

GL \*LRYHGu    VHWWHPEUH

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
23	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>Tra sindaci e Invitalia alleanze già avviate su opere da 7,5 miliardi (G.Trovati)</i>	3
39	Corriere della Sera	22/09/2022	<i>Il piano di Ferrovie: 160 miliardi di investimenti (F.Savelli)</i>	5
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>Codice appalti pubblici: una riforma indifferibile (G.Vercillo)</i>	6
45	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>Condomini vincolati, per le singole unità il 110% scade nel 2023 (G.Latour)</i>	7
35	Italia Oggi	22/09/2022	<i>Comuni a braccetto nelle gare (F.Cerisano)</i>	8
<b>Rubrica Innovazione e Ricerca</b>				
36	Italia Oggi	22/09/2022	<i>Sull'innovazione altri 250 mln (B.Pagamici)</i>	9
<b>Rubrica Energia</b>				
1	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>Piano europeo per l'idrogeno da 12,2 miliardi (B.Romano)</i>	10
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
45	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>De Nuccio: credito energia ai professionisti (F.Micardi)</i>	12
50	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>In Piemonte primo albo degli amministratori (A.D'ambrosio)</i>	13
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	22/09/2022	<i>Scuola, l'Italia spende male: tanti prof e pochi alunni (C.Tucci)</i>	14
<b>Rubrica Professionisti</b>				
38	Italia Oggi	22/09/2022	<i>Professionisti. Uguaglianza negli aiuti</i>	17
<b>Rubrica Fisco</b>				
33	Italia Oggi	22/09/2022	<i>Sconto ampio sui trainati (F.Poggiani)</i>	18

# Tra sindaci e Invitalia alleanze già avviate su opere da 7,5 miliardi

**Enti territoriali.** Il Dl Aiuti-ter rende strutturale il modello dell'accordo con cui la società del Mef gestisce affidamenti e lavori per i Comuni

**Gianni Trovati**

ROMA

Mentre l'attenzione generale era inevitabilmente rivolta alle misure contro gli effetti dell'inflazione energetica, è passata quasi sotto silenzio una norma inserita nel decreto Aiuti-ter che in realtà può rivelarsi cruciale per l'attuazione del Pnrr. Si tratta di poche righe, che inseriscono un nuovo comma nel decreto legge dell'anno scorso sulla governance del Piano (Dl 77/2021) e indica a Invitalia di promuovere Accordi quadro «per l'affidamento dei servizi tecnici e dei lavori» delle amministrazioni pubbliche interessate da interventi del Pnrr (Sole 24 Ore di sabato scorso). Dietro questa regoletta dal grigio aspetto burocratico c'è uno snodo strategico per la realizzazione effettiva degli investimenti del Pnrr, nel solco di quella blindatura del Piano che il governo Draghi ha costruito per lasciarla in eredità ai successori. Vediamo perché.

Le pubbliche amministrazioni interessate dalla norma sono prima di tutto Comuni ed enti territoriali in genere. Il Pnrr dei sindaci ruota intorno a due dati chiave: circa 40 miliardi di euro di investimenti passano dai Comuni, e i lavori devono essere aggiudicati entro l'anno prossimo altrimenti la realizzazione effettiva degli investimenti si fa impossibile.

Chi conosce tempi e procedure che in Italia portano dall'idea iniziale di un progetto all'incarico finale per avviare i lavori sa bene che l'incrocio di

questi due dati disegna una sfida complicata. E fra i conoscitori del problema ci sono prima di tutto i sindaci, che infatti non nascondono un certo allarme. Nei giorni scorsi il presidente dell'Anci Antonio Decaro ha detto che «i sindaci sono pronti alla rivoluzione» di fronte all'ipotesi di rivedere il Pnrr sottraendo risorse ai Comuni, ma ha anche scritto una lettera a tutti i colleghi chiedendo di segnalare «ritardi, anomalie o criticità» nei progetti che interessano i loro enti: c'è anche una casella mail dedicata ([pnrr.ritardi@anci.it](mailto:pnrr.ritardi@anci.it)).

