

GL /XQHGu VHWWHPEUH

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	L'Economia (Corriere della Sera)	09/09/2024	<i>Infrastrutture &amp; autostrade. Investire (non sprecare) (F.De Bortoli)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	L'Economia (Corriere della Sera)	09/09/2024	<i>Salva casa: la guida pratica in edicola lunedì' 16 (G.Pagliuca)</i>	7
4	L'Economia (Corriere della Sera)	09/09/2024	<i>Pnrr, eppur si muove. Ma la spesa e' lenta (A.Baccaro)</i>	13
<b>Rubrica Information and communication technology (ICT)</b>				
15	Affari&Finanza (La Repubblica)	09/09/2024	<i>Cosa restera' dopo la bolla dell'intelligenza artificiale (S.Quintarelli)</i>	15
<b>Rubrica Ambiente</b>				
2	Italia Oggi Sette	09/09/2024	<i>Esg, debutto nelle due diligence (R.Marcello)</i>	17
<b>Rubrica Energia</b>				
34/35	Affari&Finanza (La Repubblica)	09/09/2024	<i>Nuovo nucleare, un mercato che puo' valere oltre 50 miliardi (V.De Ceglia)</i>	19
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
1	Italia Oggi Sette	09/09/2024	<i>I giovani legali scelgono le aggregazioni professionali (R.Miliacca)</i>	22
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
11	Il Sole 24 Ore	09/09/2024	<i>Formazione digitale, via a tre hub dedicati a studenti e lavoratori (E.Bruno)</i>	23
<b>Rubrica Professionisti</b>				
1	Il Sole 24 Ore	09/09/2024	<i>Riparte la corsa agli Albi, a quota 50 le categorie ad accesso riservato (V.Maglione/V.Uva)</i>	25
13	Il Sole 24 Ore	09/09/2024	<i>Nelle professioni tecniche cresce la rappresentanza femminile (M.Voci)</i>	28

LE CORSIE DEL NULLA AL NORD  
I RISCHI DEL REGIONALISMO SPINTO

# INFRASTRUTTURE & AUTOSTRADE INVESTIRE (NON SPRECARÈ)

di **FERRUCCIO DE BORTOLI**

**U**na meraviglia. Percorrere la nuova Pedemontana veneta è un'esperienza piacevole. Bella, pulita, elegante. E, soprattutto, vuota. Poi a Montecchio Maggiore Sud si arriva sulla

A4 ed è l'inferno. Addirittura due corsie interamente occupate da file di mezzi pesanti. Rallentamenti, code. Dopo Brescia Ovest, per la fortuna del milanese di ritorno, si devia sulla mitica Brebemi, ormai non più nuova e altrettanto poco frequentata, se non spesso addirittura deserta. Una rassicurante distesa di asfalto che fende il cuore agricolo bresciano e bergamasco, in parallelo con l'alta velocità ferroviaria. L'automobilista si sente addirittura in colpa (anche se paga due euro ogni dieci chilometri) per aver sottratto tanta bella campagna al verde e alle colture. Qui la Lombardia sembra una regione spopolata. A differenza della sensazione di opprimente sovraffollamento — la sindrome della città infinita — che si prova sulla Milano-Bergamo-Brescia. Questi due progetti, la Pedemontana veneta e la Brebemi, cui si aggiunge l'ancora incompleta Pedemontana lombarda, sono stati per anni — nelle due grandi Regioni a guida leghista — la bandiera orgogliosamente sventolata del federalismo.

CONTINUA A PAGINA 2

Le due infrastrutture, per anni bandiera del federalismo in Lombardia e Veneto, non hanno portato al traffico i benefici preventivati

E le notevoli spese per ripianare le perdite, nonostante le tariffe salate pagate dai cittadini che le utilizzano, sono finite anche a carico dello Stato

Il far da soli non è di per sé portatore di efficienza: una lezione su cui meditare, visto che le Regioni potrebbero decidere in proprio molto più che in passato

di **FERRUCCIO DE BORTOLI**

## PEDEMONTANA E BREBEMI 9 MILIARDI DI COSTI NE VALEVA LA PENA?

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

**L**a dimostrazione che il Nord produttivo, a dispetto dei freni burocratici e della ignavia centralista, era in grado di risolvere con progetti pubblico-privato, il cosiddetto *project financing*, i problemi della mobilità, soprattutto delle merci. I trasporti sono insieme alle infrastrutture, tra le ventitré competenze che le Regioni potrebbero chiedere, con l'autonomia differenziata, di gestire in esclusiva. E, dunque, sarebbe del tutto opportuno, se non doveroso, che ci si chiedesse che cosa è andato veramente storto con questi progetti autostradali, costati finora complessivamente circa 9 miliardi, se ne valesse veramente la pena. E non per fare un inuti-

le processo e individuare responsabilità e colpe, ma semplicemente per evitare in futuro il ripetersi di un errore madornale. Ovvero credere che tutto ciò che nasce dal territorio sia di per sé positivo e si possa fare anche da soli.

