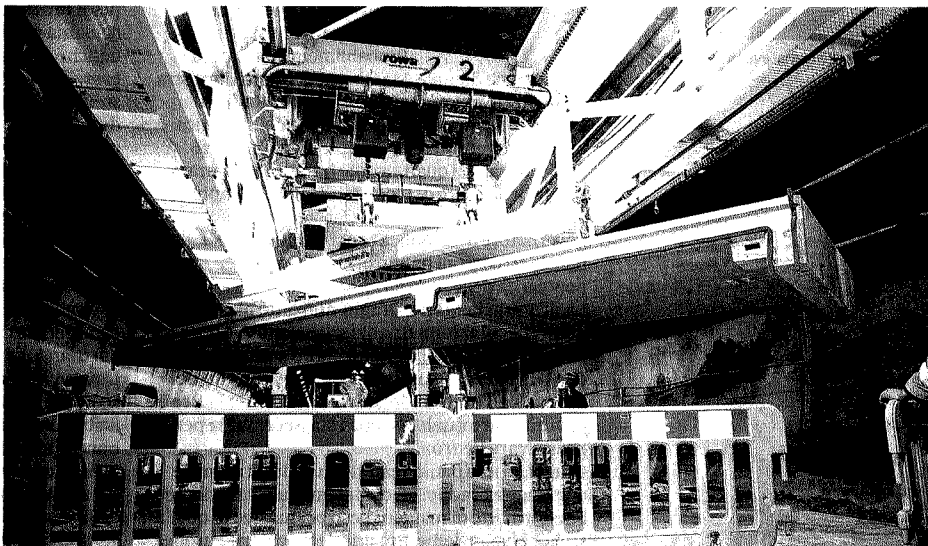


GL 0DUWHG u OXJOLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Tunnel del Bianco a singhiozzo, in ottobre blocco per tre settimane (F.Greco)</i>	3
14	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Unico grande tunnel alpino a canna unica, mitigare i rischi sviluppando alternative (O.Baccelli)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	19/07/2022	<i>Scarti dell'edilizia riciclabili (G.Ambrosoli)</i>	6
32	Italia Oggi	19/07/2022	<i>Brevi - Venti giorni in piu' per la presentazione</i>	8
Rubrica Economia				
7	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Il Ddl alla Camera e quello del 2022: due le leggi annuali a rischio stop (C.Fotina)</i>	9
7	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>L'Antitrust: spingere sulla concorrenza contro l'inflazione (C.Fotina)</i>	10
Rubrica Politica				
7	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>La crisi svuota il decreto aiuti. Piano B solo con le proroghe (M.Mobili/G.Trovati)</i>	11
Rubrica Altre professioni				
10	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Paghe inadatte: i penalisti britannici in sciopero paralizzano i tribunali (N.Degli Innocenti)</i>	13
33	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Int. a G.Biino: La scommessa dei notai: siamo i garanti dei nuovi diritti e degli affari (M.De Cesari)</i>	14
Rubrica Università e formazione				
31	Italia Oggi	19/07/2022	<i>Formazione 4.0, Il bonus solo col bollino (B.Pagamici)</i>	15
37	Italia Oggi	19/07/2022	<i>Its, il 60 % con prof aziendali (E.Micucci)</i>	16
Rubrica Fisco				
29	Il Sole 24 Ore	19/07/2022	<i>Sismabonus ordinario alla prova degli effetti dell'utilizzo promiscuo (L.De Stefani)</i>	17
1	Italia Oggi	19/07/2022	<i>La crisi di governo non ferma il decreto legge aiuti-bis: in arrivo bonus per 10 miliardi di (C.Bartelli)</i>	18



Manutenzione al tunnel del Bianco.
Chiusure notturne a partire dal 29 agosto, dalle 19,30 fino alle 6 del mattino, per 21 notti, poi arriverà lo stop per tre settimane di fila, dal 17 ottobre fino al 7 novembre



