

GL 0DUWHG u JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
7	Il Sole 24 Ore	05/01/2021	<i>ALTA VELOCITA' E CITTA': AL PIANO SERVE UN'ANIMA (E.Cascetta)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	05/01/2021	<i>LA LEGGE DI BILANCIO 2021 PROLUNGA IL SUPERBONUS FINO AL 2022 (S.Loconte/L.Gargano)</i>	5
7	Italia Oggi	05/01/2021	<i>ARRIVA LA CARTA D'IDENTITA' DEGLI EDIFICI PUBBLICI (G.Costa)</i>	7
33	Italia Oggi	05/01/2021	<i>PROGETTI PUBBLICI, IL 2020 UN ANNO BOOM</i>	8
Rubrica UE				
1	Il Sole 24 Ore	05/01/2021	<i>MANOVRA SOTTO IL FARO DI BRUXELLES: SERVONO 15 VIA LIBERA UE (M.Mobili/M.Rogari)</i>	9
Rubrica Fondi pubblici				
2	Italia Oggi	05/01/2021	<i>L'ITALIA DEVE ESSERE DEGNA DEI FONDI UE (C.Valentini)</i>	11

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE**ALTA VELOCITÀ E CITTÀ:
AL PIANO SERVE UN'ANIMA**di **Ennio Cascetta**

Il Next Generation Ue è per l'Italia una sorta di "sliding doors", risorse enormi che possono indirizzare il Paese verso futuri diversi. Il più o meno lento declino degli ultimi dieci anni oppure investimenti e riforme che possano preparare la società e l'economia italiana alla lunga traversata del mondo post-Covid. La proposta del governo, nota come Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), ha subito diverse critiche dirette ed indirette circa la mancanza di un'anima - ossia una vision ambiziosa del Paese che vorremmo - da cui discende una sommatoria di progetti in gran parte già disponibili, poco collegati fra loro e senza la capacità di selezionare priorità. Mi sento di condividere queste critiche e vorrei fare alcuni esempi sui temi dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica, analizzando quello che c'è nel Pnrr e quello che non c'è e a mio avviso avrebbe dovuto esserci.

Il mondo sta attraversando una profonda transizione tecnologica nel settore dei trasporti e della mobilità. Tutti i sistemi geopolitici stanno investendo centinaia di miliardi pubblici e privati in quella che definisco la «settima rivoluzione dei trasporti». Veicoli a guida autonoma a terra e a mare, connessione 5G fra veicoli e infrastrutture, elettrificazione e combustibili a basso impatto ambientale, servizi di mobilità innovativi sempre più orientati all'uso piuttosto che al possesso sono linee chiaramente definite sulle quali anche l'Unione Europea sta investendo importanti risorse in Horizon 21-27. Ritengo che dovrebbe esserci un interesse italiano dentro quello europeo, puntando sui comparti industriali e centri di

ricerca competitivi per partecipare non da followers a questa rivoluzione. Dall'inizio di questo secolo abbiamo perso pezzi importanti dell'industria nazionale automobilistica e ferroviaria che nella seconda metà del 900 erano arrivate a livelli di eccellenza mondiale. Ma ci sono industrie nazionali molto competitive ed industrie del futuro che oggi ancora non vediamo. Nel Pnrr non ho trovato traccia di questa visione di politica industriale, anzi il finanziamento più volte citato di veicoli elettrici in questa fase di sviluppo tecnologico appare poco coerente con gli interessi nazionali e non "ecorazionale". Risultati ambientalmente migliori si otterrebbero in altro modo.

