

GL 0DUWHG u 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>				
4	Il Sole 24 Ore	11/05/2021	<i>ALTA VELOCITA', NUOVI CANTIERI DAL 2024 (G.Santilli)</i>	3
1	Italia Oggi	11/05/2021	<i>ORA I 5 STELLE VOGLIONO IL PONTE SULLO STRETTO A TRE CAMPATE E PRONTO IN DIECI ANNI (C.Valentini)</i>	5
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Italia Oggi	11/05/2021	<i>IMPRESA APPALTANTE, TITOLO E IDONEITA' PER I LAVORI (F.Poggiani)</i>	6
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
1	Il Sole 24 Ore	11/05/2021	<i>CYBER SECURITY ANELLO DEBOLE, BIDEN ANNUNCIA PIANO DIFENSIVO (M.Valsania)</i>	7
<b>Rubrica Politica</b>				
4	Il Sole 24 Ore	11/05/2021	<i>CONCORRENZA, LEGGI IN QUATTRO ROUND E TEMPI LUNGHI (C.Fotina)</i>	8
<b>Rubrica Professionisti</b>				
1	Italia Oggi	11/05/2021	<i>AUTONOMI, STOP AI CONTRIBUTI (M.Damiani)</i>	9
<b>Rubrica UE</b>				
1	Italia Oggi	11/05/2021	<i>L'IDEA DI SASSOLI PER CAMBIARE L'UE: DARE AGLI ELETTORI IL POTERE DI SCEGLIERE COL VOTO IL (T.Oldani)</i>	10
<b>Rubrica Pubblica Amministrazione</b>				
1	Corriere della Sera	11/05/2021	<i>L'ERRORE DI EVITARE I CONCORSI (S.Cassese)</i>	11

# Alta velocità, nuovi cantieri dal 2024

**Recovery.** Nei primi tre anni spinta a opere già avviate: lotti su Napoli-Bari e Palermo-Catania. Poi Salerno-Reggio, Roma-Pescara e Orte-Falconara. Su 25 miliardi di investimenti 17 saranno spesi nel triennio 2024-2026. Il calendario dei completamenti

## Giorgio Santilli

Partenza lenta per l'Alta velocità nel Pnrr, a conferma che le difficoltà e le incognite del piano infrastrutturale restano alte, soprattutto su progettazioni e autorizzazioni. Uno dei pilastri del Recovery Plan - i 24.766 milioni di spesa della missione 3.1 che dovrebbe ammodernare la rete ferroviaria - accelererà solo nel secondo triennio del Piano, 2024-2026, quando si registrerà il 70% della spesa prevista (16.736 milioni), nonostante cinque delle nove opere principali (Napoli-Bari, Palermo-Catania, Brescia-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero) siano già in corso da anni. E proprio su due di queste linee vedremo gli unici tre lotti che saranno aggiudicati prima del 2024: Orsara-Bovino sulla Napoli-Bari e Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna sulla Palermo-Catania.

Al netto di questi tre lotti in corso di progettazione da anni presso Rfi, la vera partenza delle nuove linee sarà nel 1° trimestre 2024 quando dovrebbero essere assegnate - secondo il cronoprogramma di milestones e target puntualmente registrato nel Pnrr - la circosollazione di Trento sulla Ver-

ona-Brennero, del lotto Battipaglia-Romano che inaugura la Salerno-Reggio Calabria e poi altre due nuove linee del piano, la Roma-Pescara e la Orte-Falconara.

Era stato il premier, Mario Draghi, ad annunciare la volontà di pubblicare le date di inizio e di fine dei lavori come elemento di informazione trasparente e nel Pnrr il governo ha mantenuto fede a questo impegno che è espressamente richiesto anche dalla commissione Ue.

Dal 2° trimestre 2024 cominceranno i completamenti dei lavori, con la restituzione delle opere e gli effetti concreti sul traffico ferroviario in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e aumento della capacità. Si partirà da due lotti già avviati della Napoli-Bari per poi arrivare, nel secondo semestre 2026, alla consegna di tutti i 93 chilometri di nuova linea che a regime consentiranno di viaggiare fra i due capoluoghi in due ore anziché tre ore e mezza e di aumentare la capacità da 4 a 10 treni l'ora.

La conclusione del Terzo valico e del nodo di Genova sono previsti nel 4° trimestre 2025, mentre per il secondo semestre del 2026 è previsto il completamento di tutti i 53 chilometri di nuova linea.

