

GL 0DUWHG u PDU]R

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
26	Corriere della Sera	23/03/2021	<i>Int. a P.Salini: "INFRASTRUTTURE, DAL RECOVERY UNA SPINTA AGLI INVESTIMENTI" (F.Savelli)</i>	3
1	Il Sole 24 Ore	23/03/2021	<i>L'ASTI-CUNEO ESCE DAL CASSETTO: AL VIA I CANTIERI PRELIMINARI (F.Greco)</i>	5
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	23/03/2021	<i>RIGENERAZIONE URBANA A RISCHIO CON LA NUOVA LEGGE QUADRO (G.Santilli)</i>	8
1	Italia Oggi	23/03/2021	<i>IL SUPERBONUS SULLE PARTI COMUNI ANCHE AL TITOLARE DELL'USUFRUTTO (F.Poggiani)</i>	10
<b>Rubrica Previdenza professionisti</b>				
36	Italia Oggi	23/03/2021	<i>INARCASSA, PENSIONI RICALCOLATE (S.D'alessio)</i>	11
36	Italia Oggi	23/03/2021	<i>CASSE CONTRO I LACCI COVIP (S.D'alessio)</i>	12
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
32	Il Sole 24 Ore	23/03/2021	<i>NOTAI: L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE</i>	13
33	Il Sole 24 Ore	23/03/2021	<i>BREVI - L'ALTA FORMAZIONE CON 80/200 ORE</i>	15
<b>Rubrica Professionisti</b>				
36	Italia Oggi	23/03/2021	<i>IMPORTI INSUFFICIENTI PER I PROFESSIONISTI (M.Damiani)</i>	16
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Il Sole 24 Ore	23/03/2021	<i>IL SUPERBONUS 110% NON PRODUCE UNA ECCEDEZZA TASSABILE (G.Gavelli/G.Tosoni)</i>	17

# «Infrastrutture, dal Recovery una spinta agli investimenti»

Salini (Webuild): i fondi ordinari, 90 miliardi in 6 anni, spesi in minima parte

## L'intervista

di **Fabio Savelli**

Potremmo chiamarla una rinnovata scommessa sul Paese. Ripartire con le infrastrutture e con il lavoro per tutta la filiera, quelle piccole e medie imprese che lavorano nel settore, ben 7.000 coinvolte in 18 progetti di Webuild in Italia, con un valore complessivo dei contratti di 7,5 miliardi. Vanno in questa direzione gli appalti che il gruppo Webuild si è appena aggiudicato: da un lotto sulla Messina-Catania alla Pedemontana lombarda fino ad un tratto per la galleria di base del San Gottardo. La previsione è di accrescere il fatturato in Italia fino al 30% sui ricavi di gruppo, oggi 6,4 miliardi nel primo anno di integrazione con Astaldi. E' il segnale che il progetto Italia da cui Webuild è nata (con l'ingresso nel capitale di Cdp e delle principali banche) ha già dato i suoi effetti e sta salvaguardando il lavoro, come ha fatto con 20mila persone

di Astaldi. Ora siamo davanti ad un passaggio decisivo: dare l'avvio a un grande piano infrastrutturale sulla falsariga di quello che permise all'Italia di uscire dal Dopoguerra con il piano Marshall, anche attraverso il Recovery plan.

**Tanti soldi, ma quanti alle nuove opere?**

«Mi faccia subito dire che sono convinto che da questa crisi sapremo uscire generando nuove opportunità e nuovo lavoro, per quella trasformazione che il Paese attende da decenni. I fondi del bilancio ordinario, 90 miliardi negli ultimi 6 anni, sono stati via via ridotti e spesi in minima parte — dice Pietro Salini, amministratore delegato di Webuild —. I soldi dell'Europa devono essere aggiuntivi, non sostitutivi e si devono aggiungere ai fondi strutturali europei, per la gran parte non spesi, alle risorse di bilancio dello Stato, a quelle dei fondi di investimento. Da qui dobbiamo partire per progettare nuove opere ed avviare quelle per le quali già esistono progetti approvati.»

