

GL /XQHGu RWWREUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
12	Corriere della Sera	10/10/2020	<i>SUL TUNNEL DELLO STRETTO NO DEL M5S A CANCELLERI (A.Trocino)</i>	4
7	Domenica (Il Sole 24 Ore)	11/10/2020	<i>IL MOSE NELL'"ACQUA GRANDA" (S.Settis)</i>	5
10	L'Economia (Corriere della Sera)	12/10/2020	<i>INFRASTRUTTURE E RETE UNICA: IMPEGNI CONCRETI O SOLO PAROLE? (D.Manca)</i>	7
1	Il Sole 24 Ore	11/10/2020	<i>DORSALE ADRIATICA, IL PIANO PER TAV E BICI (M.Romano)</i>	8
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
19	Il Sole 24 Ore	12/10/2020	<i>ABUSI EDILIZI PARZIALI NON SEMPRE BLOCCANO IL SUPERBONUS (G.Inzaghi/R.Marietta)</i>	11
9	Il Sole 24 Ore	10/10/2020	<i>AL SUD SUPERBONUS A RISCHIO PER IL 50% DEGLI IMMOBILI (N.Amadore)</i>	13
19	Il Sole 24 Ore	10/10/2020	<i>SUPERBONUS, PER LA CESSIONE C'E' UN CONTRATTO CONDIZIONATO (G.Latour)</i>	15
1	L'Economia (Corriere della Sera)	12/10/2020	<i>PATRIMONIO PUBBLICO: LA METAMORFOSI "VERDE" VALE 870 MILA POSTI (E.Comelli)</i>	16
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
1	Il Sole 24 Ore	10/10/2020	<i>DISSESTO DEL TERRITORIO, LE REGIONI HANNO SPESO SOLO IL 26% DELLE RISORSE (G.Santilli)</i>	18
Rubrica Imprese				
15	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>OMISSIONI IN FATTURA, ERRORI KO (R.Lenzi)</i>	20
16	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>INVESTIMENTI, IL TEMPO STRINGE (B.Pagamici)</i>	21
Rubrica Previdenza professionisti				
51	L'Economia (Corriere della Sera)	12/10/2020	<i>LA CRISI MORDE ANCORA A RISCHIO 100 MILA PROFESSIONISTI (B.Millucci/I.Trovato)</i>	23
Rubrica Innovazione e Ricerca				
37	Corriere della Sera	11/10/2020	<i>L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE COME LO SCHIAVO DI ROMA ANTICA (M.Ascione)</i>	25
1	Il Sole 24 Ore	10/10/2020	<i>RICERCA, FORMAZIONE E SOFTWARE, ECCO IL PIANO PATUANELLI PER INDUSTRIA 4.0 (C.Fotina)</i>	27
Rubrica Economia				
40	L'Economia (Corriere della Sera)	12/10/2020	<i>IL MATTONE RIPARTE PER SEI AZIENDE SU DIECI (B.Millucci)</i>	30
1	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>ATTESTATO DI CONGRUITA' PER LE OPERE INIZIATE PRIMA DEL 6 OTTOBRE (A.Felicioni)</i>	31
3	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>LA MAXI DETRAZIONE FA PIU' GOLA (A.Felicioni)</i>	33
I	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>ECCO COSA CAMBIA CON IL DL AGOSTO (G.Galli)</i>	35
20	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>BONUS AFFITTI INQUADRATO COME CONTRIBUTO IN CONTO ESERCIZIO (G.Valcarenghi/R.Pellino)</i>	36
Rubrica Altre professioni				
IV	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>INOPPUGNABILE IL PARERE DI CONGRUITA' DELL'ORDINE (D.Ferrara)</i>	38
26	Italia Oggi	10/10/2020	<i>PROGETTAZIONE, ARCHITETTI INCLUSI (F.De Nardi)</i>	39
33	Italia Oggi	10/10/2020	<i>CASSA FORENSE, EROGATI PIU' DI 12 MILA BONUS AFFITTI (S.D'alessio)</i>	40
33	Italia Oggi	10/10/2020	<i>COMMERCIALISTI E DOGANE PER L'EXPORT</i>	41
Rubrica Università e formazione				
1	Il Sole 24 Ore	10/10/2020	<i>ESAME DI STATO VERSO L'ADDIO: PROFESSIONI SANITARIE APRIPISTA (E.Bruno)</i>	42

