

# Rassegna Stampa

di Martedì 15 giugno 2021



**Centro Studi C.N.I.**

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>MISSIONE #3: CON 41,8 MILIARDI LA GRANDE SFIDA DELL'ALTA VELOCITA' IN TUTTO IL PAESE (G.Santilli)</i>	3
25	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>LA "CORSIA DRAGHI" ULTRAVELOCE: E ORA I COMMISSARI? (G.Santilli)</i>	5
26	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>RFI, SCOMMESSA TECNOLOGICA SU 177 LINEE: COSTO 3 MILIARDI (G.Santilli)</i>	7
26	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>SALERNO-REGGIO, L'ALTA VELOCITA' ARRIVA A SUD (V.Viola)</i>	9
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>CASE DI CURA, IL REBUS DEI DATI COMPLICHA L'ACCESSO AGLI SGRAVI (A.Iovine)</i>	10
1	Italia Oggi	15/06/2021	<i>INTERVENTI CON IL SUPERBONUS PER 100 MILA EDIFICI (G.Galli)</i>	12
<b>Rubrica Energia</b>				
5	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>CINGOLANI: SU RINNOVABILI REGOLE FORTI, NESSUN PIANO B (C.Dominelli)</i>	14
10	Italia Oggi	15/06/2021	<i>IL MARE DA' LA CORRENTE ELETTRICA (F.Merli)</i>	15
8	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	15/06/2021	<i>PARIGI, NUCLEARE ALLA RICERCA DELLA PATENTE DI SOSTENIBILITA' (A.Geroni)</i>	16
<b>Rubrica Professionisti</b>				
5	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>I PROFESSIONISTI: SUL SUPERBONUS BENE LE PROCEDURE FACILI, MA ORA LA PROROGA (G.Santilli)</i>	18
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
14	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>QUELLE INFRASTRUTTURE DELLA CONOSCENZA CHE SERVONO ALL'ITALIA (G.Finocchiaro)</i>	19
1	Italia Oggi	15/06/2021	<i>SOSTEGNI AUTOMATICI IN ARRIVO (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	20
<b>Rubrica Pubblica Amministrazione</b>				
27	Il Sole 24 Ore	15/06/2021	<i>PA, CHI SONO I PRIMI OTTANTA CHIAMATI A SBROGLIARE LA MATASSA DEI PARERI (G.Sa.)</i>	21

RECOVERY PLAN

Missione #3:  
con 41,8 miliardi  
la grande sfida  
dell'Alta velocità  
in tutto il Paese

— da pagina 25 a pagina 28

# Alta velocità in tutta Italia: tempi e lotti della grande sfida del Pnrr



L'obiettivo di Rfi è che  
nessuna città collegata  
alla rete sia a una  
distanza maggiore  
di 4 ore e mezza da Roma

**Infrastrutture.** I 25,4 miliardi di risorse europee diventano 41,8 miliardi aggiungendo i due fondi nazionali integrativi. Ance: solo 9 miliardi ancora da affidare dei finanziamenti Ue

**Giorgio Santilli**

La missione 3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) alimenta gli investimenti nelle infrastrutture «per una mobilità sostenibile» con una spesa di 25,4 miliardi finanziata dai fondi europei (24,77 alla rete ferroviaria e 0,63 alla intermodalità e alla logistica integrata) cui vanno aggiunti 6,06 miliardi finanziati previsti dal fondo complementare nazionale (istituito dal decreto legge 59/2021), per un totale di 31,46 miliardi: 27,97 alla rete ferroviaria e 3,49 a intermodalità e logistica integrata.

Ma questi numeri - contenuti nel Recovery Plan inviato a Bruxelles - non bastano ancora per completare il quadro finanziario dell'intervento infrastrutturale che il governo promette all'Unione Europea e agli utenti della ferrovia in Italia (soprattutto al Sud) il sostanziale allargamento della rete ferroviaria ad Alta velocità. È la sfida più impegnativa del Recovery Plan quella di superare un trasporto ferroviario diviso in Italia fra aree di Serie A e aree di Serie B. Proprio a questo scopo ancora il decreto legge 59/2021 destina altri 10,35 miliardi di risorse nazionali per completare il finanziamento della Verona-Padova (950 milioni) e della Salerno-Reggio Calabria. La ragione di questa corsia parallela è che finanziamenti e lavori per completare queste due opere arriveranno rispettivamente fino al 2029 e al 2030, quindi fuori della

scadenza europea del 2026.

Se si vuole dare, quindi, il totale delle risorse europee e nazionali collegate al Pnrr per le infrastrutture per la mobilità sostenibile si deve parlare di 41,81 miliardi.

Ma torniamo alla prima dimensione, quella dei fondi europei, per cui il Pnrr fornisce una timetable vincolante a tutti gli effetti, anno per anno, opera per opera (è riprodotta nei grafici a fianco per le principali voci di investimento), pena la perdita delle risorse.

Sono fondi prevalentemente destinati al settore delle costruzione e degli appalti di lavori pubblici, che saranno gestiti quasi esclusivamente da Rete Ferroviaria Italiana: 2.261 milioni da contabilizzare nel biennio 2020-2021, 2.825 nel 2022, 2.944 milioni nel 2023, 5.464 milioni nel 2024, il picco di spesa di 5.851 milioni nel 2025 e la chiusura a 5.421 milioni nel 2026.

L'Ance calcola che dei 22 miliardi di investimenti in opere civili finanziati con fondi europei soltanto 9 miliardi devono ancora essere aggiudicati. Gli altri, quindi, la grande maggioranza, hanno già un appaltatore e vanno accelerati in fase di progettazione esecutiva/esecuzione. Viceversa, le opere finanziate con fondi nazionali sono in gran parte ancora da affidare, a partire ovviamente dai sei lotti in cui sarà suddivisa la Salerno-Reggio Calabria, di cui tre finanziati (si veda l'articolo nella pagina successiva).

Ma che Italia ad Alta velocità ci lasceranno questi investimenti?

«L'obiettivo concretamente

raggiungibile - afferma lo studio di prefattibilità della Salerno-Reggio Calabria inviato da Rfi in Parlamento - può essere sintetizzato in un tempo di accesso a Roma da tutte le principali città dell'Italia peninsulare dell'ordine delle 4 ore e mezza, valore paragonabile a quello dei servizi AV provenienti da Torino». Obiettivo che, almeno per Reggio Calabria, non potrà essere centrato prima del 2030. Stesso discorso vale per il completamento della Verona-Padova. Sarebbero concluse entro il 2026, invece, il terzo valico dei Giovi e il collegamento Liguria-Alpi, la Napoli-Bari, l'ammodernamento delle linee trasversali, la Verona-Fortezza.

La mappa dei nuovi tempi di percorrenza è presente nell'analisi costi-benefici inserita da Rfi nel Pnrr. Restano fermi, ovviamente, i tempi sulla Torino-Roma-Napoli, complessivamente cinque ore.

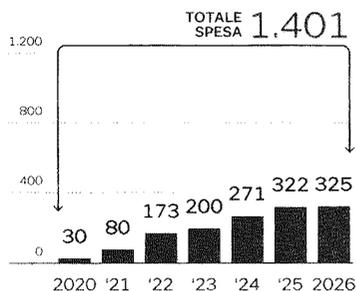
Queste le altre linee. Da Genova sarà possibile arrivare sia a Torino che a Milano in un'ora anziché l'attuale ora e quaranta minuti. Da Bologna al Brennero riduzione da 4 a 3 ore. Per la Roma-Ancona la "promessa" di Rfi è di scendere da 3 ore e 24 minuti a 2 ore e 30. Da Roma a Pescara si scenderebbe da 4 ore e 30 minuti a 2 ore e 30 minuti, con un vantaggio anche nella frequenza di convogli garantiti, soprattutto su singole tratte della linea. Da Napoli a Bari la riduzione è da 3 ore e 53 minuti a 2 ore e 30 minuti. Della Salerno-Reggio Calabria si è detto, l'obiettivo è scendere da poco meno di 5 ore a 4.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

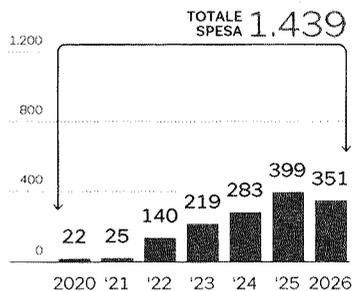
## La road map dell'Alta velocità nel Recovery Plan

La programmazione annuale della spesa per i lotti dell'Alta velocità. Dati in milioni di euro

