investimenti sui treni

*(sulla rete coperta anche da Ntv)

ntv



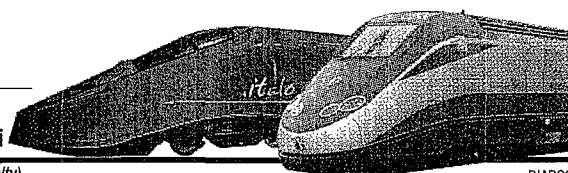
108

I treni in servizio su 1.000 km di linee veloci

19

Le città raggiunte da Frecciarossa e Frecciargento

1,5 miliardi* gli investimenti sui treni



D'ARCO