

GL 0DUWHG u PDJJLR

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--|---------------------|------------|--|------|
| Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri | | | | |
| 31 | Italia Oggi | 17/05/2022 | <i>Tre temi per psicologi e ingegneri</i> | 3 |
| Rubrica Infrastrutture e costruzioni | | | | |
| 10 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>La sfida e' trasformare le opere in mobilita' (G.Santilli)</i> | 4 |
| 1 | Corriere della Sera | 17/05/2022 | <i>Int. a L.Ferraris: "Fs, il nostro piano da 190 miliardi" (D.Manca)</i> | 5 |
| Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici | | | | |
| 1 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Niente obbligo di attestazione Soa per lavori in corso e intese gia' firmate (L.De Stefani)</i> | 7 |
| 41 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Cam da presentare gia' in sede di gara se lo prevede la stazione appaltante (R.Raimondo)</i> | 9 |
| 41 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Societa' in house ai privati: revocati gli incarichi diretti (S.Pozzoli)</i> | 10 |
| 42 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Il montaggio degli infissi da parte dell'impiantista fuori dai lavori edili (G.Latour)</i> | 11 |
| 1 | Italia Oggi | 17/05/2022 | <i>Database gdf per gli appalti (C.Bartelli)</i> | 12 |
| Rubrica Sicurezza | | | | |
| 37 | Italia Oggi | 17/05/2022 | <i>Il vaccino a scuola non basta (E.Micucci)</i> | 14 |
| Rubrica Imprese | | | | |
| 23 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Nel 2021 crescita a doppia cifra per i robot industriali (+25%) (A.Larizza)</i> | 15 |
| 26 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Competenze 4.0 Per almeno 4.500 Pmi (C.Bussi)</i> | 17 |
| Rubrica Previdenza professionisti | | | | |
| 38 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Enpam, mutui agli under 40 per acquistare casa o studio (F.Mi.)</i> | 19 |
| Rubrica Lavoro | | | | |
| 7 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Protocollo nell'edilizia per il lavoro degli immigrati (G.Pogliotti)</i> | 20 |
| Rubrica Economia | | | | |
| 1 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Europa (e Italia), crescita rivista al ribasso Gelata Covid sulla Cina: vendite a -11% (B.Romano)</i> | 21 |
| Rubrica Politica | | | | |
| 1 | Corriere della Sera | 17/05/2022 | <i>Le Camere possono fare di piu' (S.Cassese)</i> | 23 |
| Rubrica Energia | | | | |
| 1 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Energia nucleare sostenibile, la Germania boccia il piano Ue (I.Bufacchl)</i> | 25 |
| Rubrica Mobilità e Trasporti | | | | |
| 1 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Dalle Fs 190 miliardi per efficienza merci e piu' sostenibilita' (G.Pogliotti)</i> | 27 |
| Rubrica Altre professioni | | | | |
| 31 | Italia Oggi | 17/05/2022 | <i>Agrotecnici, abilitazione da record</i> | 30 |
| 31 | Italia Oggi | 17/05/2022 | <i>Demanio, gli architetti approvano</i> | 31 |
| Rubrica Ingegneri | | | | |
| 23 | Il Sole 24 Ore | 17/05/2022 | <i>Le imprese cercano 70mila tecnici ma temono di non trovarli (C.Tucci)</i> | 32 |

L'analisi

**LA SFIDA È
TRASFORMARE
LE OPERE
IN MOBILITÀ**

di **Giorgio Santilli**

Il piano industriale delle Fs presentato ieri dall'ad Luigi Ferraris certifica, anzitutto, il ruolo centrale che le Ferrovie hanno nella sfida di modernizzazione del Paese nei prossimi dieci anni. Con il Pnrr e oltre il Pnrr, gli investimenti ferroviari si candidano a essere l'infrastruttura perno della nuova mobilità sostenibile con la cifra monstre di 190 miliardi. «Innovata, digitalizzata, interconnessa», ha detto ieri il ministro Giovannini parlando della futura rete infrastrutturale delle Fs e le parole svelano che il ministro guarda già avanti. Oltre l'infrastruttura, alla mobilità che non a caso ha inserito nel nome del suo ministero.

Qui è la sfida di cui il gigante Fs sembra cosciente (obiettivi ambiziosi di aumento di quote di traffico) ma che va combattuta

giorno dopo giorno, per ripetere il miracolo che fu l'Alta velocità: ci volle la guerra dei venti anni fra veti, correzioni, rilanci, ma oggi pochi ricordano quella battaglia infrastrutturale, campale per il futuro del Paese. Tutti vedono invece un servizio che è tra i migliori d'Europa e consente di viaggiare in tre ore da Roma e Milano, con un treno ogni quarto d'ora. Un capolavoro di trasformazione dell'infrastruttura in servizi di mobilità ai cittadini, dovuto anche all'iniezione di concorrenza apportata al sistema con Italo. Un capolavoro green che ha spostato milioni di passeggeri da auto e aerei a treni.