E veniamo alle infrastrutture. Qui una visione si è consolidata negli ultimi anni intorno agli allegati al Def di «Connettere l'Italia». Un'Italia della cura del ferro, della logistica, delle città. Scelte che discendono da un nuovo metodo per progettare gli interventi e discuterli nel Dibattito pubblico. Questa visione si sta perdendo, nonostante il Pnrr faccia verbalmente riferimento a Italia Veloce, ultima rielaborazione della sequenza di allegati al Def dal 2016 a oggi. Il Pnrr individua oltre 27 miliardi per alcune opere, molte già in fase di realizzazione come la Napoli-Bari o la Milano-Venezia, altre per le quali manca perfino il progetto di fattibilità né sono chiari i criteri di inclusione. Questa arbitrarietà ha generato una controeazione delle Regioni che si sono affrettate a proporre liste di opere da introdurre nel Pnrr per un totale, ovviamente virtuale, che esaurirebbe l'intero Piano. Insomma, per un Paese che non sa fare scelte, c'è il rischio concreto di tornare a una nuova Legge obiettivo in salsa europea.

Il paradosso è che le risorse aggiuntive sono poche. Infatti è ormai chiaro che i circa 27 miliardi previsti sono in buona parte sostituiti di

risorse già appostate, in debito, nel bilancio dello Stato. È vero che il Pnrr deve prevedere investimenti completabili entro il 2026 e questo, dati i nostri tempi di realizzazione, significa finanziare opere già in corso. Ma se veramente l'Italia ha bisogno come il pane di investimenti sulle sue infrastrutture si dovrebbero riservare i "risparmi" per finanziare opere non ancora avviate da completare negli anni successivi al 2026 con un visione chiara di metodo già da adesso.

Ancora, l'Unione Europea insiste molto sull'uso del Next Generation per finanziare riforme. Queste non sono mai a costo zero e mai indolori. Una riforma di cui l'Italia avrebbe assolutamente bisogno è quella del trasporto pubblico. Le vicende Covid di questi mesi hanno impietosamente mostrato agli italiani quanto sia inadeguato questo vero e proprio servizio di cittadinanza. Oggi il sistema è sottocapitalizzato e prigioniero di interessi

corporativi che lo fanno essere poco efficace (il 50% di riempimento dovrebbe essere normale per viaggiare in modo confortevole e lasciare l'auto a casa) e poco efficiente (un bus chilometro in Italia costa il 30% in più rispetto alla media europea e in alcune città italiane importanti come Roma e Napoli oltre il doppio del costo standard). Il Pnrr prevede investimenti per rinnovare autobus e treni, certamente utili, ma che non sposteranno gli assetti consolidati e quindi la insostenibilità della mobilità urbana. Molti altri esempi potrebbero essere fatti su interventi realizzabili entro il 2026 che avrebbero potuto trovare spazio in un Pnrr che avesse un'anima.

Cito una proposta che ho avanzato nei mesi scorsi dalle colonne di

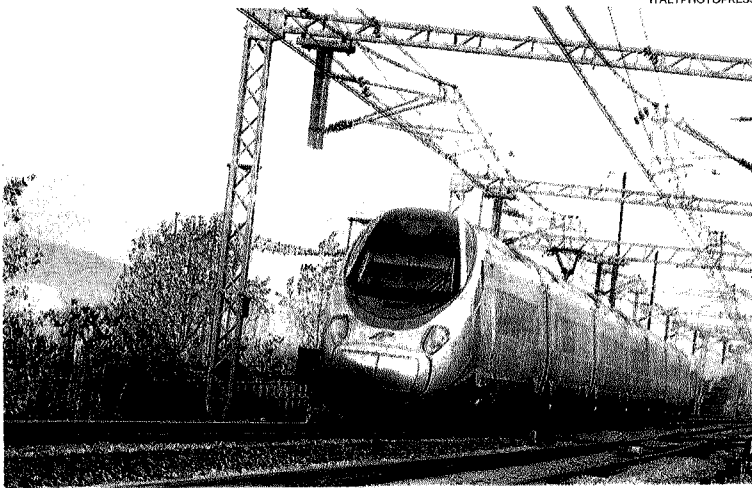
questo giornale. Il bonus Av, ossia il finanziamento immediato di servizi di Alta Velocità quantitativamente e qualitativamente analoghi a quelli disponibili sulla linea Tori-

no-Milano-Napoli in attesa che gli investimenti sulla infrastruttura aumentino la velocità di marcia anche per le aree oggi escluse da questi servizi: il Mezzogiorno, la Liguria, il Friuli, la dorsale adriatica.

