

GL 0HUFROHGu GLFHPEUH

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
19	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Pedemontana, partono i lavori: costi in crescita verso 2 miliardi (S.Monaci)</i>	3
19	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Ponte, fondi Ue se il progetto convincera' (F.Landolfi)</i>	5
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Bonus edilizi, spunta lo sblocco dei crediti messi sotto sequestro (G.Latour)</i>	6
32	Italia Oggi	07/12/2022	<i>L'edilizia scolastica trova 1 mld (S.Cardi)</i>	8
<b>Rubrica Rischio sismico e idrogeologico</b>				
12	Il Fatto Quotidiano	07/12/2022	<i>Lettere - Sul dissesto idrogeologico "I sindaci dovrebbero leggere il rapporto Ispra"</i>	9
<b>Rubrica Previdenza professionisti</b>				
44	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Appello delle Casse al ministero del Lavoro: tassazione da rivedere (F.Micardi)</i>	10
<b>Rubrica Economia</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Nascite: solo 10 anni per arginare il declino (A.Rosina)</i>	11
1	Il Sole 24 Ore	07/12/2022	<i>Recovery fund, legittima la partecipazione della Germania</i>	13
37	Corriere della Sera	07/12/2022	<i>Istat, la spinta della crescita. Pil al 3,9% e piu' posti di lavoro (G.Ferraino)</i>	14
<b>Rubrica Politica</b>				
8	Avvenire	07/12/2022	<i>Nazionalizzazione a tempo di Priolo prova per rivedere le ristrutturazioni (A.De Mattia)</i>	15
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
39	Italia Oggi	07/12/2022	<i>Comprare casa, guida per i giovani</i>	16
<b>Rubrica UE</b>				
1	Italia Oggi	07/12/2022	<i>Germania, Italia e Francia aiutano Orban a ottenere i fondi europei che Bruxelles voleva bl (T.Oldani)</i>	17

# Pedemontana, partono i lavori: costi in crescita verso 2 miliardi

## Infrastruttura

La Regione avvia il dialogo con il Governo per i fondi legati agli extra costi

Webuild: firmato il contratto da 1,26 miliardi per le tratte della autostrada lombarda

**Sara Monaci**

MILANO

Pedemontana, si riparte. Ieri la società Apl (Autostrada pedemontana lombarda) ha firmato il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C - circa un terzo dell'autostrada da 67 chilometri previsti da Varese verso Bergamo -, per un investimento da 1,26 miliardi di euro. Il progetto è stato affidato al consorzio di imprese guidato dal Gruppo Webuild e partecipato da Impresa Pizzarotti.

La gara era già stata vinta nel marzo 2021, poi i lavori a seguito di una serie di ricorsi al Tar si erano fermati. Ieri la situazione si è sbloccata, in attesa di aprire un altro dossier complicato, quello degli extracosti legati allo shock energetico, che Webuild sta valutando e che potrebbe portare il valore complessivo dell'investimento verso i 2 miliardi tra pochi mesi.

Comunque la giornata di ieri segna un nuovo inizio. Il presidente

della Regione Lombardia Attilio Fontana ha sottolineato che «finalmente potranno ripartire i cantieri per questa infrastruttura che contribuirà ad alleggerire il traffico intorno e su Milano». Secondo il presidente di Pedemontana Lombarda Luigi Roth con le nuove opere «siamo di fronte a un nuovo paradigma, che ci sfida su quattro elementi di grande importanza: migliorare la capacità delle infrastrutture di trasporto con l'uso di dati e intelligenza artificiale; aumentare la sicurezza, grazie ai sistemi di controllo dell'asset autostradale e dei veicoli da remoto; gestire la transizione energetica pensando alla trazione elettrica e infine pensare in termini di sostenibilità complessiva dell'opera, sia nella realizzazione sia nella gestione».

La soluzione progettuale sviluppata da Webuild prevede l'installazione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, l'utilizzo di tecnologie che renderanno le strade pronte ad accogliere anche veicoli a guida autonoma e l'installazione di un sistema di diagnostica per le principali strutture portanti, attraverso strumenti di monitoraggio dei parametri di stress strutturale (deformazioni, carichi, vibrazioni, temperatura).

I cantieri prevedono anche opere di compensazione per i comuni coinvolti. L'obiettivo dell'opera, ritenuto ancora valido nonostante i 20 anni di attesa, è collegare le aree molto industrializzate di Varese, Como, Bergamo e Milano, decongestionando il traffico della A4 e dei centri urbani attraversati e alleggerendo al contempo anche il sistema tangenziale di Milano.

Commissionata da Apl, con una concessione trentennale da parte di Concessioni autostradali lombarde (partecipata da Regione Lombardia e Anas), la nuova infrastruttura dovrebbe essere completata per le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina del 2026. Era già stata inserita nel dossier di candidatura di Expo 2015, ma per anni l'opera è stata bloccata da un contenzioso con la società Strabag.

