

GL 0DUWHG u RWWREUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
10	Il Sole 24 Ore	17/10/2023	<i>Per il Ponte sullo Stretto partenza da mezzo miliardo (M.Perrone)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
8	Il Sole 24 Ore	17/10/2023	<i>Anche il Veneto vara lo sblocca crediti (G.Latour)</i>	4
41	Il Sole 24 Ore	17/10/2023	<i>Progetti Pnrr, check list contro i danni ambientali (M.Castellaneta)</i>	5
8	Il Sole 24 Ore	17/10/2023	<i>Superbonus, no alla proroga. Dal 2024 solo la detrazione (G.Latour/G.Parente)</i>	6
Rubrica Mobilità e Trasporti				
1	Il Sole 24 Ore	17/10/2023	<i>Brennero, parte il ricorso contro i divieti dell'Austria (M.Morino)</i>	8
Rubrica Altre professioni				
39	Corriere della Sera	17/10/2023	<i>I limiti della responsabilita' dei revisori dei conti (L.Ferrarella)</i>	10

Per il Ponte sullo Stretto partenza da mezzo miliardo

Infrastrutture

Dodici miliardi previsti fino al 2038. Salvini esulta: «Grande vittoria»

«In manovra c'è la copertura necessaria per il collegamento stabile tra Sicilia, Italia ed Europa. Carta canta». È lasciata a Matteo Salvini, nella conferenza stampa al termine del Consiglio dei ministri che ha approvato la legge di bilancio, la soddisfazione di annunciare che le risorse per il Ponte sullo Stretto di Messina ci sono, a dispetto delle «settimane di chiacchiere a vuoto». «Dodici miliardi per l'intero ammontare con un orizzonte pluriennale, come tutte le opere pubbliche: nei primi tre anni sono finanziate le prime tre quote, a salire» secondo la dinamica dei lavori, con la concentrazione prevalente nel 2025 e 2026, aggiunge il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. L'arco temporale dovrebbe estendersi su 15 anni, fino al 2038.

È questo il compromesso raggiunto: un appostamento iniziale che secondo quanto risulta al Sole 24 Ore dovrebbe aggirarsi ad almeno mezzo miliardo per il 2024 perché il leader della Lega possa dire di aver vinto la battaglia e confermare l'obiettivo di aprire i cantieri in estate, «in aggiunta alle decine di cantieri da Nord a Sud». Perché, rivendica il vicepremier e titolare delle Infrastrutture, in manovra ci sono anche «investimenti su ferrovie, strade, autostrade, alloggi universitari». In tutto, fa sapere il Mef, la legge di bilancio assicura «diversi investimenti a vantaggio delle Regioni (50 milioni), enti territoriali (per la progettazione 100 milioni) e amministrazioni centrali (circa 27 miliardi nel periodo 2024-2038)».

Ma tra la vittoria della battaglia delle prime somme per il Ponte e quella della guerra del reperimento di tutti i 12 miliardi per la sua re-

alizzazione ce ne corre. Salvini stesso chiarisce: «Ora avremo interlocuzioni con la Bei, però si parte». Con la Banca europea degli investimenti il ministro si era già confrontato lo scorso marzo, incontrando a Roma la vicepresidente Gelsomina Vigliotti, che si era detta disponibile a valutare una partecipazione finanziaria della Banca, previa valutazione della compatibilità ambientale dell'opera. La Bei è già partner del piano Invest-Eu, che metterà a disposizione 3,4 miliardi di euro per l'ammodernamento della linea ferroviaria Palermo-Catania.

A supporto del Governo è arrivata anche la Regione Sicilia guidata da Renato Schifani: ieri la Giunta ha confermato all'unanimità la disponibilità a investire 1,2 miliardi per cofinanziare la costruzione del Ponte, copartecipando con una quota del 10% alla realizzazione dell'infrastruttura che collegherà l'Isola alla Calabria. In particolare, il contributo giungerà per un miliardo dalla nuova programmazione della coesione 2021-2027 e per 200 milioni dalle economie relative a risorse nazionali per il ciclo 2014-2020 non ancora spese. «Con questa decisione - ha commentato Schifani - inviamo un segnale chiaro a tutta l'Italia, per dire che il Ponte è una priorità nazionale e che la nostra Regione è pronta a fare la propria parte».