**Siamo d'accordo, ma come fare? Stiamo di nuovo discutendo di snellire il codice degli appalti**

«Ci sono state 223 modifiche normative al codice. Dobbiamo semplificare e non complicare la normativa per riuscire a far partire i progetti e creare occupazione, anche

attraverso lo strumento di accordi-quadro per accelerare la messa a terra dei progetti. Un esempio? Il decreto Rilancio aveva istituito un fondo che consentiva l'anticipo del 30% dei lavori alle imprese. Idea intelligente, peccato che le risorse non fossero disponibili.»

**Qui abbiamo anche bisogno di mantenere l'esistente**

«Ha ragione, l'Anas ha annunciato 20 miliardi di investimenti in manutenzione. Mettiamoli a terra. Con il ritmo di oggi, 800 milioni all'anno, faremo fatica a riammendare la rete stradale in tempi accettabili. E poi serve un grosso piano di edilizia scolastica, ospedaliera, penitenziaria. Dobbiamo rivitalizzare il trasporto pubblico locale con le metropolitane, Milano, Roma, Napoli e Genova. Perché non completarle? E poi l'acqua: il 60% si disperde per malfunzionamento della rete di distribuzione. E' impensabile che alcuni regioni del Sud abbiano problemi storici di siccità e dispersione e nulla viene fatto. E poi mi faccia dire. Parliamo di sostenibilità, tema decisivo, ma la vera sostenibilità economica è salvaguardare il lavoro. Sa quanti posti potremmo creare con le infrastrutture?»

**Quanti?**

«Ad esempio 100mila solo col Ponte sullo Stretto,

un'opera che collegherebbe la Sicilia al continente. E impensabile fare arrivare l'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria con i soldi del Recovery e poi usare il traghetto per arrivare nell'isola.»

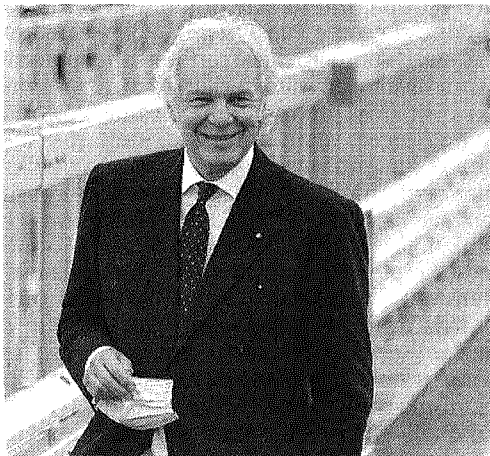
**Abbiamo impiegato sei mesi per portare le opere urgenti in Parlamento senza coinvolgere le regioni**

«A noi interessa un approccio costruttivo. E fondamentale coinvolgere le comunità, è stato uno dei punti forti del Ponte di Genova. Oltre a questo dobbiamo anche pensare ad elaborare un piano paese di ricostruzione complessivo. Stiamo entrando nell'OICE, l'associazione di società di ingegneria, perché vogliamo ripartire dalla qualità della programmazione e dalle capacità di eseguire.»

**Siamo sicuri che non manchi l'offerta di ingegneri strutturisti? Non dovremmo costruire un'operazione culturale per portare i giovani ad investire su questo percorso?**

«Dobbiamo ripensare la professionalizzazione negli istituti tecnici e la valorizzazione dei giovani. Oggi lavoriamo con alcune grandi università come quella di Genova, con cui abbiamo costituito UniWeLab per la ricerca. Non abbiamo eguali al mondo in termini di competenze. Dobbiamo solo far ripartire le opere, e con esse il Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Al vertice**  
Pietro Salini, 62 anni, amministratore delegato di Webuild, primo general contractor del Paese