Ma non siamo più al primo decennio del secolo, quando bastava una sola modalità (per quanto rivoluzionaria) per vincere la partita della mobilità contro altre modalità singole. Siamo nel «tempo nuovo», come ha detto ieri Ferraris. Siamo nell'epoca dei servizi «innovati (cioè digitali) integrati e interconnessi». Nessuno di noi sale più su un bus (o su un treno) senza aver consultato il suo smartphone per sapere cosa prendere e dove cambiare, per arrivare da un punto a un punto. Le piattaforme digitali fanno il servizio per lui. E l'uso massiccio di big data analytics deciderà chi

vincerà e chi perderà nella mobilità. Chi integrerà, chi sarà integrato, chi resterà ai margini, chi fallirà. I numeri a 12 cifre servono, ma non bastano.

Il piano Fs è intriso di parole giuste: innovazione, digitalizzazione, connettività, valorizzazione delle persone. Aggiungiamoci che 40mila assunzioni non sono poche. Mettiamoci che riorganizzare il sistema delle società del gruppo in quattro poli (infrastrutture, passeggeri, merci e urbano) è il modo giusto per superare la frammentazione che da anni rallentava l'azione della holding Fs e accelerare il trasferimento di esperienze virtuose (come Av e Rfi) a chi era rimasto indietro (Anas, regionali e merci).

Ma il punto decisivo si può riassumere in altro modo. Collegare il Sud e l'Oriente d'Italia alla rete Av è la più grande scommessa politica e infrastrutturale che governo e Fs potessero fare con il Pnrr. Ma per vincerla bisognerà riempire quei treni, far sì che i cittadini ci salgano, nei percorsi lunghi e nelle città: la sfida del servizio. Tutto si muove veloce e tutti devono rispondere alle domande non del mondo di oggi, ma del mondo che avremo fra dieci anni. Un mondo nuovo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LUIGI FERRARIS

«Sulla dinamica dei prezzi di materiali, materie prime ed energia, che sta mettendo in grande difficoltà la filiera, sono state avviate da Rfi e da noi stessi

interazioni con il governo; mi sembra che siamo vicini a una soluzione che consenta alla filiera di partecipare alle nostre gare» e realizzare le opere», ha detto l'ad di Ferrovie dello Stato



L'intervista L'ad Luigi Ferraris «Fs, il nostro piano da 190 miliardi»

di **Daniele Manca**

Un piano da 190 miliardi. «La sfida? Modernizzare il Paese — dice Luigi Ferraris, amministratore delegato di Ferrovie —. Servono certezze sull'esecuzione delle opere e che le regole siano trasparenti».

alle pagine 34 e 35 **Baccaro**

LUIGI FERRARIS AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE

«Investiremo 190 miliardi su infrastrutture e tecnologie La sfida? Modernizzare il Paese»

«Servono certezze sulla esecuzione delle opere, e le regole siano trasparenti»

di **Daniele Manca**

Non ci sono molte aziende nel mondo che si apprestano a varare un piano da oltre 190 miliardi di euro di investimenti entro i prossimi 10 anni. Una di queste aziende è italiana. E attorno a quel piano, che rappresenta tutt'altro che la prosecuzione di quanto fatto sinora, si gioca anche molto della partita nazionale in termini di modernizzazione del Paese e accrescimento della sua capacità competitiva. Ma anche di sostenibilità dal punto di vista economico, ambientale e sociale. Non sarà una passeggiata. Quello che Luigi Ferraris e il suo team alle Ferrovie dello Stato hanno messo a punto è un piano che sposta il suo orizzonte, di norma calibrato sui 3-5 anni, fino a 10 anni. Con un contesto macroeconomico in forte movimento per le vicende legate all'Ucraina ma anche con un imperativo per il Paese: poter contare su una infrastruttura di

mobilità che sia snodo essenziale per lo sviluppo. E con la necessità di un deciso cambio di passo. Testimoniato dal fatto che proprio le Fs saranno l'azienda che dovrà trasformare la porzione più ampia delle risorse del Pnrr in realizzazioni concrete. Non è un caso che nel piano gli impatti previsti sul prodotto interno lordo del Paese siano indicati nella misura del 2-3% all'anno (tra i 30 e i 45 miliardi ogni 12 mesi). Con riflessi sull'occupazione dell'indotto che possono variare tra i 220 mila e i 270 mila posti di lavoro, a fronte di un aumento di un 30% di trasporto ferroviario passeggeri e di quasi un raddoppio rispetto al 2019 se parliamo di trasporto merci.

