

GL 0HUFROHG u JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Fatto Quotidiano	25/01/2023	<i>Toti&C., tunnel sott'acqua peggio del "Morandi" (A.Moizo)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	25/01/2023	<i>Comuni, investimenti verso il record ma al Sud sono mille gli enti in deficit (G.Trovati/B.Ganz)</i>	4
34	Italia Oggi	25/01/2023	<i>Ecobonus, lavori autonomi in base alle certificazioni (G.Sirtoli)</i>	10
35	Italia Oggi	25/01/2023	<i>Superbonus, crediti 2021 non spalmabili (G.Mandolesi)</i>	11
37	Italia Oggi	25/01/2023	<i>Pillole</i>	12
Rubrica Imprese				
6	Il Sole 24 Ore	25/01/2023	<i>Incentivi al record con misure anti crisi: +165% a 25 miliardi (C.Fotina)</i>	13
29	Corriere della Sera	25/01/2023	<i>La deriva dell'ex Ilva, tutti contro tutti (M.Borrillo)</i>	15
Rubrica Previdenza professionisti				
38	Italia Oggi	25/01/2023	<i>Inarcassa pronta ad accogliere 45mila senza albo (S.D'alesio)</i>	16
Rubrica Fisco				
28	Il Sole 24 Ore	25/01/2023	<i>La Pec piena impone la nuova notifica al domicilio fisico (P.Maciocchi)</i>	17
Rubrica Pubblica Amministrazione				
37	Italia Oggi	25/01/2023	<i>L'anticorruzione al 31 marzo (G.Galli)</i>	18

L'ULTIMA DELLA LIGURIA

INFRASTRUTTURE

Toti&C., tunnel sott'acqua peggio del "Morandi"

Genova: il Mit boccia il tunnel sottomarino al posto del Morandi. La Regione va avanti

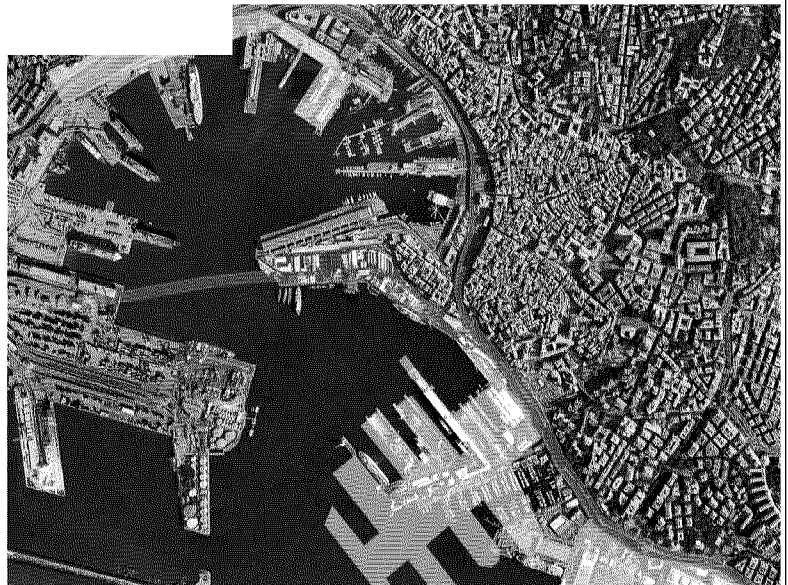


MOIZO
A PAG. 13

Compensare il crollo del ponte Morandi con un tunnel subacqueo a rischio trappola in caso di incendio? Il "modello Genova" permette anche questo. La Regione Liguria, infatti, sotto Natale ha avviato il Paur (provvedimento autorizzatorio unico) sull'opera ancor prima di ottenere il parere formale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Ma al *Fatto* risulta che il massimo organo tecnico dello Stato abbia già bocciato il progetto preliminare, intimandone la quasi completa riscrittura.