—M.Per.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La dote per il 2024 servirà ad aprire i cantieri in estate. Dialogo con la Bei sui fondi futuri



Anche il Veneto vara lo sblocca crediti

Le iniziative

La Regione mette a punto un meccanismo che si basa sulla piattaforma Sibonus

Favorire l'incontro di domanda offerta di crediti derivanti da bonus edilizi. Attraverso la piattaforma Sibonus, realizzata da Info-Camere, la società delle Camere di commercio per l'innovazione digitale. E con la collaborazione dei sette Ordini provinciali dei Commercialisti. È la strada scelta dalla Regione Veneto, per sostenere le imprese e i cittadini che vogliono uscire dalla trappola dei crediti fiscali incagliati.

Dopo Basilicata, Lazio e Piemonte (e in attesa della Puglia, in procinto di approvare una sua legge) anche il Veneto attiva il suo meccanismo sblocca crediti. E lo fa con una delibera attraverso la quale si rende parte attiva di un accordo quadro che consentirà, anzitutto, a Sibonus di avviare una pagina dedicata nella sua piattaforma allo scambio di crediti in regione. In concreto, sa-

ranno pubblicati dei bandi, divisi per tipologia di bonus fiscale, che serviranno a selezionare i cittadini e le imprese che pubblicheranno i loro annunci, partendo dal superbonus.

Si procederà con due distinte graduatorie: una per i cittadini, l'altra per le piccole imprese. I bandi sono finalizzati ad agevolare i cittadini con Isee inferiore ad un certo livello e quelli con una maggiore anzianità dei lavori svolti. Accanto a questi, saranno preferite le piccole imprese, sempre per anzianità dei lavori svolti. Sia per i cittadini che per le imprese il tetto massimo di ammissione dei crediti sarà di 200mila euro. In questo modo, più soggetti potranno accedere al meccanismo, evitando di concentrare troppe risorse su un solo soggetto.

Sulla piattaforma sarà definito a monte anche il prezzo di cessione dei bonus che verrà proposto agli acquirenti. L'obiettivo è tutelare il più possibile i cittadini e le imprese cedenti che accederanno ai bandi, evitando percentuali di acquisto penalizzanti. A supporto di queste operazioni, ci saranno tutti e sette gli Ordini dei dottori commercialisti, che si metteranno a disposizione, a tariffe agevolate, per aiutare cittadini e imprese

partecipanti ai bandi a inserire i propri crediti nella piattaforma.

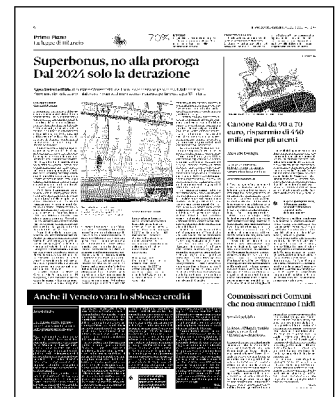
Nell'operazione disegnata dalla Regione, però, non potranno rientrare le sue società partecipate. Tra quelle che sono fuori dal perimetro della Pa, in base agli elenchi Istat (e che quindi sono fuori dal divieto fissato dal decreto n. 11/2023), non ci sono infatti soggetti con una capacità fiscale adeguata a sostenere questo tipo di operazioni. Per questo, gli acquirenti dalla piattaforma saranno altre società, non partecipate dalla Regione o, comunque, tutti gli utilizzatori di Sibonus.

Intanto ieri è arrivata una notevole accelerazione anche in Puglia: anche questa Regione si aggiungerà a breve all'elenco dei soggetti dotati di una propria legge. La commissione Bilancio del Consiglio regionale ha, infatti, approvato un testo modellato sulla proposta della Basilicata. Anche in questo caso le società partecipate che non rientrano nel perimetro della Pa saranno coinvolte nell'acquisto di crediti incagliati. La proposta, frutto dell'unificazione di diversi testi presentati nelle scorse settimane, andrà in Consiglio con una procedura accelerata già nella giornata di oggi.

