

GL 9HQHUGu PDJJLR

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
39	Corriere della Sera	10/05/2024	<i>Dubbi sul ponte sullo Stretto: 4 mesi in piu' per rispondere (E.Ma.)</i>	3
20	Il Sole 24 Ore	10/05/2024	<i>Ponte, i cantieri slittano Per il fascicolo serve tempo (F.Landolfi)</i>	4
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
5	Il Sole 24 Ore	10/05/2024	<i>Poteri sostitutivi e revisione degli appalti per accelerare (G.Scognamiglio)</i>	5
9	Il Sole 24 Ore	10/05/2024	<i>Grandi opere per 7 miliardi In bilico il modello Genova (R.D.f.)</i>	6
34	Italia Oggi	10/05/2024	<i>Il subappalto non si puo' vietare (F.Cerisano)</i>	8
38	Italia Oggi	10/05/2024	<i>Gare, principio di risultato non influisce sui requisiti</i>	9
23	Italia Oggi	10/05/2024	<i>Superbonus, ecco le modifiche (C.Bartelli)</i>	10
<b>Rubrica Previdenza professionisti</b>				
31	Italia Oggi	10/05/2024	<i>Il patrimonio delle Casse verso i 110 mld (S.D'alessio)</i>	11
34	Il Sole 24 Ore	10/05/2024	<i>Le Casse di previdenza aprono al Fondo dei fondi (F.Micardi)</i>	12
<b>Rubrica Lavoro</b>				
6	Il Sole 24 Ore	10/05/2024	<i>Dietro la crisi dell'offerta, un sistema formativo inadeguato (G.Pogliotti)</i>	13
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
31	Italia Oggi	10/05/2024	<i>La prima laurea abilitante</i>	15

# Dubbi sul ponte sullo Stretto: 4 mesi in più per rispondere

La società chiede altro tempo per i chiarimenti alla commissione Via-Vas

**ROMA** Dopo gli oltre 200 chiarimenti chiesti di recente dal ministero dell'Ambiente alla società Stretto di Messina sulla costruzione del ponte, la stessa società ha chiesto 120 giorni in più per rispondere a tutte le domande avanzate dalla commissione Via-Vas sul progetto dell'opera. Il vicepresidente del Consiglio e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, aveva assicurato che la società avrebbe risposto in 30 giorni, ovvero entro la fine di questo mese, ma ora appunto la società ha chiesto una proroga di 4 mesi, fino alla fine di settembre prossimo. Una richiesta che fa saltare la promessa, dello stesso Salvini, di aprire i cantieri «entro l'estate del 2024». Un fulmine a ciel sereno per il leader della Lega che ha fatto della realizzazione del ponte uno dei suoi cavalli di battaglia.

Fulmine che ha preso for-

ma ieri in una nota della società Stretto di Messina. Nell'ambito della procedura in corso di valutazione di impatto ambientale, «di concerto con il contraente generale Eurolink», la società, si legge, «ha ritenuto opportuno di richiedere al Mase una sospensione di 120 giorni dei termini per la presentazione della documentazione integrativa richiesta che, con i nuovi termini temporali, sarà consegnata entro metà settembre 2024». Evidentemente le oltre 200 domande fatte dalla commissione del ministero guidato da Gilberto Pichetto Fratin non sono così ordinarie come era stato sostenuto in un primo momento.

Infatti, ha detto l'amministratore delegato della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, «la decisione è motivata dalla eccezionale rilevanza dell'opera e riflette la volontà e il massimo impegno della società nel fornire pun-