Riavvolgiamo il nastro. Nell'ottobre 2021 Autostrade per l'Italia sottoscrive col ministero delle Infrastrutture, il Comune di Genova, la Regione e l'Autorità portuale un accordo con cui si impegnava a realizzare per il territorio opere compensative del Morandi per 3,4 miliardi di euro, totalmente a suo carico. La principale è proprio il tunnel subportuale da 700 milioni di euro, una galleria di 3,4 km profonda fino a 45 metri che, attraversando trasversalmente il porto di Genova fungerebbe da polmone per la viabilità urbana privata, unendo i due capi della città. Una volta inserita l'opera fra quelle soggette ai poteri straordinari per la ricostruzione del Morandi, in estate Aspi invia il progetto preliminare alla competente direzione del Ministero, che la gira al Consiglio Superiore. A fine novembre fu redatta la prima bozza di parere. Una disamina dettagliata e impietosa, che rilevava numerose incongruenze e carenze. Le più gravi riguardavano la sicurezza, soprattutto in caso di incendi, "non ritenendo sufficiente lo studio preliminare di analisi di rischio" e "inaccettabile rinviare alle fasi successive della progettazione gli approfondimenti e le integrazioni richieste". Il parere formale fu però rinviato e nelle more la Regione avviò la procedura autorizzativa, sulla base di una dichiarazione con cui Aspi "prende nota", in via ufficiosa, delle osservazioni del Consiglio, assicurandone l'integrazione nelle successive fasi di progettazione. Tanto che i documenti allegati per le osservazioni del pubblico, anche il piano sulla sicurezza, sono tutti precedenti alle stesse. Il *Fatto* però riscontra che il Consiglio appena prima di Natale formalizzò la bocciatura, intimando la riscrittura del progetto preliminare prima di procedere, e la comunicò al ministero. Dove tuttavia, forse per spingere l'iter abbastanza avanti da non potersi più fermare, da un mese è rimasta chiusa in un cassetto. La stessa fine che rischiano di fare gli automobilisti genovesi sotto il mare di casa.

ANDREA MOIZO



Comuni, investimenti verso il record ma al Sud sono mille gli enti in deficit

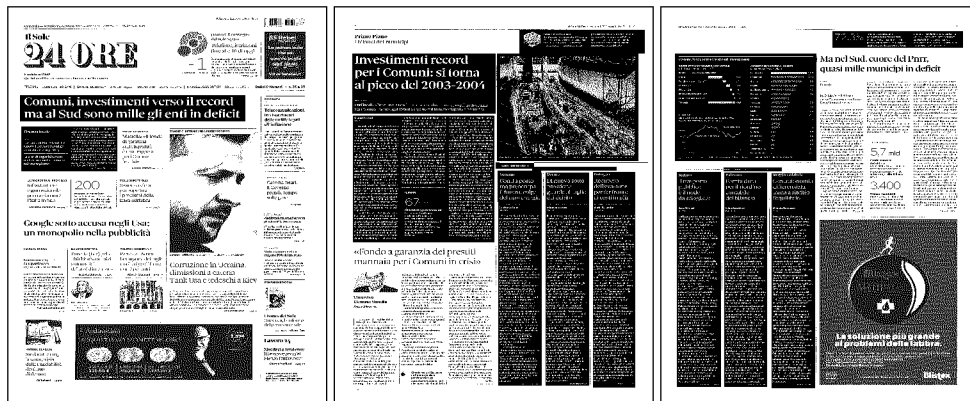
Finanza locale

La spinta di Pnrr e fondi Ue riporta la spesa potenziale ai picchi del 2003-2004

La crisi di organici e conti mette a rischio l'attuazione nel Mezzogiorno

Grazie a Pnrr e fondi Ue si preannunciano investimenti record per i Comuni, che potrebbero eguagliare e superare i livelli del picco che ha coinciso con il periodo 2003-2004. Sono infatti in arrivo 10 miliardi l'anno. Ma la situazione è cambiata rispetto a vent'anni fa: i Comuni infatti hanno 130mila dipendenti in meno. E a questo va aggiunto il problema dei municipi con i rendiconti in disavanzo: sono 1.294, poco più di un ente su sei, di cui il 72,3% è al Sud.