Ci sono state 223 modifiche normative, ma quello che conta è aprire i cantieri



Bisogna ripartire dalla capacità di progettare, riprendere il modello di Genova



159329

LIGHTROCKET / GETTY IMAGES



L'AUTOSTRADA FERMA DA 30 ANNI

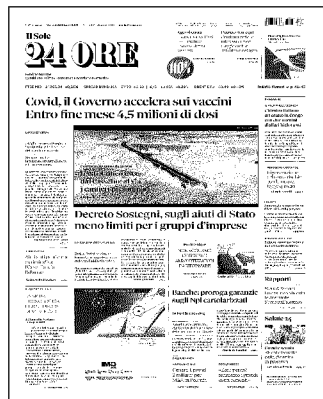
# L'Asti-Cuneo esce dal cassetto: al via i cantieri preliminari

di **Filomena Greco** - 11 pag. 18

**Eterna incompiuta.** Un troncone dell'autostrada che termina nei campi.

## Infrastrutture

Asti Cuneo, dopo 30 anni partono i primi cantieri — p.18



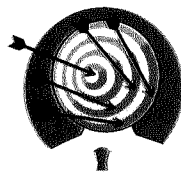
# Autostrada Asti-Cuneo, primi cantieri in vista dopo 30 anni di attesa

**Infrastrutture.** In arrivo solo opere propedeutiche, per i lavori definitivi manca ancora l'ok del ministero al progetto esecutivo. Gola: solo promesse

**Filomena Greco**

**U**n tratto di autostrada per collegare le due province più a Sud del Piemonte, Asti e Cuneo. Ad oggi è ancora un troncone che si interrompe nei campi. Alle spalle ci sono anni di proteste, con il mondo industriale in prima linea a denunciare l'isolamento di una delle province più ricche della regione, e un iter burocratico infinito che ha segnato – almeno si spera – l'ultima tappa con la registrazione, da parte della Corte dei Conti, del Decreto interministeriale (Mit e Mef) che approva gli Atti aggiuntivi alle Convenzioni di concessione per la Asti-Cuneo e per il Tronco A4 Torino – Milano.

A riaprire il dibattito amaro su una delle opere incompiute del Nord Italia è la visita del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli in provincia di Cuneo per fare il punto anche sul Colle del Tenda, bloccato da mesi per i danni provocati dall'ultima alluvione e in attesa della nomina di un commissario. «Ricordo soltanto che, secondo il cronoprogramma sottoscritto nel 2000 dal Governo Amato, avremmo dovuto viaggiare



## IMPRESE SOTTO TIRO

Uno spazio che accende i riflettori su norme, regole e comportamenti che ostacolano la creazione del valore

sull'Asti-Cuneo completata già da quasi un paio di lustri. Non credo servano altri commenti» sottolinea Mauro Gola il presidente degli industriali di Cuneo.

## Il completamento dell'A33

Due lotti, uno dei quali ancora in fase di progettazione, 9,8 chilometri di tracciato, da Alba a Cherasco, con la previsione di quattro anni di lavori per un valore complessivo di 350 milioni. Quella per la Asti-Cuneo è stata una gestazione lunga, lunghissima. Passata attraverso una modifica radicale del progetto originario – che prevedeva un tunnel all'altezza di Verdu-

no – e una trafila a Bruxelles per ottenere l'ok sul modello di cross financing che finanzia l'opera. Per chiudere definitivamente il cerchio sul primo lotto di lavori manca l'approvazione del Mit al progetto esecutivo. Intanto la società concessionaria – Asti-Cuneo Spa, controllata da ASTM in capo al Gruppo Gavio – ha avviato le opere propedeutiche e ha iniziato ad allestire il campo base che dovrà ospitare le maestranze durante i lavori realizzati da Itinera. A regime saranno 150 gli addetti impegnati per il collegamento – in totale cinque chilometri – tra la tangenziale di Alba e Verduno previsti nel Lotto 2.6B. Contestualmente ai lavori per il primo lotto – 30 mesi – sarà avviata la progettazione del secondo lotto, che prevede il collegamento tra Verduno e Cherasco, con la prospettiva del progetto esecutivo tra 16 mesi.

## La storia

Del collegamento Asti-Cuneo si parla da almeno trent'anni. Risale infatti al 1991 la prima concessione a Satap. Dopo un lungo dibattito e numerose "false partenze" la vicenda si è riaperta nel 2015, con una forte presa di posizione del territorio e degli indu-



**Del collegamento Asti-Cuneo si parla da trent'anni. Risale infatti al 1991 la prima concessione a Satap**



























