

GL *LRYHGu JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
11	Il Sole 24 Ore	19/01/2023	<i>Sono 247 le opere prioritarie mancanti: le piu' numerose (e onerose) sono al Sud (F.Landolfi)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	19/01/2023	<i>Codice appalti: per le imprese va corretto e applicato dal 2024 (G.Santilli)</i>	4
32	Corriere della Sera	19/01/2023	<i>Allarme Ance: Pnrr a rischio. Salvini apre alle modifiche (A.Ducci)</i>	6
27	Italia Oggi	19/01/2023	<i>Case green, applicazione graduale</i>	7
27	Italia Oggi	19/01/2023	<i>Superbonus a giudizio (C.Bartelli)</i>	8
Rubrica Economia				
1	Italia Oggi	19/01/2023	<i>Int. a F.Manfredi: Manfredi (Lum): il Sud avra' 220 miliardi di risorse fresche che fatichera' a spendere (A.Ricciardi)</i>	9
Rubrica Politica				
29	Italia Oggi	19/01/2023	<i>Controriforma delle province (F.Cerisano)</i>	11
Rubrica Professionisti				
31	Italia Oggi	19/01/2023	<i>L'equo compenso si avvia al primo si' della Camera (S.D'alessio)</i>	12

Sono 247 le opere prioritarie mancanti: le più numerose (e onerose) sono al Sud

Indagine

Nei 19 Libri bianchi il fabbisogno indicato da 6.500 imprese

Flavia Landolfi
ROMA

Il primato lo detiene la Calabria: qui sono concentrate tre delle 247 priorità infrastrutturali con costi stellari. Stiamo parlando dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria che vale 26 miliardi, del completamento e la messa in sicurezza dell'autostrada A2 del Mediterraneo per 9,3 miliardi e dell'ammodernamento della statale jonica che costerà 4,8 miliardi.

Sono solo alcuni degli interventi considerati prioritari dalle 6.400 imprese sparse sul territorio che hanno dato vita a 19 Libri bianchi regionali sulle infrastrutture elaborati da Uniontrasporti con il concorso delle Camere di commercio e di Unioncamere: i risultati sono stati presentati ieri a Roma nel corso di un seminario

che ha chiamato a raccolta tutti i più importanti operatori della filiera.

Il tema è sempre quello: il gap infrastrutturale del Paese, il cortocircuito della logistica, imbuto, colli di bottiglia e nel peggiore dei casi l'assenza di una moderna rete viaria o ferroviaria. In soldoni si tratta di un fabbisogno di 247 opere che costano 200 miliardi di euro: il 52% del loro valore pari a 104,5 miliardi è affidato al Pnrr e ai Commissari straordinari di governo, come nel modello Genova. Non solo: i primi 10 interventi più onerosi, dice l'indagine, assor-



Il 52% del valore pari a 104,5 miliardi è affidato al Pnrr e ai Commissari straordinari di governo

bono il 40% del valore totale.

Andando più nel dettaglio 50 del totale delle quasi 250 infrastrutture prioritarie sono inserite nel Pnrr e altre 45 sono affidate a un commissario straordinario. Nella mappa geografica il 39% riguarda le regioni del Mezzogiorno: qui il valore delle opere supera i 90 miliardi di euro, di cui 57 dedicati al sistema ferroviario. Per quanto riguarda il resto della penisola il 21% delle opere è localizzato nel Nord Est, il 21% al Centro e il 19% nel Nord Ovest.

Il sistema stradale è il più coinvolto: il 44% delle priorità interessa questa via di transito, il 33% riguarda invece il sistema ferroviario, il 6% quello portuale, il 6% quello interportuale e il 5% quello aeroportuale. Il restante 6% è relativo al sistema idroviario, ciclabile e alla governance. Gli interventi relativi al sistema viario e ferroviario assorbono oltre il 90% del valore economico complessivo, mentre i nodi (porti, interporti e aeroporti) si fermano a 11,5 miliardi di euro con un impatto economico del 5 per cento.

Nell'indagine ci sono anche 93 infrastrutture senza alcun tipo di copertura economica: è il caso della Nogara-Mare (A22-A31-A13-SS309)

per colmare il gap del basso Veneto; il collegamento A14/A1 (Termoli-Mignano Monte Lungo) per connettere il Molise ai mercati nazionali e internazionali; e anche il potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma in Abruzzo, per aumentare la connettività verso le altre regioni e soprattutto con le reti Ten-T.