Un piano a 10 anni, da che cosa nasce una decisione così forte?

«Innanzitutto dalla necessità di una pianificazione che guardi alla realizzazione e al completamento delle infrastrutture», spiega Ferraris, da maggio dello scorso anno indicato dal governo Draghi alla guida del gruppo Fs. Manager estrema-

mente riservato, si devono a lui alcune grandi operazioni industriali e finanziarie come la quotazione di Enel Green Power e Poste italiane. Ma anche il lancio e consolidamento di Terna come una delle migliori società di rete elettrica al mondo. Lombardo di nascita ma ligure di adozione, proprio ieri ha dato il via a una grande sfida con un piano industriale da quasi 200 miliardi.

Ciclo completo delle opere, che intende?

«Quando si parla di infrastrutture non dovremmo più considerare i singoli lotti nei quali si divide una linea ferroviaria o una strada, quanto quello che i tecnici chiamano l'opera a "vita intera"».

Cosa cambia nel considerare un'infrastruttura a vita intera?

«Significa finanziare e pianificare la realizzazione completa, dando certezze sulla sua esecuzione e sui tempi e creando così le condizioni per realizzare investimenti sull'indotto turistico o imprenditoriale. Traguardare le necessità future anche sul

fronte delle professionalità occorrenti. Consentire agli appaltatori di attuare politiche di protezione dei costi, con un approvvigionamento preventivo di materiali per ridurre rischi prevedibili o meno, come quelli generati dalla crisi ucraina e dalla pandemia».

In effetti, spesso nei piani ci sono i bei progetti, ma il punto vero è realizzarli.

«Esatto, ed è il nostro obiettivo. Per centrare il quale servono anche regole certe e trasparenti».

Ma cosa dovrebbe cambiare? Comunque a pagare è lo Stato...

«Nella situazione attuale è così. Si dovrebbe invece arrivare a contratti di programma regolati da un meccanismo trasparente di copertura delle nuove opere e della manutenzione straordinaria. Adottando un modello di remunerazione del capitale investito che preveda il finanziamento a cura

dell'impresa, tenendo conto anche degli ammortamenti per l'intero arco temporale di

realizzazione e manutenzione».

Torniamo al piano, ambizioso e con tanti obiettivi. I primi quattro?

«Realizzare tutti gli investimenti programmati. Rendere attraente il trasporto collettivo rispetto a quello individuale. Raddoppiare la quota di trasporto merci su rotaia. Arrivare a coprire almeno il 40% del nostro fabbisogno energetico da soli, in autoproduzione, da fonti rinnovabili».

E per raggiungerli avete riorganizzato l'intera galassia delle vostre società?

«Sì, occorre una solida governance e un approccio di sistema. Stiamo quindi aggregando tutte le società in soli quattro poli: infrastrutture, passeggeri, logistica e urbano, e attivando un coordinamento centrale di tutte le attività internazionali. Ogni polo ha una propria missione, ma il progetto è unico: rendere la mobilità merci e quella collettiva passeggeri più efficace, semplice e

sostenibile, rivitalizzando le città e i territori e sostenendo attività produttive e turismo».

Torno a ripetere, facile da dire...

«Ma possibile anche da fare. Puntando a due fondamentali fattori abilitanti, le persone, da valorizzare e motivare, e l'innovazione digitale».

Cosa c'entra il digitale?

«La tecnologia digitale consente, con piattaforme ad hoc, e noi ne realizzeremo cinque, di rendere rapidi ed efficaci processi aziendali complessi, dalla logistica al monitoraggio

delle infrastrutture fino a creare le condizioni per una mobilità passeggeri smart e integrata, per rendere la vita facile a chi viaggia, con un biglietto unico, orari sincronizzati, informazioni in tempo reale. Più un altro progetto di estensione della fibra su tutti i nostri 17 mila chilometri di rete ferroviaria fino alle 2.200 stazioni. Cosa che permetterà di aumentare la connettività anche in aree poco servite».

Ma questo sembra il libro dei sogni.

«Non lo è affatto. In Svizzera

una piattaforma del genere esiste e mette insieme ben 300 diversi soggetti. Si debbono siglare accordi in tal senso con altri partner, come abbiamo fatto con Aeroporti di Roma. E realizzare sinergie di sistema che la nuova organizzazione faciliterà, producendo modelli virtuosi di concreta integrazione di infrastrutture e servizi per far crescere la quota di trasporto pubblico».