—Gi.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Accelera la Puglia:
in commissione
approvato un testo
basato sul modello
della Basilicata**



Progetti Pnrr, check list contro i danni ambientali

Sei gli obiettivi da centrare
Primo fra tutti:
la mitigazione del cambiamento climatico

Obiettivo sostenibilità

Devono essere considerati gli effetti diretti e indiretti primari di ogni intervento

Valutazione rafforzata per industria, trasporti, energia che presentano più rischi

Marina Castellaneta

Gli interventi attuativi legati al meccanismo di ripresa e resilienza istituito con il regolamento Ue 2021/241 e alla base delle azioni nel contesto del Pnrr devono garantire che ogni misura inclusa nei piani sia conforme al principio di non arrecare un danno significativo (Dnsh «Do not significant harm»).

Per assicurare il pieno rispetto del principio negli interventi nazionali, la Commissione europea ha adottato gli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio Dnsh (C/2023/111), pubblicati sulla Gazzetta Ue dell'11 ottobre.

Sei obiettivi cui attenersi

Precisato che il principio di non arrecare un danno significativo deve rispettare l'articolo 17 del regolamento tassonomia (Regolamento Ue 2020/852 sulla finanza sostenibile), Bruxelles ha collegato il danno a sei obiettivi ambientali:

- mitigazione dei cambiamenti climatici (tenendo conto della metodologia di controllo del clima);
- adattamento a tali cambiamenti se conduce a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su se stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi;
- uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;

- economia circolare compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti, se conduce a inefficienze significative nell'uso dei materiali o nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, o se comporta un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti oppure se lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti potrebbe causare un danno significativo e a lungo termine all'ambiente;

- prevenzione e riduzione dell'inquinamento e protezione e
- ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Per guidare le autorità nazionali e assicurare che i fondi messi a disposizione dall'Unione europea non abbiano ripercussioni negative sugli obiettivi di sostenibilità ambientale, la Commissione, nella nuova comunicazione, ha precisato che gli Stati membri sono tenuti a fornire una valutazione Dnsh per ogni misura che rientra nel quadro del piano di ripresa e resilienza, con un obbligo di valutazione sia delle riforme che degli investimenti.

Una valutazione rafforzata è poi imposta per alcuni settori che già in origine presentano maggiori rischi come il settore dell'industria, dei trasporti e dell'energia.

Per quanto riguarda la valutazione idonea ad accertare che una misura risulti sostenere al 100% uno dei sei obiettivi ambientali – scrive la Commissione – non solo andrà valutata la conformità al principio Do not significant harm, ma anche l'adeguamento ai principi guida fissati a livello Ue.

Di conseguenza, devono essere considerati gli effetti diretti e indiretti primari di ogni misura, tra i quali gli effetti delle misure a livello di progetto o di sistema.

Per chiarire il quadro, la Commissione specifica che, ad esempio, un effetto diretto nel trasporto su strada è costituito dall'uso dei materiali per la costruzione della strada e quello indiretto dalle future emissioni di gas a effetto serra causate da un aumento del traffico.

La Commissione ha anche chiarito che gli Stati membri non sono tenuti a fare riferimento ai criteri di taglio tecnico, quantitativi e qualitativi stabiliti nel regolamento tassonomia.

La lista di controllo

Tra le novità contenute nella Comunicazione, la Commissione ha introdotto una lista di controllo, contenuta nell'allegato I, per consentire agli Stati di valutare in anticipo il rispetto del principio Dnsh.

In pratica, le autorità nazionali dovranno rispondere alle domande inserite nella lista dei criteri anche con integrazioni e analisi supplementari e poi inviare la documentazione.