### Il sistema

Quello delle infrastrutture strategiche non può che essere un sistema intermodale (gomma, ferro e aereo). A livello italiano se non europeo. L'aggettivo federalista non è di per sé garanzia di scelte corrette e di buoni investimenti. Anche perché la nemesi è stata bruciante. I soldi per ripianare le perdite di questi progetti «fai da te», alla fine ce li ha messi lo Stato oltre alle Regioni interessate. I contribuenti italiani. Non solo (come

vedremo) quelli regionali. Una storia amara, coperta da silenzi imbarazzati o dichiarazioni tranquillizzanti, nella quale i privati non ci fanno una bella figura perché operare con l'ombrello delle garanzie pubbliche è la negazione dell'imprenditoria e del mercato. Parliamo prima di tutto della Brebemi che doveva, secondo il progetto originario, decongestionare la A4. È ormai diventata una specie di scorciatoia bresciana di lusso per Linate. Una direttissima per l'aeroporto. Come ha scritto sul *Corriere della Sera* Massimiliano Del Barba, è l'autostrada più cara d'Italia. Lo scorso 8 agosto le tariffe sono aumentate del 12,11 per cento. Altro che adeguamento all'inflazione!

Viaggiare sulla Brebemi costa più del

doppio della tratta che dovrebbe decongestionare. L'onere complessivo dell'opera è stimato in 2,4 miliardi. All'inizio si pensava sarebbe costata un terzo. Per il dodicesimo anno consecutivo, nel 2023, il bilancio si è chiuso in perdita (per 69 milioni). È normale che nel *project financing* vi sia una fase, anche lunga, di rendiconti negativi ma non li si prevedeva di questa ampiezza. Le simulazioni sull'aumento del traffico erano largamente sovrastimate (dunque non eravamo così soffocati nella mobilità regionale).

L'azionista privato, la spagnola Aleatica, è ottimista, grazie alle garanzie offerte dal concedente pubblico. «Si sapeva fin dall'inizio — commenta Dario Balotta, ex sindacalista Cisl, oggi dirigente dei Verdi — che la domanda non c'era e si stava già realizzando la quarta corsia tra Milano e Bergamo. I Benetton che allora erano azionisti con Atlantia della concorrente A4, entrarono nel capitale della Brebemi ma ne uscirono presto, convinti che il mercato non c'era e potevano stare tranquilli. E abbiamo sacrificato 990 ettari sottratti alla migliore agricoltura. Mezzo miliardo di perdite accumulate in dodici anni. Una concessione di 19 anni poi allungata di 6 e infine di altri 7 anni». E non vi è stato, anche per colpa delle tariffe elevate per non sballare ulteriormente i conti, il decongestionamento della A4.

Un obiettivo analogo è anche quello della Pedemontana lombarda, che dovrebbe togliere pressione al traffico sulla tangenziale milanese. È costata finora 2,5 miliardi. Parte degli oneri del controllo regionale — che ha rilevato anche la quota di Intesa Sanpaolo — sono stati scaricati sulle Ferrovie Nord.

È curioso che vi sia un azionista spagnolo (Sacyr) anche nella Pedemontana (Spv). Non appare preoccupato più di tanto visto che il rischio d'impresa è anche in questo caso in carico al concedente, cioè la Regione Veneto.

Non solo, come ha scritto Martina Zambon sul *Corriere del Veneto*, parte dell'aumento regionale dell'Irap andrà probabilmente a coprire ciò che manca del canone di disponibilità di 150 milioni l'anno. Gli introiti da tariffe sono inferiori al previsto. Il consorzio Sis ha investito 2,3 miliardi di euro (di cui 600 di contributo statale) per i 94 chilometri della Spv, più 68 di viabilità accessoria.

La preoccupazione per l'andamento dei conti della Pedemontana, sui quali non vi è ancora la necessaria chiarezza, è però tale da aver indotto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, a studiare una possibile nazionalizzazione del fiore all'occhiello del federalismo veneto. Sarebbe il colmo.