**GLI EFFETTI
Rischio
di impatti
significativi
sulle imprese
valdostane**



Tunnel del Bianco a singhiozzo, a ottobre blocco per tre settimane

Infrastrutture

Manutenzione straordinaria, chiusure notturne da agosto e poi fermo del traffico

Problemi all'infrastruttura degli anni 60 da cui passano circa 1,5 milioni di transiti

Filomena Greco

Chiusure notturne a partire dal 29 agosto, dalle 19,30 fino alle 6 del mattino, per 21 notti e secondo un calendario già fissato, poi arriverà lo stop per tre settimane di fila, dal 17 ottobre fino al 7 novembre, per lavori di manutenzione strutturale del tunnel del Monte Bianco. Sono i problemi di una infrastruttura strategica nata negli anni 60, che unisce il NordOvest d'Italia alla Francia e che conta il 5,8% del traffico pesante sui valichi alpini e quasi un milione e mezzo di transiti nel 2021.

Le chiusure serviranno per i lavori di risanamento di una porzione dell'impalcato stradale e per il completo rifacimento della pavimentazione stradale della galleria. In realtà il tunnel - 11,6 chilometri di galleria a doppio senso di marcia - andrà incontro ad un lungo periodo di lavori, da 10 a 15 anni, per intervenire sulla volta, con chiusure programmate per almeno tre mesi l'anno, secondo le prime ipotesi. «Abbiamo avviato la gara - spiegano dalla TMB-GEIE, società che gestisce il tunnel del Monte Bianco - per asse-

gnare il rifacimento sui primi due lotti da 300 metri l'uno, prevediamo che i lavori si svolgeranno nell'autunno del 2023». Si tratta di un primo step, chiariscono dalla società, perché la volta della galleria andrà tutta rifatta, con lavori spalmati nei prossimi due decenni. Quella in autunno sarà la prima chiusura per un periodo lungo, dopo l'incidente del 1999. Si tratta di una scelta necessaria, sottolineano dalla società, valutata con Regione e Prefettura, da realizzare in un periodo ritenuto di minor impatto per i due territori della Valle d'Aosta e dell'Alta Savoia, per un lasso di tempo che consenta di attrezzare il cantiere per il rifacimento completo della pavimentazione stradale ed il risanamento della parte superiore del piano viabile in cemento armato. Un piano di lavori straordinari, che in futuro riguarderà anche altre dotazioni di sicurezza quali, ad esempio, gli impianti di ventilazione della galleria, con l'obiettivo, per le strutture civili, di garantire almeno altri cinquant'anni di vita utile ad una infrastruttura che ne compie 60 tra tre anni. Un piano di interventi che si affianca al lavoro costante di controllo e manutenzione. «Svolgiamo tutte le nostre attività in digitale - aggiunge la direzione della società - con monitoraggio visivo e strumentale e il supporto delle principali università per le attività di controllo».

Di fronte a un calendario di chiusure così impegnativo, la preoccupazione tra gli operatori economici è molta, il rischio è che le imprese valdostane siano costrette a pagare un dazio importante sul fronte della competitività e dei costi. «Produciamo acqua minerale imbottigliata per il mercato francese - spiega Federica Dusman, ad della Sorgenti Monte Bianco Spa - e le chiusure

della Galleria ci preoccupano molto. Il tema è complesso perché siamo già penalizzati dai costi di una delle autostrade più care d'Italia, a questo si aggiungeranno i disagi per le chiusure del Tunnel del Monte Bianco che costringeranno gli autotrasportatori ad allungare i percorsi scegliendo ad esempio il Frejus, con aggravii di costi». Al tema della competitività e dei costi si aggiunge un secondo aspetto, più legato al rischio che i valichi della Valle d'Aosta diventino residuali rispetto alle direttrici del traffico merci - da primo traforo per traffico autostradale fino a metà degli anni 90, il Monte Bianco si è assestato in terza posizione dopo Ventimiglia e Frejus - danneggiando ulteriormente il tessuto economico della regione. Parte del Gruppo francese Alma -Sources, la Sorgenti Monte Bianco Spa produce 180 milioni di bottiglie ogni anno, perlopiù dirette verso la Francia. «Il trasporto transfrontaliero - aggiunge ancora l'ad - è ulteriormente penalizzato dal fatto di poter caricare 40 tonnellate di merci e non 44 come sui territori nazionali. Servirebbe correggere questo aspetto, non risolverebbe il problema delle chiusure ma eliminerebbe uno svantaggio».