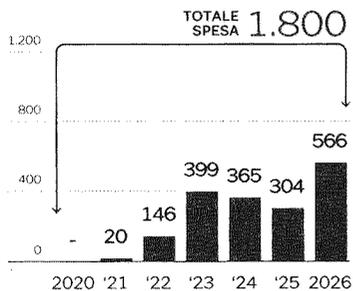
### Napoli-Bari



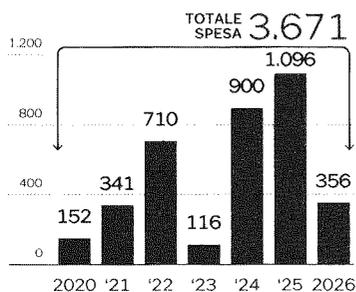
### Palermo-Catania



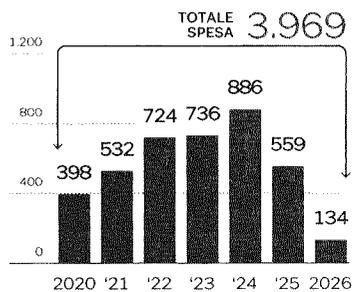
### Salerno-Reggio Calabria



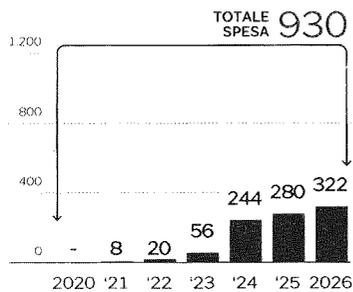
### Brescia-Verona-Padova



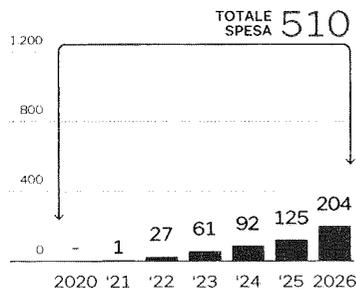
### Liguria-Alpi



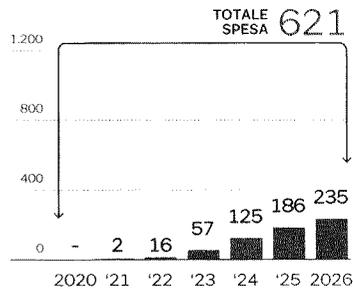
### Verona-Brennero



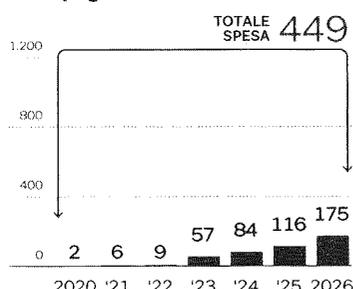
### Orte-Falconara



### Roma-Pescara

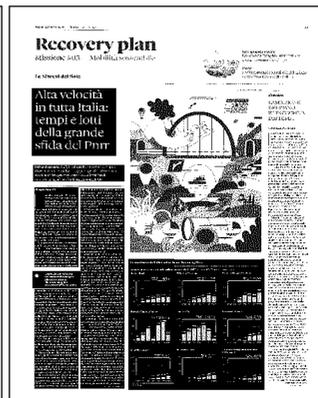
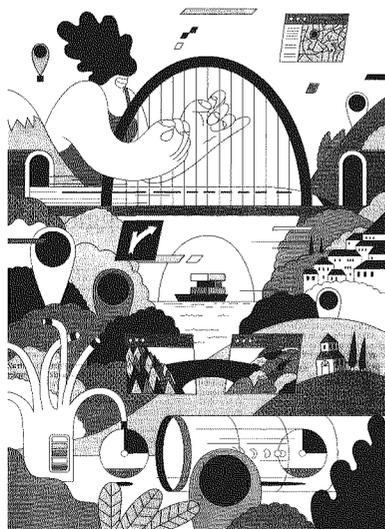


### Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

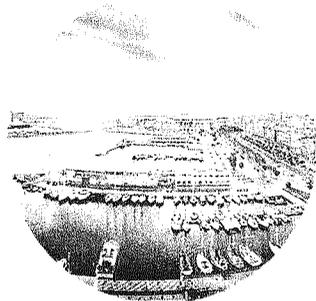


Fonte: Pnrr

ILLUSTRAZIONE DI FABIO BUONOCORE



## Iter grandi opere La «corsia Draghi» ultraveloce: e ora i commissari? —p.3

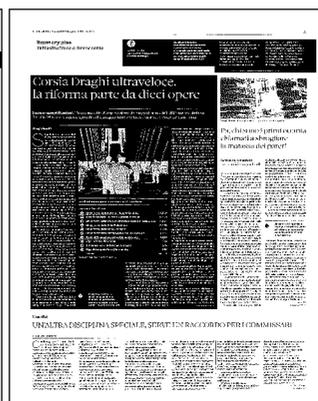


### LA DOMANDA LA NUOVA PROCEDURA E I COMMISSARI

Le opere che si troveranno a sperimentare la nuova procedura eccezionale prevista dall'articolo 44 del decreto 77/2021 e contemporaneamente i commissari straordinari nominati da Mario Draghi ed Enrico Giovannini sono sei, vale a dire tutte e sei le opere ferroviarie

**Quali sono le opere che si troveranno ad avere contemporaneamente un commissario straordinario nominato e la nuova procedura eccezionale prevista dal Dl semplificazioni (art. 44)?**

comprese nell'allegato IV del decreto: l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, l'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina, l'asse ferroviario Verona-Brennero (in particolare la linea Fortezza-Verona), e le tre linee trasversali Orte-Falconara, Roma-Pescara e Battipaglia-Potenza-Taranto.



# Corsia Draghi ultraveloce, la riforma parte da dieci opere

**Decreto semplificazioni.** Nuovo modello di approvazione dei progetti prima dell'affidamento: decisivo il ruolo del nuovo comitato speciale del Consiglio superiore lavori pubblici. Il nodo dei commissari

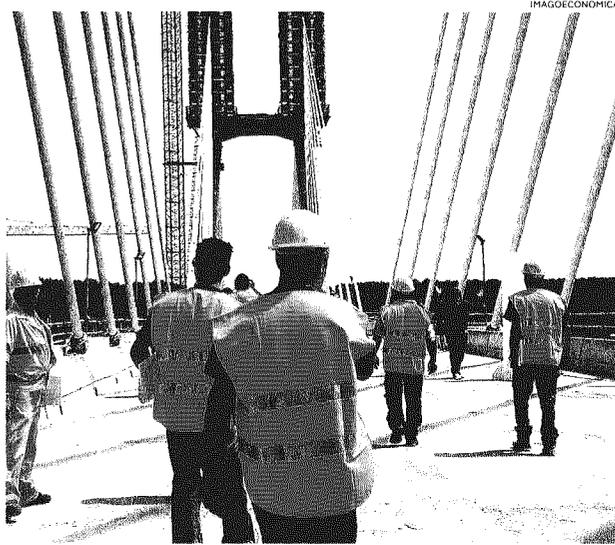
**Giorgio Santilli**

Si parte da un elenco di dieci maxiopere per un valore di 34,8 miliardi, ma la «corsia speciale Draghi» prevista dal decreto legge 77 Semplificazioni (articolo 44) è una delle scommesse più importanti del Pnrr per lasciare un segno all'Italia del dopo 2026. Sul piatto c'è il superamento del modello di realizzazione delle opere pubbliche degli ultimi 30 anni.

La miscela virtuosa della «corsia Draghi» è alimentata anzitutto dalla messa in parallelo (e non in sequenza) delle richieste di parere: la Via, la verifica archeologica preventiva, la convocazione della conferenza di servizi dove questi pareri vengono espressi. Ma nella miscela ci sono anche dimezzamento e contingentamento stretto di tempi, poteri sostitutivi in mano al premier, strutture speciali chiamate non solo ad accelerare le approvazioni ma anche a fare da «stanze di compensazione» dei conflitti. Se questa miscela porterà al traguardo di ridurre i tempi per realizzare una grande opera dai 16 anni attuali ai sei richiesti dal Pnrr, allora il «modello Draghi» diventerà la bussola, il punto di riferimento, quel modello ordinario che il «modello Genova», tanto invocato, non è riuscito a diventare.

Rispetto al «modello Genova», che è un miracolo straordinario avvenuto per una unanimità di intenti mai vista per un'opera in Italia, il «modello Draghi» si sforza di diventare, nella sua eccezionalità, un percorso generale, buono per tutte le opere interessate. Una «camicia di forza» messa alle amministrazioni chiamate a concertare perché lo facciano responsabilmente e in tempi certi. Ma anche la messa a disposizione di corsie laterali qualora quelle principali non dovessero funzionare. Il dibattito pubblico, per esempio, potrà sostituire la consultazione pubblica del procedimento Via, avendo modi, tempi e soggetti coordinatori molto diversi dalla Via. Una variante che accresce la democrazia infrastrutturale, ma prova a metterla dentro un regime decisionale contingentato nei tempi che è sempre mancato alla Via.

Resta tutto da capire l'intreccio fra la nuova procedura e la nomina dei commissari straordinari fatta già per le sei opere ferroviarie. Se per il futuro il



IMAGO/ECONOMICA

## Le dieci maxi opere con corsia ultraveloce

Valori in milioni di euro

1	Linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria	11.200
2	Asse ferroviario Palermo-Catania-Messina	8.769
3	Linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione)	4.927
4	Linea ferroviaria Orte-Falconara	3.753
5	Linea ferroviaria Roma-Pescara	1.906
6	Linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto	1.477
7	Porto di Trieste (progetto Adriagateway)	1.000
8	Diga Foranea di Genova	700
9	Sistema idrico del Peschiera (Lazio)	600
10	Diga di Campolattaro (Campania)	480
<b>TOTALE</b>		<b>34.812</b>

Fonte: elaborazione Ance su dati pubblici

● **L'obiettivo è far sì che il meccanismo diventi un percorso generale applicabile a tutti i lavori interessati**

nuovo iter potrebbe portare alla riduzione dell'uso di commissari - così fa capire anche il ministro Giovannini con una seconda lista in corso di varo assai più breve della prima -, è tutto da capire l'intreccio per queste sei opere (si veda l'articolo in basso).