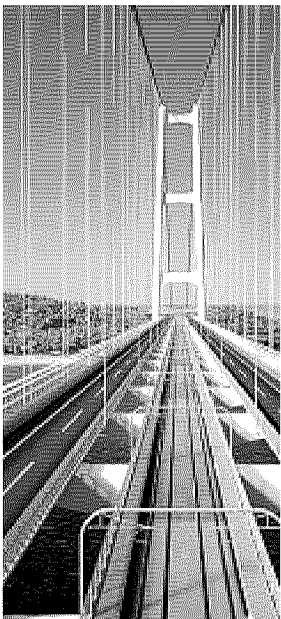
tuali ed esaurienti risposte alle richieste di integrazioni e chiarimenti sugli elaborati tecnici del progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, presentate dalla Commissione Via e Vas del Mase». Alcuni approfondimenti — continua Ciucci — lo stesso che all'inizio aveva sdrammatizzato le richieste del Mase — «prevedono indagini di campo, come ulteriori rilievi faunistici, terrestri, batimetrici e subacquei, ai quali la società intende dedicare la massima attenzione utilizzando pienamente i tempi consentiti dalla normativa».

Le richieste di approfondimento del ministero dell'Ambiente toccano moltissimi e importanti aspetti del progetto. In particolare, oltre all'impatto ambientale dell'opera, anche l'analisi costi-benefici, l'organizzazione gestionale dei cantieri, un'analisi aggiornate delle «condizioni di pericolosità da maremoto».

Immedie le reazioni delle opposizioni contrarie da sempre alla realizzazione dell'opera. «È una brutta notizia per Salvini che sul ponte ha incentrato la sua campagna elettorale nel Sud, ma una buona notizia per chi davvero ha a cuore il Mezzogiorno», sostiene Sandro Ruotolo, candidato del Pd nella circoscrizione meridionale. Per il M5S Salvini è «peggio dell'ingegner Cane», il personaggio dell'attore Fabio De Luigi che tra una gag e l'altra ambiva a costruire il ponte sullo Stretto. «Il ministro che doveva aprire i cantieri fra tre mesi oggi si scontra con le sue promesse farlocche», accusa il Movimento. Per il comitato «Invece del ponte-Cittadini per lo sviluppo sostenibile dell'area dello Stretto» il «grande bluff è stato smascherato, questo ponte è irrealizzabile, il re è nudo».

**Enr. Ma.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il progetto** Il rendering definitivo del ponte sullo stretto di Messina



159329

# Ponte, i cantieri slittano Per il fascicolo serve tempo

## Infrastrutture

La società Stretto di Messina, concessionaria dell'opera: quattro mesi per rispondere

Il Mit: «Il 2024 sarà l'anno del Ponte, i lavori partiranno nei prossimi mesi»

**Flavia Landolfi**

ROMA

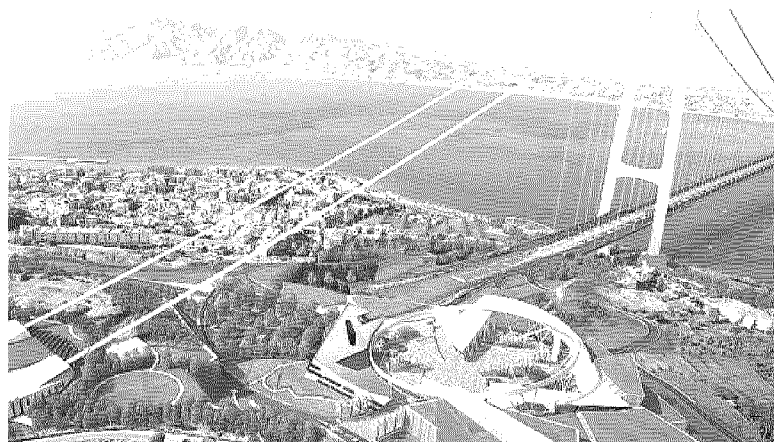
La notizia era nell'aria già da qualche settimana. E precisamente dal 15 aprile quando la Commissione Via Vas del ministero dell'Ambiente aveva inviato alla Stretto di Messina la sventagliata di richieste di approfondimento sul progetto del Ponte che collegherà la Calabria con la Sicilia. Ma per rispondere a tutte e 239 i punti sollevati dai tecnici del Mase la concessionaria chiede ora - come annunciato dal Sole24Ore - 4 mesi di tempi supplementari. È quindi chiaro a tutti che i cantieri non potranno aprire entro l'estate come vorrebbe il ministro Salvini, ma nemmeno a settembre come ventilato da tempo vista la montagna di procedimenti e passaggi amministrativi che il progetto dovrà attraversare indenne. Per vedere le prime ruspe all'opera si dovrà attendere il 2025 anche se il ministero delle Infrastrutture ieri sera ha sottolineato che «il 2024 sarà l'anno del Ponte» e che «i lavori partiranno comunque nei prossimi mesi».

