

Rassegna Stampa

di Martedì 25 giugno 2024



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	25/06/2024	<i>Opere, tagli sui commissari. Ponte sullo Stretto a tappe (F.Landolfi)</i>	3
25	Italia Oggi	25/06/2024	<i>Ponte sullo Stretto, si accelera. Direzione lavori in house (G.Galli)</i>	5
21	Il Sole 24 Ore	25/06/2024	<i>Aspi e il piano hi-tech per le gallerie: 500 milioni in luci e nuovi sensori (M.Morino)</i>	6
8	Avvenire	25/06/2024	<i>Ponte sullo Stretto, si' del Cdm alla costruzione "per fasi" (A.Cas.)</i>	7
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
28	Il Sole 24 Ore	25/06/2024	<i>Polizze catastrofali, arriva la bozza di decreto. Ma il varo dopo l'estate</i>	8

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Opere, tagli sui commissari
Ponte sullo Stretto a tappe

Opere, tagli sui commissari Ponte sullo Stretto a tappe

È stato approvato ieri il decreto con la razionalizzazione dei supervisori delle infrastrutture: tra queste diga di Genova, Terzo Valico, concessioni autostradali in scadenza e Ponte sullo Stretto di Messina. — a pagina 4

Governo. Approvato il decreto con la razionalizzazione dei supervisori delle infrastrutture: ci sono anche la diga di Genova e il Terzo Valico. Per il collegamento al Sud si procede per fasi costruttive

Flavia Landolfi

ROMA

C'è la razionalizzazione dei Commissari straordinari delle opere, annunciata dal ministro Matteo Salvini qualche giorno. Ma ci sono anche le norme per le concessioni autostradali in scadenza e soprattutto il Ponte sullo Stretto di Messina, la contestatissima opera che come annunciato dal Sole 24 Ore ai primi di maggio si avvia verso una procedura a tappe. In termini tecnici ricorda la vecchia legge Obiettivo e l'approvazione del progetto esecutivo precedentemente fissato entro il 31 luglio è ufficialmente saltato. Per renderlo efficace bisognava però cambiare la norma che non sposta la data dell'approvazione del progetto ma stabilisce che d'ora in poi si possa «procedere per fasi costruttive». In sostanza, per singole realizzazioni non necessariamente funzionali. Una previsione che in molti hanno collegato alla questione delle coperture economiche e che consentirà di procedere passo passo nella realizzazione del Ponte. La Stretto di Messina, il concessionario dell'opera, getta acqua sul fuoco. «Con l'approvazione del Progetto definitivo da parte del Cipess, attesa entro l'anno, si avvierà la fase realizzativa del ponte con le prime opere anticipate e con la Progettazione esecutiva che

potrà essere sviluppata per fasi costruttive in linea con le best practice internazionali», ha detto l'ad della società Pietro Ciucci. Che ha smentito anche possibili problemi legati alle coperture: «Con l'approvazione del Progetto definitivo è previsto dalla legge che il Cipess accerti l'esistenza della copertura finanziaria per l'intero fabbisogno dell'opera». Nell'articolo del decreto si prevede la possibilità per il concessionario di assumere la direzione dei lavori evitando così che lo stesso contraente generale possa indossare il doppio cappello.

Ma tra le novità del provvedimento c'è un intervento radicale sui Commissari delle opere. Il decreto legge, che dovrebbe approdare in prima lettura alla Camera, incarica un Dpcm «da varare entro 90 giorni» con un «piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari». Il restyling ha due facce: da un lato la riduzione del numero dei Commissari delle opere; dall'altro il controllo e la centralizzazione degli incarichi. Per farlo l'articolo 4 del dl prevede un «riduzione del numero dei commissari», l'«individuazione, in relazione agli interventi di cui al comma 1, di eventuali lotti funzionali aggiuntivi da affidare alla competenza del commissario straordinario» e la «revoca dei com-

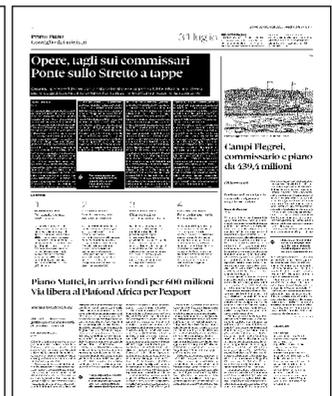
missari nominati, nell'ambito degli interventi di cui al comma 1, sulla base di decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, tenuto conto dei risultati e degli obiettivi raggiunti, nonché del carico amministrativo loro attribuito, e nomina di nuovi commissari». Nell'orbita del nuovo riassetto anche i commissari straordinari nominati ai sensi di specifiche norme di settore, tra cui il Commissario di Genova che sovrintende alla diga foranea, Terzo Valico e nodo ferroviario. Tra le novità si prevede poi un nuovo commissario per le reti europee Ten-T.