Il Dl semplificazioni del governo Draghi volta comunque pagina e crea un'architettura tutta nuova, un laboratorio con quattro elementi portanti: 1) una commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale (Via) composta di un massimo di 40 membri tecnici che dovrebbe risolvere il passaggio autorizzativo ancora più

critico in termini di tempi e di incertezza procedurale (articolo 17, comma 1, lettera a) abbattendo i tempi ordinari da 270 a 130 giorni (articolo 20);

2) la Soprintendenza speciale per il Pnrr che «svolge le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei casi i cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal Pnrr sottoposti a Via in sede statale oppure rientrano nella competenza territoriale di almeno due uffici periferici del ministero» ma può avocare a sé qualunque progetto del Pnrr (articolo 29);

3) il comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la potente novità della procedura, guidata dal presidente del Cslp e composta di altri 28 membri (articolo 45), che sarà la vera stanza di compensazione dei conflitti interministeriali e territoriali sui grandi progetti con poteri di proporre soluzioni progettuali di mediazione nei casi di dissenso in ambito Via e in ambito di conferenza di servizi abbreviata (articolo 44);

4) i poteri sostitutivi molto ampi, affidati al presidente del Consiglio e al Consiglio dei ministri, attivati sempre dal comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che possono portare a decisioni del Cdm non sottoposte al controllo preventivo della Corte dei conti (articolo 44, comma 6).

Decisivo il ruolo del comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici (per la formazione si veda l'articolo a fianco). Questi i poteri più importanti:

- esprime entro 15 giorni un parere preliminare sul progetto di fattibilità tecnica ed economica e impone subito (entro un massimo di 35 giorni complessivi dal ricevimento) alla stazione appaltante le modifiche e le integrazioni per farlo marciare più spedito anche su aspetti ambientali, paesaggistici, culturali;

- nella fase finale adotta una determinazione motivata con la quale indica alla stazione appaltante le integrazioni e modifiche rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi, con l'obiettivo di arrivare a una soluzione condivisa;

- nel caso non sia possibile la soluzione condivisa, trasmette alla segreteria tecnica di Palazzo Chigi una relazione che consenta al Consiglio dei ministri, su proposta del presidente del Consiglio, di approvare il progetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Rfi, scommessa tecnologica su 177 linee: costo 3 miliardi

**La ferrovia digitale.** Finanziato dal Pnrr il piano accelerato di investimento sul controllo elettronico di marcia. Più treni, più puntualità, più sicurezza



**Con l'accelerazione impressa dal piano è anticipata al 2026 la copertura di 4mila chilometri di rete**

**Giorgio Santilli**

**N**on ci sono solo opere ferroviarie civili nella Missione 3 del Pnrr ma anche tecnologie che introducono l'era della ferrovia digitalizzata. European Rail Traffic Management System (Ertms) è il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura passano più treni), garantisce maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli: insomma, una maggiore stabilità complessiva dell'intero sistema ferroviario, tanto più quando l'Ertms è collegato alle centrali di stazione (Acc) per la supervisione della circolazione nei nodi ad alta densità. Ertms è la tecnologia applicata finora solo all'Alta velocità che controlla il distanziamento dei treni, provocando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra convogli. Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) da dieci anni è all'avanguardia in queste tecnologie grazie alla scelta fatta in origine da Mauro Moretti di investire su questi sistemi per l'Alta velocità, successivamente sposati e spinti dall'Unione europea (anche perché rendono interoperabili le reti nazionali e facilitano la concorrenza su scala europea).

Rfi ha un piano in corso, approvato

nel luglio 2017 (in codice NIP 2017), per estendere queste tecnologie progressivamente entro il 2050 a 10mila chilometri di rete (la cosiddetta rete Ten su un totale di 15.493 chilometri), con due step intermedi di quattromila chilometri entro il 2026 e di seimila chilometri entro il 2030. La prima tranche di questo piano (già finanziata con fondi del contratto di programma Rfi) vale 217 milioni e tocca 1.266 chilometri da attrezzare entro il 2022.

Ma Rfi vuole velocizzare il raggiungimento di questo obiettivo considerato strategico e allargarlo all'intera rete. Perciò ha varato un «piano accelerato» da 2,9 miliardi che prevede l'installazione dell'Ertms entro il 2036 su tutti i 15.493 chilometri di rete. Entro il 2026, la rete coperta sarà di quattromila chilometri (tutta la rete considerata core dalla Ue). Del piano fanno parte la dismissione del vecchio sistema di segnalamento e incentivi economici per le imprese ferroviarie per montare i sistemi di bordo su circa cinquemila vecchie cabine.

All'investimento in Ertms si aggiunge un piano tecnologico più complessivo che al momento prevede una spesa di 9,7 miliardi per fare un ulteriore salto tecnologico e mettere in rete tutti i sistemi di gestione del traffico ferroviario: in particolare, sono finanziati gli ACC, i sistemi di sorveglianza del traffico con le grandi sa-

le di controllo dei treni installate nelle grandi stazioni metropolitane.

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,97 miliardi messi a carico dei fondi europei per adeguare complessivamente, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale: 63 linee su cui l'intervento è avviato ed è da completare entro il 2024; 34 da avviare ma da completare comunque entro il 2024; altre 80 da avviare e realizzare nel triennio 2024-2026.

L'inserimento nel Pnrr è di fatto il via libera all'accelerazione che si tradurrà in una spesa di 50 milioni nel 2021, 299 nel 2022, 345 nel 2023, 643 nel 2024, 705 nel 2025, 928 nel 2026.

Il Pnrr contiene un'analisi costi benefici che giunge alle conclusioni che l'accelerazione dell'installazione dell'Ertms sull'intera rete conviene a Rfi e agli utenti ferroviari. Per Rfi porta a un risparmio complessivo, sia in termini finanziari che economici, di 4,3 miliardi su un totale di investimento di 21,4 miliardi. Questo risparmio è dovuto soprattutto ai benefici anticipati apportati dall'investimento alla gestione (possibilità di fare maggiore offerta soprattutto nei nodi urbani e maggiore puntualità), alla riduzione dei tempi e dei costi di sovrapposizione del vecchio e del nuovo sistema, ai minori costi di manutenzione e di personale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Cosa c'è nella Missione 3 del Pnrr

### Il sistema Ertms

La Missione 3 del Pnrr finanzia anche tecnologie che consolidano l'era della ferrovia digitalizzata. È il sistema Ertms, European Rail Traffic Management System, vale a dire il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura possono passare più treni), garantisce una maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli.

1

### IL PIANO ERTMS Investimento di 2,9 miliardi

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,9 miliardi

2

### L'ADEGUAMENTO Interessate 177 linee

L'investimento servirà per adeguare, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale



LA DOMANDA

### I BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ DEL PIANO ACCELERATO ERTMS

**Quali sono i benefici totali per la collettività collegati all'implementazione del piano accelerato per il sistema Ertms (European Rail Traffic Management System)?**

Gli impatti socio-economici connessi all'implementazione del piano accelerato del sistema Ertms sono stati definiti da uno studio Pwc riportato negli allegati tecnici del Pnrr: tali benefici ammontano a 700 milioni di euro per la collettività e sono per lo più legati all'aumento dell'affidabilità,

puntualità e stabilità offerto dal sistema rispetto alle tecnologie attualmente implementate. I benefici sono stati calcolati come prodotto del valore economico del tempo per la quantità di tempo risparmiato dalle persone e/o merci che attualmente utilizzano la rete ferroviaria italiana.



# Salerno-Reggio, l'Alta velocità arriva a Sud

## Nuovi cantieri

### Focus su reti e servizi

#### Vera Viola

L'Alta velocità ferroviaria scada il Mezzogiorno. L'interesse per opere inserite nel Pnrr italiano che potranno incidere sulla vita e sull'economia delle regioni meridionali, la disponibilità improvvisa di una mole interessante di risorse, la necessità di scegliere i tracciati più utili e meno impattanti, tengono banco negli incontri tra strutture tecniche e politiche di Fs, ministero delle Infrastrutture, Regioni e Comuni coinvolti.

La vera novità introdotta dal Piano nazionale di ripresa e resilienza è il finanziamento all'Alta capacità e velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Ne ha parlato pochi giorni fa l'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Vera Fiorani, che è commissario per la realizzazione delle linee di Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e Potenza-Battipaglia. «Una velocità di progetto tra 250 e 300 km all'ora: è la nostra risposta tecnica per arrivare, già con il completamento dei primi due lotti, a un tempo di percorrenza di quattro ore» tra Roma e Reggio-Calabria, ha detto Fiorani. «Nel percorso - ha aggiunto - c'è un unico punto nei pressi di Praia in cui la velocità si ferma a 160 chilometri orari».

L'intera tratta misura 445 chilometri ed è stata suddivisa in sette lotti funzionali (si parte dal lotto 0). Il costo complessivo è stimato in 22,8 miliardi. Al momento sono stati finanziati dal Pnrr i primi due lotti (coperti per 11,2 miliardi dal Pnrr e per il resto da fondi aggiuntivi disponibili), da realizzare per tappe funzionali: la prima entro il 2026, il completamento entro il 2030. Dei quattro percorsi selezionati in partenza, il progetto di fattibilità tecnico-economica realizzato da Rfi ha scelto quello "autostradale" per costi contenuti, soddisfazione dei territori e ridotto impatto, secondo la ricostruzione di Rfi. Tale proposta sarà discussa con le comunità locali.

Per quanto riguarda il tratto campano, si discute su dove collocare la stazione Salerno Sud. Sul tavolo le opzioni Sapri, Atena Lucana, Padula e Buonabitacolo. «Si sta lavorando a un percorso per lo più fuori terra - precisa Luca Cascone delegato del presidente De Luca a seguire i lavori dell'Alta velocità - con il minor numero possibile di gallerie».