Nell'allegato II sono specificati gli elementi di prova per la valutazione di fondo Dnsh, tra i quali anche quelli trasversali come il rispetto della normativa ambientale Ue, con specifica attenzione alle valutazioni di impatto ambientale, l'attuazione da parte delle imprese di un sistema di gestione ambientale come Emas, altre certificazioni Iso o il marchio di qualità ecologica Ecolabel Ue.

Le regole in materia di rifiuti

Per quanto riguarda l'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti, si chiarisce che una misura deve essere conforme al piano di gestione e al programma di prevenzione dei rifiuti stabiliti a livello nazionale o regionale.

La Commissione, poi, pone l'accento sull'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici del principio Dnsh nel dispositivo per la ripresa e la resilienza riguardo alle misure di produzione di energia elettrica e/o di calore a partire dal gas naturale e alle relative infrastrutture di trasmissione/trasporto e distribuzione.

Per guidare le autorità nazionali, inoltre, la Commissione ha incluso nell'allegato IV le simulazioni esemplificative di valutazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Superbonus, no alla proroga Dal 2024 solo la detrazione

Agevolazioni edilizie. Il ministro Giorgetti chiude: i bonus casa restano per ora fuori dalla manovra. Verso uno stop alle cessioni dal prossimo anno. Il maxi sconto incassa coperture extra per 15 miliardi

**Giuseppe Latour
Giovanni Parente**

Nessun intervento in legge di Bilancio. Con la sola eccezione di uno stanziamento extra di 15 miliardi di euro per il 2023 nel decreto Anticipi. Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti nelle ultime battute della conferenza di presentazione della manovra chiude a nuovi correttivi sul superbonus nel Ddl varato ieri dal Governo. E l'indice del testo della legge di Bilancio conferma: al momento nessun intervento previsto sui bonus casa.

Questo ha, soprattutto, una conseguenza. Senza modifiche all'assetto normativo in vigore, il superbonus per come lo abbiamo conosciuto dal 2024 è destinato a sparire. Per i condomini l'agevolazione scenderà al 70%, mentre per villette e unifamiliari sarà cancellata, anche nella versione depotenziata e limitata ai soli redditi più bassi prevista quest'anno. Non ci sarà, insomma, la proroga per i lavori in corso sugli edifici condominiali chiesta, ormai da settimane, da tutto il mondo dell'edilizia. Ance in testa.

Resta da verificare se questa posizione di chiusura reggerà di fronte all'urto delle richieste di parlamentari, anche della maggioranza, e associazioni che nel corso del passaggio del testo nelle aule di Camera e Senato continueranno a chiedere il rinvio. Va ricordato, a questo proposito, che già nella conversione del Dl Assett la stessa maggioranza, soprattutto da Forza Italia, aveva proposto emendamenti per spostare per i cantieri già avviati il termine del 31 dicembre in avanti di almeno tre mesi.

Più articolato il discorso su cessione del credito e sconto in fattura. Anche su questo capitolo non compare nulla nel disegno di legge di Bi-

lancio. Giorgetti, però, sul tema ha usato parole rivelatrici di una volontà politica molto chiara: «I lavori devono essere completati entro la fine dell'anno se si vuole beneficiare dello sconto in fattura. Altrimenti parte il meccanismo delle detrazioni senza la possibilità di sconto in fattura e cessioni, salvo quelli maturati in precedenza».

Le norme attuali, disegnate dal Governo e dal Parlamento con il Dn. 11/2023, prevedono già un blocco totale delle cessioni, con alcune eccezioni. Tra queste spiccano quelle riservate al bonus barriere architettoniche, che ha ancora a disposizione cessione e sconto in fattura, e alle Cilas e ai titoli abilitativi richiesti entro il 16 febbraio 2023. Per tutti questi lavori cessione e sconto sono ancora disponibili. Esiste, allora, una riserva di comunicazioni, presentate soprattutto alla fine del 2022 per mantenere il superbonus al 110%, che rischia di alimentare la cessione del credito ancora a lungo.