Ad annunciare lo slittamento nella consegna del pesante faldone alla metà di settembre, come per altro la procedura prevede, è l'amministratore

delegato di Stretto di Messina: «La decisione - ha fatto sapere Pietro Ciucci in una nota - è motivata dalla eccezionale rilevanza dell'opera e riflette la volontà e il massimo impegno della Società nel fornire puntuali ed esaurienti risposte alle richieste di integrazioni e chiarimenti sugli elaborati tecnici del progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, presentate dalla Commissione Via e Vas del Mase». Secondo l'ad «alcuni approfondimenti prevedono indagini di campo, come ulteriori rilievi faunistici terrestri, batimetrici e subacquei, ai quali la Società intende dedicare la massima attenzione utilizzando pienamente i tempi consentiti dalla normativa».

La deroga comporterà anche il passaggio di mano del dossier sull'opera dall'attuale Commissione Via Vas a quella nuova: il 24 maggio tutti e quaranta i componenti del primo pool dedicato alle opere "ordinarie" (un secondo che si occupa del Pnrr) rimetteranno il proprio mandato e dovranno essere sostituiti da 70 nuo-

vi membri. Ma il nuovo cronoprogramma per il collegamento tra la Sicilia e il continente è tutto ancora da mettere a punto. Quel che è certo è che le procedure di verifica di Via della durata di 90 giorni bloccheranno le lancette in attesa degli approfondimenti. E riprenderanno a correre a metà settembre con un residuo di una ventina di giorni. La Stretto di Messina fa sapere che a partire dalla metà di settembre ci saranno altri 30 giorni per una consultazione pubblica ai quali si aggiungeranno altri 30 giorni per l'emissione del parere sull'opera. Solo dopo questo passaggio il dossier sarà portato all'esame del Cipess, entro la fine di novembre, per il suggello politico. Poi sarà la volta del progetto esecutivo che, da quel che si apprende, sarà approvato a stralci e non in un'unica soluzione. Per i cantieri invece si parla dell'avvio delle opere preparatorie per la fine dell'anno, mentre per il cantiere vero e proprio bisognerà attendere il 2025.



**Il collegamento.** Per il Ponte sullo Stretto prime ruspe l'anno prossimo

## L'analisi

# POTERI SOSTITUTIVI E REVISIONE DEGLI APPALTI PER ACCELERARE

di **Gustavo Piga e Gaetano Scognamiglio**

La sesta rata del Pnrr è una rata "di passaggio" con una combinazione di riforme e investimenti. Sul primo fronte si registrano progressi significativi, riguardanti la disabilità, l'autosufficienza degli anziani e il contrasto al lavoro sommerso. Anche il nuovo Dl Coesione rientra tra gli obiettivi di questa fase. Fanno parte della rata altre riforme importanti, in corso di realizzazione, come quella del processo civile, con l'entrata in vigore delle misure per ridurre l'arretrato, la riforma della Pa, con la definizione di azioni per la gestione strategica delle risorse umane e la riduzione dei tempi di pagamento. Sugli investimenti, molti obiettivi sono ancora procedurali. Pochi ma assai rilevanti i target non procedurali in via di realizzazione: la concessione di circa 70mila crediti d'imposta Transizione 4.0, il completamento di assunzioni o proroghe dei contratti per 10mila tra dipendenti dell'Ufficio del processo e personale tecnico dei tribunali, la riduzione del numero di discariche abusive, la digitalizzazione della logistica. In sostanza, la sesta rata fa vedere ancora pochi risultati tangibili in termini di progetti realizzati e conferma lo spostamento degli obiettivi avanti nel tempo. Per quanto riguarda l'avanzamento procedurale, attualmente il 28% di milestone e target di questa rata è stato già raggiunto,

sebbene la scadenza sia fissata per giugno 2024.