Il lavoro sulle solette in cemento armato su cui poggia il piano viabile, già avviato l'anno scorso, è stato ulteriormente complicato dal ritrovamento di amianto, circostanza che ha richiesto procedure mirate e un allungamento dei tempi. Il 29 agosto, con la chiusura notturna, si riprenderà proprio da qui e si andrà avanti, con chiusure notturne programmate, fino al 2026, sempre tra maggio e giugno. Un programma serrato di interventi, con disagi prevedibili per automobilisti e autotrasportatori, che mette sul tavolo il tema, più politico, delle strategie per il futuro dei valichi alpini valdostani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

UNICO GRANDE TUNNEL ALPINO A CANNA UNICA, MITIGARE I RISCHI SVILUPPANDO ALTERNATIVE

di **Oliviero Baccelli**

Come estendere la vita utile delle opere di ingegneria civile è un tema al centro della pianificazione in Europa ed in particolare in Italia, dove si concentra una quota rilevante di viadotti e gallerie. Infatti, dato che una fetta importante delle opere in cemento armato della rete italiana ha superato i 50 anni di età, sono molti gli adeguamenti necessari per consolidare gli impalcati e le pavimentazioni, come nel caso del Tunnel del Monte Bianco, o per incrementare la sicurezza degli utenti, con vie di fuga, sistemi antincendio e di informazione ai passeggeri.

L'obiettivo dei concedenti pubblici e dei concessionari, spesso privati, è quello di valorizzare le nuove tecnologie e i modelli organizzativi dei cantieri per limitare le perturbazioni del traffico, ma il

rapido incremento dei costi di molte delle componenti dei lavori e la presenza di contratti incompleti nell'attribuzione dei ruoli fra pubblico e privato rendono questo percorso già di per sé complesso, spesso accidentato nei modi e nei tempi.

Il caso dell'incerta attribuzione dei costi dei lavori per gli adeguamenti al rischio sismico delle autostrade abruzzesi A24 e dell'A25 e della possibile revoca della concessione da parte di ANAS alla società di gestione privata per mancati adempimenti negli investimenti è uno dei casi più evidenti delle potenziali problematiche.

La progettualità per prevenire le criticità è una competenza che si è diffusa rapidamente a valle della tragedia del ponte Morandi a Genova, simbolo della sottovalutazione del problema, e molte nuove

tecnologie per il monitoraggio, come sensori e droni in grado di rilevare microfratture, sono ormai utilizzate normalmente.

I temi ancora aperti sono due: l'attribuzione dei costi e come mitigare e compensare i territori senza alternative di accesso in caso di prolungate chiusure di infrastrutture strategiche.

Il primo tema è legato alla concentrazione delle criticità in specifici territori geologicamente e morfologicamente complessi, soprattutto nelle tratte appenniniche e alpine, rendendo difficile il riequilibrio dei piani economico-finanziari delle concessionarie attraverso adeguamenti in tariffa a copertura degli ingenti costi di investimento. Questa soluzione porterebbe a pedaggi molto diversi fra tratte e con risvolti sociali e potenziali marginalizzazioni

territoriali da non sottovalutare.