## Giudizio sospeso

«Nonostante tutto — è l'opinione di Emilio Del Bono, ex sindaco di Brescia, oggi vicepresidente del Consiglio regionale della Lombardia — il mio giudizio sulla Brebemi rimane sospeso, un'alternativa all'imbuto della A4 andava trovata. Il difetto più grave è quello di un progetto che nasce sulla spinta delle categorie, del sistema camerale, che trova appoggi importanti come quello di Intesa Sanpaolo, ma è totalmente svincolato da una riflessione sul futuro delle infrastrutture strategiche del Nord Italia. Ognuno è andato per conto proprio senza alcuna regia pianificatoria della stessa Regione Lombardia».

E abbiamo detto poco. Qui sta il punto. La nuova regolamentazione delle reti europee (Ten-T) insiste sull'intercon-

nessione e accessibilità in termini di tempo e spinge affinché il traffico merci sia portato il più possibile su ferro anziché su gomma. Lo sviluppo dei grandi poli logistici prescinde totalmente dai confini regionali. Il grande interporto di Alessandria — tanto per fare un esempio — è funzionale all'avvio del Terzo Valico, essenziale per lo sviluppo del porto di Genova, sbocco strategico del traffico merci dell'intera Padania.

La vicenda delle autostrade regionali è sintomatica di quello che potrebbe accadere, con l'autonomia differenziata, su altri capitoli, a cominciare dall'energia. L'errore della riforma del titolo V — riconosciuto anche dalla stessa sinistra — rischia di essere non emendato ma addirittura ampliato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sono 23 le materie su cui le autorità locali avrebbero il diritto di ottenere una gestione esclusiva con la nuova legge  
Ma nessun progetto concepito sul territorio, sulla spinta legittima di concreti bisogni ed evidenze, può funzionare bene se non viene inserito in un contesto nazionale ed europeo  
I rischi futuri, a cominciare dall'energia

**Il bilancio**

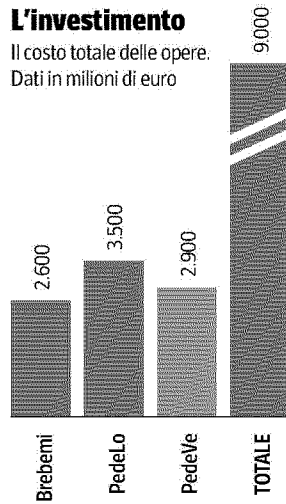
I conti del sistema viario lombardo-veneto. Dati in milioni di euro

	Risultato netto 2023	Perdite totali	Debito totale	Ricavi 2023
Brebemi	-69	560	2.180	119
PedeLo	-12	106	391	50
PedeVe	+9,1	98	891	153
<b>TOTALE</b>		<b>764</b>	<b>3.462</b>	<b>322</b>

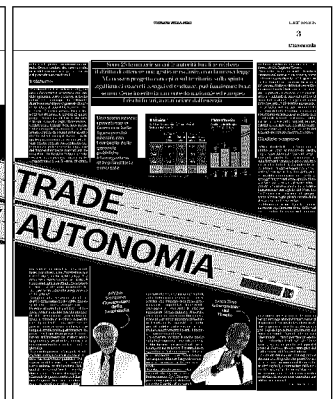
Fonte: bilanci di esercizio al 31 dicembre 2023 S.A.

**L'investimento**

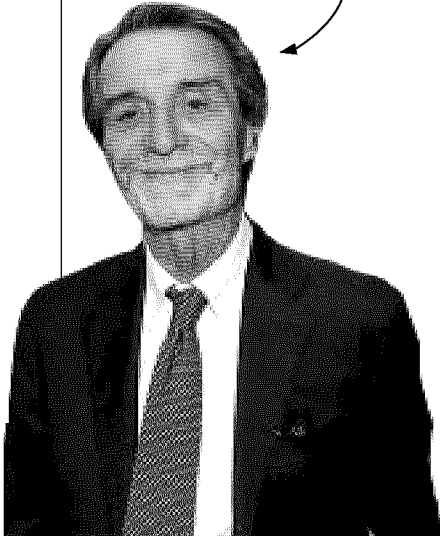
Il costo totale delle opere. Dati in milioni di euro



Una storia amara: i privati non ci fanno una bella figura perché operare con l'ombrello delle garanzie pubbliche è la negazione di imprenditoria e mercato