Questi dati emergono dal monitoraggio condotto da Annalisa Giachi e Carolina Bustamante dell'OREP, basato su fonti ufficiali come Italia Domani, il dossier della Camera sullo stato di avanzamento delle misure e l'ultima Relazione del Governo al Parlamento sul Pnrr.

Grazie alla revisione del Pnrr del febbraio scorso, la maggior parte dei 39 obiettivi e target risulta a portata di mano e realisticamente perseguibile. È interessante a questo punto una riflessione più ampia relativa allo storico della spesa.

La spesa certificata a dicembre 2023 dal Governo, pari a 42,9 miliardi, corrisponde a una performance mensile di 1,5 miliardi di euro. Se ipotizziamo un andamento costante di tali spese dal primo gennaio 2024 arriviamo ad una spesa complessiva di 100 miliardi di euro al 31 dicembre 2026, con un Pnrr che vale nel suo complesso 194 miliardi di euro. Abbiamo dunque 94 miliardi di spesa a rischio.

È vero che i 42,9 miliardi di partenza (a dicembre 2023) sono probabilmente sottostimati per il mancato aggiornamento di ReGis (aggiornamento effettuato dopo il Dl 19/2024), è vero che vi sono stati fisiologici tempi di apprendimento per la messa a terra del Piano ed è anche vero che il Pnrr è un programma di performance e non di spesa per cui è

importante raggiungere gli obiettivi e non solo spendere.

Tuttavia, i rischi di non riuscire ad arrivare al traguardo sono evidenti senza una accelerazione forte nei prossimi due anni. Anche se ad oggi i cronoprogrammi sono stati rispettati e l'Italia è l'unico Paese in Europa ad avere presentato la quinta rata, la maggior parte di milestone e target deve essere ancora raggiunta.

I prossimi mesi saranno cruciali per verificare se le revisioni introdotte dal governo sono state efficaci per raggiungere gli obiettivi o hanno soltanto spostato in avanti le decisioni difficili.

In questo contesto poniamo due domande che ci sembrano cruciali. Potremmo cominciare a valutare se non sia il caso di attivare poteri sostitutivi qualora gli enti pubblici competenti non concedano in tempi rapidi le necessarie autorizzazioni che bloccano la realizzazione dei progetti? Potremmo avviare un programma straordinario di riorganizzazione delle stazioni appaltanti qualificate per dotarle di personale tecnico competente e motivato a tempo indeterminato, finanziato nei primi anni dal taglio di alcune spese non indispensabili del Piano stesso e poi a seguire dal bilancio dello Stato? Sarebbe il giusto investimento in capitale umano per il Paese.

*Gli autori sono Copresidenti OReP, Osservatorio Recovery Plan*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Una riorganizzazione delle stazioni appaltanti sarebbe un investimento chiave per il Paese**

# Grandi opere per 7 miliardi In bilico il modello Genova

**Infrastrutture di interesse nazionale.** Timori per l'impatto dell'inchiesta su un sistema decisionale snello e soprattutto su quegli asset per i quali Toti aveva l'incarico di Commissario di Governo

Lo ha ricordato subito - non appena è scoppiata la bufera giudiziaria che ha portato all'arresto del governatore ligure, Giovanni Toti - il sindaco di Genova, Marco Bucci: «C'è una città da portare avanti con un piano strategico ben preciso e 7 miliardi da investire». A tanto ammontano le opere pianificate per il solo capoluogo ligure.