Servirebbe qualche decina di milioni di euro, a mio avviso non meno utili dei tanti interventi proposti per la coesione territoriale per quasi 4 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALYPHOTO PRESS



Subito più treni veloci. Il bonus Av consentirebbe di migliorare e potenziare subito i servizi ferroviari veloci nelle zone oggi più penalizzate

**Con il digitale
ecco la settima
rivoluzione
dei trasporti,
valorizziamo
industria e ricerca
Servono bonus Av
e riforma del Tpl**



**IL MIO
110%
QUOTIDIANO**

**La legge di
Bilancio 2021
prolunga
il superbonus
fino al 2022**

Loconte a pag. 31



159329

Le novità introdotte dalla legge di Bilancio 2021 sulla maxi-detrazione del 110%

Superbonus fino a metà 2022

Fissata la nozione di indipendenza funzionale dell'unità

DI STEFANO LOCONTE
 E LUCIANNA GARGANO

La legge di Bilancio per il 2021 accetta l'eredità del decreto Rilancio e continua a investire sul Superbonus 110%. Numerose le norme relative al Superbonus 110% intervenute a mano della legge di Bilancio per il 2021, pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* n. 322 del 30 dicembre 2020. Prima fra tutte, la proroga dell'agevolazione fino al 30 giugno 2022, ovvero, per taluni soggetti ed in presenza di determinate condizioni, fino al 31 dicembre 2022.

Estensione dell'arco temporale di riferimento.

È esteso l'arco temporale di riferimento previsto per le spese oggetto di detrazione in relazione agli interventi di riqualificazione energetica ed antisismici già ammessi al Superbonus. Le spese ora detraibili saranno quelle sostenute dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2022: quelle sostenute sino al 31 dicembre 2021 dovranno essere ripartite tra gli aventi diritto in cinque quote annuali di pari importo; sono invece previste quattro quote annuali di pari importo per la parte di spesa sostenuta nel 2022. Non solo. Per gli interventi effettuati dai condomini, è possibile usufruire dell'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2022, a condizione che entro il 30 giugno risulti effettuato almeno il 60% degli interventi previsti. Inoltre, con specifico

riferimento agli istituti autonomi case popolari (Iacp), è ora previsto che gli stessi possano usufruire dell'agevolazione per le spese sostenute fino al 31 dicembre 2022, dunque non più esclusivamente fino al 30 giugno 2022. Qualora, come nel caso dei condomini, entro il 31 dicembre risulti effettuato il 60% degli interventi previsti, le spese da considerare saranno quelle sostenute fino al 30 giugno 2023. Coerentemente con la previsione dell'estensione dell'arco temporale di riferimento dell'agevolazione, si prevede altresì che le disposizioni circa la cessione del credito, ovvero lo sconto in fattura, si applichino anche con riferimento alle spese sostenute nel 2022.

Interventi «trainanti» e interventi «trainati».

Viene fornita la definizione di «indipendenza funzionale» riferita alle unità immobiliari, stabilendo che queste ultime possono ritenersi, appunto, «funzionalmente indipendenti», qualora dotate di almeno tre delle seguenti installazioni o manufatti di proprietà esclusiva, ovvero (i) impianti per l'approvvigionamento idrico, (ii) impianti per il gas, (iii) impianti per l'energia elettrica, (iv) impianto di climatizzazione invernale. Vengono ora compresi, nel novero degli edifici che accedono all'agevolazione, anche gli edifici privi di attestato di prestazione energetica perché sprovvisti di copertura, di uno o più muri perimetrali,

