

GL \*LRYHGu QRYHPEUH

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>Pnrr, opere a rischio per 40 miliardi (G.Santilli)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
2	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>Gare Rfi: 4,6 miliardi aggiudicati, 5,1 in corso e altri 6,8 da lanciare (G.Santilli)</i>	6
1	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Rapporto Nomisma: ora il caro mutui frena la casa. Exploit post Covid, nel 2023 il mercato.. (C.Valentini)</i>	7
26	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Bonus facciate nel cassetto fiscale (D.Ferrara)</i>	9
<b>Rubrica Ambiente</b>				
49	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>In Sardegna 4 milioni per comunita' energetiche nei piccoli centri (D.Madeddu)</i>	10
<b>Rubrica Imprese</b>				
1	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>Spazio, sui programmi Esa l'Italia punta 3,1 miliardi (C.Fotina)</i>	11
<b>Rubrica Previdenza professionisti</b>				
31	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Nelle Casse 108 miliardi (S.D'alessio)</i>	13
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
48	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>Un Avatar in studio I dottori commercialisti discutono nel metaverso (F.Micardi)</i>	14
<b>Rubrica Professionisti</b>				
31	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Sprint dell'equo compenso (S.D'alessio)</i>	15
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Il Sole 24 Ore	24/11/2022	<i>Manovra, tagli e sei nuove fasce per la rivalutazione delle pensioni (M.Mobili/G.Trovati)</i>	16
26	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Superbonus azzoppato (G.Mandolesi)</i>	20
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
30	Italia Oggi	24/11/2022	<i>Pillole</i>	21

# Pnrr, opere a rischio per 40 miliardi

## Investimenti

Infrastrutture ferroviarie, tlc e progetti affidati ai comuni in ritardo maggiore

Corsa contro il tempo di Rfi: 4,1 miliardi aggiudicati, 5,1 in corso, 6,8 da assegnare

Cominciano a maturare le prime stime sulle opere Pnrr che potrebbero rivelarsi irrealizzabili entro il termine ultimo del giugno 2026. Ci sarebbero almeno 40 miliardi di investimenti ad altissimo rischio. Infrastrutture ferroviarie, telecomunicazioni e progetti affidati agli enti locali sono i tre versanti più esposti al rischio di allungamento dei tempi, anche perché il quadro autorizzativo che emerge non rasserena affatto. Per Rfi (ferrovie) è corsa contro il tempo per l'aggiudicazione delle gare.

**Biondi, Fotina Santilli, Tucci**

— a pagg. 2 e 3

## HANNO DETTO



### AUMENTO DEI COSTI

«Abbiamo lavorato a una stima dell'impatto dell'aumento dei costi sul Pnrr. È un problema ma non tale da pensare che vada smontato il nostro Pnrr»



**Roberto Gualtieri**  
Sindaco di Roma



### PROCEDURE PIÙ SEMPLICI

«Le sfide per i comuni sono impegnative. L'elemento che farà la differenza sarà la capacità di riuscire a realizzare i progetti semplificando le procedure»



**Stefano Lo Russo**  
Sindaco di Torino



### MANCA IL PERSONALE

«Con poco personale, per sfruttare al meglio uno strumento straordinario come il Pnrr occorre applicare una strategia per coordinare il lavoro»



**Roberto Lagalla**  
Sindaco di Palermo



# Pnrr, le prime stime del governo: rischio fattibilità per 40 miliardi di opere

## Primo Piano Il programma per il rilancio

**I ritardi.** Infrastrutture ferroviarie, tlc e progetti affidati ai comuni i settori in ritardo maggiore. Nei report ministeriali decine di criticità e d'imprevisti: archeologia, compatibilità ambientale, paesaggio, interferenze, slittamenti

**Giorgio Santilli**

Il governo continua il lavoro di monitoraggio «in profondità» sullo stato dell'arte dei progetti e degli investimenti previsti dal Pnrr e cominciano a maturare le prime stime sulle opere che potrebbero rivelarsi irrealizzabili entro il termine ultimo del giugno 2026. Ci sarebbero, in base a queste stime, almeno 40 miliardi di investimenti ad altissimo rischio sui 220 miliardi finanziati dal Pnrr e dal Fondo nazionale complementare. Le infrastrutture ferroviarie e di telecomunicazioni e i progetti affidati agli enti locali sono i tre versanti più esposti al rischio di allungamento dei tempi oltre il confine Pnrr, anche perché il quadro autorizzativo che sta emergendo non rasserena affatto.