**Attilio  
Fontana  
Governatore  
della  
Lombardia**



**Luca Zaia  
Governatore  
del  
Veneto**



**LE AUTOS TRADE  
DELL' AUTONOMIA**

159329

IMMOBILI &amp; REGOLE

## Salva casa: la guida pratica in edicola lunedì 16

di GINO PAGLIUCA 34

# Salva casa: i passi per mettersi in regola

La guida al decreto, che semplifica la vita dei cittadini che vogliono chiudere con piccoli abusi immobiliari, è scritta dagli esperti de L'Economia. Dalle difformità rispetto alle vecchie norme edilizie al silenzio assenso dopo un mese da parte dei Comuni: ecco le novità

di GINO PAGLIUCA

**S**time presentate alla vigilia dell'emanazione del decreto Salva casa, il decreto legge 69/24 convertito poi nella legge 105/24, facevano ammontare addirittura all'80% la quota di immobili che presentano abusi edilizi più o meno gravi. Un dato che appare molto elevato ma verosimile se si considera che in Italia, secondo gli ultimi dati Cresme-Istat ogni 100 case costruite regolarmente ne sono altre 15 del tutto fuorilegge.

### Non è un condono

Il decreto Salva casa non è un condono edilizio e quindi per gli immobili edificati senza permessi e anche per quelli che pur edificati regolarmente a suo tempo hanno successivamente subito trasformazioni rilevanti, non consentite dalla normativa attuale, la situazione non cambia.

A seguire vediamo le principali novità introdotte dal Salva casa, su alcuni aspetti particolari ci soffermiamo nei box presenti nella parte inferiore di queste pagine. E per capire meglio la portata del provvedimento, lunedì prossimo troverete un edicola una guida pratica a tutte le novità della legge.

Il provvedimento modifica in misura sostanziosa le norme presenti nel Testo Unico dell'edilizia (Dpr 380/2001). Una novità importante, e che apre le porte alla possibilità di sistemare situazioni prima non sanabili è il ridimensionamento della cosiddetta «doppia legittimità».

Prima del decreto gli abusi si poteva-

no sanare solo entro paletti molto rigidi: le modifiche effettuate rispetto al progetto originario dovevano risultare in regola sia con le norme edilizie (quelle stabilite dal regolamento comunale) e con quelle urbanistiche (il Piano generale del territorio) in vigore all'epoca dei lavori, ma anche con le norme edilizie ed urbanistiche in vigore al momento della richiesta della sanatoria.

Per gli abusi che si presentano come difformi in maniera sostanziale dal progetto originario (ad esempio un aumento importante di cubatura) rimane la regola della doppia conformità.

Negli altri casi è sufficiente dimostrare che le opere erano in regola con le norme edilizie dell'epoca dei lavori e con quelle urbanistiche attuali. E per regolarizzare l'immobile si può presentare una Scia (Segnalazione certificata inizio attività) in sanatoria. Il Comune ha 30 giorni per esprimere un diniego, dopodiché scatta il silenzio assenso. E ovviamente bisogna pagare un'oblazione.

Il decreto amplia il numero degli interventi realizzabili in edilizia libera, senza cioè la necessità di comunicare l'inizio dei lavori al Comune né tanto meno dovendo chiedere

un nulla osta. Si tratta di fatto di un aggiornamento dell'elenco presente nel «Glossario dell'edilizia libera» contenuto nel Dm 02/03/2018. Tra le novità più rilevanti ci sono quelle che riguardano le cosiddette Vepa (vetrate panoramiche trasparenti): in precedenza la loro realizzazione libera era possibile solo sui balconi sporgenti, ora è fattibile anche nelle logge e nei porticati purché non chiudano spazi destinati a uso pubblico. Inoltre ora rientrano nell'edilizia libera anche varie tipologie di tende da esterno.

Altra disposizione molto importante è la totale separazione delle vicende edilizie di una unità immobiliare e di quelle delle parti comuni dell'edificio in cui l'unità si trova. Viene così esteso un principio che aveva trovato una prima applicazione nel Superbonus.

Le irregolarità di un appartamento non incidono sulla possibilità di effettuare i lavori di coibentazione del condominio, ma solo di chiedere le agevolazioni per i lavori trainati (come il cambio degli infissi) nell'appartamento con l'abuso. Ora la regola vale anche nella direzione opposta: abusi commessi nell'edificio non incidono sulla possibilità di effettuare opere all'interno delle singole unità.

Infine si ampliano le possibilità per effettuare i cambi di destinazione, ma ai comuni viene lasciato un ampio spazio di intervento in questa materia. Se oltre a questo si considera che sull'edilizia oltre allo Stato hanno po-

















