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Università e formazione				
33	Italia Oggi	10/10/2020	<i>LAUREE ABILITANTI AL TRAGUARDO (M.Damiani)</i>	43
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	12/10/2020	<i>POLIZZE RC AI TECNICI DEL BONUS: COPERTURE, MASSIMALI E COSTI (A.Lovera)</i>	44
1	Il Sole 24 Ore	12/10/2020	<i>PROFESSIONISTI CONTRO LE PIATTAFORME PER RECENSIONI ONLINE FALSE O INGIURIOSE (M.Marraffino/I.Fusillo)</i>	46
35	Italia Oggi	10/10/2020	<i>PROFESSIONI PIU' LIBERE (I.Buriani)</i>	49
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	12/10/2020	<i>CESSIONE DEI CREDITI: DA GIOVEDI' L'INVIO DELLA SCELTA ALLE ENTRATE (G.Gavelli)</i>	50
21	Il Sole 24 Ore	12/10/2020	<i>SCHEMATURE SOLARI CON ALIQUOTA AL 10% (G.Giuliani)</i>	54
IV	Italia Oggi Sette	12/10/2020	<i>SONO VALIDE LE NOTIFICHE CON FIRMA DIGITALE PADES (V.Giannotti)</i>	55

La polemica

Sul tunnel dello Stretto no del M5S a Cancelleri

Si è presentato in call con tanto di slide, per mostrare il progetto del tunnel sottomarino, che dovrebbe collegare la Calabria con la Sicilia. Il viceministro alle Infrastrutture, il siciliano Giancarlo Cancelleri, è uno dei pochi che ci crede davvero, assieme al premier. E così sta provando a sondare i gruppi, per capire se c'è un terreno fertile per ribaltare la tradizionale ostilità dei 5 Stelle alla madre delle «grandi opere», il ponte sullo Stretto, rimodulato in tunnel. Peccato che i 12 deputati e i sei senatori calabresi 5 Stelle abbiano risposto, per ora, picche. Sottoponendo a

Chi è
Giancarlo Cancelleri, 45 anni, M5S, viceministro alle Infrastrutture



Cancelleri un lungo elenco di cose da fare per una Regione da sempre tagliata fuori. Basti pensare all'Alta Velocità, assente. Del resto, latita anche la bassa velocità. «Sulla Jonica — spiega Federica Dieni — siamo ancora con la littorina elettrica». Si chiede un treno veloce tra Salerno e Reggio Calabria, l'elettrificazione della linea fino a Reggio. Poi mancano le dorsali stradali tra il versante jonico e quello tirrenico. Inutile citare la Statale 106, una delle strade più pericolose e lente d'Italia, una sorta di via crucis. Ma Riccardo Tucci, tra i meno ostili, invita a non

sottovalutare le proposte di Cancelleri: «Mi pare un progetto sacrosanto perché questo, a differenza di quello vecchio del Ponte, che era un'opera unica e non un piano complessivo, è un progetto ampio, che comprende anche l'Alta Velocità e l'alta capacità. Il mio è un sì, condizionato naturalmente alle valutazioni di impatto ambientale e ai costi». Si vedrà, ma intanto un primo appuntamento ci sarà la prossima settimana alla Camera con la mozione favorevole al progetto presentata dalla deputata di Forza Italia Stefania Prestigiacomo.

A. T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Opere pubbliche. Nuova edizione (con gli ultimi aggiornamenti) del saggio che esplora 50 anni di storia contrastata dell'impresa contrapposti al buon governo della Serenissima

Il Mose nell'«acqua grande»

Salvatore Settis

«**«** Il 10 luglio alle 12,25 Venezia fu tagliata fuori dall'Adriatico che aveva dominato per secoli. Davanti al premier Conte e a uno stuolo di ministri le 78 chiuse mobili del Mose si sono sollevate bloccando la Laguna. (...) Bizzarra cerimonia: il commissario Elisabetta Spitz sottolinea «la storia travagliata e controversa» del progetto, il sindaco Brugnaro dice che «non è un esempio da copiare», Conte dichiara «speriamo che funzioni» («Economist», 12 luglio).