I report ministeriali di questi giorni sono pieni di «criticità» che derivano dai più disparati fattori: «imprevisti di natura geologica», emersione di «numerosi reperti/siti archeologici», «difficoltà connesse con interferenze», «decreto Mite-Mic di compatibilità ambientale non ancora pervenuto», «slittamento di lotti inizialmente previsti in completamento entro il 2026», assenza di «autorizzazione paesaggistica», «difficoltà riscontrate nella fornitura dei materiali», «allungamento dei tempi di realizzazione per ritrovamento di reperti archeologici», «problematica relativa a prescrizioni ambientali

contrastanti», «ulteriori integrazioni/modifiche progettuali richieste dalla Sovrintendenza speciale», «incrementi di costo in esito allo sviluppo del Piano di fattibilità tecnica ed economica».

A queste criticità autorizzative e procedurali - che si confermano ancora una volta il principale «male italiano» nonostante i decreti legge semplificazioni e le corsie speciali varati negli ultimi due anni - si aggiungono le difficoltà create al timetable del Pnrr dallo slittamento di gare in seguito all'aumento dei costi dei materiali. Nel 2022 è stata affrontata l'esigenza di aggiornare i listini e poi i prezzi delle singole componenti delle singole opere, per poi far ripartire le gare.

Proprio sulla decine di gare in corso o in arrivo (si veda l'articolo in basso) si sta giocando infatti un'altra partita fondamentale per la sopravvivenza del Pnrr: il

mancato rispetto dei termini per le aggiudicazioni - in gran parte previste entro il primo trimestre 2023 - creerebbe un'ulteriore zavorra al Pnrr.

Una valanga di «criticità» su più fronti che certamente non risulteranno tutte risolvibili e che rafforzano il governo - e in primis il ministro per gli Affari europei con delega al Pnrr, Raffaele Fitto - a procedere sulla strada di mettere nero su bianco tutti i ritardi trovati per chiarire, anche a Bruxelles, il reale stato dell'arte. In questo modo la discussione con la commissione Ue di eventuali modifiche al Piano o dello stralcio delle opere ormai «irrealizzabili» partirebbe da dati di fatto verificati.

Il documento finale che tiri le somme di questo lavoro non è ancora pronto e forse lo sarà solo a fine anno. A quel punto il confronto con Bruxelles - che è già in corso sul piano politico - passerà a un esame dettagliato opera per opera.

L'obiettivo del governo è evitare che il Pnrr affondi e al tempo stesso recuperare le risorse attribuite a progetti rivelatisi irrealizzabili, per destinarle a investimenti di settori finora esclusi o tenuti molto ai margini dal Pnrr, come l'energia e il turismo. Le prime stime dell'entità delle opere irrealizzabili danno la dimensione della partita che si sta per giocare a Bruxelles e degli spazi che si aprono per correggere il Piano.