Per il giugno 2026 sono fissati anche tutti gli altri target per Rfi, con il completamento delle linee inserite nel programma: i 148 chilometri della Palermo-Catania, con una riduzione dei tempi di percorrenza di 60 minuti e l'aumento della capacità della linea da 6 a 10 treni l'ora; i 33 chilometri della Battipaglia-Romagnano sulla Salerno-Reggio Calabria; i 48 chilometri della Brescia-Verona, i 44 chilometri della Verona-Bivio-Vicenza, i 9 chilometri della Rho-Parabiago, gli 11 chilometri della Pavia-Milano-Rogoredo, i 15 chilometri della circosollazione di Trento, i 32 chilometri della Roma-Pescara, i 20 chilometri della Orte-Falconara, i 35 chilometri della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

L'investimento più consistente sarà sulle due linee Av del nord, la Liguria-Alpi (3.970 milioni) e la Brescia-Padova (3.670 milioni). Alle nove linee si aggiungeranno cinque programmi di rete: l'upgrading delle ferrovie regionali (936 milioni), l'upgrading delle stazioni del Sud (700 milioni), i nodi metropolitani (2.970 milioni), il piano di radiocollazione dei treni con la tecnologia europea Ertms (2.400 milioni), l'elettificazione delle ferrovie del Sud (2.400 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA DECISIONE DI DRAGHI

Era stato il premier, Mario Draghi, ad annunciare la volontà di pubblicare le date di inizio e di fine dei lavori come elemento di informazione trasparente



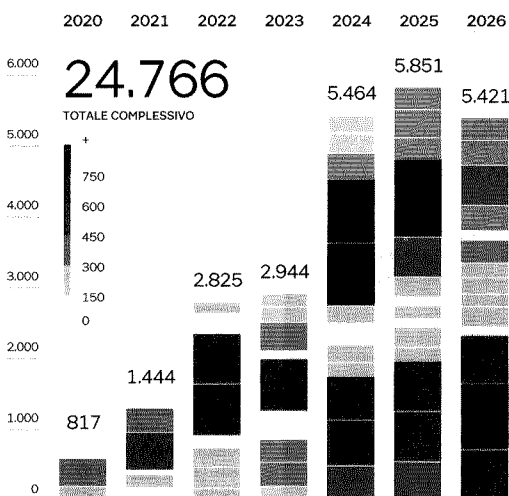
## ENRICO GIOVANNINI

Nel Recovery plan «abbiamo inserito progetti che riteniamo fattibili entro il 2026», ha detto il ministro per Infrastrutture e la mobilità sostenibili



**La spesa per l'alta velocità anno per anno**

Dati in milioni di euro



Fonte: Pnrr

	TOTALE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Napoli-Bari</b>	<b>1.400</b>	30	80	173	200	271	322	325
<b>Palermo-Catania</b>	<b>1.440</b>	22	25	140	219	283	399	351
<b>Salerno-Reggio Calabria</b>	<b>1.800</b>	0	20	146	399	365	304	566
<b>Brescia-Verona-Padova</b>	<b>3.670</b>	152	341	710	116	900	1.096	356
<b>Liguria-Alpi</b>	<b>3.970</b>	398	532	724	736	886	559	134
<b>Verona-Brennero</b>	<b>930</b>	0	8	20	56	244	280	322
<b>Orte-Falconara</b>	<b>510</b>	0	1	27	61	92	125	204
<b>Roma-Pescara</b>	<b>620</b>	0	2	16	57	125	186	235
<b>Taranto-Metap.-Potenza-Battip.</b>	<b>450</b>	2	6	9	57	84	116	175
<b>Upgrading ferrovie regionali</b>	<b>936</b>	0	22	30	58	254	287	285
<b>Upgrading stazioni Sud</b>	<b>700</b>	0	21	64	103	195	192	126
<b>Nodi metropolitani</b>	<b>2.970</b>	172	189	280	320	616	715	678
<b>ERTMS</b>	<b>2.970</b>	0	50	299	345	643	705	928
<b>Elettrificazione ferrovie Sud</b>	<b>2.400</b>	41	147	187	217	506	565	736