Sul versante calabrese, c'è un fronte che contesta il tracciato ipotizzato, che «avrà un impatto pesantissimo sul paesaggio» - precisa Francesco Russo, esperto di Logistica e Trasporti, ordinario di Ingegneria alla Mediterranea di Reggio Calabria - spaccando i parchi nazionali del Cilento, del Pollino, della Sila. Per noi ha senso l'Alta velocità al Sud solo se

#### LE OPERE PRINCIPALI

# 23 miliardi

#### Salerno-Reggio Calabria

È il costo complessivo stimato per il finanziamento dell'Alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Il Recovery Plan ha finanziato i primi due lotti (coperti dal Pnrr per 11,2 miliardi e per il resto da un fondo aggiuntivo disponibile)

# 6 miliardi

#### Napoli-Bari

È il valore della Napoli-Bari che consentirà di ridurre a tre ore circa i tempi di percorrenza tra le due città. Le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ammontano a 1,4 miliardi e potrebbero essere investite nella creazione di servizi per l'Alta velocità da collocare lungo la rete e nei pressi delle stazioni, a cominciare dalle piattaforme logistiche al servizio dell'alta capacità.

il viaggio dura non più di tre ore».

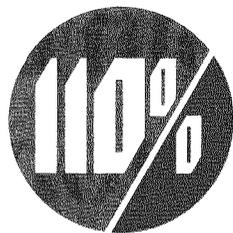
Il Pnrr dedica risorse considerevoli anche alla Napoli-Bari, in costruzione da tempo. Tutti i cantieri saranno aperti entro fine 2021. Per il 2023 è prevista una prima attivazione della linea. L'opera (6 miliardi di costo) consentirà di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma e Bari: tre ore, quasi una in meno rispetto ad oggi. E permetterà anche di realizzare un collegamento diretto tra Napoli e Bari in circa due ore (contro le attuali 3 ore e 34 minuti), senza più dover cambiare a Caserta. Attesa da molti anni, la Napoli-Bari dal 2015 in poi ha avuto una netta accelerazione.

Il Pnrr, nel finanziare la Napoli-Bari (1,4 miliardi), libera risorse già stanziata dal Contratto di programma di Rfi. Con queste e altre risorse è stato costituito un fondo di quasi 11 miliardi per interventi a beneficio anche degli stessi territori. Uno degli interventi su cui si sta ragionando riguarda la dotazione di servizi all'Alta velocità da collocare nei pressi delle stazioni. In primis, piattaforme logistiche: una o due nei territori di Avellino o Benevento. Più in generale, si pensa che con le risorse disponibili sarà necessario completare i collegamenti delle nuove stazioni ferroviarie. Prima di tutte la stazione di Afragola, progettata da Zaha Hadid che, in attesa del prolungamento dell'Alta velocità e dei collegamenti necessari, resta una cattedrale nel deserto.

... RIPRODUZIONE RISERVATA



**Superbonus**  
Case di cura,  
il rebus dei dati  
complica l'accesso  
agli sgravi



**Antonio Iovine**

— a pag. 38

# Case di cura, il rebus dei dati complica l'accesso al 110%

Catasto. La modalità di calcolo prevista dal Dl Semplificazioni si scontra con un problema: non è chiaro quale superficie media vada utilizzata

**Antonio Iovine**

**P**roblemi applicativi per la nuova modalità di calcolo dedicata al Terzo settore.

Il decreto legge Semplificazioni (articolo 33, n. 77 del 31 maggio 2021) ha aggiunto all'articolo 119 del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77), che disciplina il superbonus, il comma 10 bis, che ne estende l'applicazione alle unità immobiliari iscritte nelle categorie catastali B/1, B/2 e D/4.

Più precisamente si tratta di «Collegi e convitti, educandati, orfanotrofi, ospizi, conventi, seminari e caserme» (cat. B/1); «Case di cura ed ospedali senza fine di lucro» (cat. B/2); «Case di cura ed ospedali con fine di lucro» (cat. D/4).

Si tratta di unità immobiliari normalmente molto estese, per le quali le consistenze iscritte in catasto sono rapportate al metro cubo (categorie ordinarie B/1 e B/2) o sono assenti (categoria speciale D/4).

Tuttavia per il riconoscimento è necessario che i titolari svolgano attività di prestazione di servizi socio-sanitari e assistenziali e che,

in presenza di Consiglio di amministrazione, i membri non percepiscano alcun compenso o indennità di carica. Il bonus è riconoscibile anche in caso di immobile posseduto come nuda proprietà, usufrutto o comodato d'uso gratuito registrato.

Per stabilire il limite di spesa ammesso alle detrazioni rispetto al meccanismo previsto per le unità abitative, il legislatore ha previsto che questo si ottenga moltiplicando il limite di spesa previsto per unità abitativa per il rapporto tra la superficie complessiva dell'immobile oggetto degli interventi e la superficie media di un'unità abitativa immobiliare, come ricavabile dal Rapporto immobiliare pubblicato dall'Osservatorio del mercato immobiliare dell'agenzia delle Entrate.

Il meccanismo di calcolo, benchè apparentemente semplice, desta qualche perplessità pratica applicativa, dal momento che il dato di superficie media di un'unità abitativa immobiliare rilevabile dal Rapporto Omi (disponibile sul sito web istituzionale dell'agenzia delle Entrate) non è univocamente individuabile in relazione al testo letterale

della disposizione.

Più precisamente, il Rapporto immobiliare dell'anno 2021 riporta la superficie media nazionale delle abitazioni compravendute a livello nazionale in 107,5 metri quadrati; ma la stessa tabella (n. 4 del rapporto) fornisce anche dati disaggregati per macro-aree (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud, Isole) e differenziati tra Comuni capoluogo e non capoluogo.

Inoltre, nel rapporto è presente anche la tabella (n. 33) che espone in chiaro direttamente la superficie media per otto grandi città. Sorge pertanto il dubbio sulla superficie da utilizzare, se quella media nazionale o quella specifica di macro-area/capoluoghi o del Comune, quando esposta.

L'incidenza sul calcolo non appare trascurabile; il massimo discostamento relativo si ha per il Comune di Milano, dove la superficie media è mq. 81,3 cioè circa il 25% inferiore alla media nazionale. Altro dubbio può riguardare l'anno del Rapporto immobiliare da prendere in considerazione, se l'ultimo disponibile alla data di entrata in vigore della norma o alla data di inizio lavori/contabilizzazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



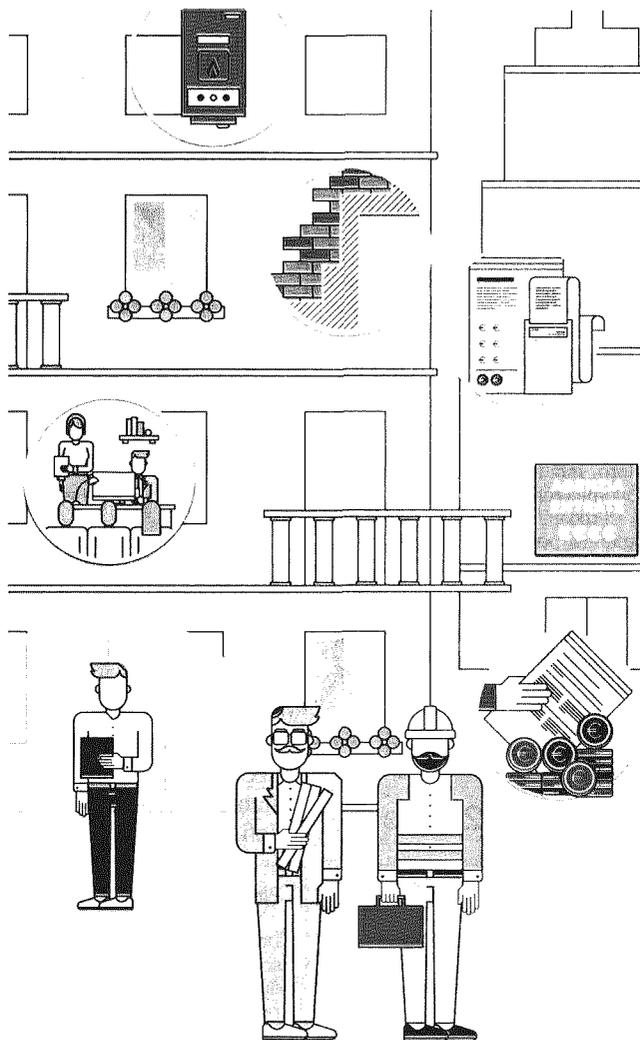
**L'APPUNTAMENTO**

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati al superbonus

**NT+FISCO**

**Speciale 110%: tutti gli ultimi chiarimenti del fisco**

Le ultime novità sul superbonus [ntplusfisco.ilsole24ore.com](http://ntplusfisco.ilsole24ore.com)



**Nei Rapporti Omi rilevazioni nazionali ma anche numeri riferiti a macro-aree e ad alcuni Comuni**



IL MIO  
**110%**  
 QUOTIDIANO

**Interventi  
 con il  
 Superbonus  
 per 100  
 mila edifici**

Galli a pag. 28

*Dall'Enea analisi dell'impatto prodotto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza*