È qui che si potrebbe intervenire con una stretta (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri), che avrebbe l'obiettivo di chiudere le porte definitivamente alle possibilità ancora rimaste aperte per le cessioni, evitando una coda di comunicazioni che vada avanti ancora per molti mesi. Potrebbero essere interpretate così le parole del ministro, quando parla di lavori da completare entro fine anno per utilizzare le cessioni o, in alternativa, di detrazioni come veicolo unico a partire dal 2024.

D'altronde Giorgetti ha ricordato che, nonostante le frenate assestate dall'esecutivo nell'ultimo anno, il superbonus continua a produrre detrazioni per tre miliardi al mese. Serve, quindi, un'ulteriore limitazione a partire dal prossimo anno. Se queste correzioni non arriveranno già nel Ddl,

potranno essere portate in fase di discussione parlamentare.

La volontà dell'esecutivo, comunque, appare chiara: gestire la spesa per il prossimo anno in maniera controllata e prevedibile, evitando le esplosioni che hanno caratterizzato prima il 2022 e poi il 2023. Del resto, lo stesso decreto Anticipi varato ieri prevede, «al fine di consentire il perfezionamento delle regolazioni contabili del bilancio dello Stato delle agevolazioni per i bonus edilizi», un incremento di 15 miliardi di euro degli stanziamenti 2023 legati al solo superbonus.

Un passaggio necessario dopo la riclassificazione decisa da Eurostat per i crediti 2023, ritenuti pagabili essenzialmente perché non si sono ancora prodotti gli effetti che il Governo sperava con il decreto Cessioni dello scorso febbraio. Dopo che le spese 2023 sono state tutte caricate sul bilancio di quest'anno, si potrebbe puntare a evitare lo stesso effetto anche nel 2024, chiudendo definitivamente e in modo più drastico il rubinetto della produzione di crediti fiscali.

Sullo sfondo resta, infine, il tema dell'allungamento dell'arco di vita delle detrazioni. Per consentire a un numero maggiore di soggetti di utilizzare le agevolazioni in dichiarazione, l'ipotesi allo studio è quella di riproporre la norma già utilizzata per le spese relative al 2022, che consente di spalmare su dieci anni (anziché quattro) lo sconto e, quindi, di aumentare le possibilità di capienza fiscale. In sostanza, per le spese 2023 potrebbe esserci la chance di optare per dieci rate, a partire dal 2024. Anche questa misura, da tempo allo studio sui tavoli tecnici ministeriali, potrebbe essere introdotta in fase di discussione parlamentare della legge di Bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

70%

IL TAGLIO

Da gennaio 2024 il superbonus per i condomini scenderà dal 90% al 70% mentre salterà quello per villette e abitazioni unifamiliari

L'IMPATTO SULLA RAI

La riduzione del canone Rai dovrebbe portare, secondo fonti di Palazzo Chigi un minor esborso per gli italiani per 440 milioni di euro, compensato

dallo Stato alla Rai per spese relative agli investimenti. La dotazione Rai subirà una modifica di lieve entità, pari a 20 milioni di euro, in linea con i tagli previsti per tutti i ministeri.