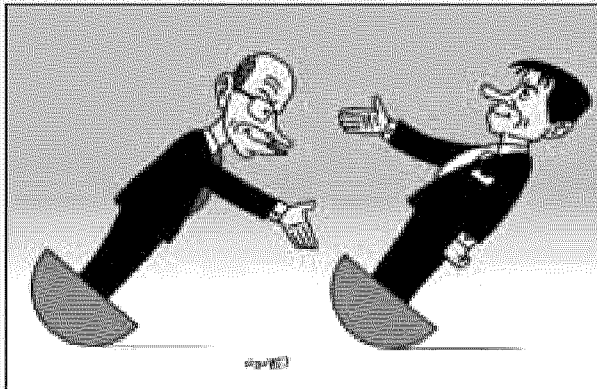
**Il cronoprogramma dei cantieri**

Appalti e cantieri, le tappe fino al 2026



Fonte: Pnrr

**Ora i 5stelle vogliono il ponte sullo Stretto**  
**A tre campate e pronto in dieci anni**



Da no-ponte a si-ponte in pochi anni. Il M5s, fino a ieri contrario all'opera, ora mette fretta agli altri per aprire i cantieri del Ponte sullo Stretto di Messina, stringendo i tempi col modello Genova. «L'opera», spiega il pentastellato Giancarlo Cancellieri, sottosegretario alle infrastrutture «serve per lo sviluppo del territorio e dell'Italia. Sui tempi dipende dalle leggi e dai procedimenti autorizzativi. Se dovessimo costruire quest'opera con il Codice degli appalti attuale ci vorrebbe un'eternità. L'ipotesi più accreditata è che sia a tre campate: non solo è più stabile, ma è percorribile dalla ferrovia».

*Valentini a pag. 6*



**Giancarlo Cancellieri**

*Sullo Stretto, dopo averlo lungamente demonizzato. Lo spinge il sottosegretario Cancellieri*

**Gli M5s sono favorevoli al Ponte**  
**Con realizzazione accelerata come il ponte di Genova**

**DI CARLO VALENTINI**

**B**envenuti, 5stelle. Dove? Tra i fautori del ponte sullo Stretto di Messina. Sì, proprio loro, che fino a ieri l'avversavano al pari della Tav, adesso ne diventano i più decisi assertori. Ovviamente l'infrastruttura dovrà essere realizzata senza deturpare l'ambiente.

**Ma chi mai ha proposto il contrario?** Il nuovo corso contiano dei pentastellati ha prodotto anche questa giravolta, che il pentastellato **Giancarlo Cancellieri**, sottosegretario al ministero delle infrastrutture, quindi competente per materia, illustra così: «Su Zoom si è svolto l'incontro tra deputati, senatori e regionali del Movimento 5 Stelle Sicilia per un confronto sulla relazione della Commissione tecnica del ministero delle infrastrutture riguardo l'attraversamento stabile

dello Stretto. Un confronto per lavorare per il bene della Sicilia...

Sfogliamo le altre forze politiche a chiarire se quest'opera rappresenta solo una bandierina elettorale o se si vogliono superare veramente i divari infrastrutturali esistenti. Per cui noi siamo aperti alla realizzazione di un collegamento stabile se, con la stessa legge di finanziamento, verrà previsto e finanziato un piano infrastrutturale complessivo per il Sud che tenga in debita considerazione le giuste compensazioni per il territorio messinese e per quello reggino. Pretenderemo che sia l'opera che il piano infrastrutturale vengano inquadrati come strategici e finanziati quindi con fondi pubblici nazionali aggiuntivi così come è avvenuto per tutte le opere strategiche nazionali realizzate in passato».

**La politica è davvero**

**strana. Fino a ieri contrari**, adesso i 5stelle mettono fretta agli altri per aprire i cantieri, stringendo i tempi col modello Genova. «L'opera», aggiunge Cancellieri, tra i leader siciliani del movimento «serve per lo sviluppo del territorio e dell'Italia. Sui tempi dipende dalle leggi e dai procedimenti autorizzativi. Se dovessimo costruire quest'opera con il Codice degli appalti attuale ci vorrebbe un'eternità».

Invece con delle semplificazioni in grado di creare corsie preferenziali, in dieci anni potrebbe essere realizzata. L'ipotesi più accreditata è che sia a tre campate: non solo è più stabile, ma è percorribile dalla ferrovia».

**Beppe Grillo**, che aveva attraversato (nel 2012) a nuovo lo Stretto, potrà farlo più comodamente in auto tra un po' di anni, quando anche l'età renderà questa

scelta più opportuna. Quanto ai pentastellati dissenzienti (in Calabria si erano espressi da poco per il No) Cancellieri non ha dubbi: «Se si costruisce una struttura leggera e ambientalmente sostenibile sono convinto che problemi non ce ne saranno».