Pochi giorni prima (7 luglio) l'Unesco spediva all'Italia una severa diagnosi (mancanza di ogni strategia per la Laguna), minacciando di mettere Venezia tra i siti «in pericolo». Intanto il governo rilancia col nome di «Autorità per la Laguna» il Magistrato alle Acque, creato nel 1505 e abolito da Renzi nel 2014 dopo episodi di corruzione (come chiudere l'ospedale se un medico è disonesto). Il recente, positivo esperimento del Mose apre un filo di speranza, ma ci vorrà ben altro per dormire sonni tranquilli.

La situazione è drammatica oltre ogni immaginazione, e l'indagine competente e implacabile di Barbieri e Giavazzi mette il dito sulla piaga con dati inoppugnabili. Pubblicato nel 2014 con altro titolo (*Corruzione a norma di legge. La lobby delle grandi opere che affonda l'Italia*), il suo aggiornamento è opportuno alla luce di tre fatti principali. Primo, la prosecuzione delle indagini sulla corruzione di imprese e istituzioni (in fondo al libro c'è l'elenco dei protagonisti di questa «palude di malaffare che per decenni ha prosperato senza alcun rispetto per la storia e per il denaro pubblico»).

Seconda ragione, l'*acqua grande* del 12 novembre 2019, inferiore solo all'alluvione del 4 novembre 1966, che rende ancor più scandaloso il

protrarsi dei lavori del Mose (secondo Craxi nel 1986, dovevano finire entro il 1995, oggi gli ottimisti puntano su fine 2021). Infine, le misure anti-virus hanno avuto l'effetto imprevisto di ridarci una città pulita, senza legioni di turisti frettolosi, senza le enormi navi che ne inquinano bellezza e salute. Un'aria diversa, i pesci nel Canal Grande, le acque limpide, insomma la vera Venezia che mostra di esserci ancora: dipende da noi farla risorgere dal suo letto di morte.

L'intricata cronistoria del Mose, da progetto salvifico a miniera di tangenti, largizioni, corruzione d'ogni fatta, è ripercorsa nel libro e messa a doloroso contrasto col buon governo dell'antica Repubblica, che protesse la Laguna con monumentali deviazioni dei fiumi che vi sfociavano (Brenta, Sile e Piave). Opere portate a termine in breve tempo con effetti duraturi, mentre il Mose non finisce mai, e nessuno sa se funzionerà (Conte *dixit*). La minuziosa analisi dei fatti e delle cifre fa accapponare la pelle: il costo complessivo, calcolato in 2,7 miliardi di euro nel 1997, ha raggiunto oggi i 6,4 miliardi. Il rapporto costi-benefici, nel 1997 doveva essere in attivo di 1,8 miliardi, oggi è in passivo di 1,6 miliardi. Almeno 2 miliardi dei costi aggiuntivi sono dovuti alla decisione (pilotata da De Michelis) di affidare i lavori in regime di monopolio al Consorzio Venezia Nuova.

Il Mose, scrivono gli autori, è stato «voluto più dalle imprese cui è stato concesso di costruirlo in condizioni di monopolio e dai politici e funzionari pubblici che ne traggono grande e illecito beneficio, che dai cittadini veneziani per la cui protezione è stato progettato e costruito. Perché questo meccanismo regga sono state violate norme del codice penale (...), ma soprattutto sono state corrotte le leggi, formalmente per accelerare la realizzazione delle opere, in realtà per arricchire imprese e politica. Decine di ricorsi, in Italia e in Europa, sono stati tutti re-

spinti grazie a regole costruite ad arte da un sistema di potere trasversale. Il monopolio che avrebbe dovuto accelerare i lavori si è rivelato la ragione per cui essi non sono ancora ultimati».

In una pagina tagliente ed efficace viene argomentata la distinzione fra due tipi di corruzione, l'infrazione delle regole e la corruzione delle regole stesse, quando esse vengano «scritte e approvate per il tornaconto dei privati contro l'interesse dello Stato». Nel caso del Mose si è registrato il sommarsi di ambo le forme di corruzione, poi venuta a galla nelle indagini solo perché «l'ingordigia ha aggiunto fatture false attraverso società ombra onde accumulare i fondi neri necessari per pagare politici e funzionari».