Il progetto andrà avanti ora con una selezione delle priorità: «Abbiamo già messo in cantiere una nuova indagine - dice Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti - L'obiettivo è di chiedere ai territori di fare un'ulteriore cernita delle opere improccasinabili attraverso un ranking di fabbisogno: da questa selezione tireremo fuori i 4 interventi superprioritari». Ma il focus si allargherà: a selezionare le opere questa volta saranno 12 mila imprese del settore.

Toccherà poi a un Libro bianco nazionale delle infrastrutture completare l'opera nell'arco di quest'anno: lo ha annunciato il presidente di Unioncamere Andrea Prete che ha aggiunto come il sistema delle Camere di commercio voglia «rafforzare il suo ruolo di protagonista del confronto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Recovery.
Il Pnrr è il Piano nazionale di rilancio e resilienza con i fondi Ue

I due fronti del codice appalti: correzioni e applicazione al 2024

PNRR

Codice appalti: per le imprese va corretto e applicato dal 2024

Giorgio Santilli — a pag. 11

Giorgio Santilli

Matteo Salvini è pronto a fare correzioni migliorative al codice degli appalti, «nessun articolo è intoccabile», meglio ancora se le correzioni vanno in direzione di semplificare e snellire ulteriormente norme e procedure. Il ministro delle Infrastrutture ha confermato «una interlocuzione in corso con Bruxelles» per spostare in avanti, anche al 2024, il termine per l'entrata in vigore delle norme (senza toccare la scadenza del 31 marzo per l'approvazione del codice). «Comunque stralceremo le opere del Pnrr dal nuovo codice», ha detto Salvini.

In questo modo si eviterebbe quello che la presidente dell'Ance, Federica Brancaccio, al convegno organizzato dai costruttori sul nuovo codice, ha detto di temere più di ogni altra cosa: lo «shock normativo», quel fenomeno che paralizza il settore degli appalti all'entrata in vigore di una nuova normativa. Nella fase attuale, con centinaia di gare in corso e altrettante pronte per essere avviate, non ce lo possiamo permettere proprio.

Parlando ai costruttori Salvini ha voluto anche rassicurare sul fatto che le risorse del Pnrr oggi destinate al settore dell'edilizia, 39,7 miliardi le ha quantificate il ministro, non cambieranno destinazione pure nel caso di modifiche al Pnrr. «Possibile che cancelleremo alcuni progetti, come quelli che prevedono la realizzazione di 40 stazioni di rifornimento dell'idrogeno su autostrade e dieci su ferrovia perché non incontrano l'interesse delle imprese», ha detto il ministro confermando l'anticipazione che su questo punto aveva fatto il Sole 24 Ore il 7 gennaio scorso. Ma ha chiarito come lui intende il lavoro di

modifica del Pnrr: «Se io ho un progetto che ha budget per 10 e richieste per 2 e poi ho un altro progetto che ha budget per 2 e richieste per 10 posso riequilibrare spostando le risorse a bilancio da un progetto all'altro con buon senso». La voce che Salvini ha citato come esempio di grande richiesta di risorse è quella delle infrastrutture idriche. L'Ance ha ribadito, per voce di Brancaccio e del vicepresidente Luigi Schiavo, la richiesta martellante di «correttivi immediati al codice per evitare gli errori del passato». I documenti dei costruttori chiedono 35 modifiche.

Tra i pericoli maggiori segnalati dall'Ance quello di comprimere concorrenza e trasparenza perché «per effetto combinato dell'estensione delle procedure negoziate sotto-soglia europea e di quella su settori speciali, ormai del tutto liberalizzati, oltre ai concessionari senza gara, la quasi totalità delle opere pubbliche può essere sottratta al mercato». Da rivedere anche l'illecito professionale, «frutto di una visione colpevolista e molto penalizzante per le imprese che rischiano di non poter partecipare alle gare anche per un rinvio a giudizio».

Grande attenzione alla revisione prezzi che «in contrasto con i principi espressi dal nuovo codice, presenta troppi vincoli e interviene solo ex post con un meccanismo troppo complesso». Brancaccio l'ha bollata come «soluzione del tutto inefficace», ricordando che «le imprese stanno ancora aspettando di ricevere le compensazioni per il 2021». Nulla a che vedere con il «modello francese» richiamato anche nella relazione del Consiglio di Stato.