# Superbonus in 100 mila edifici

## Superficie totale riqualificata: oltre 36 milioni di mq

DI GIOVANNI GALLI

**G**li investimenti innescati dal superbonus del 110% consentiranno la ristrutturazione di oltre 100 mila edifici a regime, per una superficie totale riqualificata di oltre 36 milioni di metri quadri. Il risparmio energetico atteso dal superbonus è di circa 191 Ktep/anno (mille tonnellate equivalenti di petrolio l'anno) con una riduzione delle emissioni. Lo evidenzia l'Enea, l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, in un documento diffuso nei giorni scorsi sull'impatto dei 15 miliardi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) sull'efficienza energetica e riqualificazione degli edifici. La missione 2 «Rivoluzione verde e transizione ecologica» del Piano intende migliorare la sostenibilità e la resilienza del sistema economico e assicurare una transizione ambientale equa e inclusiva. Il pilastro della transizione verde, spiega una nota dell'Enea, discende direttamente dallo European green deal e dal

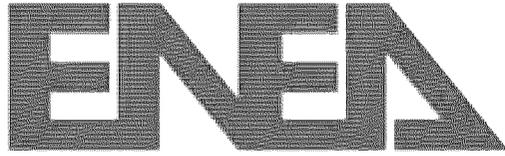
doppio obiettivo dell'Ue di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento rispetto allo scenario del 1990 entro il 2030. Tre sono le linee di attività previste. Per la prima linea (Efficientamento energetico edifici pubblici) il Piano di sostituzione di edifici scolastici e di riqualificazione energetica mira ad intervenire su circa 195 edifici scolastici, per un totale di oltre 410 mila mq, con conseguente beneficio su circa 58 mila studenti e una riduzione del consumo di energia finale di almeno 50 per cento (3,4 Ktep all'anno) che permetterà secondo l'Agenzia di raggiungere una riduzione delle emissioni annue di gas a effetto serra pari a circa 8.400 tCO<sub>2</sub>. Per l'efficientamento degli edifici giudiziari la misura si pone l'obiettivo di intervenire su 48 edifici entro la metà del 2026 efficientando 290.000 mq (con un risparmio pari a circa 2.500 tCO<sub>2</sub> e 0,7 Ktep

all'anno con conseguente riduzione delle emissioni di 2,4Kt CO<sub>2</sub> l'anno). Accanto a queste misure di carattere economico sono previste altre misure volte a superare le barriere non economiche attraverso quattro linee di intervento: rendere operativo il Portale nazionale per l'efficienza energetica degli edifici; potenziare le attività del Piano d'informazione e formazione rivolte al settore civile; aggiornare e potenziare il Fondo nazionale per l'efficienza energetica; accelerare la fase realizzativa dei progetti finanziati dal programma Prepac. Per la seconda linea di attività (Efficientamento energetico e sismico edilizia residenziale privata e pubblica) il Piano intende estendere la misura del superbonus 110% introdotta dal 2021 al 2023 (al 30 giugno 2023 per gli interventi effettuati

dagli Iacp, a condizione almeno il 60 per cento dei lavori siano stati effettuati alla fine del 2022; al 31 dicembre 2022 per gli inter-

venti effettuati dai condomini, a condizione che almeno il 60 per cento dei lavori sia stato effettuato entro il 30 giugno precedente). La terza linea di attività è dedicata ai Sistemi di teleriscaldamento, in quanto nell'ambito del mix tecnologico che dovrà garantire il conseguimento degli obiettivi ambientali del prossimo decennio nel settore del riscaldamento e raffrescamento, il teleriscaldamento gioca un ruolo fondamentale, secondo Enea. «Obiettivo è lo sviluppo di 330 km di reti di teleriscaldamento efficiente e la costruzione di impianti o connessioni per il recupero di calore di scarto per 360 MW, ipotizzando che il 65 per cento delle risorse sia allocato per le reti (costo 1,3 mln a km) e il 35 per cento circa a sia dedicato allo sviluppo di nuovi impianti (costo 0,65 mln a MW). Il raggiungimento del target consentirebbe, a regime, di conseguire benefici di tipo energetico ed ambientale pari a 20,0 Ktep annui di energia primaria fossile risparmiata e 0,04 MtCO<sub>2</sub> di emissione di gas serra evitati nei settori non Ets (Emission trading scheme -Sistema di scambio di quote di emissioni) ogni anno».

© Riproduzione riservata



Agenzia nazionale per le nuove tecnologie,  
l'energia e lo sviluppo economico sostenibile



159329

# Cingolani: su rinnovabili regole forti, nessun piano B

## Semplificazioni

**Il ministro a Radio24:  
«Spero buone notizie  
a breve sui rifiuti di Roma»**

**Celestina Dominelli**

ROMA

Promette «una buona notizia a breve» sull'emergenza rifiuti a Roma, per la quale «sono state identificate alcune strade». Ma soprattutto lancia un chiaro messaggio sulle rinnovabili e sull'impegno ribadito nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. Un fronte, quest'ultimo, su cui però non mancano le perplessità degli operatori che continuano a denunciare i numeri bassissimi delle aste del Gse e che giudicano troppo timide le semplificazioni contenute nel decreto appena approvato dal governo. Intervenedo ieri a Radio24, nel programma 24 mattino, condotto da Simone Spetia, il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, mette in fila le priorità del suo dicastero, a cominciare dai nuovi impianti green: «L'asta precedente è andata quasi deserta, non è una sorpresa ma, a maggior ragione, diventa indispensabile la combinazione di un programma chiaro e un pacchetto di regole di semplificazione dell'ultimo decreto. Sono regole forti che creano discussioni, ma non c'è un piano B.

Bisogna semplificare e andare avanti». Cingolani rimarca che, per centrare i target al 2030, bisognerà installare tra 7 e 9 gigawatt annuali. «Nell'ultimo anno ne abbiamo installati 0,8, dobbiamo moltiplicare per 10; quindi tanti devono rinunciare alle loro prerogative, al "non voglio nel mio giardino", tutti dovranno rinunciare a qualcosa».

Insomma, la strada è quella tracciata e non ci sono alternative pena, chiarisce Cingolani, «l'uscita dall'accordo di Parigi». E anche sui rifiuti la direzione è quella indicata dal Pnrr. «Li abbiamo la formula magica che è 65-10-25: 65% riciclato, 10% in discarica e 25% umido che va riutilizzato. In alcune regioni - prosegue il ministro - siamo a questi livelli. Se il sistema funzionasse in maniera coerente, dovremmo far sparire le discariche. Diversi Paesi europei ne stanno già riducendo il numero. Abbiamo già alcune zone in Italia dove purtroppo la gestione del rifiuto non è altrettanto sana. Ma dobbiamo aiutare queste regioni a recuperare il giusto ritmo». E i termovalorizzatori? «Finché non avremo risolto il problema della gestione dei rifiuti al Sud, i termovalorizzatori che abbiamo in Italia bastano», precisa Cingolani per poi fornire ragguagli su altri due tasselli. Il primo è la direttiva europea che vieta le plastiche monouso: «L'accordo con Bruxelles è già trovato. Il problema non c'è, grazie a un'interlocuzione più tecnica che politica, che fa bene a tutti». Il secondo è il dibattito sul nucleare: «L'Italia l'ha escluso con due referendum e non si torna indietro», spiega Cingolani. Due mesi fa, però, aggiunge, «ho fatto notare che mentre noi ci prepariamo a fare una vera e propria trasformazione epocale con le rinnovabili, la Francia sta cercando di far passare i microreattori nucleari di quarta generazione come sorgenti verdi. Questo sarebbe un cambio delle regole in corsa». Sull'ex Ilva, conclude il ministro, «prima di tutto vanno salvaguardate salute delle persone e lavoro».

È RIPRODUZIONE RISERVATA



**ROBERTO CINGOLANI**  
Il fisico  
è il ministro  
della  
Transizione  
Ecologica

**I professionisti: sul Superbonus bene le procedure facili, ma ora la proroga**

**VINCI ZONA**

**Per prendermi cura della mia casa ho scelto i PAC di Fidelity**

Fidelity

Enea ha coinvolto il centro laziale di San Felice Circeo per un progetto sulla blue energy

# Il mare dà la corrente elettrica

## Meno consumo di combustibili fossili con le nuove tecnologie

DI FILIPPO MERLI

**D**al verde al blu. Dal Green deal al Blue deal. Il Comune di San Felice Circeo, in provincia di Latina, è stato coinvolto da Enea, l'Agenzia nazionale per l'ambiente e le nuove tecnologie, per partecipare a un progetto europeo di economia marina. Obiettivo: trovare soluzioni per trasformare l'energia del mare in corrente elettrica.

L'acronimo Blue deal sta per *Blue energy deployment alliance*. Il programma, cofinanziato dal fondo europeo di sviluppo regionale nell'ambito del programma Interreg-Med, punta a identificare le migliori pratiche per la pianificazione, il collaudo e l'integrazione delle procedure per l'impiego della blue energy nelle regioni mediterranee.

Il progetto, oltre all'Ita-

lia, vede la partecipazione di Albania, Cipro, Croazia, Grecia e Spagna. E il centro laziale di San Felice Circeo avrà un ruolo di prima linea nella ricerca di nuove tecnologie in grado di sfruttare il vento, le onde e le biomasse marine per produrre energia da fonti rinnovabili, riducendo il consumo di combustibili fossili e contribuendo a ridurre il riscaldamento globale.

«Attualmente stiamo svolgendo un'attività di open innovation mirata a far incontrare, tramite un concorso di idee, le richieste dei possibili utenti finali di questa tecnologia e le soluzioni offerte dagli sviluppatori», ha spiegato la ricercatrice di laboratorio di modellistica climatica, **Maria Vittoria Struglia**, responsabile del progetto per conto di Enea.