Di Venezia tutti ammirano la bellezza, ma molti dimenticano che la Laguna fa tutt'uno con la città, in un ecosistema unico al mondo, in cui la salute della città e quella della Laguna si rispecchiano l'una nell'altra. Città e Laguna sono malate: la città si svuota di abitanti (da 170mila a 50mila negli ultimi 50 anni), e intanto i cambiamenti climatici accrescono i problemi della Laguna, moltiplicano le invasioni dell'acqua alta mentre la città sprofonda per la subsidenza e il prosciugamento delle falde.

Secondo il rapporto 2019 dell'autorevole Intergovernmental Panel on Climate Change, Venezia è la città più a rischio d'Europa per un innalzamento del livello del mare che entro il 2100 potrebbe raggiungere i 30 centimetri. Contro questa prospettiva non c'è Mose che basti, ma l'Italia non ha ancora un piano per farvi fronte. Per curare il morbo che distrugge Venezia il ripopolamento della città, specialmente di giovani con lavoro creativo, si deve affiancare al ripristino della morfologia della Laguna coi suoi equilibri ecologici.

Oggi, scrivono gli autori, la monocultura del turismo è «la lebbra che ha espulso dalla città d'acqua

i suoi abitanti». Ma di una politica della casa, dei collegi universitari, dell'attrazione di attività creative, dall'artigianato alle nuove tecnologie, non c'è traccia nelle politiche locali o nazionali (una lodevole eccezione è stata la Biennale di Paolo Baratta).

Nella prima versione il libro aveva anche parti su Grandi opere e corruzione del territorio, con esempi non veneziani. Concentrarsi oggi su Venezia risponde all'accresciuta attenzione pubblica per la città lagunare (altro indizio, il mio *Se Venezia muore* [Einaudi] è uscito nelle principali lingue europee, e ora anche in cinese). Ma la storia del Mose è un apologo assai istruttivo anche oltre Venezia. Un problema molto serio genera enormi investimenti, ma con i soldi arriva la corruzione, e l'acqua alta è pretesto di illeciti guadagni.

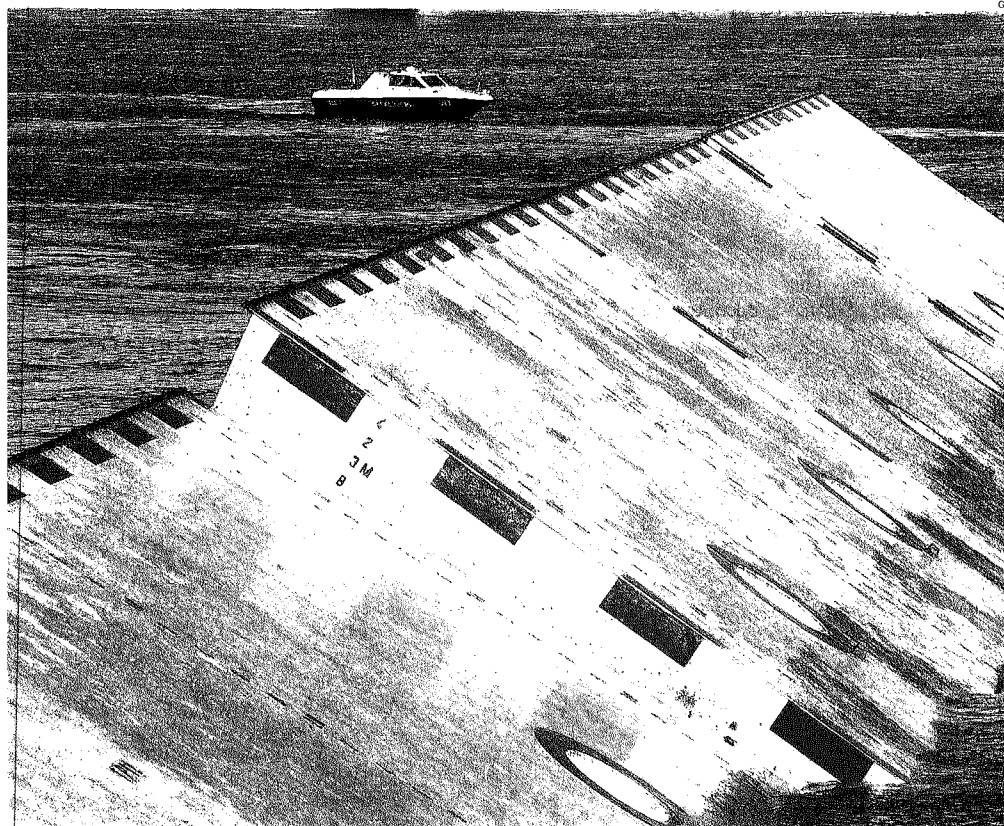
Troppo facile citare altri esempi: una situazione di forte rischio genera finanziamenti, i finanziamenti attirano corruzione, che prospera sotto la foglia di fico del rischio imminente. Che cosa accadrà nell'Italia post-Covid, con i fondi europei in arrivo? Saranno preda dell'ingordigia dei disonesti, o verranno amministrati in nome del pubblico bene? Leggere questo libro serve anche a meditare su quel che ci aspetta non solo a Venezia ma in tutto il Paese. Che cosa accadrà dei 1000 miliardi stanziati dall'Europa per il Green Deal? Quanta parte andrà spesa in Italia, e quanta a Venezia?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SALVARE VENEZIA. IL MOSE, 50 ANNI DI RITARDI E SPRECHI, UNA LEZIONE PER L'ITALIA CHE VUOLE RIPARTIRE

