

GL *LRYHGu QRYHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Corriere della Sera	14/11/2024	<i>I cantieri Pnrr vanno piu' veloci (F.Fubini)</i>	3
33	Corriere della Sera	14/11/2024	<i>Il Mase: Ponte sullo Stretto, ok all'impatto ambientale (F.Chiesa)</i>	4
1	Avvenire	14/11/2024	<i>Int. a P.Ciucci: Primo si' al Ponte Ciucci: "Ai dubbi risponderemo" (P.Viana)</i>	5
Rubrica Imprese				
37	Il Sole 24 Ore	14/11/2024	<i>Sconti per le imprese che prevengono i rischi (M.Hazan)</i>	8
Rubrica Energia				
11	Il Sole 24 Ore	14/11/2024	<i>Meloni: "L'Italia punta sulla fusione nucleare, puo' essere svolta storica"</i>	10
1	Italia Oggi	14/11/2024	<i>Pnrr. Istruzioni per l'uso</i>	11
Rubrica Altre professioni				
18	Il Sole 24 Ore	14/11/2024	<i>La professione forense e le riforme ormai necessarie (A.La Lumia)</i>	12
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	14/11/2024	<i>Partite Iva, apertura di Giorgetti sul ritorno degli acconti a rate (G.Trovati)</i>	14
38	Il Sole 24 Ore	14/11/2024	<i>Il Mef frena il Salva Milano Pesano le minori entrate ai Comuni (S.Monaci)</i>	16
25	Italia Oggi	14/11/2024	<i>No a incentivi per il bene 4.0 in comodato (F.Leone)</i>	17



LAVORI PUBBLICI

I cantieri Pnrr vanno più veloci

di **Federico Fubini**

A sorpresa i cantieri del Pnrr ora procedono più velocemente di quanto si era ipotizzato: analizzando i dati della Cassa edile emerge che i ritardi sono inferiori al 20%. E che i progetti già avviati sono un quinto in più del previsto.

a pagina 33

Cantieri e investimenti Pnrr A sorpresa piani più avanti ma le grandi opere stentano

Bankitalia-Ance: progetti al 20% in più rispetto ai dati ufficiali

Il piano

di **Federico Fubini**

Un aspetto ormai radicato del Piano nazionale di ripresa e resilienza è la sua illeggibilità. In parte per i problemi di aggiornamento dei bandi presso l'Autorità anticorruzione (Anac) o della spesa nella piattaforma della Ragioneria dello Stato (Regis), in parte per una certa riluttanza politica, manca da sempre un quadro aggiornato. Di recente, il governo ha lasciato cadere nel vuoto una doppia richiesta di accesso agli atti della Fondazione Openpolis. Di ufficiale c'è solo che a metà di quest'anno era rendicontata la spesa di appena 51,4 miliardi di euro dei 194,4 del Piano,

con una quota importante di incentivi automatici quali il Superbonus.

Il Pnrr è dunque in ritardo rispetto alla scadenza del 2026. Un'innovativa analisi dei dati della Banca d'Italia insieme all'Associazione nazionale costruttori edili mostra però che la situazione potrebbe essere meno negativa, benché i problemi restino. Osserva il vicepresidente dell'Ance Piero Petrucco: «Circa il 20% dei cantieri del Pnrr che sono sicuramente aperti, con lavori in fase di esecuzione, non risulta come aggiudicato nelle banche dati ufficiali». In altri termini, i progetti già avviati sembrano essere un quinto in più rispetto a quanto risulti allo stesso governo sulla base delle sue informazioni.

A far emergere lo scarto rispetto ai dati ufficiali è il metodo di Banca d'Italia e Ance: le loro informazioni vengono dal versamento di contributi da parte delle Casse edili; ogni ora di lavoro è legata a un cantiere e ogni cantiere del Pnrr vi appare espressamente come tale, dunque è possibile avere un quadro del grado di avanzamento di ogni singolo

progetto. Analizzati in questo modo e aggiornati a due mesi e mezzo fa, gli investimenti potrebbero essere arrivati ben oltre i loro livelli ufficiali.