o di entrambi, purché al termine degli interventi, che devono comprendere anche quelli di cui alla lettera a) del comma 1, anche in caso di demolizione e ricostruzione o di ricostruzione su sedime esistente, raggiungano una classe energetica in fascia A. Nel novero degli interventi «trainanti», rientranti nella lettera a), dell'art. 119 citato, vengono ora ricompresi anche gli interventi per la coibentazione del tetto senza limitare il concetto di superficie disperdente al solo locale sottotetto eventualmente esistente. Nel novero degli interventi «trainati», di cui al comma 2, del richiamato art. 119, vengono ora ricompresi anche gli interventi previsti dall'articolo 16-bis, comma 1, lettera e), del decreto del presidente della repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (Tuir), finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche, anche ove effettuati in favore di persone con disabilità superiore a 65 anni. Rientrano nell'ambito di applicazione della maxi detrazione anche le spese sostenute per l'installazione di impianti solari fotovoltaici su strutture pertinenti agli edifici. Con riferimento agli interventi di installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici, confermata la natura «trainata» degli stessi,

vengono ora previsti specifici limiti di spesa e viene espressamente istituito un obbligo di riconducibilità documentale delle spese sostenute rispetto agli interventi effettuati ed al soggetto che le pone in essere.

Ambito soggettivo.

È meglio delineato l'ambito soggettivo di riferimento, prevedendo che l'agevolazione sia altresì estesa anche alle persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arte o professione, con riferimento agli interventi su edifici

dell'edificio, e in ogni caso a condizione che i condomini ai quali sono imputate le spese esprimano parere favorevole. Vengono specificatamente individuati i requisiti necessari al rispetto dell'obbligo di sottoscrizione della polizza di assicurazione da parte dei soggetti che rilasciano attestazioni e asseverazioni. È introdotto un obbligo di natura formale, da esplicarsi presso il cantiere di realizzo degli interventi qualificati, avente ad oggetto la redazione del cartello dei lavori: lo stesso, esposto in un luogo ben visibile e accessibile, deve contenere anche la seguente dicitura: «Accesso agli incentivi statali previsti dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, Superbonus 110% per interventi di efficienza energetica o interventi antisismici».

Limiti di spesa per interventi antisismici in territori particolari.

Sono elevati del 50% i limiti delle spese ammesse all'agevolazione anche per gli interventi di ricostruzione di fabbricati danneggiati da terremoti in tutti quei comuni interessati da eventi sismici avvenuti dopo il 2008 per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza. Viene altresì previsto che nei comuni dei territori colpiti da eventi sismici che si sono verificati dal 1° aprile 2009, gli incentivi per gli interventi antisismici spettino per l'importo eccedente il contributo previsto per la ricostruzione.

—© Riproduzione riservata—



composti da due a quattro unità immobiliari distintamente accatastate, anche se posseduti da un unico proprietario o in comproprietà da più persone fisiche. Per tali soggetti resta in ogni caso ferma la previsione per la quale gli interventi qualificati debbano essere realizzati su un numero massimo di due unità immobiliari.

Adempimenti.

Sono meglio esplicitate le modalità per le deliberazioni dell'assemblea del condominio che hanno per oggetto l'imputazione ad uno o più condomini dell'intera spesa riferita all'intervento: le stesse sono considerate valide se approvate con un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno un terzo del valore

LA SARDEGNA È LA PRIMA REGIONE IN ITALIA AD ADOTTARE IL FASCICOLO DELL'IMMOBILE PUBBLICO

Arriva la carta d'identità degli edifici pubblici

La mappatura servirà per intervenire nella loro manutenzione e valorizzazione

DI GAETANO COSTA

È una sorta di carta d'identità degli edifici pubblici. Un registro che consentirà alle amministrazioni di ottenere un quadro informativo e puntuale sullo stato e la qualità dei fabbricati del proprio patrimonio immobiliare. La Sardegna sarà la prima regione in Italia a dotarsi del Fascicolo dell'immobile pubblico. Con tutti i dati anagrafici e la descrizione di ogni stabile.