Tra queste c'è un'infrastruttura di interesse nazionale, come la nuova diga foranea del porto di Genova e un grande piano di riassetto della città che comprende, tra l'altro, realizzazioni come il tunnel subportuale (per la viabilità cittadina), il nuovo waterfront di Levante, disegnato da Renzo Piano e in fase di costruzione, l'allargamento verso mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, l'avvio del polo tecnologico degli Erzelli, con la costruzione del lotto B (laboratori) della Scuola politecnica dell'Università di Genova (il cui iter burocratico è affidato a Suar, la Stazione unica appaltante regionale ligure).

Anche se gran parte di queste opere ricade sotto la competenza del Comune, è palese che l'inchiesta che messo sotto scacco sia il presidente della Regione, sia i vertici (attuali ed ex), dell'Autorità di sistema portuale, rischia di far crollare il "modello Genova". Ossia quel sistema decisionale snello, basato anche su poteri commissariali, che ha consentito la ricostruzione, in meno di due anni, del viadotto sul Polcevera (crollato il 14

agosto 2018) e si è basato su una continua collaborazione istituzionale tra il Comune e la Regione e, in particolare, tra il sindaco Bucci e il governatore Toti. Un modello preso come esempio a livello nazionale ma che ora rischia di ritrovarsi azzoppato.

Al di là delle ricadute che, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, potrà avere l'inchiesta su questo sistema, a rischiare pesanti rallentamenti sono, in primo luogo, le opere per le quali Toti aveva l'incarico di commissario di governo.

Innanzitutto, quelle di difesa del suolo, fra cui lo scolmatore del torrente Bisagno, che è in corso di realizzazione (da anni) a Genova per contenere il rischio di alluvioni. Ma anche, nelle Cinque Terre, la rimessa in sicurezza della Via dell'Amore, la passeggiata tra Riomaggiore e Manarola. Per quanto attiene allo scolmatore, il cantiere per la sua realizzazione era rientrato in operatività il 4 aprile scorso, dopo il provvedimento della corte d'Appello di Salerno che ha sospeso l'efficacia dell'interdittiva per mafia che aveva colpito il consorzio Research, incaricato dell'opera.

Con Toti agli arresti, però, l'incarico commissariale è caduto, ed essendo ad personam non può passare automaticamente al vicepresidente, Alessandro Piana, che ha assunto, pro tempore, i poteri del governatore. Per questo la Regione ha chiesto al ministero dell'Ambiente di nominare un

nuovo commissario, offrendo la disponibilità dello stesso Piana e dell'assessore alla Difesa del suolo, Giacomo Giampedrone.

Toti, peraltro (e questo non riguarda Genova ma Savona), era anche commissario per la movimentazione del rigassificatore Golar Tundra, che dovrebbe essere spostato da Piombino a Vado Ligure (anche se diversi comitati savonesi si oppongono all'operazione). Per capire chi potrebbe ricoprire l'incarico di commissario, in questo caso, ci sono ancora - fanno sapere dalla Regione - approfondimenti in corso.

Ma a preoccupare, in modo particolare, istituzioni e mondo delle imprese è la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova (primo lotto da 1,3 miliardi, finanziato anche attraverso il Pnrr). È vero che, di quest'opera, il commissario è Bucci ma, mercoledì scorso, è emerso che la Procura di Genova sta indagando proprio su uno degli appalti per la realizzazione della diga; e l'indagine potrebbe allargarsi sull'onda delle intercettazioni emerse dall'inchiesta sulla corruzione, che ha portato Toti agli arresti domiciliari. Gli inquirenti sembrano determinati ad approfondire quanto emerso dai discorsi intercettati, in merito alla diga. Sulla quale ha acceso un faro anche l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac)

— **R.d.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Grazie ai poteri commissariali è stato possibile ricostruire in meno di due anni il viadotto sul Polcevera**

**La Regione Liguria ha chiesto al ministero dell'Ambiente di nominare subito un nuovo commissario**



















