

GL 0DUWHG u

VHWWHP E U H

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Investire sui valichi e' vitale per l'interscambio (E.Cascetta)</i>	3
5	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Int. a M.Sferruzza: Opere strategiche: fondi per 875 milioni dal RepowerEu (C.Dominelli)</i>	4
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
27	Italia Oggi	12/09/2023	<i>Direttore lavori vigila sui bonus (C.Angeli)</i>	6
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
1	Il Fatto Quotidiano	12/09/2023	<i>Riapre la scuola: 61 edifici crollati nell'ultimo anno (V.Della Sala)</i>	7
<b>Rubrica Ambiente</b>				
31	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Nei parchi agricoli fondi per l'installazione del fotovoltaico anche su immobili in affitto (A.Caputo)</i>	9
<b>Rubrica Lavoro</b>				
1	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Servizio sanitario. Infermieri, fuga dai corsi di laurea (M.Bartoloni)</i>	11
21	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Int. a B.Mangiacavalli: "Diventi una questione nazionale, basta stipendi bassi e zero carriere" (M.Bartoloni)</i>	13
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
31	Italia Oggi	12/09/2023	<i>Acconciatori in un albo professionale</i>	14
31	Italia Oggi	12/09/2023	<i>Gratuito patrocinio a 630 euro (M.Damiani)</i>	15
31	Italia Oggi	12/09/2023	<i>Legali, fondi per uno studio moderno</i>	16
<b>Rubrica Professionisti</b>				
34	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Correttivi all'equo compenso s'allarga il tavolo di confronto</i>	17
27	Italia Oggi	12/09/2023	<i>Partite Iva, calo del 6,1% Oltre il 47% forfettari</i>	18
<b>Rubrica Normative e Giustizia</b>				
17	Il Sole 24 Ore	12/09/2023	<i>Porto di Gioia Tauro, rischio declino con le norme Ue (R.De Forcade)</i>	19

## INVESTIRE SUI VALICHI È VITALE PER L'INTERSCAMBIO

di **Ennio Cascetta** — a pagina 17

### L'analisi

# GLI INVESTIMENTI SUI VALICHI SONO VITALI PER L'INTERSCAMBIO DELL'ITALIA CON L'ESTERO

di **Ennio Cascetta**

Il 27 agosto una frana di notevoli proporzioni ha bloccato il transito dei veicoli sull'autostrada e sulla linea ferroviaria che attraversano in galleria il valico del Frejus. La chiusura della galleria ha provocato conseguenze immediate con lo spostamento di tutto il traffico sul traforo del Monte Bianco causando ritardi enormi e code fino a 30 km. Come spesso accade una crisi di sistema ha portato all'attenzione pubblica temi che di solito non lo sono, ma ha anche suscitato reazioni e proposte non del tutto realistiche, quando non infondate.

Partiamo da alcuni dati di fatto. Sul versante alpino francese (Ventimiglia, Monginevro, Frejus e Bianco) ogni anno transitano quasi 54 milioni di tonnellate di merce; l'interscambio economico e il trasporto merci con la Francia e la Spagna in buona parte passa da lì e la strada ne trasporta più del 90%.

Frejus e Monte Bianco sono due trafori stradali che lavorano a sistema (in parallelo) con volumi giornalieri complessivi di circa 10.000 veicoli giorno, di cui circa il 40% pesanti. Quando si blocca uno, il traffico si sposta tutto sull'altro.

La galleria del Monte Bianco ha 60 anni di vita, come buona parte della rete autostradale italiana, e quindi necessita di

lavori strutturali di manutenzione "rigenerativa", ossia una manutenzione molto impegnativa sia economicamente sia per i tempi di realizzazione. Si tratta di rifare il rivestimento in cemento armato di tutta la galleria. Sono interventi previsti da tempo, non rinviabili, quindi tutt'altro che un restyling, come sono stati talvolta presentati dai media. Sono possibili due approcci per eseguire i lavori: realizzare una seconda canna (cioè, una galleria parallela a quella esistente) e solo dopo chiudere per pochi anni quella attuale, oppure chiudere alcuni mesi all'anno la galleria esistente per rifare pezzo a pezzo i rivestimenti per un periodo lungo 18 anni. Questa tematica, nota da anni, non è stata mai affrontata per diverse ragioni e si è arrivati al punto di non poter più rinviare i lavori di rigenerazione. Adottando la seconda soluzione il Bianco rimarrebbe comunque l'unica galleria alpina con una sola canna, con traffico bidirezionale che comporta maggiori rischi per la sicurezza e non consente al sistema di reggere a blocchi previsti (cantieri) o imprevisti (frane, incidenti).

