

GL 0DUWHG u

VHWWHP E U H

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
18	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Per il sistema viario la priorit� e rigenerazione (E.Cascetta)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
30	Italia Oggi	24/09/2024	<i>L'edificio abusivo va distrutto (G.Ambrosoli)</i>	5
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
30	Italia Oggi	24/09/2024	<i>Calamita', polizze obbligatorie per le imprese (L.Chiarello)</i>	6
Rubrica Sicurezza				
38	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Sospensione sempre soggetta a valutazione dell'Ispettorato (A.Iacopini/M.Prioschi)</i>	7
1	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Polizza catastrofi, le imprese chiedono piu' tempo per adeguarsi (L.Serafini)</i>	8
1	Italia Oggi	24/09/2024	<i>Cantieri, stop discrezionale (D.Cirioli)</i>	10
Rubrica Economia				
11	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Int. a F.Chelli: "L'Italia e' sopra i livelli del 2008, ma ora piu' partecipazione al lavoro" (C.Marroni)</i>	11
1+11	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Pil, in tre anni 95 miliardi in piu'. Debito al 134,6% (G.Trovati)</i>	13
1	Il Fatto Quotidiano	24/09/2024	<i>Superbonus senza buco: crescita su, debito-Pil giu' (F.Lenzi)</i>	15
Rubrica Energia				
33	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Cer a forma libera ma con divieto di distribuzione degli utili (I.Ioannone)</i>	18
Rubrica Altre professioni				
31	Italia Oggi	24/09/2024	<i>Surroghe con equo compenso</i>	20
1	Il Fatto Quotidiano	24/09/2024	<i>I commercialisti sotto inchiesta: ombre sui 2 Sisto (T.Mackinson)</i>	21
Rubrica Fisco				
24	Italia Oggi	24/09/2024	<i>Fuori dalla pax fiscale i forfettari. L'Trap si chiude con il 3,9% (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	24
29	Italia Oggi	24/09/2024	<i>Listino prezzi per sanare (F.Cerisano)</i>	25

Per il sistema viario la priorità è rigenerazione

Infrastrutture

Ennio Cascetta

Alle ore 3.08 del mattino dell'11 settembre è crollato un tratto di 100 metri del ponte Carolabruecke a Dresda, nell'ex Germania dell'Est. Cosa ha a che fare un "piccolo" crollo di un ponte in Germania, con le prospettive infrastrutturali europee e il rapporto Draghi sulla competitività della Ue? Molto.

Il viadotto crollato è stato costruito oltre 50 anni fa in cemento armato precompresso, la stessa tecnica del ponte sul Polcevera per intenderci, anche se si tratta solo di un viadotto alto pochi metri per attraversare l'Elba e non dell'ardito progetto di Morandi. Il Carolabruecke era stato oggetto di rifacimento per decine di milioni di euro nelle altre sezioni, e sul tratto crollato avrebbero dovuto esserci lavori di rinnovamento l'anno prossimo. Per fortuna l'orario notturno ha evitato vittime che altrimenti ci sarebbero state, visto che il tratto crollato era utilizzato da tram e biciclette.

Negli ultimi anni abbiamo assistito a decine di crolli in Europa e in Italia più che in altri Paesi. Questi episodi non devono essere considerati come fenomeni isolati e in Italia il Governo sembra averlo compreso, uscendo da anni di immobilismo. Piani di rigenerazione della rete come quello di Aspi o di altre società concessionarie, fanno ben sperare. Ma il percorso è ancora lungo ed è necessario lavorare sulla consapevolezza comune di quel che serve davvero al Paese. Abbiamo affrontato per primi questo problema, possiamo diventare un modello per altri, liberandoci dalle battaglie ideologiche che hanno contraddistinto le politiche infrastrutturali degli ultimi decenni.