Questo non significa che il Pnrr non abbia dei problemi di esecuzione, che il governo sarà probabilmente costretto ad affrontare nei prossimi mesi. A fine agosto scorso progetti per 44 miliardi (su 194,4) non sembrano avere ancora un ente attuatore. Secondo quanto pubblicato da Banca d'Italia sulla base dei dati delle Casse edili di Ance, due mesi e mezzo fa il 48% dei progetti legati a cantieri sopra i 5 milioni non era ancora avviato, il 40% era in ritardo, il 10% era avviato e nei tempi, mentre il 2% era completato. Tra i progetti in ritardo (forse) irrecuperabile, sembrano esserci certe grandi opere da oltre 800 milioni: tra poco non sarà più realistico completarle entro la scadenza del 2026. Probabile dunque una nuova rimodulazione che sposti alcuni singoli progetti su fondi nazionali e inserisca nel Pnrr investimenti più realizzabili, per esempio tramite incentivi automatici alle imprese.

51,4

Miliardi

La spesa rendicontata a metà di questo anno

194

Miliardi

L'importo del Pnrr per l'Italia da impiegare entro il 2026

Chi è



● Federica Brancaccio (foto sopra) è presidente dell'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili: è stata eletta nel giugno 2022



La Lente

di **Fausta Chiesa**

Il Mase: Ponte sullo Stretto, ok all'impatto ambientale

Il progetto per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, con i collegamenti stradali e ferroviari a terra, ha ricevuto ieri il parere favorevole da parte della Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale (Via-Vas) del ministero dell'Ambiente, con le integrazioni previste sul riavvio dell'iter «nel rispetto delle condizioni ambientali prescritte che dovranno essere ottemperate per lo più nella fase della presentazione del progetto esecutivo». «Grande soddisfazione» è stata espressa da parte del vicepremier e ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



L'INTERVISTA

Primo sì al Ponte Ciucci: «Ai dubbi risponderemo»

Viana

a pagina 7

Ponte, primo sì all'impatto ambientale Ciucci: «Così risponderemo ai dubbi»

È arrivato in serata il primo sì alla Valutazione d'impatto ambientale, la cosiddetta Via, per il Ponte sullo Stretto. Il parere favorevole al progetto è stato dato dalla Commissione tecnica della Via con le integrazioni previste sul riavvio dell'iter «nel rispetto delle condizioni ambientali prescritte che dovranno essere ottemperate per lo più nella fase della presentazione del progetto esecutivo» ha spie-

gato in una nota il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Il via libera alla discussa infrastruttura riguarda la compatibilità ambientale, in attesa di precisare «anche aspetti relativi a progettazione di dettaglio per le opere a terra, relativi a cantierizzazione, gestione delle materie, approvvigionamenti, rumore e vibrazioni». Esulta il ministro Matteo Salvini: «Così l'Italia guarda al futuro».

PAOLO VIANA

Il passaggio più stretto sono state le 239 richieste del ministero dell'Ambiente e le 11 del ministero delle Infrastrutture che hanno imposto alla società Stretto di Messina di aggiornare oltre 800 elaborati progettuali su 10.000, come ha precisato l'amministratore delegato Pietro Ciucci, consegnando il corposo dossier predisposto con il contraente generale Eurolink, nonché Parsons Transportation Group e Edison Next Environment. Girata quella boa, Ciucci spera di arrivare in porto, aprendo il cantiere del Ponte, nel 2025. Se ce la farà, si lascerà alle spalle un secolo di progetti e polemiche, agganciando la Sicilia e il Mezzogiorno al corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" della Rete transeuropea dei trasporti (Ten-T) con 3 corsie stradali per senso di marcia, 2 corsie di servizio e 2 binari ferroviari. L'accelerazione è stata possibile adottando la progettazione esecutiva per "fasi". Deve ancora approvarla il Cipess, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, insieme al Piano economico finanziario (sicuramente dopo la legge di bilancio). In quest'intervista, uno dei più longevi manager pubblici - tra l'altro, è stato presidente dell'Anas - risponde ad alcuni dei dubbi che solleva il progetto. A partire dall'ultimo caso, sollevato dal leader Avs, Angelo Bonelli, secondo cui l'Ingv non avrebbe mai dato il via libera sul rischio sismico.

C'è davvero bisogno di un "certificato sismico" per il ponte?