Fare sistema, anche tra RFI e Anas.

«Certo, integrare i nostri 17 mila chilometri di linee ferroviarie con i nostri 32 mila chilometri di strade di Anas. Mettere a sistema i lavori sulle infrastrutture e sugli oltre 40 mila ponti e viadotti significa fare economie di scala, ottimizzare le scelte strategiche sul territorio, progettare in maniera integrata, coordinare gli interventi manutentivi per minimizzare i disagi a chi viaggia».

E poi il mantra, la parola chiave dell'integrazione.

«Sì, perché su tante rotte noi ridurremo i tempi di viaggi, andremo ad esempio da Napoli a Bari in due ore, ma se poi non trovo la coincidenza con un servizio locale, o non ho parcheggi di scambio dove lasciare l'auto, rischio di vanificare quel risultato».

Quindi lavorate anche sui parcheggi?

«Nella missione del Polo urbano, oltre a rigenerare asset immobiliari e fondiari non più strumentali al servizio ferroviario, c'è anche quello. Già oggi abbiamo 84 parcheggi, vogliamo arrivare a 250 con migliaia di colonnine per auto elettriche e spazi per lo sharing. E poi realizzare e gestire infrastrutture per una mobilità urbana sostenibile, e fornire soluzioni di logistica di primo e ultimo miglio nelle stesse aree urbane».

Logistica e merci, altro tasto dolente. Oggi vince sempre il trasporto su gomma.

«Il primo e ultimo miglio competono alla gomma, dopo i 400 km il treno diventa competitivo ma occorrono porti, retroporti e terminal per integrare efficacemente strade e binari. Per farlo dobbiamo diventare un operatore di sistema, anche attraverso partnership mirate. È poi vero che oggi l'autotrasporto gode di forti agevolazioni, servirà quindi anche maggiore attenzione a livello regolatorio per evitare l'invasione di Tir. Ma si può fare. In Europa lo fanno».

Cominciamo dall'Italia...

«No, l'approccio deve essere europeo. Perché l'Europa è ormai il nostro mercato domestico. Siamo in Germania, Olanda, Francia, Grecia, Gran Bretagna e presto in Spagna. Perché l'Italia è una piattaforma logistica europea nel Mediterraneo, a servizio dell'Europa. Perché un porto come quello di Genova, completato il Terzo Valico, vincerà la concorrenza di Rotterdam facendo risparmiare 4-5 giorni di navigazione».

Poi c'è questa novità della produzione di energia...

«Sì, sfruttando nostre aree, e anche i tetti delle officine, e con un presidio unico di Gruppo su consumo, approvvigionamento e produzione di energia, potremo sostenere fino al 40% del nostro fabbisogno e contribuire alla transizione ecologica del Paese».

Tutto bello, e chi lo realizza?

«Le nostre persone. Le colleghe e i colleghi che, com'è successo finora, saranno capaci di raccogliere queste nuove sfide e vincerle, a servizio del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vogliamo raddoppiare il trasporto merci e rendere attrattivo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale

Già oggi abbiamo 84 parcheggi, vogliamo arrivare a 250 con migliaia di colonnine per le auto elettriche e spazi per lo sharing

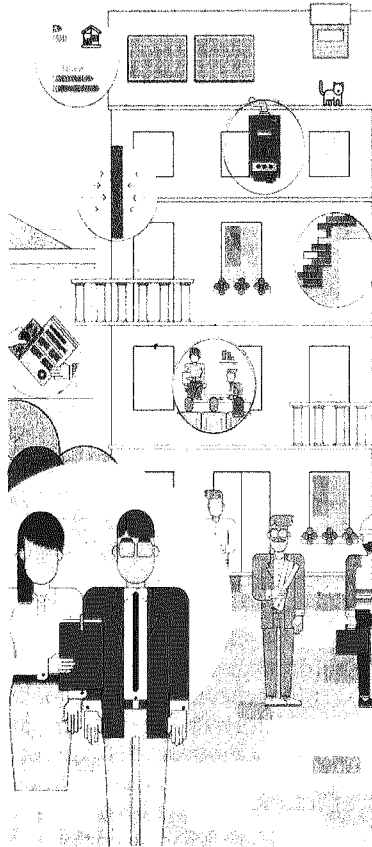


Al vertice

Luigi Ferraris è amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato dal 31 maggio 2021. In precedenza è stato amministratore delegato di Terna.