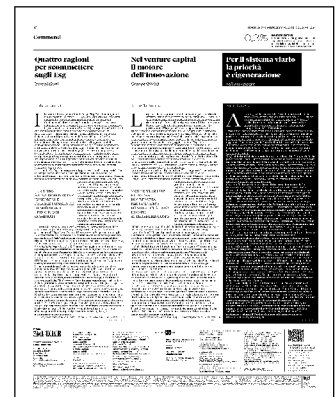
Secondo l'Istituto federale tedesco di ricerca sulle autostrade, in Germania ben il 13% dei ponti è in condizioni critiche. Lo stesso in Francia. In Italia, dopo il crollo del Morandi la normativa è cambiata e, almeno per le autostrade, è stata avviata una massiccia campagna di indagini dalle quali è emerso che una quota significativa di viadotti e gallerie ha bisogno nei prossimi anni di interventi di rigenerazione, come riportato nel volume *La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade: sicure digitali e sostenibili*, edito proprio dal Sole 24 ore e realizzato in collaborazione con diverse Università e realtà come Cdp, Aspi ed Eni. Questa conclusione non sorprende gli addetti ai lavori, visto che le autostrade italiane sono le più vecchie, le più trafficate e quelle con il maggior numero di ponti e gallerie d'Europa. Rigenerazione è un concetto nuovo che significa, in breve, che una struttura, un ponte, una galleria, non possono avere una vita utile «certificabile» di altri decenni senza interventi di «rifacimento» di parti importanti. Rigenerare opere vecchie - che siano strade, autostrade o ferrovie - costruite con materiali, tecniche e norme ormai superate da oltre mezzo secolo è complesso - soprattutto se non si può interrompere il traffico - oltre che costoso, anche più del doppio rispetto alla ricostruzione.

Insomma, se vogliamo che i sistemi viari continuino a funzionare e diano certezze all'economia, bisogna con priorità assoluta dedicare risorse importanti alla loro rigenerazione. Anche se dopo il crollo del ponte in Germania la stampa tedesca sembra aprire a questa riflessione, non c'è ancora piena consapevolezza nel dibattito pubblico europeo sulle infrastrutture. Tanto è vero che i piani per lo sviluppo delle reti

trans-europee continuano a ignorare questa necessità e addirittura prevedono il cofinanziamento solo di nuove infrastrutture ferroviarie. E qui vengo all'apprezzabile documento di Draghi sulla competitività futura dell'Ue. Il documento, come il dibattito di questi anni, non fa alcun riferimento alla necessità di garantire la continuità nel tempo delle infrastrutture di trasporto (e non solo) costruite prevalentemente nel dopoguerra, e quindi arrivate al termine del loro ciclo di vita. Senza queste infrastrutture non c'è Europa, non c'è mercato unico. Basti pensare ai problemi che stiamo avendo con il tunnel del monte Bianco chiuso per molti mesi l'anno.

La necessità di rigenerare le infrastrutture è un fattore che riduce la competitività dell'Europa rispetto agli Stati Uniti e alla Cina. Gli Stati Uniti hanno sviluppato nel periodo fra le due Guerre Mondiali la gran parte del proprio sistema di Interstate Highways. E dopo diversi crolli nei primi anni 2000 hanno lanciato un programma "monstre", varato nel 2015 dall'Amministrazione Obama per "aggiustare" le infrastrutture viarie. Programma che, con ulteriori rimodulazioni sotto le Amministrazioni Trump e Biden, è arrivato a stanziare oltre 700 miliardi tra il 2016 e il 2026. La Cina sta sviluppando negli ultimi due decenni una poderosa rete di autostrade e linee ferroviarie di Alta Velocità per decine di migliaia di chilometri, e quindi non ha problemi di vetustà. Il Vecchio Continente li ha e dovrà presto rendersi conto di questa urgenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DIRITTO E IMPRESA

Una sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo chiude definitivamente la querelle

L'edificio abusivo va distrutto

La sua demolizione è un atto di ripristino. Non è una pena

DI **GIORGIO AMBROSOLI**

L'ordine di demolizione di una costruzione illegale, previsto dalla legge italiana, ha natura di ripristino e non punitiva. In sostanza, non è una pena, ma il restauro della situazione ambientale precedente l'abuso. Lo ha affermato la Corte europea dei diritti dell'uomo, con la decisione del 12 settembre 2024, pubblicata il 16 settembre scorso col numero di iscrizione n. 35780/18.

La vicenda. Si tratta di un caso di un magazzino costruito senza permesso, come confermato dai tribunali italiani. Per questo, il proprietario era stato condannato e non poteva ragionevolmente fare affidamento sulla legalità della costruzione. La Corte, esaminando il quadro normativo nazionale sui permessi di costruzione, la regolarizzazione e i condoni, e valutando il rappor-

to tra regolamenti edilizi e procedimenti penali, osserva che l'ordine di demolizione era stato emesso ai sensi dell'art. 7, comma 9 della legge n. 47 del 1985 (incorporato nell'art. 31 comma 9 del Testo Unico dell'Edilizia).