**Giorgio Barbieri,
Francesco Giavazzi**

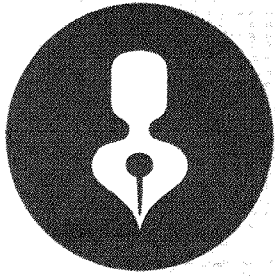
Rizzoli, Milano, pagg. 176, € 16



In funzione.

La struttura del Mose, a Venezia, attivata sabato 3 ottobre per far fronte alla marea





IL PUNTO Infrastrutture e rete unica: impegni concreti o solo parole?



di **Daniele Manca**

Infrastrutture, sembra essere una parola magica. Ogni volta che si parla di ripresa, di rilancio, si pensa a come aiutare l'economia. E se c'è di mezzo lo Stato, la prima azione che viene in mente è quella di potenziare le infrastrutture. Così sta accadendo anche in Italia. Non che il nostro Paese non ne abbia bisogno, basti pensare che i due poli aeronautici e aerospaziali del Sud, quelli di Puglia e Campania, non sono collegati tra loro. Ma va subito detto che lo Stato da solo non può sostenere tutti gli investimenti. E quindi ha bisogno dei privati. Ci si dovrebbe però chiedere perché, attraverso lacci e lacciuoli, si sono voluti di fatto sterilizzare gli interventi di quei General contractor hanno permesso di avere l'Alta velocità che così tanto ci rende orgogliosi. E poi, quale sarà il ruolo della pubblica amministrazione in questa operazione infrastrutturale, perché i problemi, come spesso accade in Italia, arrivano a valle. Al momento di eseguire i piani, di dare gambe agli annunci e persino alle leggi, il nostro Paese è particolarmente deficitario. Nello Stato, secondo una ricerca di Ey, i dipendenti con meno di 35 anni sono solo il 2% del

totale. Mentre il 46% ha più di 55 anni. Purtroppo, questo non significa maggiore esperienza o qualifiche elevate. Solo meno di un dipendente su tre nella pubblica amministrazione ha una laurea. Tutto questo non agevola quel rapporto tra pubblico e privato che dovrebbe essere il sale degli investimenti. Senza contare che a volte si fa fatica a rintracciare priorità nelle indicazioni del governo. Un esempio per tutti: la rete unica delle telecomunicazioni. Sarebbe di sicuro utile. Purché si capisca che ogni angolo dell'Italia non ha bisogno di una rete quanto di connessione, meglio se più connessioni ad alta velocità che abilitino territori e imprese al digitale. Si deve partire da quello che già esiste e non da ipotetiche soluzioni a tavolino. Altrimenti il rischio è che il miraggio di una rete unica diventi paradossalmente un freno agli investimenti.

daniele_manca

© RIPRODUZIONE RISERVATA