Assolutamente no. Non manca alcun "via libera sismico" o "certificazione"; il

progetto definitivo del ponte sullo Stretto è completo e molto approfondito. Ricercatori di Ingv hanno collaborato sia nella fase di redazione del Progetto definitivo del 2011, sia nel recente aggiornamento per la ulteriore definizione nel dettaglio del quadro geosismotettonico anche mediante rilievi in sito, prospezioni geosismiche, sondaggi geognostici. Il Dipartimento Scienze della Terra dell'Università la Sapienza di Roma, incaricata da Eurolink per approfondimenti, ha stipulato un accordo scientifico con Ingv per l'aggiornamento del quadro geosismotettonico. Inoltre, la Stretto di Messina ha recentemente stipulato un accordo di collaborazione tecnico-scientifica con Ingv per la gestione della rete di monitoraggio geotecnica e per lo scambio di dati e informazioni scientifiche.

Ma è sicuro quindi costruire il ponte in una zona a rischio terremoti?

È stato progettato per resistere, con margine sicuro, al più forte sisma attendibile nell'area dello Stretto, cioè un evento simile al terremoto di Messina del 1908. Le caratteristiche intrinseche ne fanno una delle strutture sismicamente più sicure in Italia e nel mondo, sulla base del più moderno stato dell'arte tecnico scientifico internazionale. Non è un caso che i ponti sospesi più lunghi al mondo siano stati realizzati in aree con potenzialità sismiche molto più forti dello Stretto di Messina: Turchia, Giappone, California.

Ma è vero che l'accelerazione al suolo derivante da un sisma sarebbe sottostimata?

E' necessario precisare che il parametro Pga, *Peak ground acceleration*, non è assolutamente significativo dal punto di vista progettuale, e ciò è ormai riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale, tanto che nelle nuove normative europee in corso di definizione (aggiornamento eurocodici), tale valore non

viene minimamente preso in considerazione.

Perché non dobbiamo avere paura della faglia attiva che si trova proprio sotto il pilone a Villa San Giovanni?

La faglia di Cannitello non è sismogenetica, ovvero in grado di produrre scuotimento si-

smico del suolo. Questa certezza deriva da ampi studi condotti con indagini sul campo nell'area. Inoltre, come è ovvio che sia, tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di Messina sono note, censite e monitorate.

Ma perché serve quest'opera?

È una grande infrastruttura del territorio per il territorio e al tempo stesso una grande opera per il Paese e per l'Europa. Aperta a treni e auto 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, è la migliore risposta alla domanda di un più efficiente e moderno sistema di collegamento tra la Sicilia, la Calabria e il resto del Continente. A regime l'opera realizzerà un sistema metropolitano interregionale tra Messina e Reggio Calabria con diverse stazioni intermedie, al servizio degli oltre 400.000 abitanti dell'area dello Stretto. I risultati dell'analisi costi benefici hanno dimostrato che è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo; a fronte di un costo investimento stimato in 13,5 miliardi, richiamo il valore attuale netto economico di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e il tasso interno di rendimento economico del 4,51%. Il principale beneficio è il risparmio di tempo: 1 ora per i mezzi leggeri; 1,5 ore per i mezzi pesanti; 2 ore per i treni. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modaliali in favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate

di C02.

Il Comune di Villa San Giovanni accusa il progetto di "incompletezza documentale": manca la progettazione di dettaglio, quella della cantierizzazione, quella delle interferenze sulla città... È così?

Non ci sono mancanze nel progetto definitivo. Siamo sempre stati a disposizione dei Comuni per fornire tutte le informazioni e, sia in sedi ufficiali che durante i vari tavoli tecnici, abbiamo più volte illustrato le aree di cantiere e le interferenze con la viabilità nel Comune di Villa San Giovanni. Ad esempio, il cantiere della torre non interrompe la continuità territoriale delle quattro viabilità del Comune. Sono previsti una serie di sottopassi che consentono di mantenere la percorribilità locale inalterata per tutta la durata dei lavori. E ancora, la risoluzione delle interferenze con i servizi (acqua, luce, gas) sono nel progetto definitivo che è completo di tutti i dettagli tecnici richiesti in questa fase progettuale.

Sostengono che non è possibile individuare con esattezza l'area da espropriare.