Novità anche per le concessioni autostradali scadute o in scadenza entro il 31 luglio. Ovvero, l'Autostrada del Brennero, la Torino-Ivrea, Valle d'Aosta, l'Autostrada dei Fiori e la ligure-toscana, la Torino-Piacenza. «Entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari», recita l'articolo 1 che prosegue disciplinandone il perfezionamento entro il 31 dicembre. È un mini-intervento che però potrebbe spianare la strada a una riforma delle concessioni più vasta con la statalizzazione dei pedaggi autostradali. Ma per questo bisognerà aspettare la legge sulla concorrenza in arrivo nelle prossime settimane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Per i concessionari autostradali scaduti piani economico-finanziari entro la fine di luglio



Le novità

1

ALTRI INTERVENTI

**Per strade e idrico
563 milioni**

Il dl prevede interventi sul collegamento autostradale Cisterna-Valmontone per il quale si autorizza una spesa di 393 milioni di euro; la messa in sicurezza e l'ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (per il quale si autorizza una spesa complessiva di 150 milioni di euro); e infine la nuova sede dei reparti di eccellenza dell'Arma dei Carabinieri, «Tuscania» e del Centro cinofili, in Pisa (20 milioni)

2

STOCCAGGIO CO2

**Via libera al nuovo
comitato tecnico**

Via libera al comitato tecnico per la cattura e lo stoccaggio della CO2 che sarà istituito presso il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Il comitato avrà il compito di elaborare i dati per l'individuazione delle aree idonee, ma dovrà anche esaminare le istanze per l'assegnazione delle licenze esplorative e il rilascio delle autorizzazioni per i programmi sperimentali di stoccaggio della CO2.

3

PROCESSO PENALE

**Ok ai correttivi
per efficientare l'iter**

Nel decreto approvato ieri sono poi contenute alcune modifiche al codice di procedura penale per efficientare l'iter dei procedimenti, a cominciare da quelli che si svolgono in camera di consiglio per i quali si prevede uno snellimento del percorso. La norma riduce tra l'altro, a 10 e a 3 giorni i termini per presentare motivi nuovi e memorie e quelli per depositare memorie di replica.

4

TRASPORTO LOCALE

**Per il potenziamento
174 milioni**

Per i Comuni o imprese di Tpl sono assicurati 174 milioni circa per potenziare le ferrovie regionali e i sistemi di trasporto rapido di massa, per i quali hanno ottenuto un finanziamento dalla Cassa depositi e prestiti. Le risorse sono relative ai mutui concessi da Cdp, il cui piano di rimborso è scaduto entro il 31 dicembre 2023 e che risultano a tale data non utilizzate dai soggetti mutuatari.

Ponte sullo Stretto, si accelera. Direzione lavori in house

DI GIOVANNI GALLI

Accelerazione per il Ponte sullo Stretto. Il decreto-legge recante: "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti", approvato dal consiglio dei ministri di ieri, reca disposizioni per garantire la tempestiva operatività della società Stretto di Messina, con il fine di rispettare il cronoprogramma dell'opera. In particolare, spiega una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si chiariscono le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; si aggiornano le modalità di approvazione del progetto esecutivo, specificando che si può procedere anche per fasi costruttive; si chiariscono le modalità di determinazione dell'indice di aggiornamento del valore contrattuale dell'opera (al fine di tenere conto dell'incidenza del "caro materiali", il decreto-legge n. 35 prende a parametro per calcolare l'incremento di prezzo nel biennio 2021-2023 le quattro maggiori opere di RFI e ANAS del 2022); per assicurare la massima trasparenza, si prevede che la quantificazione dell'importo aggiornato del contratto con il contraente generale sia sottoposto ad asseverazione da parte di uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale, individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; si individuano le modalità operative per consentire alla Società di svolgere internamente l'attività di direzione lavori relativamente all'opera, in coerenza con il quadro normativo sopravvenuto che vieta al contraente generale di svolgere tale attività. Vediamo le altre disposizioni del dl in materia infrastrutturale (si veda

per la parte penale altro articolo in pagina).