Testualmente, si legge: «(...) La Corte rileva che, secondo la pertinente giurisprudenza interna (...), nell'ambito della risposta complessiva del sistema interno alle violazioni edilizie, l'ordine di demolizione emesso con una condanna è identico nell'oggetto e nella natura all'ordine di demolizione emesso dall'autorità amministrativa, che ha il diritto di ordinare la demolizione di costruzioni non autorizzate, indipendentemente dal fatto che sia stato avviato o concluso un procedimento penale».

Infatti, lo scopo di un ordine di demolizione è proprio quello di ripristinare il sito al suo stato precedente, e tali ordini,

secondo la Corte, non possono essere soggetti a prescrizione. Ciò è necessario per garantire l'efficacia delle norme edilizie e dissuadere altri potenziali trasgressori. E il tempo trascorso non può modificare questa conclusione.

La Corte sottolinea, inoltre, che un ordine di demolizione è mantenuto anche se l'edificio non appartiene più all'autore del reato (ad esempio a enti giuridici, successori o terzi). Evidenzia, ancora la Corte, che l'ordine di demolizione viene mantenuto in caso di morte dell'autore del reato o di estinzione del reato dopo la condanna, per ragioni diverse dalla concessione di un permesso retroattivo o dall'amnistia. Più precisamente: «A parere della Corte tali circostanze sono sintomatiche della natura riparativa degli ordini di demolizione, che sembrano volti a rimuovere le costruzioni abusive indipendentemente dalla punizione dell'autore del rea-

to, al fine di garantire il rispetto dell'interesse pubblico all'ordinato utilizzo di terreno violato da costruzioni abusive o illegali allo scopo di riportare il terreno alla sua condizione originaria». E non rileva quanto il ricorrente lamenta e cioè che la demolizione del magazzino costituirebbe un'ingerenza sproporzionata nei suoi diritti di proprietà ai sensi dell'articolo 1 del protocollo n. 1 alla *Convenzione sui Diritti dell'Uomo*, che recita: «Ogni persona fisica o giuridica ha diritto al rispetto dei suoi beni. Nessuno potrà essere privato dei suoi beni se non nell'interesse pubblico e alle condizioni previste dalla legge e dai principi generali del diritto internazionale». Infatti tali disposizioni: «(...) Non pregiudicano tuttavia in alcun modo il diritto di uno Stato di applicare le leggi che ritiene necessarie per controllare l'uso dei beni in conformità con l'interesse generale o per garantire il pagamento di tasse o altri contributi o sanzioni».



Calamità, polizze obbligatorie per le imprese

DI LUIGI CHIARELLO

In arrivo un decreto Mimit - Mineconomia sull'obbligo per le imprese di stipulare polizze assicurative per danni derivanti da eventi catastrofici. Ieri il ministero delle imprese e del made in Italy ne ha illustrato i contenuti ai tecnici delle associazioni di categoria. L'obbligo assicurativo, introdotto dalla Manovra 2024 (art. 1, commi 101 e ss. della legge 213/2023), entrerà in vigore il primo gennaio e interesserà tutte le imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia, relativamente ai danni da calamità naturali ed eventi catastrofici a terreni, fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature industriali e commerciali, iscritti a bilancio. Il dm implementerà quanto previsto dal ddl 'Ricostruzione', ora all'esame del parlamento, che

introduce l'obbligo per le aziende assicurative di corrispondere un anticipo del 30% del danno per i sinistri legati a eventi catastrofici. Lo schema di dm definisce le imprese soggette all'obbligo assicurativo (tra cui non compiono le aziende agricole, mentre c'è incertezza circa i piccoli imprenditori individuali iscritti nella sezione speciale del Registro imprese), l'oggetto della copertura assicurativa e le calamità naturali e gli eventi catastrofici da assicurare (alluvioni, inondazioni, esondazioni, terremoti e frane). I premi saranno proporzionali al rischio. Le compagnie assicurative non potranno rifiutarsi di stipulare polizze con le imprese. Sace potrà riassicurare il rischio delle compagnie, che premono perché un'autorità indipendente di garanzia medi tra loro e le imprese.

© Riproduzione riservata



Sospensione sempre soggetta a valutazione dell'Ispettorato

L'applicazione

Da considerare eventuali gravi rischi derivanti dalla cessazione dell'attività

**Antonella Iacopini
Matteo Prioschi**

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 20 settembre del decreto 132/2024 del ministero del Lavoro e della circolare 4/2024 dell'Ispettorato nazionale del lavoro, avvenuta ieri, si è definito quasi interamente il quadro attuativo della patente a crediti (ulteriori istruzioni saranno oggetto di future comunicazioni dell'Inl).