Tra i diversi tipi di dispositivi in grado di

estrarre l'energia dal moto ondoso alcuni possono essere installati all'interno di boe galleggianti ancorate in prossimità della costa, mentre altri possono essere disposti sulla terraferma per sfruttare le infrastrutture portuali già esistenti come moli e barriere frangiflutti.

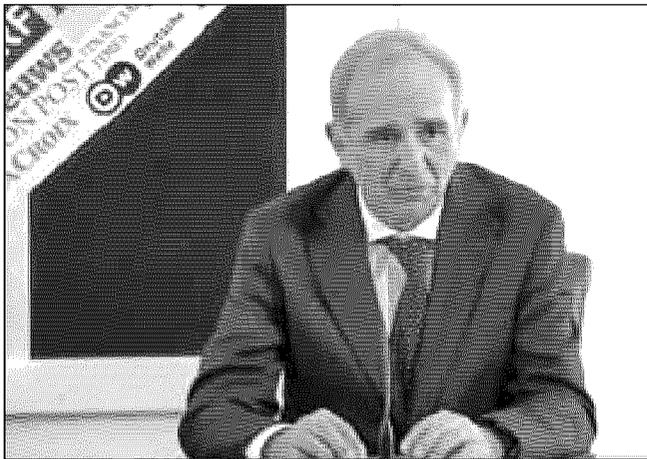
«Siamo nel cuore del parco nazionale del Circeo e dobbiamo prestare grande attenzione alla difesa dello straordinario ecosistema nel quale viviamo», ha sottolineato il sindaco civico di San Felice Circeo, **Giuseppe Schiboni**. «Abbiamo aderito al progetto Blue deal per individuare quelle soluzioni che in futuro potrebbero provvedere con l'energia creata dal moto ondoso ad alimentare il sistema per la ricarica di veicoli elettrici che stiamo creando all'interno del nostro territorio.

Abbiamo mosso un ulteriore passo per diventare una smart city».

Il percorso di San Felice Circeo verso la sostenibilità è iniziato da tempo. Il Comune, sempre in collaborazione con Enea, ha lanciato il progetto Bargain per il recupero delle posidonie, le alghe che una volta morte si accumulano sul litorale e la cui rimozione può creare danni all'ecosistema.

Il centro laziale è già in prima linea anche per la smart city, con l'installazione di 1.000 plafoniere led per risparmiare sui costi di energia pubblica e rispettare le prescrizioni sull'inquinamento luminoso, oltre al potenziamento della raccolta differenziata, arrivata quasi all'80%, e a un progetto per la creazione di un sistema di infrastrutture destinate alla ricarica dei veicoli elettrici per abbattere le emissioni inquinanti.

—© Riproduzione riservata—



Giuseppe Schiboni



# Rapporti

## Sviluppo sostenibile

# Parigi, nucleare alla ricerca della patente di sostenibilità

**Lo scenario.** La difficile transizione verso un mix energetico dove il settore peserà per il 50% nella generazione di elettricità rispetto al 70% attuale

**Attilio Geroni**

La Francia non è la Germania. Soprattutto quando si parla di energia. Una decisione come quella presa da Angela Merkel all'indomani della tragedia di Fukushima – l'uscita del Paese dal nucleare – sarebbe stata impensabile per Parigi, a prescindere dal colore politico di chi era all'Eliseo (al tempo il neogollista Nicolas Sarkozy).

Nel caso francese, lo tsunami e il terremoto che avevano investito la centrale in Giappone nel 2011 non sono certo stati privi di ripercussioni e in fin dei conti hanno accelerato la chiusura della controversa centrale di Fessenheim, completata esattamente un anno fa. Certo però non ha portato (e non porterà) a decisioni dirimpenti come quella tedesca, che aveva pianificato la fine del nucleare entro l'anno prossimo.

Così mentre imprese e famiglie tedesche pagano una bolletta energetica tra le più care al mondo per finanziare la cosiddetta *Energiewende*, la transizione a tappe forzate verso le rinnovabili, ancora alla fine dell'anno scorso il presidente Emmanuel Macron durante la visita a una centrale nucleare poteva vantare per i suoi cittadini «un costo dell'elettricità per kWh inferiore del 40% alla media europea». E poteva aggiungere che il nucleare in Francia, anche in virtù del suo peso economico come settore industriale che coinvolge 3mila imprese e occupa 220mila addetti, «continuerà a essere un pilastro negli anni a venire».

Scelta di politica economica, energetica e di sicurezza presa al-

l'inizio degli anni 60, poi confermata con un'impressionante accelerazione immediatamente dopo lo shock petrolifero del 1973, l'energia nucleare conferma la volontà di pianificazione e intervento dello Stato francese: più o meno con le stesse modalità che portarono alla nascita dell'alta velocità ferroviaria con decenni d'anticipo rispetto a molti Paesi europei.

Una filiera strategica, quella del nucleare, i cui componenti, come è stato nel caso di Areva nel 2017, meritano di essere salvati: fino ad allora leader mondiale, tra le altre cose, nella costruzione di reattori nucleari, il gruppo fondato nel 2001 da Anne Lauvergeon divenne oggetto di una profonda ristrutturazione a causa di difficoltà finanziarie. Areva fu costretta a cedere una serie di attività, e tra queste proprio quella relativa alla fabbricazione delle centrali, che finì sotto il controllo del gigante energetico francese Edf.

Una prima e importante scossa d'assestamento alla quale si è aggiunta poco dopo una revisione della politica energetica nazionale che avrebbe dovuto tenere conto dei nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di Co2, a livello nazionale e internazionale. Sotto la presidenza del socialista François Hollande venne prima indicata una riduzione al 50% del contributo del nucleare alla produzione nazionale di energia elettrica entro il 2025 (rispetto a una quota attuale superiore al 70%). Una transizione troppo brusca, evidentemente, che il successore Emmanuel Macron, nel 2018, allungò di un decennio, al 2035: ciò comporterà, entro quella data, la chiusura dei 14 re-

attori nucleari più vecchi, dei quali 4 o sei già entro il 2030.

Parigi deve quindi gestire un difficile passaggio e in questa gestione desidera che sia messo in valore, a livello europeo, uno degli aspetti rilevanti della generazione di energia elettrica da nucleare: essere cioè una fonte a bassissima emissione di Co2 e come tale, secondo i desideri delle autorità di governo francesi, da essere annoverata nella nuova tassonomia verde della Ue sulle energie sostenibili.

Il problema è che la Commissione non ha finora sciolto completamente le sue riserve in materia, tanto per il nucleare quanto per il gas (capitolo, quest'ultimo, che invece interessa molto ai tedeschi come evidenzia il caso del Nord Stream 2) chiedendo a un gruppo di esperti sulla sicurezza energetica di fornire un ulteriore parere, che probabilmente non arriverà prima dell'autunno.

Una partita ancora aperta, insomma, che rischia di rendere più complesso il cammino del nucleare in Francia durante la transizione vera. Non si tratta però soltanto di modifiche radicali ai quadri normativi nazionali ed europei ad aver complicato lo sviluppo dell'atomo. Come dimostra il caso Areva del 2017, alla base delle nuove incertezze sul settore in Francia ci sono stati anche problemi industriali, legati essenzialmente alla realizzazione del reattore nucleare di nuova generazione, l'EPR3, costruito dai francesi con oltre un decennio di ritardo, e costi in continuo aumento rispetto ai tempi originari, nella centrale finlandese di Olkiluoto. Dovrà essere pronto nel 2009 e se non csa-

ranno intoppi sarà commercialmente operativo l'anno prossimo.

Ritardi anche per l'altro grande progetto di EPR3, il terzo reattore della centrale di Flamanville, che potrebbe entrare in funzione l'anno prossimo rispetto alla data originaria del 2014. La filiera francese del settore punta ancora molto sull'export del proprio know how che comprende anche la gestione del ciclo

completo del combustibile (delle scorie radioattive - e sul bisogno che molte economie emergenti continuino a disporre del nucleare per gestire anch'esse la transizione verso le rinnovabili e verso la neutralità climatica, anche se è possibile che la tragedia di Fukushima abbia a un certo punto rallentato un simile processo.

L'industria nucleare francese vor-

rebbe realizzare per il fabbisogno energetico nazionale altri tre-quattro reattori di nuova generazione; lo stesso piano economico del governo, France Relance, ha stanziato 500 milioni di euro per il settore. Anche questa volta sarà la politica ad avere l'ultima parola. Non prima, però, dell'esito delle presidenziali nella primavera 2022.