Concessioni autostradali

Si punta a introdurre una disciplina di semplificazione transitoria per aggiornare i piani economico-finanziari delle concessioni autostradali in scadenza nel corso dell'anno 2024. Tale disciplina semplificata troverà applicazione per le società concessionarie: Autostrade per l'Italia S.p.A., Autostrade Alto Adriatico S.p.A. e CAV S.p.A. Altro obiettivo è velocizzare la procedura di acquisto dei progetti elaborati dalla concessionaria SAT da parte di ANAS al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, prevedendo un diverso meccanismo di determinazione della congruità del prezzo del trasferimento della progettazione dell'opera, demandando la quantificazione ad una società di revisione contabile.

Commissari straordinari

Le disposizioni sono finalizzate ad adottare uno specifico piano di razionalizzazione delle funzioni e dei compiti attribuiti ai Commissari straordinari attualmente in carica, al fine di garantire maggiore efficienza, sia nella realizzazione delle opere, sia nella gestione delle risorse; individuare uno o più commissari straordinari per la celere realizzazione delle infrastrutture TEN-T; istituire, presso il Mit, l'Osservatorio sui commissariamenti infrastrutturali, con il compito di coordinare l'attività dei Commissari, di monitorare la realizzazione delle opere commissariate, nonché di predisporre il citato piano di razionalizzazione.

Autorità per la laguna di Venezia etc.

La disposizione è volta a consentire l'avvio della fase di operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia, istituita con l'articolo 95 del decreto legge n. 104 del 2020, mediante il rafforzamento della capacità tecnica e operativa dell'Agenzia. In secondo luogo, la disposizione è volta a rafforzare l'operatività istituzionale della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari, in linea con le iniziative di rivitalizzazione socio-culturale e di promozione e diffusione di iniziative artistiche e culturali del territorio di riferimento, mediante la concessione di un contributo straordinario pari a 750.000 euro.

Trasporto pubblico locale

La disposizione è volta ad assicurare ad alcuni comuni o imprese operanti nel settore del trasporto pubblico locale e regionale, di poter completare o porre in essere la realizzazione degli interventi di potenziamento delle ferrovie regionali e di sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, per i quali hanno ottenuto un finanziamento dalla Cassa depositi e prestiti. Al riguardo, si prevede l'utilizzo delle somme residue, che ammontano a euro 173.748.817,41, relative ai mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti, il cui piano di rimborso è scaduto entro il 31 dicembre 2023 e che risultano a tale data non utilizzate dai soggetti mutuatari.

IO ONLINE Il testo del decreto su www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi



Aspi e il piano hi-tech per le gallerie: 500 milioni in luci e nuovi sensori

Autostrade per l'Italia

L'80% dei tunnel ha già interamente rivoluzionato la dotazione impiantistica

Cavi termosensibili rilevano ogni mutamento, come la presenza di fumi

Marco Morino

Autostrade per l'Italia (Aspi), il maggior concessionario autostradale presente nel nostro Paese, è impegnato in una maxi-sfida tecnologica: trasformare una serie di gallerie che hanno 50/60 anni di vita in moderne infrastrutture digitali. A oggi, spiegano al Sole 24 Ore fonti dell'azienda, grazie a un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro, quasi l'80% delle gallerie in gestione ad Aspi ha già di fatto rivoluzionato la dotazione impiantistica, mettendo al centro la sicurezza degli utenti, la rapidità e l'efficacia di intervento in caso di eventi potenzialmente pericolosi. L'obiettivo è quello di portare il piano al 95% di avanzamento entro la fine del 2024, per poi concluderlo nel 2025. Le arterie maggiormente interessate dalle attività sono quelle che costituiscono la rete ligure (che da sola ospita circa il 50% dei tunnel presenti sull'intera rete Aspi), la A14 Adriatica nel tratto più complesso orograficamente, ossia tra il sud delle Marche e l'Abruzzo e i tratti appenninici della A1 (Autostrada del Sole) tra Bologna e Firenze. Se andiamo a esaminare il numero assoluto di tunnel presenti nelle maggiori reti autostradali europee (Germania, Francia, Spagna, Austria, Svizzera e Italia), si può constatare come l'Italia sia un vero e proprio unicum a livello comunitario, possedendo la metà delle gallerie rispetto al totale dei principali Paesi europei, equivalenti a circa 500 chilometri.