La patente verrà rilasciata in formato digitale in base al possesso autocertificato e dichiarato (Dpr 445/2000) dei requisiti previsti. Eventuali dichiarazioni mendaci comporteranno la revoca della patente, ma trascorsi dodici mesi, l'impresa o il lavoratore autonomo potrà comunque chiedere il rilascio di una nuova.

Di rilievo la posizione delle imprese Ue ed extra Ue tenute a presentare l'autocertificazione rispettivamente del possesso di un documento equivalente ovvero di quello comprovante l'avvenuto riconoscimento secondo la legge italiana del documento equivalente rilasciato dalla competente autorità del Paese d'origine.

In difetto dovranno anche loro fare richiesta di rilascio della patente come tutte le altre imprese italiane. A questo riguardo la circolare dell'Inl precisa che per le imprese stabilite in uno Stato dell'Unione europea è sempre am-

messo il possesso di documenti equivalenti (viene fatto l'esempio del modello A1 al posto del Durc), mentre quelle extra Ue dovranno procurarsi gli stessi documenti richiesti alle aziende italiane.

La patente parte con una dotazione iniziale di 30 crediti ma si potrà arrivare fino ad averne 100. Per lavorare ne serviranno almeno 15. Le decurtazioni avverranno solo in presenza di provvedimenti definitivi (ordinanze o sentenze) riguardanti i datori di lavoro, i dirigenti e i preposti dell'impresa o il lavoratore autonomo.

La decurtazione maggiore di punti è prevista per violazioni delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro da cui derivi un infortunio mortale di un lavoratore dipendente (20 punti), un infortunio che comporti un'assoluta inabilità permanente al lavoro (15 punti) e una malattia professionale (10 punti).

I crediti decurtati potranno, tuttavia, essere recuperati, previa verifica da parte di una Commissione territoriale composta da rappresentanti di Inl e Inail, con la partecipazione di rappresentanti delle aziende sanitarie e del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza territoriale.

Oltre che revocata la patente potrà anche essere sospesa. Il decreto

precisa i casi in cui ciò sarà obbligatorio e quando invece discrezionale. Nell'ipotesi di infortuni da cui derivi la morte di uno o più lavoratori imputabile al datore di lavoro, o ad altri suoi stretti collaboratori specificamente indicati, almeno a titolo di colpa grave, la sospensione è d'obbligo salve diverse valutazioni da parte dell'Inl che adotta il provvedimento sospensivo. La circolare chiarisce che in sostanza la sospensione è «normalmente adottata» a meno che dalla cessazione delle attività possa derivare una situazione di grave rischio per i lavoratori o per terzi o per la pubblica incolumità.

Diversamente, in presenza di infortuni da cui derivi l'inabilità permanente di uno o più lavoratori o un'irreversibile menomazione, la sospensione dell'attività è facoltativa. Inoltre è collegata al riconoscimento dell'inabilità da parte dell'Inail, salvo il caso di una menomazione che può essere accertata immediatamente (nella circolare si fa l'esempio della perdita di un arto).

Lo scambio di informazioni con l'Inail incide anche sulla durata della sospensione che può arrivare a dodici mesi tenendo conto delle conseguenze dell'infortunio, della gravità delle violazioni e delle recidive. E proprio su quest'ultimo aspetto l'Istituto nazionale per gli infortuni sul lavoro potrà fornire all'Inl informazioni su eventi precedenti.

Contro la sospensione è consentito presentare ricorso entro 30 giorni dalla notifica del provvedimento e la direzione interregionale dovrà decidere entro altri trenta giorni. In assenza di una pronuncia, la sospensione perderà efficacia.



Possibile presentare ricorso contro il provvedimento, risposta entro 30 giorni o decadenza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Sicurezza

Polizza catastrofi,
le imprese chiedono
più tempo
per adeguarsi

Laura Serafini

— a pag. 22

Polizze per le catastrofi, le imprese chiedono più tempo per adeguarsi

Sicurezza

**Orsini: «Sono a rischio
gli investimenti nelle zone
più esposte alle calamità»**

Laura Serafini

Il governo intende procedere rapidamente all'approvazione del decreto attuativo sulle polizze catastrofali. Ma ancora una deadline precisa su quando questo avverrà non è stata indicata. L'incontro avvenuto ieri tra il ministro per il Made in Italy, Adolfo Urso, e le associazioni di categoria dell'industria, dell'artigianato e del commercio non ha prodotto novità rispetto ai giorni scorsi.