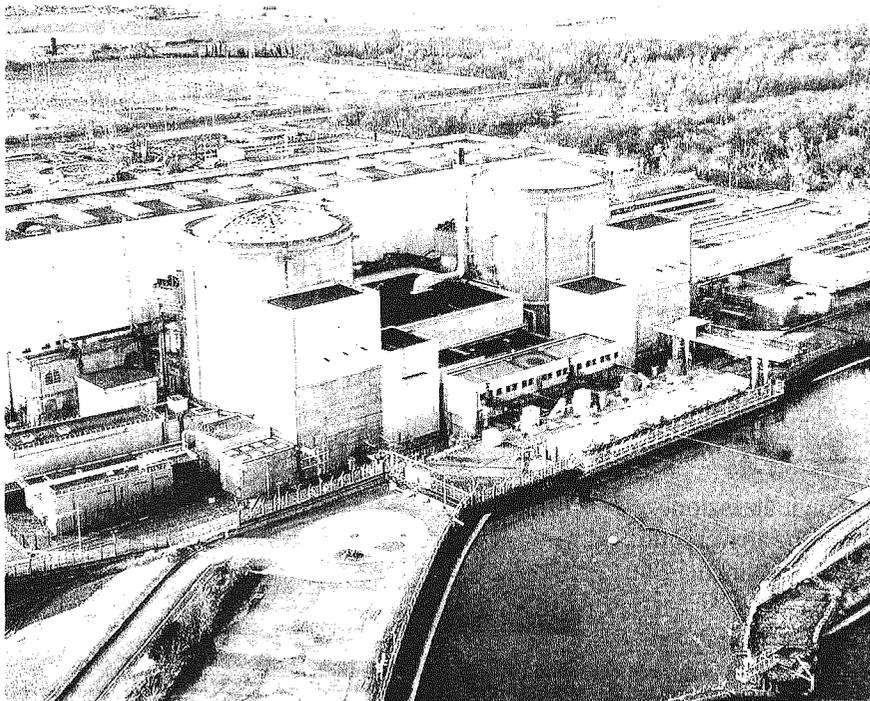
È RIPRODUZIONE RISERVATA

2035

#### LA CHIUSURA DI 14 REATTORI

Entro quell'anno dovranno essere chiusi i 14 reattori più vecchi; di questi, 4-6 potrebbero essere messi a riposo già entro il 2030

**Il reattore.** La centrale nucleare di Fessenheim, la più vecchia del Paese, ha cessato l'attività nel 2020 dopo 43 anni di servizio



Parigi nucleare alla ricerca della patente di sostenibilità

La piattaforma per un'azienda sostenibile

www.plat4mm.com

159329

# I professionisti: sul Superbonus bene le procedure facili, ma ora la proroga

**Di semplificazioni.** Il presidente degli ingegneri e delle professioni tecniche Zambrano difende la Cila nel nuovo iter e nega sovraccarichi di responsabilità sui tecnici. «Funziona l'alt alla doppia conformità per il 110% ma andrà eliminata del tutto»

**Giorgio Santilli**

Armando Zambrano, presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni) e coordinatore della Rete delle professioni tecniche (Rpt), parla con parole chiare e nette nel corso dell'audizione sul decreto semplificazioni alla Camera: la procedura semplificata per il Superbonus, prevista dall'articolo 33 e imperniata sulla Comunicazione inizio lavori asseverata (Cila), «va bene così com'è», dice, respingendo letture distorte o capziose su presunti sovraccarichi di responsabilità per i professionisti.

«Ai professionisti la norma va bene così - ripete - e non c'è un eccesso di responsabilità perché non ci si chiede più di fare la verifica di doppia conformità sulla regolarità dell'immobile e al tempo stesso non c'è alcuna possibilità di sanare irregolarità dell'immobile con la procedura relativa ai lavori del Superbonus. C'è una neutralità del Superbonus rispetto agli eventuali abusi dell'immobile ed è un principio giusto», chiarisce Zambrano, rispondendo al relatore del provvedimento in commissione Ambien-

te, Roberto Morassut, anche lui preoccupato di mettere agli atti la posizione di chi poi lavora concretamente sul campo con la procedura. Proprio per questo l'audizione di Zambrano risulta fondamentale: tutti quelli che cercano appigli in questi giorni per smontare la procedura facile fondata sulla Cila non ne trovano nelle parole del presidente degli ingegneri.

«Semmai - aggiunge Zambrano - due altre cose è necessario fare: la prima è doverosa e andrebbe fatta subito, la proroga del Superbonus al 2023. Non si può attendere la legge di bilancio perché servono due anni per fare lavori condominiali di un certo peso e la proroga in legge di bilancio rischia di arrivare tardi e creare incertezze che frenano anziché aiutare».

Sempre sul 110%, Zambrano propone di consentire gli interventi anche con un solo salto nella classificazione energetica nei centri storici, «dove le Sovrintendenze fanno opposizione al cappotto termico». E anche una sorta di «ravvedimento operoso» per rettificare in tempo attestazioni che presentino errori formali.

Il secondo tema che Zambrano pone va oltre il Superbonus e lui stesso lo presenta come un tema delicato che

«merita una riflessione». Parte ancora dalla verifica di doppia conformità, che è stata eliminata per il 110% «ma andrebbe eliminata del tutto, perché non ha senso chiedere di abbattere una costruzione che oggi è legittima in base agli strumenti urbanistici per ricostruirla come era in passato. Oggi abbiamo strumenti di misurazione precisi al millimetro che non esistevano in passato».

Ma il tema è più ampio e riguarda tutte quelle difformità che non si riescono a regolarizzare per una rigidità formale delle norme oppure perché le domande di condono sono state presentate ma non arrivano mai al traguardo. «A noi non interessa se viene approvato o no un condono - dice Zambrano - ma se un condono è stato fatto bisogna avere la possibilità di portarlo fino in fondo. Atrimenti rischiamo di non poter intervenire con il Superbonus su tanti immobili che hanno difformità in corso di regolarizzazione e sprecheremo un'occasione». Quanto alla rigidità delle norme, i professionisti chiedono di «ampliare dal 2 al 3% il margine di tolleranza rispetto alle difformità, come hanno già fatto quattro regioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le posizioni della Rete delle Professioni tecniche (Rtp)

6 Va ampliato dal 2 al 3% il margine di tolleranza per le difformità, come già avviene in alcune leggi regionali

1

### NESSUN SOVRACCARICO

Ok alla procedura fondata sulla Cila

Non c'è nessun sovraccarico improprio di responsabilità sui professionisti con la nuova procedura semplificata basata sulla Certificazione di inizio lavori asseverata. Non è più necessario accertare la doppia conformità degli immobili

2

### LA SCADENZA

Serve subito la proroga al 2023

La proroga del 110% al 2023 non può arrivare con la legge di bilancio: sarebbe in ritardo, considerando che servono due anni per fare gli interventi più pesanti nei condomini. Anziché fare chiarezza e incentivare gli interventi, rischierebbe di frenarli

3

### LA PROPOSTA

«Ravvedimento operoso per le Cila»

I professionisti chiedono una sorta di «ravvedimento operoso» per le asseverazioni di lavori ammessi agli incentivi fiscali in caso di errori piccoli o formali, come già fa l'Agenzia delle entrate per le dichiarazioni fiscali.

4

### LE PICCOLE DIFFORMITÀ

Doppia conformità: va eliminata del tutto

Bene che la Cila renda «neutra» la doppia conformità per i lavori del Superbonus, ma la doppia conformità è un principio sbagliato che andrebbe eliminato del tutto: assurdo abbattere un edificio oggi regolare per ricostruirlo com'era

# Quelle infrastrutture della conoscenza che servono all'Italia

L'utilizzo del Pnrr

Giusella Finocchiaro

**I**n un articolo di qualche giorno fa, dedicato alla figura di Lorenzo Necci, si ricordava il ruolo fondamentale delle infrastrutture materiali per la crescita del nostro Paese. Le infrastrutture relative ai trasporti, naturalmente, costituite dalle ferrovie, le strade, i porti, gli aeroporti. Ma di infrastrutture si può parlare con molti significati e oggi un'attenzione speciale meritano le infrastrutture della conoscenza.

Viviamo un'occasione straordinaria per il rilancio dell'Italia. L'Europa ha stanziato finanziamenti eccezionali e il Pnrr tratteggia riforme essenziali per il Paese, a partire dalla semplificazione legislativa e della pubblica amministrazione. Il Pnrr prevede straordinari investimenti nella ricerca, pari a 11,44 miliardi e nell'istruzione, pari a 19,44 miliardi. Ma lo spazio per la ricerca è anche in altre linee di investimento del Piano, non espressamente dedicate a questa missione. Ci sono opportunità per la ricerca nella missione dedicata alla digitalizzazione, in quella dedicata alla sanità, in particolare a quella tecnologicamente avanzata; in quella dedicata alla transizione ecologica. Queste straordinarie potenzialità vanno tuttavia cucite insieme da un disegno di sistema. Un disegno, innanzitutto, che consenta di leggere il quadro complessivo. E un disegno del sistema Paese, non di alcuni attori isolati. L'occasione impone di progettare insieme, già in questa prima fase di definizione delle strategie organizzative nelle quali si incardineranno i progetti di ricerca. Occorre puntare sulle infrastrutture della conoscenza: quelle costituite dagli enti di ricerca, dalle Università, dai nuovi poli aggregativi di risorse digitali. Questi possono essere i protagonisti della ripartenza e devono avere la capacità di dialogare con gli enti istituzionali dei territori e con le molte imprese innovative italiane. Devono creare le nuove architetture, con creatività, audacia e concretezza. Questi protagonisti condividono il "privilegio della responsabilità", secondo la bella definizione di Resta. L'Università deve assumere la piena responsabilità sociale di guidare nella definizione del disegno. Lo sviluppo della ricerca in Italia passa anche per la necessaria valorizzazione del patrimonio informativo della pubblica amministrazione e degli enti pubblici, costituito da dati e informazioni. Ad esempio, su tutta la ricerca scientifica *data driven*, basata sulle applicazioni di intelligenza artificiale. Il "nuovo petrolio" va posto a servizio della comunità scientifica, nel rispetto dei diritti fondamentali e della protezione dei dati personali. Deve divenire un nuovo bene comune, a disposizione di tutti per le finalità di ricerca scientifica, rimuovendo superate logiche proprietarie. Le piattaforme digitali per l'accesso ai contenuti devono essere costruite con una logica di massima apertura e rispetto della qualità informativa. L'accesso a Internet deve potersi considerare acquisito in tutto il Paese. Occorre, dunque, progettare: le infrastrutture materiali, per la nuova socialità, e le infrastrutture immateriali, per la ricerca e per la conoscenza, con la partecipazione degli attori istituzionali e del settore privato. E questo è necessario non soltanto per ripartire, ma per sostenere lo sviluppo futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



159329

# Sostegni automatici in arrivo

*Da domani sui conti delle partite Iva verranno accreditati i contributi previsti dal decreto bis. Erogazione automatica a chi ha già beneficiato dei primi aiuti*

Da domani sui conti delle partite Iva i nuovi accrediti previsti dal decreto Sostegni bis. Gli importi saranno erogati in maniera automatica a chi ha già ricevuto i contributi con il primo decreto. Si dovrà invece attendere il 23 giugno per le istanze dei contributi rimodulati in base ai cali del fatturato. Fondamentale il monitoraggio delle istanze per il contributo a fondo perduto presentate in base al primo dl.