La mappatura servirà per intervenire in maniera efficace nella manutenzione lungo il ciclo di vita dell'immobile, una delle carenze più evidenti in fatto di strutture pubbliche. L'iniziativa è stata promossa dall'assessorato ai Lavo-

ri pubblici della giunta di centro-destra del governatore dell'isola, **Christian Solinas**. L'istituzione del tavolo tecnico chiama a raccolta tutti gli ordini professionali della Sardegna, la rete dei professionisti e le associazioni di categoria competenti in materia.

«**Il Fascicolo dell'immobile rappresenta uno strumento essenziale** per il patrimonio pubblico, che consentirà agli enti proprietari di monitorare lo stato di conservazione del patrimonio edilizio e le eventuali situazioni di criticità», ha spiegato l'assessore regionale ai Lavori pubblici, **Roberto Frongia**. «Essere a conoscenza delle reali condizioni dell'immobile e avere a disposizione tutti i documenti che ne tracciano il reale identikit è la

condizione necessaria sia per la programmazione degli interventi manutentivi sia per la definizione di una banca dati informativa e documentale».

«**Gli uffici dell'assessorato**», ha sottolineato la Regione in una nota, «sono impegnati nella predisposizione dello schema tipo del fascicolo del fabbricato e delle linee guida con le indicazioni sulle modalità per la redazione e l'aggiornamento del fascicolo a supporto degli enti proprietari. Il tavolo tecnico, la cui operatività sarà garantita attraverso lo strumento delle videoconferenze, sarà la sede di verifica e condivisione dei documenti in fase di predisposizione».

Il Fascicolo degli immobili era stato inserito in una circo-

lare del ministero dell'Economia emessa nel luglio del 2010. Il documento prevedeva la mappatura dei vari edifici per la valorizzazione degli immobili pubblici non territoriali. Lo scopo era definire una metodologia che avrebbe consentito agli enti pubblici non territoriali di conoscere a fondo la consistenza del proprio portafoglio immobiliare, fase propedeutica al processo di valorizzazione degli immobili stessi.

«**Essere la prima regione a riconoscere questa esigenza** e a muoversi in questa direzione evidenzia la volontà della Sardegna di tutelare il patrimonio immobiliare pubblico», ha aggiunto Frongia. «È una risorsa preziosa che va valorizzata».

— © Riproduzione riservata —



Progetti pubblici, il 2020 un anno boom

Il 2020 è stato un anno boom per la domanda pubblica di progettazione, segnata in particolare dalla rilevante quota di accordi quadro messi in gara: in totale il numero dei bandi è stato di 3.283 per un valore di 1.044,7 milioni di euro: +10,5% in numero e +82,0% in valore sul 2019. In tutto l'anno i bandi per accordi quadro di progettazione, sono stati 174, il 5,3% del numero totale, per 432,6 milioni di euro, il 41,4% del totale del valore. Lo rivela un report dell'osservatorio **Oice/Informatel** sulle gare pubbliche di ingegneria e architettura.

Se si allarga lo sguardo a tutti i servizi tecnici di ingegneria, architettura messi in gara nel 2020 (verifiche progetti, direzione lavori, sicurezza, assistenze ai Rup ecc.) i bandi sono stati 6.438 (di più soltanto nel 2006), +8,4% sul 2019 e +60,6% in valore rispetto al 2019, per oltre 2,4 miliardi (il più alto dal 1994). Gli accordi quadro nell'anno sono stati 322, il 5% del totale, con un valore di 798,4 mln di euro, il 33,9% del totale.