— Servizi alle pag. 2 e 3



Investimenti record per i Comuni: si torna al picco del 2003-2004

Enti locali. Effetto Pnrr e Fondi Ue: in arrivo dieci miliardi in più in dieci anni
Ma i Comuni hanno oggi 130mila dipendenti in meno rispetto a 20 anni fa

Gianni Trovati

ROMA

Dieci miliardi all'anno in più per i prossimi dieci anni. Che possono permettere agli investimenti dei Comuni di superare i picchi del 2003-2004, prima che la lunga stagione dei tagli comprimesse la spesa locale dando una mano non indifferente alla lunga stagnazione italiana. C'è un piccolo particolare, però: rispetto agli anni d'oro, i Comuni hanno oggi oltre 130mila dipendenti in meno, con una riduzione del 27%, e gli organici invecchiati nel tempo prospettano altre 50mila uscite nei prossimi 5 anni e 100mila nei prossimi 10. Il tutto mentre il nuovo regime delle assunzioni calcolate sulla "sostenibilità" finanziaria (chi ha i bilanci più in ordine può assumere di più) stenta a decollare.

I numeri, messi in fila dall'Ifel (l'Istituto per la finanza e l'economia locale dell'Anci) che ieri ha aperto a Roma la tre giorni della sua 115esima Conferenza nazionale, raccontano bene il bivio che si trova oggi di fronte la finanza pubblica locale italiana: in bilico fra una disponibilità di risorse che ha pochi precedenti nella storia recente e una crisi strutturale che rischia di far sfumare molte di queste opportunità.

La questione è molto concreta. Perché gli investimenti comunali significano strade, ristrutturazione di edifici pubblici, rigenerazione urbana dei quartieri, nuovi asili nido e scuole dell'infanzia ma anche nuovi servizi e digitalizzazione amministrativa. Tutti filoni che hanno un impatto diretto e subito percepibile sulla vita dei cittadini e delle imprese che costitui-

scono la comunità amministrata. Nel 2004 i Comuni spendevano in investimenti 16 miliardi all'anno; nel 2017-18, dopo la cura dei tagli orizzontali e poi del Patto di stabilità, la stessa voce si era praticamente dimezzata, scendendo poco sopra gli 8 miliardi annui. La discesa si è sovrapposta alla lunga gelata dell'economia italiana, con una coincidenza non casuale dal momento che i Comuni da soli coprono un quarto degli investimenti pubblici in opere.

Con l'abolizione del Patto di stabilità interno (governo Renzi) e la successiva stabilizzazione delle risorse, è iniziata la ripresa, che nel 2022 ha riportato gli investimenti effettivi dei Comuni a quota 11,5 miliardi di euro, con un recupero del 45% rispetto all'abisso di cinque anni prima come mostrano i dati offerti ieri dall'Ifel. La ripresa si è sviluppata a velocità diverse, con un Nord che è partito prima e ha corso a

ritmi più consistenti, ma dall'anno scorso il segno + ha cominciato ad affacciarsi anche a Mezzogiorno. Risultato: il confronto 2017-22 mostra un +52% fra i Comuni del Nord, un +44% al Centro e un +35% al Sud. Ma il bello arriva ora. O, meglio, dovrebbe arrivare.

Certo, il Pnrr che domina il dibattito pubblico ha un ruolo chiave anche per i conti comunali, con i suoi 40 miliardi di euro destinati ai sindaci. Ma non c'è solo lui: pronti da spendere ci sono 10,4 miliardi di fondi strutturali 2021-27, 10 miliardi di fondi di sviluppo e coesione, 11 miliardi ancora disponibili della vecchia programmazione e altre risorse che compongono un totale da 73,9 miliardi. Con una geografia molto orientata a Sud, dove però ci sono anche i panorami più desolati fra conti ordinari in affanno e organici al lumicino (articolo nella pagina a fianco).

Al centro di questo incrocio pericoloso c'è però proprio il Pnrr, a differenza degli altri fondi scandito dalla griglia rigida di obiettivi e risultati che investe direttamente i Comuni. Nei calcoli della Ragioneria generale, presentati sempre ieri, i sindaci sono direttamente interessati da 6 fra milestones e target quest'anno e 67 obiettivi nel corso del piano, a cui si aggiungono 80 scadenze nazionali. Ogni trimestre, poi, sono interessati da milestones o target migliaia di singoli progetti, fino al picco di 24.210 a fine 2023. Numeri imponenti, che si spiegano con il fatto che sono 5.708, cioè il 72,2% del totale, i Comuni soggetti attuatori di almeno un progetto del Pnrr: che quindi proprio in Comune gioca una fetta rilevante delle probabilità di successo complessivo.