Abbiamo aggiornato e pubblicato i piani particellari e gli elenchi ditte dei soggetti interessati dalle procedure espropriative, quindi non si comprende questa affermazione. Siamo consapevoli che gli espropri sono un tema di grande delicatezza e complessità. Anche per questo abbiamo attivato per 60 giorni degli sportelli informativi sugli espropri a di-

sposizione dei cittadini di Messina e Villa San Giovanni. Oltre 600 persone sono state ricevute presso questi sportelli informativi e in un clima fattivo e collaborativo sono state fornite tutte le risposte ai soggetti interessati agli espropri.

La progettazione per fasi non rischia invece di regalarci l'ennesima opera incompiuta?

Nessun rischio di incompiuta. La Progettazione esecutiva per fasi costruttive è in linea con le *best practice* internazionali e ha l'obiettivo di ottimizzare la costruzione dell'opera.

Come si gestisce un maxi-cantiere se non c'è acqua, come a Messina?

Per l'approvvigionamento idrico dei cantieri non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di Messina e Villa San Giovanni. Nel progetto definitivo abbiamo uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi pozzi. Peraltro, i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni.

Dicono che il Ponte non può reggere le vibrazioni dell'alta velocità.

L'analisi di percorribilità ferroviaria (*runnability*) è stata eseguita simulando l'incrocio in qualsiasi posizione di due convogli pesanti da 750 metri. Considerando che un singolo vagone merci ha un peso di circa 80 tonnellate e che un convoglio di 750 metri è

composto da 30 vagoni, il peso totale, compreso il locomotore è superiore a 2.500 tonnellate. Questo valore è doppio considerando il previsto passaggio simultaneo di due convogli sul ponte, quindi molto oltre le 1.500 tonnellate riportate da alcune fonti. Va poi aggiunto che anche da un punto di vista statico il ponte è stato calcolato con la presenza di due treni della lunghezza di 750 metri presenti su ciascun binario (quindi in totale 4 treni).

Avete dato molta importanza al cofinanziamento dell'Ue di 25 milioni a fondo perduto. Ma non sono una goccia nel mare?

Il valore del cofinanziamento prescinde dal suo ammontare. Le spiego: abbiamo partecipato a un bando *Connecting Europe Facility for Transport* aperto a tutti i Paesi membri. Il ponte ha ricevuto i punteggi massimi su tutti i criteri selettivi previsti dalla Commissione europea. La Ue ha evidenziato che il progetto è di interesse collettivo, perché incide su tutti e quattro gli obiettivi definiti nella regolamentazione dei corridoi Ten-T, ovvero coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti. Inoltre, la Commissione ha valutato l'iter progettuale in stato molto avanzato ed elevata la qualità del progetto attuale. Tra i parametri valutati vi sono anche le positive ricadute socioeconomiche e ambientali del progetto, la riduzione dei tempi di viaggio, dell'impatto acustico e delle emissioni inquinanti. Positiva valutazione anche per la capacità del progetto di incrementare l'accessibilità e lo sviluppo economico di Calabria e Sicilia, migliorando le connessioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

Parere favorevole (con integrazioni) al progetto, esulta Salvini.

Parla Ciucci, ad della società Stretto di Messina:

«Dai cantieri alla mobilità fino al rischio sismico, ecco cosa prevede il piano»

«Tutte le faglie presenti sono note e monitorate. Approvvigionamento idrico, non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture a Messina e Villa San Giovanni»

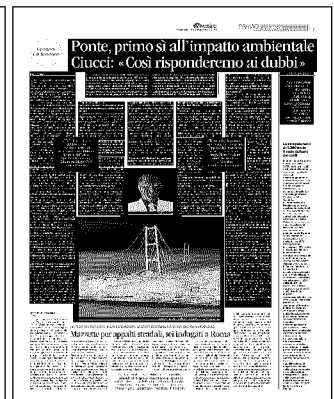
«Un mirastruttura del territorio per il territorio, al servizio di oltre 400mila abitanti dell'area. Aperta a treni e auto 24 ore su 24, per 365 giorni l'anno»



Il rendering del Ponte sullo Stretto / Stretto di Messina Spa



Pietro Ciucci



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329