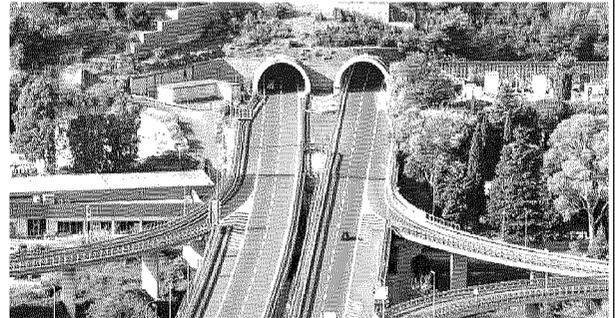
Tra le grandi sfide dell'ammmodernamento del vasto patrimonio infrastrutturale nazionale si pone quindi non solo quello della rigenerazione strutturale, ma anche quello dell'aggiornamento tecnologico e digitale. In questo contesto si colloca il piano di potenziamento degli impianti che Autostrade per l'Italia sta portando avanti nelle gallerie con una lunghezza superiore ai 500 metri (112 gallerie), nel solco di quanto individuato da una normativa europea, recepita in Italia dal dlgs 264/2006.

In concreto, nelle gallerie della rete Aspi si è passati da tunnel non illuminati, o quantomeno dotati di impianti di vecchia generazione risalenti agli anni del boom economico (1955-1970), a gallerie con un duplice sistema di luci. A garantire la luce anche in caso di

L'obiettivo della società è portare gli interventi al 95% di avanzamento nel 2024 e concluderli nel 2025

eventi pericolosi è il cosiddetto filo di Arianna, una guida luminosa, montata ad altezza d'uomo, che percorre l'intera estensione della galleria su entrambi i lati, visibile anche in caso di fumo. Il vero gioiello tecnologico del nuovo assetto impiantistico è il cosiddetto sistema scada (supervisory control and data acquisition) che, tramite cavi termosensibili, legge e codifica i segnali che arrivano dai vari sensori disseminati nella calotta e nelle pareti delle gallerie. Non appena viene rilevata una mutazione dello status quo, magari per la presenza di fumo, il sistema decodifica il messaggio e lo invia alla centrale di controllo più vicina, per le misure di pronto intervento. Nel caso di incremento di fumi, lo scada attiva il cosiddetto sistema di evacuazione di fumi, costituito da ventilatori che si azionano nei tempi e nelle modalità più adatti a quel determinato contesto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tunnel. Vista aerea di 2 gallerie autostradali



NEL DECRETO INFRASTRUTTURE ANCHE IL CAPITOLO CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Ponte sullo Stretto, sì del Cdm alla costruzione «per fasi»

Emergenza bradisismo nei Campi Flegrei e infrastrutture. Sono i due punti attorno ai quali ruotano i principali decreti approvati ieri in Consiglio dei ministri.

Cominciando dal primo, la delibera del Cdm prevede un finanziamento di 20 milioni di euro per l'anno in corso e alcune misure urgenti antisismiche. Tra queste, quelle relative al patrimonio edilizio (anche privato) interessato dal fenomeno bradisismico localizzato nella «zona di intervento», già delimitata dal Dipartimento della protezione civile; alle infrastrutture di trasporto e degli altri servizi essenziali prioritari e alla realizzazione di interventi di riqualificazione sismica. Infine, il dl prevede l'istituzione di un apposito Commissario straordinario, da nominare, con decreto del presidente del Consiglio su proposta del ministro per la Protezione civile, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del decreto.

Parecchie novità anche per quanto riguarda le infrastrutture. La principale riguarda l'autorizzazione, data dal Cdm al Mit, ad approvare il progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto di Messina anche «per fasi costruttive». Questo oltrepassando dunque la *deadline* del 31 luglio, inizialmente prevista da un decreto del marzo 2023. Nonostante ciò,

il dl Infrastrutture prevede comunque la conferma del decreto Stretto per determinare l'aggiornamento del valore contrattuale dell'opera: pertanto, si dovrà calcolare il rapporto fra le tariffe del 2023 e quelle del 2021, «laddove applicabili».

Non solo date e tariffe, però: nei sei articoli del decreto si parla anche di disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali e di misure per garantire l'operatività della società concessionaria, con riferimento all'articolo 1 della legge n° 1158 del dicembre 1971 sul collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente. Spazio, poi, per le norme in materia di commissari straordinari e sul rafforzamento della capacità tecnica e amministrativa dell'Autorità per la laguna di Venezia e della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari. Infine, sono presenti le disposizioni urgenti sul completamento di interventi infrastrutturali e quelle sul trasporto pubblico locale. Un «minestrone» che però, soprattutto per quanto riguarda il Ponte, non convince le opposizioni, a partire da Angelo Bonelli di Avs, tra i principali critici dell'opera: «Il Ponte sullo Stretto è un progetto con l'immunità, ovvero dove tutto è consentito. Ci troviamo di fronte a un decreto vergognoso, approvato all'ultimo Cdm, che prende atto del

mancato rispetto della data del 31 luglio e che ora modifica le condizioni affermando che il progetto esecutivo può essere approvato per stralci funzionali. Ma - ha sottolineato Bonelli - un ponte non può essere approvato per stralci funzionali perché è un'opera indivisibile». Il segretario regionale del Pd Sicilia e capogruppo in commissione Trasporti alla Camera, Anthony Barbagallo, ha definito l'opera tanto agognata da Matteo Salvini «un miraggio, visto che il progetto esecutivo del Ponte non potrà essere redatto prima della fine del prossimo anno e, quindi, subirà un ritardo di circa due anni».