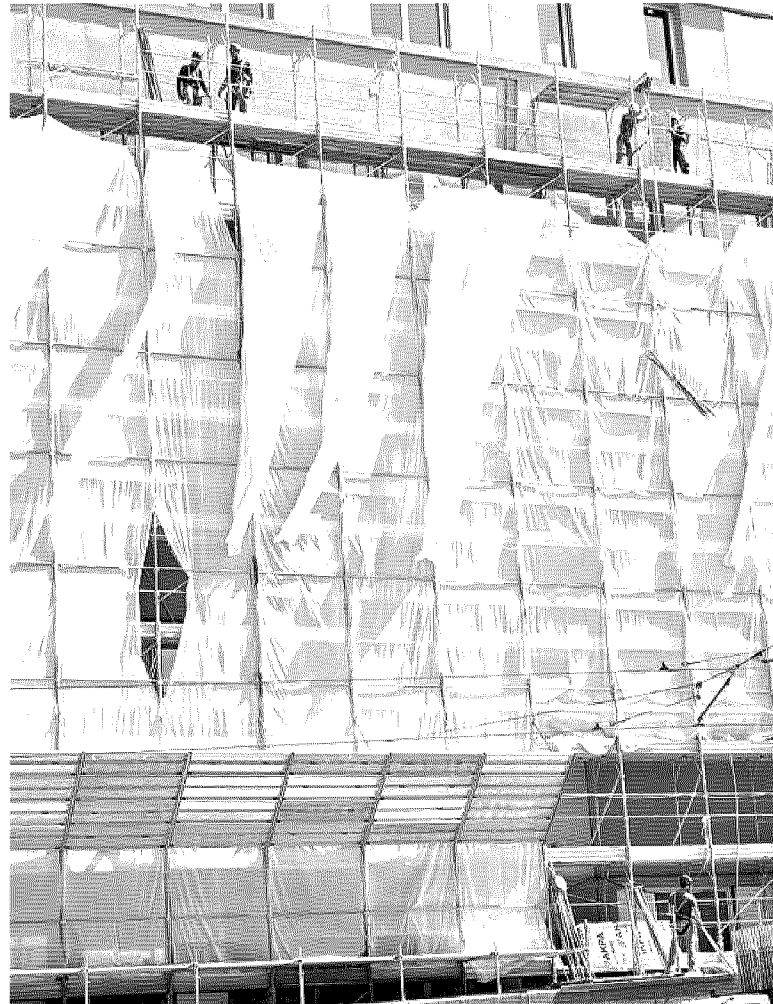
STOP A CORRETTIVI

Lo stanziamento extra

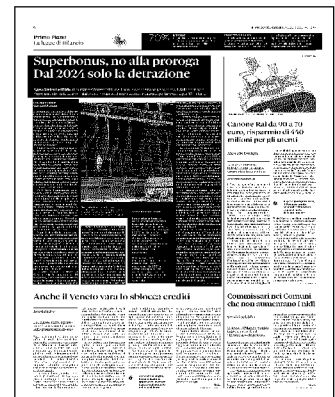
Non ci saranno interventi in legge di Bilancio. L'unica eccezione è lo stanziamento extra di 15 miliardi di euro per il 2023 nel decreto Anticipi. Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti nelle ultime battute della conferenza di presentazione della manovra ha chiuso a nuovi correttivi sul superbonus

Niente interventi

Senza modifiche all'assetto normativo in vigore, il superbonus dal 2024 è destinato a sparire. Per i condomini l'agevolazione scenderà al 70%, mentre per villette e unifamiliari sarà cancellata



Dieci rate. In assenza di cessione del credito e sconto in fattura l'ipotesi allo studio è consentire di spalmare le detrazioni su dieci rate anziché quattro



TRASPORTI

**Brennero, parte il ricorso
contro i divieti dell'Austria**

Il Governo ha avviato la procedura Ue contro i divieti austriaci al Brennero. È la prima volta che l'Italia ricorre alla Corte di Giustizia contro un altro Stato europeo. — a pagina 24

Valichi

Stop Bianco per lavori. Brennero, ricorso contro l'Austria — p.24

Valichi, Bianco chiuso per lavori Sul Brennero ricorso contro l'Austria

Trasporti

Trafofo valdostano inagibile a Tir e auto per manutenzione fino al 18 dicembre 2023

Il governo italiano si rivolge alla Corte di giustizia Ue sui divieti ai mezzi pesanti

Marco Morino

La questione valichi torna a essere rovente. Da ieri, con la chiusura completa a Tir e auto del traforo del Monte Bianco, per le merci italiane attraversare le Alpi diventa più complicato. Anche il fronte politico è in subbuglio. Sempre ieri il governo italiano, con una mossa senza precedenti, ha annunciato la presentazione di un ricorso alla Corte di giustizia europea di Strasburgo contro i divieti unilaterali imposti dall'Austria al transito dei mezzi pesanti lungo il corridoio autostradale del Brennero. Andiamo con ordine.