Il punto è che i Comuni «attuatori» di progetti del Pnrr sono tantissimi, e spesso non hanno organici in grado di gestire questa mole di spesa anche perché il «rafforzamento amministrativo» avviato dai decreti legge sul Piano ha bisogno di tempo per essere realizzato. Ma sono tante anche le amministrazioni centrali «titolari» degli investimenti che poi si sviluppano in chiave territoriale. E ministero che vai, burocrazia che trovi, in un complesso di procedure, parametri e richieste che faticano a trovare un linguaggio comune nonostante i tentativi di coordinamento. La norma su Invitalia nasce per affrontare insieme i due problemi: sostenere i Comuni che non ce la fanno, e uniformare le attività di preparazione, realizzazione e monitoraggio dei progetti. E non nasce dal nulla.

L'idea è stata sviluppata in estate a Palazzo Chigi dove l'alleanza con i Comuni ha funzionato bene, e ha coinvolto in pieno la segreteria tecnica del

Pnrr creata come motore gestionale del Piano alla presidenza del Consiglio. L'obiettivo è quello di rendere strutturale una modalità di lavoro congiunto fra amministrazioni locali e Invitalia che nel primo anno del Piano ha già interessato alcuni dei capitoli centrali del Pnrr dei sindaci.

I primi Accordi quadro su questi filoni risalgono allo scorso aprile, quando Invitalia d'intesa con il ministero delle Infrastrutture e l'Anci ha pubblicato 4 bandi per il «Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare», relativi a 261 interventi per 1,24 miliardi di euro divisi fra 69 stazioni appaltanti.

Intese simili, che prevedono un supporto a tutto campo per gli enti locali, sono state messe in campo per altri 380 interventi da realizzare nell'ambito di 26 Piani urbani integrati in 12 Città metropolitane (1,5 miliardi circa il valore), e un tentativo analogo è in corso per asili nido e scuole dell'infanzia (3,9 miliardi) e per le «nuove scuole» (800 milioni). Totale: 7,5 miliardi, quasi un quinto del Pnrr in capo ai Comuni.

L'esito di questi primi tentativi ha spinto governo e sindaci ad allargare il raggio d'azione delle intese, e la norma del decreto Aiuti-ter è la leva per farlo. Nella convinzione condivisa che una fetta importante del successo del Pnrr si gioca nei Comuni, anche al netto delle incognite politiche nazionali che circondano il complesso del Recovery.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Primo Piano Osservatorio Pnrr



**MIMS: VIA LIBERA AI 500 MILIONI PER NAVI MENO INQUINANTI**  
Via libera alle domande per accedere ai finanziamenti del Pnrr agli armatori che acquistano nuove navi o ammodernano

quelle esistenti o in costruzione, con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica della flotta. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Giovannini ha firmato ieri e pubblicato

sul sito del Mims il decreto che fissa termini e modalità di presentazione delle domande per accedere ai 500 milioni messi in campo con il Piano nazionale di ripresa e resilienza.

ADOBESTOCK



**Allarme dell'Anci sul rischio di ritardi: il presidente Decaro chiede ai colleghi di segnalare gli intoppi**

**Qualità dell'abitare.** Invitalia ha pubblicato quattro bandi relativi a 261 interventi nei comuni per 1,24 miliardi divisi fra 69 stazioni appaltanti



# Il piano di Ferrovie: 160 miliardi di investimenti

I progetti entro il 2030. Ferraris: biglietti bloccati nonostante il caro energia. Il nuovo treno ibrido