Ma l'ad della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, ha assicurato che non ci sarà nessuno slittamento. «Entro metà settembre - ha spiegato - verranno presentate le risposte alle richieste di integrazione espresse dal ministero dell'Ambiente. L'obiettivo è di conseguire l'approvazione del progetto definitivo e del piano finanziario dal parte del Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile ndr) entro l'anno, con il conseguente avvio della fase realizzativa e della redazione del progetto esecutivo. Resta confermato - ha concluso - l'obiettivo dell'apertura al traffico del ponte al 2032». (A.Cas.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bradisismo nell'area dei Campi Flegrei, approvato un provvedimento che stanziava 20 milioni per interventi urgenti di «riqualificazione sismica»



Polizze catastrofali, arriva la bozza di decreto Ma il varo dopo l'estate

Rischi climatici

Il Mef ha fretta di licenziare il provvedimento. Ma restano ancora nodi aperti

Il decreto interministeriale, destinato a dare attuazione all'obbligo di assicurarsi contro i rischi climatici previsto per le imprese nell'ultima legge finanziaria, è pronto. I ministeri dell'Economia e del Made in Italy hanno redatto una prima bozza del provvedimento. Al momento, però, sarebbe ancora una prima versione del testo, che tiene conto degli aspetti chiave delineati nell'ambito del dialogo che c'è stato negli ultimi 6 mesi tra i dicasteri, l'Ivass (che in base alla legge deve essere consultato) e l'associazione di settore Ania. Molti aspetti di dettaglio devono essere ancora affinati e non c'è la certezza che si riesca a varare il provvedimento a inizio luglio, come auspicato dalle parti, e sia necessario invece attende settembre/ottobre. E questo nonostante il fatto che il ministero dell'Economia abbia fretta e voglia far decollare la copertura obbligatoria al più presto per ridurre il peso delle calamità sui conti pubblici. In base a quanto previsto dalla normativa, i danni che vanno coperti sono quelli relativi a sismi, alluvioni, frane, inondazioni ed esondazioni. Ma si tratta di un punto di partenza, dal quale poi ampliare il raggio ad altri eventi climatici attraverso le estensioni delle polizze. Su questi aspetti ieri ha fatto un richiamo nell'ambito della relazione annuale il presidente dell'Ivass, Luigi Federico Signorini,

sottolineando la necessità, nell'ambito della definizione delle regole di attuazione, dell'«importanza di assicurare la semplicità dei prodotti assicurativi offerti, l'adozione di modalità di sottoscrizione chiare e la massima trasparenza circa l'estensione delle coperture e le eventuali esclusioni e limitazioni». Altro aspetto delicato è evitare la «selezioni avversa», ovvero il fatto che solo una platea più limitata di contraenti possa avere i massimi benefici da queste coperture. Su questo punto Signorini ha richiamato il ruolo della Sace, che rappresenta la seconda gamba sulla quale poggia il modello di copertura previsto dal governo. Con la Sace le compagnie (in particolare Ania) devono siglare una convenzione che stabilisca le modalità con le quali la società controllata dal Mef può riassicurare la compagnia (la legge prevede che può condividere al 50% i rischi fino a un valore massimo di 5 miliardi all'anno). Anche il negoziato sulla convenzione - così come del resto la stesura del decreto - ha segnato il passo per un bel pezzo. Sino a che, a metà maggio, è stata trovata l'intesa per includere tra la controparti di Sace non solo singole compagnie ma anche pool di compagnie, come d'altro consentito dalla normativa primaria. L'impianto in fase di costruzione dovrebbe partire da una valutazione complessiva di 5 miliardi degli asset delle imprese da assicurare. Il valore di questi asset da prendere a riferimento dovrebbe essere quello di ricostruzione come nuove, anche se poi in sede di negoziazione della polizza si potrebbero trovare altre classificazioni finalizzate a ridurre il costo del premio.

—L.Ser.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