IL PNRR

67

Obiettivi legati ai Comuni

In riferimento al Piano nazionale di ripresa e resilienza, i sindaci sono direttamente interessati da 6 fra milestones e target quest'anno e 67 obiettivi nel corso del piano, a cui si aggiungono 80 scadenze nazionali

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I conti dei territori

Venezia

Conti a posto ma preoccupa il futuro: colpa del caro energia

Barbara Ganz

VENEZIA

«Siamo arrivati a fine 2019 con i conti in ordine: a consuntivo 2019 avevamo un avanzo di 60 milioni. Questo ci ha permesso di reggere l'onda del Covid 19, anche grazie ai ristori del Governo che hanno limitato i danni su diversi fronti, a cominciare dal drastico calo delle entrate

derivanti dall'imposta di soggiorno per lo stop al turismo». Michele Zuin, assessore al Bilancio del Comune di Venezia, ribadisce che «i conti in ordine e il risanamento delle casse comunali sono state da sempre un punto fermo di questa amministrazione e del sindaco Luigi Brugnaro. Solo questa condizione permette di affrontare gli imprevisti senza troppe difficoltà e, in definitiva, senza tagli ai servizi». In città il conto della bolletta elettrica nel 2022 è raddoppiato: dai 16 milioni preventivati ai 32 effettivi. «Cinque milioni sono arrivati dallo Stato: ai rimanenti 11 abbiamo provveduto senza dover sacrificare altre voci. L'avanzo 2021 è stato di 90 milioni, in gran parte destinati

all'opera principale: il nuovo stadio e palazzetto dello sport a Tessera», spiega Zuin. Non solo: «Siamo anche riusciti a fare quella che definiamo una manovra espansiva, facendoci carico delle spese elettriche di attività e circoli sportivi ospitati in sedi pubbliche: alcune, come le piscine, avrebbero rischiato di chiudere».

Se nel presente la situazione è sotto controllo, «a preoccupare è il futuro: un conto è tamponare l'imprevisto per un periodo, un altro è rendere strutturale un raddoppio delle spese per energia, con 16 milioni in più all'anno. Finora Venezia ha scelto di non spegnere un solo lampione, mettendo al primo posto la sicurezza dei cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Torino

Di nuovo sotto pressione guarda al taglio del debito

Filomena Greco

TORINO

Il momento peggiore per il Comune di Torino è stato l'anno scorso, alla prova del primo bilancio per la giunta del sindaco Stefano Lo Russo, con due variabili pesanti - il disavanzo a 888 milioni e un indebitamento pregresso a quota 4,2 miliardi - che facevano temere seriamente il default dell'ente. Grazie al

Patto per Torino, sottoscritto con il Governo Draghi, il Comune ha ottenuto oltre un miliardo di risorse, spalmate sui prossimi anni, per garantire una maggiore sicurezza.

Accanto a questo aiuto "straordinario" la giunta, sotto la guida dell'assessore al Bilancio Gabriella Nardelli, ha elaborato un piano di razionalizzazione delle spese e di controllo certosino della liquidità per rimettere in carreggiata i conti della città più indebitata d'Italia. Senza dimenticare l'aumento dell'aliquota Irpef comunale. Oggi però a pesare sulle finanze di Palazzo di Città è la variabile energetica, con la bolletta dei consumi di fatto raddoppiata. Le spese per le utenze in capo al Comune l'anno scorso hanno raggiunto quota 82 milioni a

fronte di una spesa storica che si aggirava intorno ai 40 milioni. E il 2023 non sarà da meno.

Quello che Torino non farà, però, almeno nell'immediato, è aumentare il prezzo dei biglietti del trasporto pubblico locale. Il piano triennale messo a punto dal Comune prevede tra le altre cose un freno all'indebitamento - che non potrà superare il 10% rispetto alla quota capitale dell'anno precedente -, un controllo della liquidità per evitare anticipazioni di cassa, e tempi più stringenti, da un massimo di 36 a 24 mesi, per i piani di rateazione destinati ai contribuenti. Sforzi che, nel piano originario, dovevano servire a rimettere in carreggiata i conti del Comune e che ora dovranno fare i conti con la variabile energia che assorbe liquidità preziosa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