E infatti anche una No Ponte adesso è una ex, **Angela Raffa**, deputata siciliana 5stelle, dice: «Sono passati 10 anni da quelle battaglie e nel frattempo il mondo è cambiato. Il declino di Messina continua inarrestabile, le famiglie vedono i loro figli emigrare, la città continua a impoverirsi e la classe media sta scomparendo. Il ponte rappresenta un'occasione di cambiamento, un modo per spargliare le carte e portare futuro e sviluppo».

Bene. Via col ponte, con l'inaspettata benedizione stellata.

© Riproduzione riservata



Impresa appaltante, titolo e idoneità per i lavori

Poggiani a pag. 35

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Nell'ambito degli interventi di miglioramento sismico, che possono fruire anche del 110%, non è necessario che l'impresa esegua direttamente i lavori ma è necessario che l'impresa appaltante sia la titolare del titolo abilitativo per la realizzazione dei lavori e che sia anche astrattamente idonea all'esecuzione dei detti lavori.

Così l'Agenzia delle entrate con due recenti risposte (n. 318 e 320) chiamata a fornire chiarimenti per la corretta applicazione della disciplina concernente la detrazione del 110%, di cui all'art. 119 del dl 34/2020, convertito con modifiche nella legge 77/2020 e del comma 1-septies, dell'art. 16 del dl 63/2013 (sismabonus acquisti).

Premesso che, in entrambi i casi, si tratta della disciplina contenuta nel comma 1-sep-

ties dell'art. 16 del dl 63/2013, la quale dispone che qualora gli interventi antisismici di cui al comma 1-quater dello stesso art. 16 siano realizzati nei comuni ricadenti nelle zone classificate a rischio sismico 1, 2 e 3 ai sensi dell'opcm n. 3519 del 2006, da parte di imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare, mediante demolizione e ricostruzione di interi edifici, allo scopo di ridurre il rischio sismico, anche con variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente (ove le norme urbanistiche vigenti consentano tale aumento), agli acquirenti delle unità immobiliari spetta la detrazione fiscale del 75% o dell'85% a seconda che dagli interventi il rischio sismico sia stato ridotto di una o di due classi; per le spese sostenute dall'1/7/2020, invece, spetta la detrazione maggiorata del 110% se gli acquirenti delle unità immobiliari sono quelli delineati dal comma 9 dell'art. 119 del dl 34/2020.

Con la prima istanza di interpello (risposta n. 318/2021), la società istante,

impresa di costruzione di edifici residenziali e non, richiede chiarimenti in merito alla citata disciplina (sismabonus acquisti) facendo presente di essere in procinto di eseguire un intervento di demolizione e ricostruzione di due immobili attualmente censiti nella categoria A/1 (esclusi dal beneficio del 110%) che, alla fine dei lavori, verranno iscritti in catasto in una categoria diversa, presumibilmente in categoria A/2 e chiede, pertanto, se sono rispettate le condizioni per far accedere alla detrazione maggiorata gli acquirenti.

L'Agenzia delle entrate, richiamando una risposta collocata nell'area tematica del superbonus e il comma 15-bis dell'art. 119 citato, conferma che gli interventi indicati dall'art. 16 del dl 63/2013 sono ammessi al 110% ma che la detta possibilità resta condizionata al fatto che nel provvedimento amministrativo, che autorizza l'esecuzione degli interventi, risulti chiaramente il cambio di destinazione d'uso dell'edificio in origine non abitativo e che

sussistano tutte le altre condizioni richieste; nel caso di specie, al fine di far fruire del 110% agli acquirenti, si rende necessario che le nuove unità appartengano ad una categoria diversa da A/1, A/8 e A/9 con la conseguenza che se censiti in categoria diversa la detrazione indicata (comma 1-septies, art. 16 del dl 63/2013) risulta spettante anche perché assorbita da quella maggiore a far data dall'1/7/2020 (Consiglio dei lavori pubblici, parere 2/02/2021).

Nel secondo interpello (risposta n. 320/2021), la società istante rappresenta di esercitare un'attività di costruzione di edifici residenziali e di aver realizzato un immobile composto da unità residenziali e pertinenti, evidenziando la non coincidenza fra il soggetto che ha provveduto alla demolizione e quello che ha realizzato l'intervento di ricostruzione.