Alcuni propongono di rinviare i lavori del Bianco al completamento della ferrovia Torino-Lione. Questa proposta mi sem-

bra irrealistica sia perché i tempi di completamento della Torino-Lione, dopo i ripetuti e dannosi stop and go, sono dell'ordine almeno da 10 anni, sia, e soprattutto, perché la suddetta linea ferroviaria potrebbe ridurre il traffico stradale delle merci al più del 20%. Un contributo assolutamente necessario visto che il traffico pesante attraverso il sistema Bianco-Frejus dovrebbe aumentare del 15% in dieci anni, ma che non ridurrebbe la necessità di avere un collegamento autostradale efficiente.

Queste considerazioni possono essere generalizzate a tutto il sistema autostradale. L'età di molte infrastrutture impone lavori costosi e impattanti di rigenerazione per estendere la vita utile ai prossimi decenni. Il traffico sulle autostrade è sostituibile solo in parte dalla crescita della rete ferroviaria: il raddoppio del trasporto merci ferroviario (tutt'altro che semplice) ridurrebbe il traffico autostradale merci di circa il 10% (e solo del 4% quello complessivo su strada) così come le linee di Alta Velocità in passato non hanno ridotto il traffico viaggiatori sulle autostrade parallele (ad esempio la A1 Milano Napoli). L'interscambio economico dell'Italia con gli altri paesi Europei dipende molto dal sistema dei valichi alpini (basti

considerare gli effetti di ogni impedimento sul Brennero, sul Bianco o sul Frejus) e da tutta la rete autostradale. In media un autocarro su cinque che vediamo sulle autostrade italiane arriva o va verso i valichi. I livelli di congestione di molti assi autostradali e la loro vetustà creano problemi di resilienza (ed europeo) di cui non c'è una percezione adeguata. La fragilità del sistema è già stata evidenziata da crolli più o meno drammatici, in primis quello di Genova, in Italia ma anche in Germania e in Austria. Alla fragilità strutturale e di traffico si somma, con sempre maggiore evidenza, quella connessa ai cambiamenti climatici e ai loro effetti sulle infrastrutture, destinati a crescere nei prossimi decenni. Basti pensare all'alluvione in Emilia-Romagna e alla frana del Frejus in poco più di tre mesi. Insomma, la resilienza del sistema logistico italiano ed europeo è seriamente a rischio, ma gli investimenti per affrontare strutturalmente questo problema non sono previsti in nessuno strumento programmatico, ad iniziare dai fondi Europei che non considerano nemmeno la possibilità di investire sulle strade, anche solo per non farle crollare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Opere strategiche: fondi per 875 milioni dal RepowerEu

## Infrastrutture energetiche

In pista Snam e Terna:  
obiettivo Linea Adriatica  
e Tyrrhenian Link

**Celestina Dominelli**

ROMA

Quasi 2,9 miliardi di euro per accelerare la realizzazione di nuovi interventi a sostegno delle reti elettriche e di trasporto gas (1,4 miliardi) e potenziare la produzione di energie rinnovabili (533 milioni), all'interno dei quali figurano anche 875 milioni destinati al completamento di due infrastrutture strategiche per ridurre la dipendenza dal gas russo che è poi l'obiettivo principale del RepowerEu, il piano messo a punto dalla Commissione Europea per diversificare le fonti di approvvigionamento e emanciparsi dai combustibili fossili importati da Mosca: la realizzazione della Linea Adriatica, la nuova dorsale gas, alternativa a quella attualmente esistente, che si snoda lungo la direttrice appenninica, nonché la costruzione del Tyrrhenian Link, vale a dire il collegamento elettrico biterminale tra la penisola italiana, la Sicilia e Sardegna.

A tanto ammontano le richieste messe nero su bianco dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica guidato da Gilberto Pichetto Fratin nel nuovo capitolo del Piano nazionale di ripresa e resi-

lienza agganciato al RepowerEu e che il governo ha trasmesso a Bruxelles insieme alle proposte di revisione del Recovery Plan. Si tratta di un pacchetto articolato di interventi, tra i quali spiccano appunto i fondi prenotati dall'esecutivo per condurre in porto due opere che sono considerate cruciali per rafforzare la sicurezza e la resilienza del sistema energetico e che vedono in prima fila Snam, al cui timone c'è Stefano Venier, e Terna, al vertice della quale siede Giuseppina Di Foggia.