Nel dettaglio, dalle prime anticipazioni dell'osservatorio emerge che a dicembre si è registrato un risultato esplosivo: le gare di progettazione sono state 422 per 331,6 milioni di euro, rispetto al mese di novembre crescono del 30,2% in numero e del 567,0% in valore; rispetto a dicembre 2019 crescono del 14,7% in numero e del 417,8% in valore. Riprende nel

mese la pubblicazione dagli accordi quadro per gare di progettazione: Anas con tre bandi, divisi in 32 lotti, ha raggiunto i 168,0 mln di euro, Autostrade per l'Italia con un bando in quattro lotti 22,7 mln di euro. In totale, nel mese per accordi quadro pubblicati 39 bandi, il 9,2% del numero totale, per 191,0 mln di euro, il 57,5%. Al netto degli accordi quadro i dati del mese si riducono a 403 in numero e a 140,6 mln in valore.

Delle 422 gare pubblicate nel mese per progettazione ben 158, il 37,4%, hanno riguardato affidamenti sotto i 75.000 euro, mentre il loro valore stimato, 6,0 milioni di euro, è stato pari ad appena il 1,83%. Questa numerosità segnala che le stazioni appaltanti danno la preferenza alle procedure ad evidenza pubblica contro gli affidamenti diretti.

Anche per gli appalti integrati il 2020 è un anno record: sono stati pubblicati 505 bandi per 9.589,5 mln di euro di lavori, con una crescita del 140,5% nel numero e del 190,1% nel valore rispetto al 2019 (nonostante la frenata di dicembre). Nell'ultimo mese sono stati 58 i bandi pubblicati, con valore complessivo dei lavori di 579,8 mln e un importo dei servizi stimato in 9 mln. Rispetto novembre il numero è calato del 18,3% e il valore del 71,2. Il confronto con dicembre 2019 vede una crescita del 123,1% nel numero e un calo del 36,3% in valore.



CONTI PUBBLICI**Manovra
sotto il faro
di Bruxelles:
servono
15 via libera Ue****Mobili e Rogari** — a pag. 5**AIUTI SUBORDINATI****Manovra nelle mani Ue,
dal 110% al lavoro
serve l'ok di Bruxelles****Operatività di 15 misure
della legge di bilancio legata
al sì del Consiglio europeo****Marco Mobili
Marco Rogari**

ROMA

Dalla proroga del superbonus del 110% alle politiche attive sul lavoro, dalle nuove assunzioni per i giovani e in particolare al Sud fino a quelle già annunciate per le donne. Così come dagli esoneri contributivi al trasporto su gomma e a quello su rotaia. Sono solo alcuni dei capisaldi della manovra di bilancio appena entrata in vigore ma la cui piena operatività, non è soltanto legata all'emanazione di decreti attuativi, ma è «subordinata» (così ripete in più occasioni la stessa legge di bilancio n. 178) al via libera preventivo di Bruxelles o «alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea».

Nei prossimi mesi, dunque, non ci sarà soltanto il Recovery plan a monopolizzare il confronto tra il Governo italiano e la Commissione europea. Sul tavolo ci saranno, come detto, anche alcune delle principali misure che caratterizzano la legge di bilancio appena approvata dalle Camere e che

hanno monopolizzato anche il confronto tra maggioranza e opposizione. Si pensi, ad esempio, alla proroga del superbonus del 110% che tutte le forze politiche e lo stesso Governo hanno già dato per pienamente operativa. A creare una subordinata in questo caso è però il comma 74 che in pochissime righe ricorda a imprese e contribuenti interessati che lo slittamento del maxi-sconto fiscale sull'efficientamento energetico e sulla messa in sicurezza degli edifici fino al 30 giugno 2022 e fino al 31 dicembre dello stesso anno se gli interventi sono già realizzati al 60% sempre nel primo semestre 2022, resta «subordinata alla definitiva approvazione da parte del Consiglio dell'Unione europea».

Qualche incognita in più anche per le imprese che vorranno beneficiare dell'esonero contributivo per assumere giovani. Le nuove agevolazioni riviste dalla legge di bilancio e fissate per le assunzioni effettuate nel 2021 e nel 2022 e che prevedono lo stop ai contributi pari al 100%, nel limite in valori assoluti di 6.000 euro su base annua, in luogo dei valori già previsti a regime, pari, rispettivamente, al 50% e a 3.000 euro su base annua, per un periodo di 36 mesi elevato a 48 mesi per le assunzioni effettuate in imprese del Mezzogiorno, sono vincolate «all'autorizzazione della Commissione europea» del trattato comunitario e prevista dal Quadro temporaneo temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia adottato per

l'emergenza Covid.