Brancaccio ha dato merito del gran lavoro svolto al «padre» dello schema di codice, Luigi Carbone, che ha ricordato come ora spetti alla politica in-

Convegno Ance. Salvini: si a modifiche, sull'entrata in vigore parliamo con la Ue. «Pnrr, stop a target idrogeno ma le risorse restano alle infrastrutture». Brancaccio: rischio shock normativo, rivedere la revisione prezzi

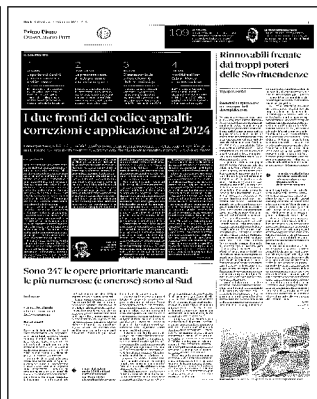
tervenire. Carbone è convinto che ci sia il tempo, fino a luglio, per correggere il codice dove serve e per formare amministrazioni e operatori economici alla sua applicazione, senza rinviarne l'entrata in vigore. Favorevole a un tempo maggiore per «accompagnare» il codice, fino al 2024, è invece il presidente Ance, Giuseppe Busia.

Anche l'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, è intervenuta sui tempi, dicendo che per una grande stazione appaltante «ogni normativa richiede che ci si organizzi in tempo per attuarla». Qualche mese in più potrebbe essere utile, ma viceversa «un rinvio eccessivo, ci farebbe perdere le cose buone che nel codice ci sono». Fiorani ha ricordato il grande sforzo di Rfi sul Pnrr (e non solo) con 21 gare nel 2022 (11 miliardi già aggiudicate) e 18 miliardi che saranno lanciate nel 2023. Il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Massimo Sessa, ha spiegato che sta funzionando bene il comitato speciale per l'approvazione dei progetti Pnrr, «nel rispetto dei tempi previsti» e si è compiuto che questa procedura accelerata sia stata recepita dal codice come una possibilità.

« RIPRODUZIONE RISERVATA »



MATTEO SALVINI
Ministro delle Infrastrutture



IL CONFRONTO

1

AL CODICE

L'apertura di Salvini: possibili correzioni, snellire ancora

Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ha detto che il testo del codice appalti è «permeabile» alle proposte di correzione e miglioramento, «nessun articolo è intoccabile»

2

35 RICHIESTE

Le proposte Ance: il nodo principale è la revisione prezzi

L'Associazione dei costruttori ha presentato un documento con 35 proposte di modifica al nuovo codice. La priorità è la revisione prezzi che dovrebbe essere «modello francese»

3

AL 2024

Si tratta con la Ue sullo slittamento dell'entrata in vigore

Il nodo dei tempi di entrata in vigore assilla gli operatori, memori della paralisi che si registrò con il Dlgs 50. Salvini ha confermato «interlocuzioni con la Ue» per spostare al 2024

4

EDILIZIA

Modifiche al Pnrr, Salvini difende i suoi 39,7 miliardi

Sul Pnrr aleggia il tema delle modifiche al Piano che il Governo proporrà a Bruxelles. Salvini difende i 39,7 miliardi per l'edilizia: solo spostamenti di buon senso fra progetti

109

AL SENATO

Tra autorità, amministrazioni e associazioni saranno 109 le audizioni in commissione Lavori pubblici che dovrà esprimere il parere sul Codice appalti



LE PROPOSTE DELL'ANCE

La presidente dell'Ance, Federica Brancaccio, ha presentato un documento con 35 proposte di modifica al codice degli appalti

La lente

di **Andrea Ducci**

Allarme Ance: Pnrr a rischio Salvini apre alle modifiche

A Matteo Salvini tocca il ruolo di rassicuratore. Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture è consapevole delle preoccupazioni e dei dubbi che la riforma del Codice degli appalti alimenta tra le imprese del settore delle opere pubbliche. Tanto che intervenendo al convegno Cantiere Italia dell'Ance si sofferma sulle possibili modifiche al nuovo Codice e precisa: «Nessun articolo per quanto mi riguarda è intoccabile. È una bozza assolutamente aperta, permeabile a qualsiasi suggerimento». Ma il ministro a Federica Brancaccio, presidente



Federica Brancaccio (Ance)

dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, conferma che l'approvazione definitiva del Codice entro il 31 marzo «non è in discussione». Un termine imminente che allarma Ance, nel timore che non si riesca a intervenire con alcune modifiche indispensabili. «La riforma del codice ce la siamo data noi, siamo impavidi come Paese, forse abbiamo degli eccessi di coraggio. La nostra preoccupazione è lo choc normativo. In pieno Pnrr rischia di essere devastante», osserva Brancaccio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FITTO