La Linea Adriatica targata Snam vale nel complesso 2,5 miliardi di euro di investimenti e servirà da un lato, ad aumentare la capacità di trasporto dal sud al nord della penisola di 10 miliardi di metri cubi annui, rafforzando la flessibilità operativa e gestionale della rete, e, dall'altro a incrementare in prospettiva la fornitura di gas verso l'Europa, nonché ad abilitare nel medio-lungo periodo anche il trasporto di idrogeno. L'intervento comprende la realizzazione di tre metanodotti (Sestino Minerbio 140 chilometri, Sulmona-Foligno 170 km e Foligno-Sestino 115 km) e la costruzione della centrale di Sulmona, che vedrà installati 3 turbocompressori da 11 megawatt e assicurerà la spinta del gas dalle infrastrutture esistenti ai nuovi gasdotti. Per la fase 1, che include la realizzazione dell'impianto in Abruzzo e della pipeline Sestino-Minerbio e che comporterà uno sforzo da 935 milioni, si punta a incassare 375 milioni dal RepowerEu. «Per questo step, siamo nella fase di appalto - spiega al Sole 24 Ore Maria Sferruzza, execu-

tive director Engineering Construction & Solutions del gruppo -. Per la centrale di Sulmona, che entrerà in esercizio a fine 2026, abbiamo già avviato i cantieri: c'è stata la bonifica bellica e stiamo gestendo il rinvenimento dei reperti archeologici in stretto raccordo con la Sovrintendenza. La Linea Adriatica è un'opera strategica sia a livello nazionale che internazionale e rappresenta per Snam il progetto di infrastruttura di trasporto gas più importante degli ultimi dieci anni».

Quanto a Terna, nel nuovo capitolo del Pnrr è incluso il ramo est del Tyrrhenian Link che consentirà l'interconnessione tra il continente e la Sicilia. L'intera infrastruttura richiederà un impegno complessivo da 3,7 miliardi. Per la tratta sud-detta, invece, che ha già incassato il via libera ministeriale (mentre sul ramo ovest si è in attesa a stretto giro dell'ok) si stima un costo di 1,8 miliardi, con un contributo a valere sul RepowerEu di 500 milioni. «Il Tyrrhenian Link è un'opera all'avanguardia, che sfrutta la tecnologia innovativa della corrente continua ad altissima tensione, capace di rispondere efficacemente alle esigenze poste dalla transizione energetica - sottolinea Giacomo Donnini, direttore Grandi Progetti e Sviluppo Internazionale del gruppo -. Inoltre segnerà un record nella posa dei collegamenti sottomarini di potenza: per la prima volta al mondo, verranno superati i 2mila metri di profondità, con punte fino ai 2.150 metri sotto il livello del mare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le proposte del Mase a valere sui fondi del RepowerEu

Le richieste per infrastrutture e reti energetiche

PROGETTO	COSTI (MLN €)	CONTRIBUTO REPOWEREU (MLN €)	SOGGETTO ATTUATORE
<b>INFRASTRUTTURE STRATEGICHE</b>			
Tyrrhenian link-Est	1.800	500	Terna
Linea Adriatica Fase 1	935,5	375	Snam
<b>TOTALE</b>	<b>2.736</b>	<b>875</b>	
<b>RETI ELETTRICHE</b>			
<b>SA.CO.I3</b>	587	200	Terna
<b>Interconnessioni elettriche</b>	220	60	Enel + Dso
<b>M2C22.1 Smart Grids</b>	900	900	Distributori energia / proposta Enel (Dso)
<b>M2C2 2.2 Resilienza Reti</b>	92	92	Trasmettitori di energia (Tso)
<b>Digitalizzazione reti di trasporto</b>	281,4	140	Terna
<b>RETI GAS</b>			
<b>Export Fase 1</b>	100,1	45	Snam
<b>TOTALE</b>	<b>2.181</b>	<b>1.437</b>	

Fonte: ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica



**MARIA SFERRUZZA**  
Executive director  
Engineering  
Construction  
& Solutions  
di Snam



**GIACOMO DONNINI**  
Direttore  
Grandi progetti  
e Sviluppo  
Internazionale  
di Terna



*È il nuovo quadro di responsabilità che emerge dal Codice dei contratti pubblici*

# Direttore lavori vigila sui bonus

## Garante dei corretti requisiti per fruire delle agevolazioni

DI CRISTIAN ANGELI

**I**n tema di spettanza dei bonus edilizi, è forte non solo la responsabilità dei tecnici asseveratori ma anche del direttore dei lavori. È lui, infatti, a dover avviare il contraddittorio con l'appaltatore se questo non adempie alle obbligazioni contrattuali, dalle quali, tra l'altro, dipende la maturazione effettiva delle detrazioni d'imposta connesse ai bonus edilizi. Questo il quadro che risulta dal nuovo codice dei contratti pubblici (dlgs 36/2023), datato 31 marzo 2023, che pone sul direttore dei lavori anche l'onere di assegnare all'impresa esecutrice ritardataria un termine entro cui eseguire i lavori.