Bonus edilizi Niente obbligo di attestazione Soa per lavori in corso e intese già firmate

Luca De Stefani — a pag. 42



La novità non si applica ai lavori già in corso o ai contratti già firmati all'entrata in vigore della legge



L'APPUNTAMENTO
Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati al superbonus

NT+FISCO
Speciale superbonus manovra
Tutte le novità sul 110% nelle analisi degli esperti del Sole 24 Ore
ntplusfisco.ilsole24ore.com



Obbligo Soa, rebus sui bonus se non si ottiene l'attestazione

Il gioco delle date. Le aziende che chiedono la qualificazione nel primo semestre 2023 senza ottenerla comprometterebbero la detrazione ma non la cessione del credito o lo sconto in fattura

Luca De Stefani

La conversione in legge del Dl 21/2022 (ancora in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale) introduce la qualificazione Soa per le imprese che effettueranno interventi agevolabili con il super bonus del 110% e ai fini delle opzioni di cessione o cessione del credito di tutti i bonus edili per i quali questa opzione è possibile.

In base al nuovo articolo 10-bis, ai fini del riconoscimento degli «incentivi fiscali» degli articoli 119 e 121 del Dl 34/2020, cioè delle detrazioni del superbonus del 110% e della possibilità di optare per la cessione o dello sconto in fattura di tutti i bonus edili, anche non al 110% (come il bonus casa rilevante, il bonus casa acquisti, il bonus box auto dal 2022, l'ecobonus, il sismabonus, il bonus facciate se verrà prorogato, gli impianti fotovoltaici, i sistemi di accumulo, l'eliminazione delle barriere architettoniche nel 2022 al 75%, se non trainata al 110%), dal 1° gennaio 2023 (con un periodo transitorio di sei mesi, come detto in seguito), «l'esecuzione dei lavori di importo superiore a 516.000 euro» relativi ai suddetti interventi dovrà essere affidata «ad imprese in possesso, al momento della sottoscrizione del contratto di appalto» o di subappal-

to dell'attestazione di qualificazione Soa, rilasciata da una «Società organismo di attestazione», autorizzata dall'Autorità nazionale anticorruzione (Anac), in base all'articolo 84 del Codice degli appalti pubblici (Dlgs 50/2016).

Il periodo transitorio

In alternativa, e solo dal 1° gennaio 2023 e al 30 giugno 2023, l'esecuzione dei lavori dovrà essere affidata ad imprese che, al momento della sottoscrizione dei contratti, documenteranno al committente ovvero all'impresa subappaltante l'avvenuta sottoscrizione di un contratto per il rilascio della qualificazione Soa con una «Società organismo di attestazione». In questi casi non vi sono limitazioni alla detrazione o all'opzione per la cessione dei relativi crediti e lo sconto in fattura per le spese sostenute nel primo semestre 2023, ma la norma prevede che la «detrazione relativa alle spese sostenute» dal 1° luglio 2023 sia condizionata all'avvenuto rilascio della qualificazione Soa all'impresa esecutrice dei lavori.

Non è chiaro perché questa condizione riguardi solo la «detrazione» relativa alle spese sostenute dal 1° luglio 2023 e non anche le opzioni per la cessione dei relativi crediti e lo sconto in fattura, che sembrerebbero non necessitare del rilascio dell'attestazione. In ogni caso, terminato il

semestre transitorio, per i lavori affidati dal 1° luglio 2023, è il comma 2 del nuovo articolo 10-bis del Dl 21/2022 a prevedere che servirà la Soa, sia per la detrazione che per le opzioni di cessione o sconto in fattura.

Quando non si applica

La nuova qualificazione Soa per i bonus edili non si applica:

- ai lavori in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del Dl 21/2022, ovvero;
- ai contratti di appalto o di subappalto aventi data certa, in base all'articolo 2704 del Codice civile, anteriore alla data di entrata in vigore della legge di conversione.

La nuova norma, poi, non sembra richiedere la qualificazione Soa per tutti quei contratti diversi da quelli di appalto e subappalto, come quelli d'opera dell'articolo 2222 del Codice Civile, di fornitura con posa in opera e di semplice fornitura di beni.

Inoltre, la Soa non sarà richiesta se i bonus edili, diversi dal 110%, rimarranno, come detrazioni, nelle dichiarazioni dei redditi o nel 730 dei contribuenti che sosterranno le spese. Sono esclusi, infatti, gli interventi finalizzati alla fruizione dei bonus edili diversi dal 110%, attraverso la detrazione diretta in dichiarazione dei redditi e non tramite l'opzione per la cessione del credito o lo sconto in fattura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