Riteneva, però, che gli acquirenti delle unità immobiliari realizzate potessero fruire dell'agevolazione di cui al comma 1-septies dell'art. 16

del dl 63/2013 (sismabonus acquisti).

Sul punto, invece, l'Agenzia delle entrate precisa che, come già indicato a suo tempo (risposta n. 213/2020), non è necessario che l'impresa istante esegua direttamente i lavori di miglioramento sismico, potendo essere commissionati ad altra impresa, ma si rende necessario che l'impresa appaltante sia la titolare dell'abilitazione necessaria per la realizzazione dei lavori indicati e che la stessa sia idonea, anche astrattamente, a eseguire gli stessi interventi; l'astratta idoneità può sussistere, a mero titolo esemplificativo, con il possesso di un preciso codice Ateco o con l'indicazione nello statuto o nei patti sociali dell'impresa attività di costruzione o ristrutturazione immobiliare.

© Riproduzione riservata



Risposte a interpello dell'Agenzia delle entrate. Codice Ateco sufficiente alla verifica

110%, impresa appaltante doc
Ditta idonea a eseguire i lavori e con titolo abilitativo



**L'ANALISI**

# CYBER SECURITY ANELLO DEBOLE, BIDEN ANNUNCIA PIANO DIFENSIVO

di **Marco Valsania**  
— a pagina 2

## L'analisi

# CYBERSECURITY, PER ORA ANELLO DEBOLE DEL PIANO BIDEN

di **Marco Valsania**

È il tallone d'Achille di Biden — e degli Usa. La lacuna in piani da oltre duemila miliardi di dollari per rilanciare le infrastrutture americane. Nelle grandi opere, da sistemi di trasporto a network dell'energia, il grande assente ad oggi è un denso capitolo, e conseguente budget, per la cybersicurezza.

Se rispondere alla fatiscenza, costosa per l'economia e periodicamente ricordata dall'associazione degli ingegneri, è un imperativo, un coro di esperti avverte che altrettanto necessario è assicurare il futuro di ripensate infrastrutture strategiche. Proteggerle non più solo da crolli fisici ma da "crisi digitali", da assalti di pirati, organizzazioni criminali o sponsorizzate da stati, che le mettano in ginocchio nell'era Internet. Ed è una necessità che minaccia di rimanere pericolosamente ai margini, ostacolata da difficoltà di coordinamento e priorità collettive, in grado di unire pubblico e privato, agenda interna e di politica estera.

Le prime risposte, in realtà, sono in arrivo. La Casa Bianca prepara un ordine presidenziale che promuova un giro di vite negli standard anti-hacker. Ma

potrebbe riguardare anzitutto governo e suoi fornitori, difficilmente all'altezza di una sfida resa ancora una volta evidente dall'ultimo assalto di successo al più grande oleodotto privato del Paese.

L'oleodotto Colonial non è un caso isolato: ben l'85% delle infrastrutture critiche del Paese è in mani private e disomogenee quando si tratta di cybersecurity. L'industria finanziaria è la punta avanzata, le utilities fanalini di coda. Nel 2012 proposte parlamentari di criteri collettivi si arenarono su resistenze di lobbisti che li bocciarono come onerosi.

Biden ha smosso qualcosa anche nelle risorse. Ha previsto 14 miliardi, un aumento di 14 volte, per il budget di Nist, l'ufficio del Dipartimento del Commercio dedito a innovazione e competitività. Nuova attenzione è promessa all'organismo di cybersicurezza per le infrastrutture (Cisa) sotto l'egida del Dipartimento per la Homeland Security che può sviluppare criteri di spesa contro le vulnerabilità e assistere gli operatori.

Problema è che l'intero parco delle infrastrutture dovrebbe essere ripensato integrando inedite misure di sicurezza digitale. Con gli oleodotti sono a rischio network elettrici, acquedotti e dighe che pure ricevono 211 miliardi per migliorie. E reti stradali da dotare di sempre più numerosi sensori e dove viaggeranno più veicoli hi-tech. In gioco sono collegamenti tlc come la gestione di porti cruciali per il commercio globale. Esempio di una globalizzazione economica che richiede a Biden di sfoderare, anche qui, una leadership internazionale: i vertici di

aziende tech assieme al Dipartimento della Giustizia hanno di recente fatto appello alla nascita d'una coalizione contro il ransomware.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Oltre a risanare le reti fatiscenti occorre proteggere da crisi digitali infrastrutture strategiche**