Il ministro non ha mostrato l'ultima bozza del decreto, ma si è limitato a darne una descrizione per sommi capi. Non si è scesi nel dettaglio nemmeno rispetto al periodo di transizione di 3 mesi dalla data di pubblicazione del decreto entro il quale le compagnie assicurative sono tenute ad assicurare le imprese contro i danni catastrofali, rispettando le nuove norme.

Qualora il decreto fosse approvato, dovrebbe poi passare al vaglio della Corte dei Conti e del Consiglio di Stati. Questo fa ritenere che potrebbe entrare in vigore alla fine di ottobre e, di conseguenza, l'obbligo ad assicurare le imprese scatterebbe per le compagnie da fine gennaio. A questo proposito va ricordato che non è previsto, invece, nessun obbligo a sottoscrivere polizze contro frane, terremoti e alluvioni (i tre casi previsti dalla recente legge).

Ciò che può accadere, se non attiva una copertura di questo genere, è la decadenza degli incentivi pubblici, tra i quali dovrebbero rientrare anche le garanzie sui prestiti bancari, alle quali oggi ricorrono molte piccole e medie imprese. È per questo motivo che le associazioni dell'industria, dell'artigianato e del commercio ieri hanno chiesto al ministro più tempo per adeguarsi alle nuove norme.

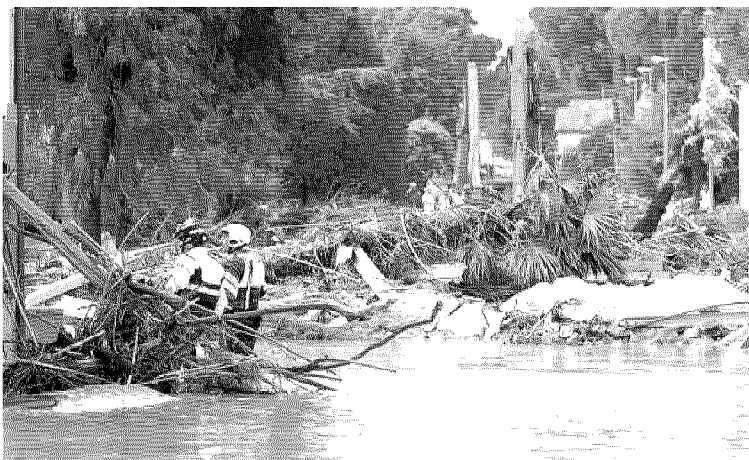
«Stiamo dialogando col ministro Giorgetti: stiamo dicendo che potrebbe diventare un grande problema, perché potrebbe accadere che nei territori dove ci sono problemi gli industriali non investano più. Vuol dire desertificare pezzi del territorio e non ce lo possiamo permettere», ha detto ieri in occasione di un evento a Bologna il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini,

L'emendamento al decreto Omnibus presentato nei giorni scorsi anche da Fratelli d'Italia e, poi ritirato a seguito delle polemiche politiche, si proponeva di dare più tempo alle attività produttive. Il correttivo non faceva slittare la data per l'obbligo posto a carico delle compagnie assicurative, ma semplicemente dava più tempo alle imprese produttive (fino a fine 2025 rispetto a fine 2024) per mettersi in regola senza rischiare di perdere gli incentivi.

Nella nota diffusa ieri dal ministero per il Made in Italy a valle dell'incontro si ribadisce che «l'obbligo assicurativo, introdotto dalla legge finanziaria 2024, entrerà in vigore il primo gennaio 2025 e interesserà tutte le imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia, relativamente ai danni causati da calamità naturali ed eventi catastrofali a terreni, fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature industriali e commerciali, iscritti a bilancio».

E ancora: il decreto interministeriale «implementerà quanto già previsto dal ddl Ricostruzione, ora all'esame del parlamento, che introduce l'obbligo per le imprese assicurative di corrispondere un anticipo del 30% del danno per i sinistri legati a eventi catastrofali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alluvione. Un momento delle recenti attività di soccorso in Emilia Romagna

Il Sole
24 ORE

Di Labiano: 800 metri di lunghezza e 1,250 metri di larghezza

UnCredit sale ancora in Commerzbank. Il cancelliere Scholz attacca: «Atto ostile»

Con il concordato sinistri 2018-2022 a prezzo ridotto

La Marea si spinge verso il centro. Il sindaco di Roma, Proietti, punta a far tornare la «chiesa»

Di Bonatti la eco centrale che alimenterà la Corsica

La Marea si spinge verso il centro. Il sindaco di Roma, Proietti, punta a far tornare la «chiesa»

La Marea si spinge verso il centro. Il sindaco di Roma, Proietti, punta a far tornare la «chiesa»