**Il rapporto con cui Fitto andrà a discutere a Bruxelles è in corso di definizione ma il quadro è già pesante**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329



**Settori a rischio.** Infrastrutture ferroviarie, telecomunicazione e progetti affidati agli enti locali sono i tre versanti del Pnrr più esposti al rischio di allungamento dei tempi



**TURISMO DECISIVO, REVISIONE DEL PNRR OCCASIONE PREZIOSA**  
«È indispensabile assegnare al turismo che ha dimostrato veloce capacità di spesa e che ha i canali normativi già



operanti, risorse adeguate. Elemento importantissimo è la prevista revisione del Pnrr». Così sul Sole di ieri l'intervento di Massimo Caputi, presidente Confindustria Federterme

11,73 miliardi

**UNIVERSITÀ E RICERCA**

Sugli 11,73 miliardi del Pnrr Università e Ricerca sono stati già assegnati 7,09 miliardi, di cui 6,09 per rafforzare il legame ricerca e impresa

# Gare Rfi: 4,6 miliardi aggiudicati, 5,1 in corso e altri 6,8 da lanciare

## Il 2022 delle ferrovie

**I prossimi 4 mesi saranno decisivi perché diranno se il piano è destinato a rallentare**

ROMA

È un lavoro mostruoso quello che sta svolgendo Rete ferroviaria italiana (Rfi) nel corso del 2022: un'attività negoziale di 14 miliardi per il Pnrr che arriva a 19 miliardi se si considerano anche altre opere strategiche fuori del Piano (per esempio quelle commissariate). Inoltre, per molte delle gare lanciate, il lavoro è stato doppio, considerando che a un primo bando ne è seguito un secondo, corretto in seguito agli aumenti dei costi, con un lavoro di aggiornamento in corsa dei prezzi prima e del quadro economico di ogni singola opera poi.

Rfi è uno dei versanti decisivi per la riuscita del Pnrr con oltre 20 miliardi di opere da realizzare entro il 2026. I prossimi quattro mesi saranno decisivi perché diranno se il Piano sia destinato a

rallentare, fermarsi o andare avanti secondo i tempi previsti.

La fotografia delle attività in corso è impietosa. Ci sono attualmente in fase di svolgimento gare Pnrr per 5,1 miliardi (che diventano 11,3 miliardi nel totale dell'attività di Rfi). A queste si devono aggiungere le gare Pnrr già aggiudicate per 4,6 miliardi (8,5 miliardi nel totale dell'attività Rfi) nel corso dell'anno.

Ma il dato monstre che meglio di tutti gli altri rende l'idea della sfida che ha davanti la società del gruppo Fs guidata da Vera Fiorani è un altro: ci sono ancora 6,8 miliardi di lavori da mettere in gara, all'incirca

### GARE IN SVOLGIMENTO

# 5,1

#### Miliardi di euro

Ci sono attualmente in fase di svolgimento gare Pnrr per 5,1 miliardi (che diventano 11,3 miliardi nel totale dell'attività di Rfi). A queste si aggiungono le gare Pnrr già aggiudicate per 4,6 miliardi nel corso dell'anno

una sessantina di lotti ancora da bandire per chiudere l'anno Pnrr che in tutto prevedeva 96 gare da aggiudicare.

Non finirà qui. Come spesso si dice, il 2023 sarà l'anno della verità per l'intero Pnrr. Per Rfi questo significa altre 67 gare da pubblicare per un valore totale di 3,48 miliardi.

Fra le opere aggiudicate nel corso del 2022 ci sono quelle che consentono di raggiungere tutti i target del Pnrr per la fine dell'anno. In particolare, tutti gli appalti dell'Ertms, gli apparati elettronici di controllo di marcia del treno che consentiranno all'intera rete di guadagnare in sicurezza, capacità infrastrutturale e puntualità. Poi, gli appalti della Napoli-Bari e della Palermo-Catania. Su questa linea di recente aggiudicazione due lotti, rispettivamente da 654,1 e 612,7 milioni, per le tratte Enna-Dittaino e Catenanuova-Dittaino. Altre aggiudicazioni per la Pianoro-San Benedetto (99,7 milioni), per la Formà-Villa Literno.

Fra le gare in corso il collegamento ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia (467,2 milioni), la circonvallazione di Trento (977,6 milioni), la Ferrandina-Matera (311,1 milioni)

—G.Sa.

RIPRODUZIONE RISERVATA



