DAL NOSTRO INVIATO

**BERLINO** Non si tratta solo di una politica commerciale, semmai è un ragionamento che ha connotati ambientali e sociali. L'obiettivo della transizione ecologica assume per Ferrovie dello Stato la stella polare degli investimenti da qui ai prossimi anni. Certo, sfrutta la considerazione cara a chi ha un azionista pubblico di riferimento come il ministero del Tesoro: gli obiettivi non sono solo di mercato, ma hanno anche e soprattutto risvolti di pubblica utilità. Dice Luigi Ferraris, che guida Fs da oltre un anno, che sull'alta velocità e sul trasporto regiona-

le i margini per aumentare la domanda di passeggeri ci sono ancora. Basta renderlo più invitante anche nella logica dell'ultimo miglio: quello che chiunque di noi fa per tornare a casa. Se la stazione è lontana da dove viviamo preferire il treno all'auto si scontra col pessimismo della ragione. Se però i 160 miliardi a disposizione di Ferrovie da qui al 2030 si tramuteranno in un ampliamento della rete ferroviaria anche sfruttando il volano dei fondi del Pnrr allora lo shift modale verso il treno, a minor impatto di emissioni di Co2, diventerà più coraggioso. «Possiamo aumentare la domanda di un altro 20% - dice il top manager - ma occorre spingere gli investimen-

ti. Terminando i lavori sulla Genova Milano col primo treno sulla nuova linea del Valico dei Giovi entro il 2025, la nuova Bari Napoli completata nel 2027 e la Catania-Messina-Palermo a seguire». Ferrovie dello Stato è il più grande energivoro d'Italia. «Consuma 6 terawattora all'anno», dice Ferraris. Al momento non sono previsti piano di razionamento. «Fermare i treni significherebbe fermare il Paese. Quel che è certo è che Fs entro il 2028 si autoprodurrà il 40% dell'energia che consuma con investimenti che ci porteranno a produrre due gigawatt di energia da fonte solare. Mantenendo i prezzi dei biglietti inalterati, seppur all'interno di una dinamica di

confronto con le regioni». Ferrovie ha lanciato qui a Berlino, alla fiera dell'innovazione ferroviaria, il nuovo treno Bleus. Entrerà in funzione entro fine anno in Sicilia. Poi a seguire Sardegna, Lazio, Toscana. A tripla alimentazione: pantografo con la normale linea elettrica, diesel e ora anche a batteria. Rfi, il gestore ferroviario della rete controllato da Fs, ha messo sul tavolo 2 miliardi per fare gli investimenti sulla banda larga nelle gallerie. Fibra ottica e ripetitori a bordo treno per portare il 4g sull'alta velocità, da Torino a Salerno, entro fine 2023. La connettività anche sui 15mila chilometri di rete regionale negli anni a seguire.

**Fabio Savelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Ceo

L'amministratore delegato di Fs dal maggio 2021, Luigi Ferraris, 60 anni

## La scheda

- Il piano industriale di Ferrovie dello Stato ha un orizzonte da qui a dieci anni
- Lo sviluppo della banda larga in galleria e a bordo treno: la spinta sull'alta velocità per una buona connettività



I NODI DELLA CRESCITA  
**CODICE APPALTI  
PUBBLICI:  
UNA RIFORMA  
INDIFFERIBILE**

# La riforma del codice dei contratti pubblici non è più differibile

di **Andrea Zoppini**  
e **Giorgio Vercillo** — a pag. 20

## I nodi della crescita

Andrea Zoppini e Giorgio Vercillo

**I**n Italia il mercato degli appalti pubblici è caratterizzato da forti elementi distorsivi che si sono riflessi a danno delle imprese nazionali. La legislazione presenta rilevanti addizionali rispetto ai livelli minimi di regolazione del diritto europeo, che rendono il nostro ordinamento da un lato meno concorrenziale, dall'altro più facilmente aggredibile dagli operatori esterni. Ecco cinque ragioni per le quali la riforma del codice dei contratti pubblici deve essere portata a termine nei prossimi mesi.

❶ L'attuale mercato degli appalti pubblici produce una distorsione fondamentale. Il meccanismo del ribasso nelle offerte ha generato una accentuata tendenza delle imprese italiane ad aggiudicarsi appalti sotto i costi marginali, il che significa nella sostanza diseconomie. Poiché nessuno ha interesse a completare un lavoro in perdita, tutto ciò ha indotto gli esecutori a non completare i lavori e a proporre varianti strumentali. Gli esecutori recuperavano il margine generando contenziosi anomali che venivano risolti da collegi arbitrali. Tutto ciò ha causato forti incentivi al ritardo dei lavori, al mancato rispetto dei termini e a un contenzioso abnorme, sconosciuto in altri Paesi europei. Come noto il legislatore ha progressivamente negletto la strada arbitrale e questo ha determinato ulteriori ritardi nei pagamenti che si sono riflessi nell'equilibrio economico finanziario dei committenti pubblici.