Il tunnel che collega Courmayeur (Italia) e Chamonix (Francia) sarà inagibile fino al 18 dicembre 2023 (nove settimane) per consentire l'esecuzione di lavori non procrastinabili di manutenzione. La data del 18 dicembre è da intendersi come limite massimo: si vedrà nelle prossime settimane, in base all'andamento dei lavori, se sarà possibile anticipare la riapertura del traforo. Ora però il tunnel ha chiuso i battenti e la pressione dei mezzi pesanti sugli itinerari alternativi al traforo valdostano, in particolare Gran San Bernardo e tra-

foro autostradale del Frejus, è destinata a salire rapidamente. Il Frejus in particolare dovrebbe assorbire circa il 90% del traffico diretto al Monte Bianco. Anche il nodo urbano di Torino rischia la congestione: sistimano circa 3mila veicoli in più al giorno sulla tangenziale di Torino e verso la Liguria, 1.800 mezzi pesanti e 1.200 auto. Si tratta di quella quota di traffico che non potrà imboccare il tunnel del Monte Bianco e che devierà verso il Frejus e in parte anche verso Ventimiglia.

Inoltre, la chiusura del traforo del Monte Bianco arriva in un periodo critico per l'attraversamento alpino, considerata la chiusura della linea Modane, la ferrovia internazionale tra Francia e Italia, fino all'estate 2024 a seguito della frana che ha colpito la valle della Maurienne lo scorso 27 agosto e le limitazioni nel tunnel ferroviario del Gottardo, in Svizzera, dopo il deragliamento di un treno merci diretto in Germania avvenuto lo scorso 10 agosto.

Il ricorso alla Corte Ue

Non va meglio sul fronte orientale, dove restano tesi i rapporti con l'Austria per i divieti imposti dal Tirolo al transito dei Tir lungo il corridoio autostradale del Brennero. Ieri il Consiglio dei ministri ha adottato la richiesta del ministero dei Trasporti (Mit) di avviare la procedura prevista dall'articolo 259 del Trattato Ue contro i divieti austriaci al Brennero. È la prima volta che l'Italia ricorre direttamente alla Corte di giustizia contro un altro Stato per violazione del diritto Ue. Si tratta, spiega il vice premier e ministro Matteo Salvini, «di una scelta difficile ma obbligata a fronte della posizione attendista della Commissione e all'impossibilità di raggiungere una soluzione negoziata. Toccherà alla Corte chiarire se i divieti austriaci al traffico pesante siano

legittimi o se debba prevalere il principio della libera circolazione».

Intanto, proprio sul versante austriaco, si annunciano nuove difficoltà per le imprese italiane. Secondo il portale trasporto-europa.it, l'Austria potrebbe aumentare in modo progressivo dal 2024 al 2026 il pedaggio per i veicoli industriali (Tir) che viaggiano lungo l'asse del Brennero. Lo ha proposto il ministro dei Trasporti austriaco, Leonore Gewessler e una prima approvazione è giunta dalla commissione Trasporti del Parlamento.

Ricordiamo che il Tirolo ha confermato anche per il 2024 il dosaggio in alcuni giorni dell'anno, ossia il fermo dei camion quando il loro numero sull'autostrada supera una certa soglia (300 veicoli l'ora). Nei giorni scorsi anche l'Iru, l'unione internazionale dell'autotrasporto, ha chiesto con una lettera alla Commissione europea di riaprire le trattative sulla questione tra i tre Paesi coinvolti: Italia, Austria e Germania. Il Brennero è il valico attraverso il quale passa la maggior quantità di merci verso l'Europa, quasi 55 milioni di tonnellate l'anno tra strada e ferrovia.

Dice Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est: «L'Austria, dietro il paravento della salvaguardia dell'ambiente, interviene con azioni che hanno evidenti ragioni commerciali e di consenso politico locale. Sono arrivati a selezionare perfino le categorie delle merci che possono transitare, senza peraltro dare alternative valide. Le limitazioni temporali, notturne e dei fine settimana e delle numerose festività locali, bloccano i flussi e provocano, come accaduto lo scorso 4 ottobre, code di mezzi pesanti lunghe addirittura 80 chilometri». Confetra stima che nel 2022, a fronte di un import-