Per poter fruire legittimamente delle agevolazioni fiscali edilizie è necessario che i lavori i cui costi sono detratti vengano effettivamente portati a termine. Si tratta di un principio espresso dall'Agenzia delle entrate da ultimo con la circolare 17 del 26 giugno scorso, e

che lega la spettanza del credito d'imposta generato da bonus edilizi alla necessità di concludere le opere entro i termini esplicitati nei titoli abilitativi. Se ciò non avviene, il contribuente/committente realizza un risparmio d'imposta indebito, esponendosi ai provvedimenti di recupero che le Entrate possono attivare in sede di controllo, aggiungendo sanzioni e interessi. Di conseguenza, è fondamentale affidare i lavori a imprese qualificate e sulla base di contratti d'appalto ben realizzati, ma anche adoperando tutta l'attenzione e la cautela possibili, sono molteplici le ragioni che possono determinare ritardi o addirittura un arresto delle lavorazioni nei cantieri tali da mettere a repentaglio la spettanza effettiva delle detrazioni. Ad esempio, l'impresa costruttrice potrebbe vivere una situazione di difficoltà finanziaria e lasciare incomplete le opere. In simili casi, il committente si trova davanti a un inadempimento del contratto d'appalto che, alla luce

del recente dlgs 36/2023, deve essere primariamente gestito dal direttore dei lavori. Il nuovo codice dei contratti pubblici, infatti, non esistendo una regolamentazione in materia di appalti privati, è nella prassi applicato anche a questi ultimi, fornendo indicazioni importanti su come muoversi in simili casi, dai risvolti anche fiscali.

Al suo art. 122, co. 3, il codice stabilisce che un motivo di risoluzione del contratto d'appalto è rappresentato dal "grave inadempimento delle obbligazioni contrattuali da parte dell'appaltatore, tale da compromettere la buona riuscita delle prestazioni", come può essere, per l'appunto, un "abbandono" del cantiere che pone sul filo del rasoio la spettanza dei bonus edilizi. La stessa norma, poi, prosegue specificando che "il direttore dei lavori [...] quando accerta un grave inadempimento ai sensi del primo periodo, avvia in contraddittorio con l'appaltatore il procedimento disciplinato dall'articolo 10 dell'allegato II.14". Detto

art. 10, in particolare, prevede che il direttore dei lavori prepara una "relazione particolareggiata" (co. 1) e che formuli "la contestazione degli addebiti all'appaltatore assegnando a quest'ultimo un termine non inferiore a quindici giorni per la presentazione delle sue controdeduzioni" (co. 2). Trascorso inutilmente tale termine o valutata negativamente le controdeduzioni, il contratto è risolto. E non solo, perché nel caso in cui "l'esecuzione delle prestazioni sia ritardata per negligenza dell'appaltatore rispetto alle previsioni del contratto, il direttore dei lavori [...] gli assegna un termine [...] entro il quale deve eseguire le prestazioni" (art. 122, co. 4).

Il nuovo codice degli appalti offre così un quadro con al centro il direttore dei lavori, la cui tempestività d'intervento assume un ruolo determinante nella tutela del committente dai pregiudizi, anche di natura fiscale, che l'operato dell'appaltatore può arrecargli.

© Riproduzione riservata

**Deve avviare il contraddittorio con l'appaltatore se questo non adempie al contratto, dal quale, dipende la maturazione effettiva delle detrazioni**

**Il codice dei contratti pubblici, non esistendo una regolamentazione per appalti privati, è nella prassi applicato anche a questi ultimi, fornendo indicazioni anche fiscali**



S.O.S. PROF SOSTEGNO

Riapre la scuola: 61 edifici crollati nell'ultimo anno

DELLA SALA A PAG. 8

IL CENSIMENTO Anticipazione La denuncia di Cittadinanzattiva: "Poca trasparenza sui dati"