Il secondo tema richiede una visione di lungo periodo del risk assesment e management, che pone il problema ad esempio di comprendere perché quello del Monte Bianco sia l'unico fra i grandi tunnel alpini stradali dove non sia prevista una seconda canna come pianificato per il Frejus e il Gottardo. Far dipendere l'accessibilità, in particolare su direttrici europee vitali, da un numero limitato di infrastrutture è un rischio che deve essere valutato e mitigato per tempo, attraverso lo sviluppo di alternative o la predisposizione di modalità di compensazioni in grado di evitare forme di rapido impoverimento del tessuto imprenditoriale.

Direttore Master in Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL QUADRO
Molte opere in cemento armato della rete italiana hanno oltre 50 anni di età



Scarti dell'edilizia riciclabili

I materiali inerti cessano di essere rifiuti, ma soltanto a certe condizioni, previste in un decreto già firmato dal ministro Cingolani. Periodo transitorio di 180 giorni

Gli scarti inerti dell'edilizia cessano di essere un rifiuto, ma solo a determinate condizioni. A dettarle è un nuovo decreto, datato 15 luglio 2022, firmato dal ministro della transizione ecologica, Roberto Cingolani. Il provvedimento fissa i paletti affinché cessi di essere considerato rifiuto (End Of Waste) l'aggregato recuperato, derivante da costruzione e demolizione. In Italia i rifiuti edili sono circa 70 milioni di tonnellate.

Ambrosoli a pag. 31



Il ministro della Transizione ecologica, Cingolani, firma il decreto che attua l'End of Waste

Scarti dell'edilizia riciclabili

Ok al riuso a date condizioni. Per le opere infrastrutturali

DI GIORGIO AMBROSOLI

Gli scarti inerti dell'edilizia cessano di essere un rifiuto, ma solo a determinate condizioni. A dettarle è un nuovo decreto, datato 15 luglio 2022, firmato dal ministro della transizione ecologica, **Roberto Cingolani**. Il provvedimento (molto atteso dalla filiera), come detto, fissa i paletti affinché cessi di essere considerato rifiuto (End Of Waste) l'aggregato recuperato, derivante da costruzione e demolizione.

Va considerato che in Italia i rifiuti edili sono circa 70 milioni di tonnellate, secondo i dati contenuti nel Piano nazionale di gestione dei rifiuti.

Andiamo con ordine.

Ci saranno 180 giorni dall'entrata in vigore (dopo la pubblicazione) per adeguare le comunicazioni (effettuate ai sensi dell'art. 216 del dlgs 152/2006) o presentare un'istanza di aggiornamento dell'autorizzazione. Durante questo periodo i materiali risultanti dalle procedure di recupero già autorizzati potranno continuare ad essere utilizzati.

Il provvedimento discipli-

na la produzione di aggregato recuperato da rifiuti inerti dalle attività di costruzione e di demolizione non pericolosi; quindi i codici CER 170101, 170102, 170103, 170107, 170302, 170504, 170904. E i rifiuti non pericolosi di origine minerale, quindi i codici CER 010408, 010409, 010410, 010413, 101201, 101206, 101208, 101311, 120117, 191209.

In primis, va ricordato che secondo l'art. 184 ter, comma 1 del dlgs 152/2006 un rifiuto cessa di essere tale, quando è stato sottoposto a un'operazione di recupero e soddisfatti i criteri specifici riportati. Li ripercorriamo:

a) la sostanza o l'oggetto sono destinati a essere utilizzati per scopi specifici;

b) esiste un mercato o una domanda per tale sostanza od oggetto;

c) la sostanza o l'oggetto soddisfa i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispetta la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti;

d) l'utilizzo della sostanza o dell'oggetto non porterà a impatti complessivi negativi sull'ambiente o sulla salute umana.

Il testo del nuovo decreto ci indica quale siano le attività

essenziali del gestore di impianti autorizzati al recupero. Il processo di lavorazione minimo deve prevedere, a mero titolo esemplificativo, la macinazione, la vagliatura, la selezione granulometrica, la separazione dalla frazione metallica e dalle frazioni indesiderate.