Stessa subordinata anche per le assunzioni di tutte le donne con uno sgravio contributivo del 100% per dodici mesi.

Non appare immediatamente operativo anche il comma 306 della manovra che sulla carta concede in favore dei datori di lavoro del settore privato, con esclusione di quello agricolo, un esonero parziale dal versamento dei contributi previdenziali a loro carico, per un periodo massimo di otto settimane, fruibile entro il 31 marzo 2021. Infatti con il successivo comma 308 la legge di bilancio vincola l'aiuto «all'autorizzazione della Commissione europea», anche questa poi sempre nell'ambito nel Quadro temporaneo di aiuti.

E per restare in materia di lavoro e occupazione la legge di bilancio al comma 328 vincola lo stanziamento di 500 milioni di euro per le politiche attive all'approvazione dell'ammissibilità delle stesse politiche al finanziamento nell'ambito del Programma React EU. In particolare i 267 milioni stanziati per il cosiddetto assegno di ricollocazione di soggetti che si trovano in cassa integrazione, sospensione del rapporto di lavoro con collocazione in cassa integrazione per cessazione di attività o che percepiscono le indennità Napsi o Dis-Coll da oltre 4 mesi.

Nelle mani di Bruxelles anche gli stanziamenti di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro)

destinato alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico per compensare gli effetti economici subiti diret-

tamente con l'emergenza Covid e registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al prossimo 30 aprile.

Autorizzazioni e subordinate legate ai via libera di Bruxelles in ordine

sparso all'interno dei 1150 commi della manovra anche per il sostegno al trasporto aereo e alla logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE MISURE

1

SUPERBONUS

Proroga a metà 2022 per ottenere il 110%

In attesa del Consiglio Ue

Il comma 74 della legge di bilancio vincola il via libera delle proroghe degli interventi di efficientamento energetico e di messa in sicurezza degli edifici alla preventiva approvazione del Consiglio europeo.

2

NUOVE ASSUNZIONI

Per donne e giovani stop ai contributi

Decontribuzione al 100%

Sia per i giovani neoassunti sia per le donne lo stop ai contributi fino al 100% per le nuove assunzioni del 2021 e del 2022 richiede il benessere di Bruxelles. Le stesse risorse sono vincolate al Next generation Ue

3

OCCUPAZIONE

Politiche attive per la ricollocazione

Fondi vincolati al sì Ue

Le politiche attive sul lavoro e il relativo stanziamento di 500 milioni di euro, di cui 267 milioni destinati all'assegno di ricollocazione per i lavoratori in cassa integrazione o che sono in attesa di Cig o già percepiscono la Naspi, sono subordinati al sì dell'Europa

4

SERVIZI PRIVATI

Sostegno al trasporto in crisi da Covid

Nelle mani di Bruxelles

Gli stanziamenti di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro) destinato alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico sono vincolati al sì Ue



L'ANALISI

L'Italia deve essere degna dei fondi Ue

Che l'Europa abbia cambiato registro e sia passata da una strategia di austerità che comprimeva ogni slancio verso lo sviluppo a un'impostazione di sostegno alle economie per un loro rilancio è senza dubbio un mutamento d'atteggiamento assai positivo. Ma questa inversione di rotta non deve generare false aspettative quale quella che una valanga di soldi sarebbe in arrivo, ovvero il Recovery Fund panacea di tutti i mali.