Crolli e incidenti nelle scuole
Il record di 61 casi in un anno

Virginia Della Sala

Cagliari, in via Stoccolma, ieri i cancelli di una scuola elementare si sono chiusi davanti a un gruppetto di bambini che, ovviamente accompagnati e spinti dai genitori, stavano provando a entrare nel cantiere. Nonostante la prima campanella avrebbe dovuto suonare anche per loro, i lavori per l'agibilità non hanno permesso di rispettare il cronoprogramma dell'istituto e anche le tende che avrebbero dovuto sostituire le aule non sono state montate. Richiederà almeno un'altra settimana. Pare quindi non sia servito a molto al ministro dell'Istruzione, Giuseppe Valditara, scomodare il "modello Genova" anche per l'edilizia scolastica o addirittura l'ingegno di Renzo Piano per sistemare una emergenza che, nel caso degli asili nido, ha finanche fatto rimodulare le scadenze del Pnrr.

LE STORIE di studenti in cerca di posto sono infatti decine da Nord a Sud: da un lato ci sono i cantieri attivati con i soldi del Pnrr, dall'altro le storiche condizioni di precarietà edilizia in cui versano gli edifici scolastici

italiani che non paiono migliorate. Secondo l'ultimo report (il 21esimo) sulla sicurezza nelle scuole di Cittadinanzattiva, che sarà presentato integralmente il 23 settembre, ma del quale sono stati diffusi i primi numeri, fra settembre del 2022 e agosto del 2023, quindi nell'ultimo anno, nelle scuole italiane si sono registrati 61 episodi di crollo o distacchi diintonaco. Da quando l'organizzazione non profit ha avviato il censimento (che avviene scandagliando attentamente le cronache locali) è il numero più alto mai registrato e, per sua natura, anche probabilmente sottostimato. Nel complesso, non c'è molta differenza tra Sud e Nord: 24 casi sono avvenuti nelle regioni meridionali e nelle Isole (39 per cento), 23 in quelle settentrionali (38 per cento), 14 nelle regioni del Centro (23 per cento). In totale ci sono stati otto feriti: sei studenti, una insegnante e una collaboratrice scolastica. Senza contare i danni agli ambienti e agli arredi e l'interruzione della didattica. "Si è trattato - spiega Cittadinanzattiva

- fortunatamente di crolli avvenuti di notte, nel weekend o in periodi di chiusura delle scuole per le festività. Le cause sono in gran parte da ravvisare nella vetustà degli edifici e dei materiali con cui sono stati costruiti, nell'assenza o carenza di manutenzione, nella riduzione degli investimenti relativi a indagini e relativi interventi su controsoffitti, solai, tetti, nella mancanza di tempestività".

Sulle condizioni delle scuole italiane manca un adeguato livello di trasparenza. La sezione OpenData del ministero dell'Istruzione e del Merito non comprende, ad esempio, le informazioni sull'ultimo anno scolastico così come non esiste alcuna indicazione dello stato di avanzamento dei lavori finanziati con i fondi del Pnrr per la fascia 0-6 anni. "Oltre a un immediato aggiornamento e pubblicazione dei dati suddetti, chiediamo che siano maggiormente informate e coinvolte le scuole, le famiglie e le comunità locali, che si provveda con urgenza a effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria da parte degli enti locali proprietari degli edifici per prevenire il ripetersi incontrollato degli episodi di

crolli, strutturali e non, che contribuisce a creare insicurezza e timori per un sereno rientro a scuola di studenti e personale scolastico", spiega Adriana Bizzarri, coordinatrice nazionale scuola di Cittadinanzattiva.

Di fatto, i numeri degli stanziamenti per l'edilizia scolastica - oltre 2 miliardi solo dal Piano di ripresa e resilienza - sono impressionanti ma non sembrano essere serviti. I più aggiornati sono stati forniti da FederCepi Costruzioni che rileva come su 40.293 edifici scolastici italiani, la maggior parte è nel migliore dei casi vecchia, nel peggiore fatiscente e insicura.

L'ASSOCIAZIONE attribuisce la responsabilità maggiore all'inerzia degli enti più che agli stanziamenti stessi e lancia l'allarme sul rischio che i soldi finiscano ad altre voci, mentre sia i Comuni che i dirigenti scolastici incolpano l'assenza di personale e norme rapide per spendere i soldi e realizzare i progetti. Una soluzione andrà trovata: oggi gli istituti hanno in media 53 anni e il 58% è privo del certificato di agibilità, il 55 non ha il certificato di prevenzione incendi e il 41% è privo pure del collaudo statico.



159329





