Non sono ammessi, ovviamente, alla produzione di aggregato recuperato i rifiuti dalle attività di costruzione e di demolizione abbandonati o sotterrati.

Aspetto non secondario: il produttore di aggregato recuperato applicherà un sistema di gestione della qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001, certificato da un organismo accreditato ai sensi della normativa vigente, atto a dimostrare il rispetto dei requisiti previsti dal regolamento.

L'aggregato recuperato dev'essere destinato a: scopi specifici, sottofondi stradali, ferroviari ecc, recuperi ambientali, strati accessori, confezione di calcestruzzi e miscele con leganti idraulici.

Una condizione che è ben chiarita dal decreto è che tali utilizzi non devono costituire potenziale fonte di contaminazione per suolo, sottosuolo e acque

sotterranee.

L'aggregato recuperato deve, quindi, soddisfare i requisiti tecnici per gli scopi specifici e rispettare la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti (art. 184 ter, comma 1 lett c). A tal proposito, i 29 parametri da rispettare, con unità di misura e concentrazione limite, sono indicati nel punto d.1) dell'allegato 1 al nuovo dm.

Il rispetto dei criteri sarà attestato dal produttore del materiale edile recuperato tramite una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'art. 47 del dpr n. 445/2000 (allegato 3 al decreto) da inviare all'Autorità competente e all'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, territorialmente competente.

Tale dichiarazione dovrà essere conservata per 5 anni, ad eccezione delle aziende con certificazione ambientale EMAS o ISO 14001. Essa riguarderà ogni singolo lotto di aggregato recuperato, cioè un quantitativo non inferiore a 3.000 metri cubi.



© Riproduzione riservata

Venti giorni in più per la presentazione delle candidature per la prima fase del concorso per la progettazione e la realizzazione di 212 nuove scuole finanziate con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Ingegneri e architetti iscritti ai rispettivi ordini professionali - grazie a un avviso di proroga emesso dal Ministero dell'istruzione - avranno tempo per presentare le loro proposte fino alle ore 15 del 23, 24 e 25 agosto (inizialmente i termini previsti erano il 3, 4, 5 agosto, in base alle categorie delle aree individuate e previste dal bando).



I PROVVEDIMENTI PER IL MERCATO

Il Ddl alla Camera e quello del 2022: due le leggi annuali a rischio stop

La prospettiva delle elezioni anticipate mette a rischio sia la tabella di marcia del disegno di legge per la concorrenza 2021 sia quella del Ddl 2022 che sarebbe dovuto arrivare già entro giugno. Nel primo caso c'è un obbligo concordato con la Ue nel Piano di ripresa e resilienza: approvazione in Parlamento entro il 2022 sia della legge sia dei relativi decreti attuativi. Al momento, dopo il primo ok del Senato, la commissione Attività produttive della Camera (relatori Benamati e Saltamartini) ha praticamente concluso l'iter al netto del nodo taxi. Nel caso del Ddl annuale per il 2022 non c'è invece un obbligo con la Ue ma una scadenza che il governo ha comunque inserito nel Pnrr: presentazione in Parlamento entro giugno e approvazione del testo da parte delle Camere e dei decreti attuativi

entro il 2023. Ma, con un effetto domino, con le elezioni tutto potrebbe slittare più avanti. Congelata, restando in tema concorrenza, è anche la questione delle concessioni del commercio ambulante che da fine giugno, in diversi Comuni, sono nel limbo normativo per la scadenza delle proroghe. Da alcune settimane è atteso un intervento del governo. Tornando alle scadenze Pnrr, va anche detto che il quadro potrebbe essere più fluido di tutte le previsioni catastrofistiche. Bisognerà capire se, in caso di elezioni anticipate, il nuovo governo potrà chiedere alla Ue una modifica del Pnrr, con relativa proroga di alcune scadenze, adducendo proprio il voto come una «circostanza oggettiva» prevista dal Regolamento sul Recovery fund.

—C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