Case green, applicazione graduale

Case green, applicazione graduale. Il governo italiano farà di tutto affinché il testo finale della direttiva europea sull'efficienza energetica degli edifici «contenga delle previsioni che siano compatibili con la peculiarità del patrimonio edilizio italiano e che consentano la sua graduale riqualificazione, contribuendo in tal modo a incrementarne il valore», così Raffaele Fitto, ministro per gli Affari europei, in risposta a una interrogazione in aula alla camera. «La direttiva Ue prevede di migliorare la classe energetica degli edifici. Il testo modificato dal Consiglio prevede che gli edifici residenziali esistenti devono raggiungere emissioni 0 entro il 2050 con obiettivi intermedi nel 2033 e nel 2040. L'onere finanziario per gli interventi richiesti», ha spiegato, «potrà e dovrà essere mitigato da un quadro di incentivi che potrà essere disposto dagli Stati membri».



Albano (Mineconomia): interlocuzioni con Eurostat su classificazione

Superbonus a giudizio

Si valuta la qualifica pagabile al credito

DI CRISTINA BARTELLI

Superbonus sotto la lente di Eurostat. Continuano le interlocuzioni per attribuire al Superbonus e ai crediti edilizi la classificazione di pagabili o non pagabili. Una scelta non di poco conto perché dipende dal riconoscimento della natura, ai fini statistici del credito, l'iscrizione del superbonus alla voce spese dello stato o meno. E' questo in sintesi il chiarimento arrivato dal sottosegretario del ministero dell'economia, Lucia Albano, in risposta ieri al question time in commissione finanze della camera.

«Attualmente», spiega Albano, «sono in corso delle interlocuzioni tra l'Istat, il Dipartimento della ragioneria generale dello Stato e Eurostat. L'attenzione è posta, in particolare», continua la risposta, «sulla contabilizzazione dei bonus edilizi che attualmente vengono classificati come crediti "non pagabili" e quindi portati a riduzione delle entra-

te». Ci sono nuovi criteri di classificazione sui crediti fiscali e edilizi. In particolare, la nuova sezione fornisce indicazioni più chiare per distinguere i crediti "pagabili" e "non pagabili" e per identificare il momento di registrazione. I crediti "pagabili" sono quelli di cui si può prevedere con ragionevole certezza che saranno integralmente fruiti dal beneficiario indipendentemente dalla dimensione del debito fiscale di quest'ultimo al momento della maturazione degli stessi, mediante rimborso o grazie alla possibilità di utilizzarli in compensazione con le somme dovute, eventualmente anche in annualità successive. Il nuovo testo considera tre criteri per identificare i crediti pagabili: cedibilità, differibilità dell'utilizzo ad anni successivi, possibilità di compensare i crediti con qualunque tipo di imposta o contributo sociale. «Tali caratteristiche del credito» riporta il sottosegretario, «aumentando la probabilità di effettivo utilizzo del beneficio fiscale,

determinano la sua classificazione come "pagabile"».

«Conclusivamente, una volta acquisito il parere delle autorità statistiche sulla natura del credito e sulle conseguenti modalità di registrazione, saranno valutati gli eventuali interventi normativi, da adottare alla luce del quadro di finanza pubblica», conclude Albano che, in merito al secondo quesito sul tema della responsabilità solidale, ricorda l'intervento nel decreto aiuti 4 (dl 176/22) per riportare il credito in 10 anni e che non sono previsti ulteriori interventi.

Credito di imposta Sud. Rispondendo al quesito del gruppo di Fratelli di Italia, sul credito di imposta mezzogiorno il sottosegretario riconosce che «sul piano normativo» presenterebbe «profili di criticità alla luce della disciplina europea in materia di aiuti di Stato» e «non coerente con il quadro normativo europeo di riferimento che rende applicabile l'intervento». Inoltre, dal punto di vista finanziario, rendere strutturale la norma com-

porterebbe un onere pari a 1,467 miliardi di euro su base annua per il quale occorrerebbe trovare, a regime, idonei mezzi di copertura finanziaria.

Risposte di assistenza telematica (Civis). Dieci giorni è il tempo medio di risposta dell'Agenzia delle entrate agli appuntamenti sul territorio. In base alla tabella fornita dalla sottosegretaria rispondendo a una interrogazione del Pd, si va dai 13 giorni circa di Lombardia, Campania, Piemonte e Valle D'Aosta ai virtuososi 3,7 giorni della Puglia. Albano ha anche sottolineato che "nonostante l'elevato carico di lavoro che ha caratterizzato questi ultimi anni, nel 2022, l'Agenzia fa presente che quasi il 96% delle lavorazioni è stato concluso entro 7 giorni lavorativi".



© Riproduzione riservata