*Liburdi-Sironi a pag. 27*

*Da domani una nuova erogazione per chi ha ottenuto il contributo di cui al dl 41*

## Al via i sostegni automatici Beneficio precluso se la vecchia istanza è stata bloccata

DI DUILIO LIBURDI  
E MASSIMILIANO SIRONI

**D**a domani, 16 giugno al via i nuovi accrediti per i Sostegni bis. Gli importi, come specificato dal ministro Daniele Franco in Parlamento (si veda *ItaliaOggi* del 9 giugno), saranno erogati in maniera automatica per chi ha già ricevuto i primi sostegni. Si dovrà attendere il 23 giugno per le istanze dei contributi rimodulati secondo i cali del fatturato. Il monitoraggio delle istanze per il contributo a fondo perduto presentate in base al primo decreto sostegni diventa dunque fondamentale: solo aver beneficiato di tale contributo consentirà di ricevere l'erogazione automatica e, ricorrendone le condizioni, quella integrativa. Nel caso di «blocco» dell'istanza presentata in base al dl 41 del 2021, sarà dunque preclusa ogni ulteriore erogazione diversa da quella perequativa sul peggioramento del risultato economico del 2020 rispetto al 2019. È questa circostanza che si deve valorizzare e monitorare sulla scorta della lettura di quanto previsto dall'art. 1 del dl 73 del 2021, cioè il contributo a fondo perduto contenuto nel sostegni bis che è strettamente collegato a quanto previsto dal primo decreto sostegni. Il comma 2 del

citato articolo 1 prevede, infatti, che il nuovo contributo a fondo perduto compete nella stessa misura di quello precedente a condizione, secondo il comma 1, dell'avvenuto riconoscimento del contributo previsto appunto dal dl 41. Analogamente, il comma 5 dell'art. 1 fissa il principio in base al quale il contributo «integrativo», in quanto basato sulla diminuzione del fatturato medio mensile sul periodo diverso dall'anno solare (si dovrà infatti confrontare il periodo 1 aprile 2020-31 marzo 2021 rispetto al periodo 1 aprile 2019-31 marzo 2020) compete ai soggetti che hanno beneficiato del contributo di cui al dl 41/2021 e al medesimo importo come previsto dal dl 73/2021. La stessa relazione di accompagnamento al decreto ribadisce questo principio dell'attribuzione dei «nuovi» contributi a coloro che hanno beneficiato di quello precedente. Diventa dunque dirimente la sorte dell'istanza che andava presentata entro lo scorso 28 maggio ai sensi di quanto previsto dal dl 41/2021. Nel caso in cui detta istanza non abbia avuto seguito per qualunque motivo, pertanto, ne deriva la impossibilità di percepire anche il nuovo pacchetto di erogazioni che, è bene ricordarlo, seguiranno comunque la modalità di attribuzione già scelta in base

al dl 41. Sul tema del «blocco» dell'istanza, va ricordato come la risoluzione dell'Agenzia delle entrate n. 65/2020 ha fornito alcuni chiarimenti in merito alle motivazioni per le quali le precedenti istanze (antecedenti a quelle del dl 41) potevano non essere liquidate da parte dell'amministrazione finanziaria delineando nel contempo i relativi rimedi. Posto che il citato documento di prassi era incentrato in particolar modo sulle problematiche legate ad erronee indicazioni dell'Iban, appare evidente che non tutte le casistiche possano rientrare nell'analisi di specie. Sarà dunque fondamentale, da un punto di vista professionale monitorare le diverse ipotesi in considerazione del fatto che, soprattutto in relazione al contributo «integrativo», lo stesso viene attribuito solo su presentazione di una nuova istanza. Che potrebbe dunque non essere elaborata a fronte di una problematica legata all'istanza precedente anche considerando come, in base alle disposizioni di legge, è previsto un termine decadenziale per la relativa presentazione individuato a norma del comma 13 in sessanta giorni dall'apertura della procedura telematica. Questo problema non si pone, invece, per coloro che presenteranno per la prima volta l'istanza

per il contributo integrativo in quanto, ad esempio, hanno registrato un calo di fatturato medio mensile sul periodo «a cavallo», elemento non presente invece in relazione ai parametri previsti dal dl 41/2021. In questa ipotesi, l'istanza sarà la prima trasmessa senza alcun vincolo con quella precedente. Ulteriore previsione del tutto slegata rispetto al dl 41/2021 è quella del contributo cosiddetto perequativo correlato alla diminuzione (cioè al peggioramento) del risultato economico dell'esercizio 2020 rispetto a quello del 2019. Per questa fattispecie, peraltro, serviranno due provvedimenti attuativi quali il decreto ministeriale ed il provvedimento dell'agenzia delle entrate. In questo contesto, una prima problematica che è emersa (in virtù di una locuzione normativa che non appare felicissima) è quella legata alla corretta interpretazione di quanto previsto dal comma 22 dell'art. 1 del dl 73/2021. Detto comma afferma che a scelta irrevocabile del contribuente il contributo a fondo perduto è riconosciuto nella sua totalità sotto forma di credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'art. 17 del dlgs 241/1997 e presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

# Pa, chi sono i primi ottanta chiamati a sbrogliare la matassa dei pareri

## Le nuove strutture Iter speciali su più livelli

**S**ono quattro le strutture create ex novo dal decreto legge 77 semplificazioni e chiamate a sbrogliare la matassa dei pareri per le grandi opere strategiche, dando percorribilità concreta alla «corsia speciale Draghi».

La struttura che appare al momento come il fulcro centrale di tutta la procedura speciale è il **Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici** (si veda l'articolo a fianco). Con il Consiglio superiore condividerà, in effetti, solo il presidente, che guiderà la nuova struttura. Gli altri 28 membri saranno nominati ex novo. L'articolo 45 del Dl 77 indica come: sei dirigenti di livello dirigenziale, appartenenti uno ciascuno a Palazzo Chigi e ai ministeri delle Infrastrutture, della Transizione ecologica, della Cultura, dell'Interno e dell'Economia (saranno nominati dal presidente del Consiglio d'intesa con il ministro rispettivo); tre rappresentanti designati dalla Conferenza unificata (espressione quindi di Regioni, Province e Comuni); tre rappresentanti designati dagli Ordini degli ingegneri, degli architetti e dei geologi; tredici esperti scelti fra docenti universitari di «chiara e acclarata competenza»; un magistrato amministrativo con qualifica di consigliere, un consigliere della Corte dei conti e un avvocato dello Stato.

I componenti del Comitato speciale potranno avere un'indennità aggiuntiva fino al 15% della retribuzione, con tetto di 35mila euro. Al Comitato speciale si affiancherà una **struttura di supporto** che svolgerà l'attività istruttoria, composta di dodici dipendenti della Pa in comando o distacco o fuori ruolo e diretta da un dirigente di livello generale.

La seconda struttura speciale è, in

realità, un retaggio del Dl semplificazioni del 2020, il n.76, ma non era mai decollata e ora viene allargata. È la **Commissione tecnica per la valutazione di impatto ambientale (Via) dei progetti Pnrr e Pniec**. La struttura è formata da un massimo di quaranta unità, laureati con almeno cinque anni di esperienza professionale e competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica. Saranno individuate tra il personale di ruolo delle Pa statali e regionali, del Cnr, dell'Ispra, dell'Enea e dell'Iss. Saranno messi fuori ruolo, in comando o distacco e svolgeranno attività a tempo pieno. Per le istruttorie tecniche c'è l'Ispra.

Resta indeterminato nel numero, invece, per il momento, il personale che dovrà lavorare nelle altre due

Al comitato speciale 28 membri più 12 della struttura di supporto, 40 alla commissione speciale Via

strutture fondamentali create ad hoc dal Dl 77 per far viaggiare i veloci dei progetti del Pnrr: la **Soprintendenza speciale** che interverrà su tutti i progetti sottoposti a Via statale, sui progetti di competenza di almeno due Soprintendenze regionali e su tutti i progetti che la stessa Soprintendenza deciderà di avocare a sé per il rispetto dei tempi; e la **segreteria tecnica a Palazzo Chigi** che dovrà istruire i dossier da sottoporre al Consiglio dei ministri per l'esercizio dei poteri sostitutivi. Della Soprintendenza si sa solo che sarà guidata dal direttore generale della direzione Archeologia, belle arti e paesaggio del ministero e che potrà usufruire di una segreteria tecnica composta da personale di ruolo del ministero e da esperti di comprovata qualificazione professionale.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Semplificazioni. Iter speciali per le grandi opere strategiche