La realizzazione è stata rallentata da varie vicissitudini e piani finanziari incerti, che hanno permesso la costruzione solo della prima parte (circa 25 chilometri). Ora i lavori ripartiranno, ma tra pochi mesi ci sarà da affrontare il tema inevitabile degli extracosti legati all'aumento di materie prime e costi energetici. Webuild ha già annunciato che metterà a punto il nuovo piano e lo invierà alla società autostradale e all'azionista.

Reperire nuove risorse non sarà semplice, ma le strutture tecniche di Palazzo Lombardia stanno cercando di capire se il fondo messo a disposizione nella Finanziaria 2023, finalizzato proprio alle compensazioni degli extracosti, possa essere impiegato anche per le opere non legate al Pnrr, come appunto la Pedemontana. La risposta potrebbe essere trovata qui, nei prossimi giorni.

Per l'opera intanto sono già stati spesi 1,2 miliardi circa di finanziamenti pubblici. Il piano finanziario prevede la gestione di un pedaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Roth (presidente Pedemontana): «L'opera migliora il trasporto ma anche sicurezza e sostenibilità ambientale»**

IMAGOECONOMICA



**Il cantiere.**  
Ieri la società  
Autostrada  
pedemontana  
lombarda ha  
firmato il contrat-  
to per la progetta-  
zione esecutiva



159329

# Ponte, fondi Ue se il progetto convincerà

## Grandi opere

**La Commissaria Valean corregge il tiro: garanzie di solidità per avere risorse**

**Flavia Landolfi**

ROMA

È una matassa non facile da sbrogliare quella che il governo si trova davanti nella partita del Ponte sullo Stretto. Fortemente voluta dal ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini è rimbalzata nei giorni scorsi sul tavolo della Commissione europea e della titolare dei Trasporti Adina Valean che ieri ha aggiustato il tiro chiarendo ciò che già sembrava un monito nelle prime battute rilasciate dopo l'incontro con Salvini di domenica sera: «È importante che il governo italiano non abbia fretta e presenti un

progetto molto ben fatto - ha detto ieri in un'intervista all'Ansa -. E lo dico perché c'è molta concorrenza per ottenere i soldi della Connecting Europe Facility (Cef), abbiamo molte domande e progetti molto importanti in tutta Europa». Nessun automatismo, quindi, e nessun impegno a scatola chiusa: la Ue farà la sua parte con quote di finanziamento sul progetto di fattibilità a condizione che il percorso individuato dall'Italia sia solido e a prova di ripensamento o, peggio, di intoppo. Insomma, le risorse europee ci saranno - in particolare quelle del Cef, il fondo per i corridoi Ten-t - ma solo se l'Italia vincerà la gara per ottenerle e soprattutto l'esame della Ue. Ma oltre al fronte europeo ce n'è uno interno, spinosissimo, che si consumerà nei prossimi mesi.

La domanda che in molti si fanno in questi giorni suona così: su quale progetto il governo scommetterà per rianimare la partita del Ponte? Al ministero delle Infrastrutture, come prudenza vuole, le bocce sono cucite.

Ci sono però alcuni segnali che porterebbero dritti all'ipotesi cancellata con un colpo di spugna dal governo Monti nel lontano 2013: era il Ponte a una campata affidato nel 2004 con gara al general contractor, il consorzio Eurolink (guidato dall'allora Impregilo, oggi Webuild) e il project manager Parsons Transportation Group. Su questo progetto c'è un indizio e una quasi prova. L'indizio è la disposizione contenuta nella manovra che "resuscita" la società Stretto di Messina e tenta di azzerare i contenziosi per 790 milioni avanzati complessivamente dalle due società private.

Ci saranno 90 giorni di tempo, stabilisce la manovra, per tentare una transazione allo scadere dei quali, in ogni caso, scatterà la revoca dello stato di liquidazione per la spa e la ricapitalizzazione con 50 milioni di euro da parte di Rfi e Anas. La quasi prova è invece la dichiarazione del governatore della Calabria Roberto Occhiuto che al Sole24Ore aveva parlato specificamente del progetto a una sola

campata perché «l'ipotesi a tre campate - aveva detto l'8 novembre su questo giornale - ci porterebbe via almeno 10 anni». E dunque è su questo che oggi si gioca tutto: il fattore tempo e l'urgenza di chiudere rapidamente le questioni tecniche e giuridiche per avviare i lavori.