In realtà l'Unione europea per accordare ai Paesi membri questi finanziamenti ha messo dei paletti assai più rigidi di quelli previsti per i fondi strutturali con i quali, è bene ricordarlo, l'Italia ha avuto assegnati (dal 2014 al 2020) 44,8 miliardi. C'era da aspettarsi uno sgomitarsi per accedere a questi fondi, considerando il leitmotiv per cui l'arretratezza delle infrastrutture derivava dall'impossibilità di adeguati investimenti per colpa dell'abnorme deficit pubblico. Ebbene di quei 44,8 miliardi ne sono stati spesi solo il 38%, quindi assai oltre la metà è rimasto in cassaforte a Bruxelles e dirottato verso altri Paesi.

Con tale precedente è lecito nutrire perplessità sul tanto osannato Recovery Fund: è certamente un malloppo notevole (127,4 miliardi di prestiti e

DI CARLO VALENTINI

81,4 di sussidi) e sarebbe in grado, se investito con oculatezza, di rimettere il nostro Paese tra i top player d'Europa. Ma ci sono vincoli precisi. Non è che i finanziamenti arriveranno e poi si vedrà. Saranno accordati solo su opere indicate dal governo in grado di generare un programma (e precisato) ritorno economico, in termini di dinamismo imprenditoriale, occupazione, mobilità, cioè sviluppo del territorio.

L'erogazione avverrà in più tranches, per accedere alle quali bisognerà dimostrare, di volta in volta, di avere raggiunto gli obiettivi prefissati, con un termine massimo di sei anni per completare l'opera. Quindi di fronte a ritardi, il finanziamento si bloccherà, fino a scomparire. In pratica nella seconda metà di quest'anno arriverà

il 10% dell'ammontare del Recovery Fund, il resto sarà erogato nei 5 anni successivi ad avanzamento dei lavori (gli 81,4 miliardi di sussidi hanno regole meno stringenti ma anch'essi verranno erogati su capitoli di spesa). Risulta quindi singolare che il presidente del Consiglio non stia muovendo un dito sulla riforma delle procedure e della pubblica amministrazione, senza le quali si finirà per non utilizzare una parte del Recovery Fund così come è avvenuto (e avviene) per i fondi strutturali europei.

Bruxelles infatti pone sin d'ora dei paletti rigidi

IMPROVE YOUR ENGLISH

Italy must be worthy of Eu funds

Europe has changed course. It has moved away from the austerity that was squeezing any impetus towards development. Now it goes for supporting economies and their revival. The change is undoubtedly very positive. But we shouldn't have false expectations. A river of money is on its way, but the Recovery Fund isn't the panacea for all diseases.

In reality, the European Union has placed stricter restrictions than those provided for structural funds. We should remember that Italy received (from 2014 to 2020) 44.8 billion. We would naturally think that institutions were fighting to access these funds. Many say that we don't have enough infrastructure because we don't have adequate investment due to the public debt's abnormal size. We have spent only 38% out of 44,8 billion. Therefore, much more than half has remained in Brussels and diverted to other countries.

Such an example legitimately makes us doubt the much-vaunted Recovery Fund: the sum is undoubtedly considerable (127.4 billion in loans and 81.4 billion in subsidies). If invested wisely, it would bring

our country back among the top players in Europe. But there are precise limits. They will be granted only on operations indicated by the government to generate a programmed (and specified) economic return in terms of entrepreneurial dynamism, employment, mobility, i.e., territory development.

The payment will take place in several moments. If we want to get them, we need to demonstrate that we have achieved the objectives, with the limit of six years to complete the work. Therefore, if we are late, they will block the financing, or it could even disappear. In practice, 10% of the Recovery Fund will arrive in the second half of the current year. And the rest

will come over the following five years during the development (81.4 billion in subsidies have less strict limits, but they come with expenditure chapters too). Therefore, it is curious that the Prime minister isn't lifting a finger to innovate procedures and reform the public administration. It will happen we won't use part of the Recovery Fund as happened (and still happens) for the European structural funds.

Brussels is already setting strict limits

© Riproduzione riservata - traduzione di Carlo Ghirri