❷ Nello scrivere regole che presiedono allo svolgimento delle gare pubbliche la disciplina va costruita sulla fisiologia e non sulla patologia dei comportamenti. Prendiamo a prestito una metafora da Guido Calabresi. Se il codice della strada, al fine di prevenire incidenti e preservare al meglio la vita e la salute, imponesse di girare per le strade con dei carri armati sicuramente la tutela dei conducenti sarebbe soddisfatta al massimo livello. Tuttavia, così non accade perché è evidente che si debbano contemperare esigenze di efficienza e di efficacia delle scelte collettive. Nella sostanza si imporrebbe un costo eccessivo sulla collettività. L'esempio ci aiuta a dire che l'interesse primario che le gare devono assolvere è quello alla realizzazione puntuale delle opere pubbliche. È questo un

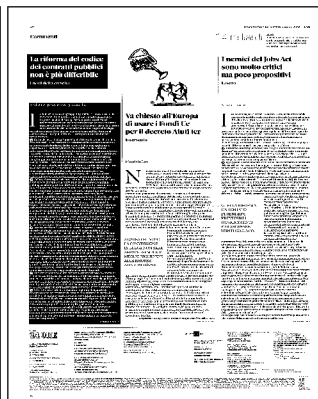
compito non eludibile oggi. Le grandi opere pubbliche risalgono a più di sessanta anni fa e questo pone un problema, che è europeo e anche americano, di ricostruzione e ammodernamento delle stesse che sono state fatte con tecniche costruttive (come il cemento armato) che dopo sei decenni mostrano forti tensioni strutturali.

❸ La legislazione si è stratificata attraverso processi additivi rispetto alla legislazione comunitaria. Un caso emblematico è costituito dal *bis in idem*. Una violazione del divieto di *bis in idem* si verifica nel settore della contrattualistica pubblica. Tipico è il caso delle imprese sanzionate dall'Autorità antitrust, i cui provvedimenti, oltre a infliggere pene pecuniarie di importi significativi e, in taluni casi, capaci anche di determinare l'insolvenza, riflettono i propri effetti nelle gare pubbliche. Le sanzioni inflitte dall'Autorità Antitrust possono essere valutate dalle Pubbliche Amministrazioni come cause di esclusione dalle procedure di gara ed espongono i rispettivi destinatari a ulteriori conseguenze afflittive, consistenti, in alcuni casi, nell'irrogazione di sanzioni da parte dell'Autorità nazionale anticorruzione. Lo stesso fatto sanzionato dall'Antitrust, quindi, è punito una pluralità di volte, finendo per escludere dal mercato le imprese italiane che sono già state punite per l'illecito commesso, a tutto vantaggio dei concorrenti stranieri.

❹ Il nostro sistema economico ha conosciuto nel passato operatori troppo piccoli, incapaci di competere a livello europeo e mondiale. Questo era un riflesso di un meccanismo clientelare della politica che generava lotti troppo modesti. Opportunamente il principio va tarato con riguardo all'obiettivo dell'efficienza, favorendo eventualmente la partecipazione in forma aggregata di micro e piccole imprese.

❺ Infine, è necessario introdurre un regime obbligatorio di rinegoziazione dei contratti di appalto al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva e non prevedibili al momento della formulazione dell'offerta. I recenti aumenti dei prezzi delle materie prime hanno reso indifferibile questo intervento, poiché la rigidità del contratto pregiudica non solo gli appaltatori sul piano economico e finanziario, ma anche – e di riflesso – gli interessi pubblici delle amministrazioni: la sopravvenienza che rende l'esecuzione del contratto insostenibile può incidere negativamente anche sulla prestazione che deve essere eseguita, a tal punto da renderla impossibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Condomini vincolati, per le singole unità il 110% scade nel 2023

## Ristrutturazioni

I lavori su questi immobili possono andare oltre il termine di dicembre 2022

**Luca De Stefani  
Giuseppe Latour**

C'è una categoria di unità immobiliari unifamiliari per la quale il 110% andrà oltre il 2022, agganciando la scadenza del 31 dicembre del 2023 (per scendere al 70% nel 2024 e al 65% nel 2025). Sono gli appartamenti collocati all'interno di condomini vincolati, secondo quanto ha spiegato ieri l'agenzia delle Entrate, con la risposta a interpello n. 462/2022.