Il piano B per il Ponte sullo Stretto deve fare i conti con un cronoprogramma più lento. Si tratta del progetto di fattibilità affidato dall'ex ministro Giovannini a Rfi che prevede un ponte a tre campate e la consegna del progetto di fattibilità nel 2024. Le tre campate per altro erano state indicate, tra le altre, come le più idonee dalla Commissione tecnica istituita al Mit proprio per valutare tutta l'operazione.

Ma il ministro delle Infrastrutture è stato perentorio e lo va dicendo a più riprese: «L'obiettivo, se tutto va come mi auguro e come l'Italia si augura - ha detto - è partire con i lavori entro due anni».

RIPRODUZIONE RISERVATA



# Bonus edilizi, spunta lo sblocco dei crediti messi sotto sequestro

In Parlamento

Spunta un'operazione di salvataggio per chi ha acquistato crediti fiscali collegati a frodi che sono finiti nel mirino dei sequestri. La soluzione potrebbe passare da emendamenti, all'esame del Governo, sul Dl Aiuti quater.

**Latour e Parente** — a pag. 5

## Superbonus, sblocco in vista per i crediti sotto sequestro

**Aiuti quater.** Dialogo tra maggioranza e Governo per una norma in soccorso di chi ha acquistato Forza Italia insiste: 110 prenotabile con Cilas entro il 2022

**Giuseppe Latour  
Giovanni Parente**

Prende forma un'operazione di salvataggio per quei soggetti che hanno acquistato crediti fiscali collegati a frodi che, per questo motivo, sono finiti nel mirino dei sequestri. La soluzione potrebbe passare dalla legge di conversione al decreto Aiuti quater, in discussione in commissione Bilancio al Senato: sul tavolo al momento ci sono due emendamenti di Fratelli d'Italia e Forza Italia, che il Governo sta valutando in queste ore. Nei prossimi giorni potrebbe fare una sintesi e decidere di inserire le novità nel decreto.

Intanto, va avanti il pressing di Forza Italia, che continua a chiedere una riapertura dei termini per la presentazione delle Cilas, che consentono di salvare il 110% anche nel 2023. «Siamo già al lavoro per mettere a punto una soluzione di buonsenso, che vada incontro alle esigenze dei cittadini e degli operatori di questo comparto strategico, in primo luogo sbloccando i crediti fiscali e, al contempo, prorogando il termine al 31 dicembre», ha spiegato il capogruppo alla Camera di Forza Italia, Alessandro Cattaneo.

Continuano a emergere, insomma, voci contrastanti nella maggioranza: solo lunedì, infatti,

il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giovanbattista Faz-zolari aveva chiuso alla possibilità di prorogare le attuali scadenze programmate per il superbonus. Aprendo, invece, a correzioni sulla cessione dei crediti.

Tornando alla modifica proposta dai senatori, l'intervento punta a sterilizzare gli effetti di un recente filone di sentenze della Cassazione (si veda anche il Sole24ore di domenica 4 dicembre). In almeno sette pronunce i giudici hanno stabilito (e arricchito in diverse forme) il principio per il quale i sequestri di crediti fiscali legati a frodi possono travolgere anche coloro che li hanno acquistati in buona fede. Un orientamento che ha, da subito, messo in allarme soggetti come banche e Poste, rafforzando lo stallo del mercato. Tanto che Abi, proprio nel corso dell'audizione sull'Aiuti quater, ha invocato una riflessione sugli effetti di queste sentenze.

I due emendamenti agiscono attraverso una norma interpretativa che, per sua natura, ha valore retroattivo e si applicherebbe, in caso di approvazione, anche alle operazioni già chiuse, semplificando di molto la vita di chi ha comprato questi crediti.

Il concetto chiave della novità è tutto in un passaggio: i crediti fi-

scali «sono da considerare come attribuiti al fornitore che ha applicato lo sconto sul corrispettivo e ai cessionari a titolo originario ed indipendentemente dalla spettanza della detrazione di imposta a favore del relativo beneficiario». Inoltre, i crediti «vanno sempre considerati come esistenti, pienamente spettanti e legittimamente compensabili» da parte del fornitore e dei cessionari.

In sostanza, con questa ipotesi di modifica, il destino del credito di imposta viene separato da quello della detrazione. Anche in caso di problemi legati all'operazione originaria messa in piedi dal committente dei lavori, chi compra i crediti non avrà problemi. Quindi, seguendo una simile impostazione, anche i sequestri destinati alla detrazione non potrebbero colpire i crediti di imposta, soprattutto se acquistati in piena buona fede.

La proposta, che fa proprie le ragioni dei ricorsi avanzati dai cessionari contro i sequestri preventivi arrivati fino in Cassazione, lascia solo uno spazio di responsabilità per chi compra questi crediti. La responsabilità, cioè, resta ferma soltanto in caso di utilizzo del credito in modo irregolare o in misura maggiore rispetto al credito di imposta ricevuto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

