Il quesito nasce dalle regole speciali che ci sono in questo tipo di immobili. Se l'edificio è sottoposto a uno qualsiasi dei vincoli stabiliti dal Codice dei beni culturali (Dlgs 42/2004) o se gli interventi trainanti di efficientamento energetico sono vietati da regolamenti edilizi, il superbonus si può applicare alle spese sostenute per i soli interventi trainati.

Quindi, un appartamento collocato all'interno di un condominio vincolato può agganciare il 110% in autonomia e con i soli interventi trainati (come il cambio della caldaia autonoma, la sostituzione di infissi o la realizzazione del cappotto interno nelle singole unità immobiliari, circolari 24/E/2020 e 30/E/2020). L'unica condizione da rispettare è che ci sia il miglioramento di due classi energetiche, anche solo nella singola unità, anche se questa non è funzionalmente autonoma, oltre al rispetto dei requisiti tecnici del decreto del Mise del 6 agosto 2020.

Se in un condominio - va precisato - sono effettuati interventi «trainati» del super ecobonus sulle singole unità immobiliari non funzionalmente indipendenti, la verifica del conseguimento del miglioramento di due classi energetiche va, allora, effettuata con riferimento a ciascuna unità immobiliare oggetto degli interventi «trainati» e l'asse-

verazione va predisposta dal tecnico abilitato, utilizzando la procedura prevista per le unità immobiliari funzionalmente indipendenti (risposta del 23 giugno 2022, n. 341).

A questo punto, però, si pone un quesito: per questi immobili vale la scadenza prevista per i condomini (110% per le spese effettuate fino al 31 dicembre del 2023) o quella prevista per gli immobili autonomi (110% per le spese effettuate fino al 31 dicembre 2022, a condizione che entro il 30 settembre vengano effettuati lavori per almeno il 30%).

Le Entrate rispondono nella maniera più favorevole ai contribuenti. Spiegando che, con la circolare 23/E del 2022, è stato chiarito che il termine ultimo per fruire del superbonus per questi lavori è quello previsto per gli interventi effettuati «dalle persone fisiche sulle singole unità immobiliari all'interno dello stesso condominio»: quindi, il 31

**Il doppio salto  
di classe potrà  
essere misurato  
sul singolo  
appartamento**

dicembre del 2023.

Si tratta, comunque, solo degli interventi «trainati» che sono agevolati con il super ecobonus e non dell'installazione di impianti solari fotovoltaici e sistemi di accumulo integrati o dell'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici, in quanto l'Agenzia, nella risposta del 23 giugno 2022, n. 341, ha chiarito che l'agevolazione prevista per gli edifici vincolati, relativa all'esonero dagli interventi «trainati», vale solo per gli interventi «trainati» del super ecobonus, indicati nell'articolo 14 del decreto legge n. 63 del 2013.

Non si applica, invece, alla possibilità di accedere al superbonus per le spese sostenute per il fotovoltaico, l'accumulo e le colonnine, in quanto per poter beneficiare del superbonus per questi ultimi è necessario effettuare almeno uno degli interventi trainanti del super ecobonus ovvero (solo per il fotovoltaico e i sistemi di accumulo), l'aver beneficiato del super sismabonus.

**Norme & Tributi**

Trasparenza e lavoro. limitato il rinvio ai contratti collettivi

Condizionati i sindacati...  
Lavoratori...  
Torni precavibili con obbligo d'informatica

De Nuove: credito energia ai professionisti

159329

























