

Rassegna Stampa

di Giovedì 19 dicembre 2024



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	19/12/2024	<i>Ponte, il costo sale di 2 miliardi (G.Trovati)</i>	3
3	Il Sole 24 Ore	19/12/2024	<i>Opere strategiche, spesa da 483 miliardi e chiusura in 30 anni (F.Landolfi)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Fatto Quotidiano	19/12/2024	<i>La Russa avvisa il Pd "Votate il salva-Sala" (I.Pro.)</i>	7
Rubrica Ambiente				
37	Il Sole 24 Ore	19/12/2024	<i>Il Consiglio dei ministri supera il dissenso. Via del ministero della Cultura</i>	8



Ponte, il costo sale di 2 miliardi

Legge di Bilancio

Il nuovo onere è potenziale e potrà scendere con l'arrivo dei finanziamenti privati

Il costo totale del Ponte sullo Stretto

sale di 2 miliardi, a 13,6 miliardi. Il conto emerge dall'emendamento approvato alla legge di Bilancio: il carico ora è potenzialmente tutto dello Stato, ma il quadro potrebbe cambiare grazie all'intervento sostitutivo di fondi privati. **Gianni Trovati** — a pag. 3

Ponte, il conto sale di 2 miliardi Tagli a strade e fondo coesione

Infrastrutture. La nuova spesa a carico dello Stato è 13,6 miliardi ma è ancora potenziale e potrà scendere grazie alla sostituzione con fondi privati che il ministro delle Infrastrutture è chiamato a trovare

Gianni Trovati

ROMA

Ha atteso pazientemente il proprio turno, in fila tra la stabilizzazione dei precari della Calabria e l'assunzione di 101 funzionari al ministero dell'istruzione. Ma quando è arrivato al voto, ha rivoluzionato il quadro finanziario degli investimenti pubblici programmati per i prossimi dieci anni.

Si tratta dell'emendamento 80.039 della Lega (primo firmatario il capogruppo a Montecitorio Riccardo Molinari) nella versione riformulata e approvata nella tarda serata di martedì, che ha fatto lievitare i finanziamenti del Ponte sullo Stretto di Messina e ha distribuito miliardi tra ferrovie, dighe, infrastrutture idriche in genere e rivitalizzazione del Piano Casa Italia. A farne le spese è soprattutto il Fondo di sviluppo e coesione, che raduna le risorse destinate a sviluppo infrastrutturale ma anche a competitività e aiuti alle imprese (per l'80% al Sud) e ora porta 5 miliardi sull'altare del ridisegno di questi finanziamenti. Il conto in prospettiva è arrivato salato anche a Province, Città metropolitane e regioni, che perdono quasi 1,5 miliardi di fondi futuri per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, mentre un obolo da 114,8 milioni sarà a carico dei fondi per la mobilità sostenibile. Ma lo sforzo chiesto dalla manovra uscita dalle secche della commissione Bilancio della Camera è corale: e fa dimagrire parecchio anche il

nuovo maxi fondo pluriennale per gli investimenti pubblici, che dai 24 miliardi fra 2025 e 2036 previsti nella versione originale del ddl di bilancio scende a 18,486 miliardi.

Il vincitore più eccellente della redistribuzione dei fondi pubblici è il Ponte sullo Stretto di Messina. Nella versione definitiva della norma, che a ieri sera doveva ancora trovare posto nel testo ricostruito, qualche cifra potrebbe ballare ancora. Il testo arriverà in Aula solo questa mattina, quando sarà posta la fiducia per il voto atteso nella tarda serata di domani prima del passaggio al Senato dove il via libera è in programma il 28. Ma nella versione esaminata dalla commissione «collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria» carissimo al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini guadagna 2 miliardi netti e fa volare il preventivo a 13,6 miliardi dagli 11,6 previsti fin qui. Il costo per il bilancio pubblico è ancora potenziale, e potrà scendere grazie alla sostituzione da parte di fondi privati che lo stesso titolare delle Infrastrutture è chiamato a cercare secondo il meccanismo scritto nella manovra dello scorso anno. Ma per capire quanto questa dinamica si possa innescare bisogna partire. E prima di tutto centrare l'obiettivo dell'approvazione finale del progetto entro l'anno, come scritto nella legge di bilancio di 12 mesi fa e ribadito dal nuovo testo.

Nei conti di oggi, il costo direttamente a carico del bilancio statale ordinario scende da 9,3 a 7,46 miliardi, in un calcolo che comprende anche i 500 milioni di opere accessorie. Ma sale da

2,32 a 6,2 miliardi quello assorbito dal Fondo sviluppo e coesione, per 1,6 miliardi nella quota destinata a Sicilia e Calabria. Lo stesso Fsc interviene poi a rinviare i finanziamenti della statale 106 Ionica, che non costerà più 3 miliardi ma 3,27 (1,12 dall'Fsc).

Nel complesso di questa ristrutturazione, il Fondo di sviluppo e coesione che spesso viene destinato alle ordinarie opere infrastrutturali nel Mezzogiorno viene prenotato per 5 miliardi complessivi. Ma a pagare pegno in ottica pluriennale a questa ristrutturazione dei programmi di spesa sarà tutta Italia. A cadere sono gli stanziamenti dal 2029 in poi, che perdono 1,4 fra manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di Province, Città metropolitane e Regioni, cioè dei gestori della fetta maggiore della rete viaria. La mossa si affianca ai tagli (3,2 miliardi fra 2025 e 2029) già previsti nei fondi per gli investimenti locali dalla manovra originaria. E si completa ora con la riduzione da 5,51 miliardi (da 24 a 18,49) del nuovo fondo investimenti delle Pa.

Perché la corsa alle prenotazioni di spesa aperta dal correttivo alla manovra ha investito anche la Tav (un miliardo in più), le opere ferroviarie legate al Pnrr (1,096 miliardi), i fondi a Rfi (2,49 miliardi), l'Anas (2,022 miliardi), il rilancio del piano Casa Italia (560 milioni), il piano per la sicurezza delle infrastrutture idriche (708 milioni) e la diga di Campolattaro (36 milioni). Tutto in una notte. Anzi, in pochi minuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ballo dei miliardi

13,6

Il costo del Ponte

Nel quadro emerso dall'emendamento alla manovra il Ponte sullo Stretto totalizza costi complessivi per 13,6 miliardi, cioè 2 miliardi in più rispetto agli 11,6 messi a bilancio dalla manovra dell'anno scorso

5

Il contributo dell'Fsc

Nel ridisegno dei programmi di investimento prodotto dall'emendamento alla manovra il Fondo di sviluppo e coesione offre 5 miliardi in più rispetto a prima: 3,9 sono destinati al Ponte, 1,1 alla statale 106 Ionica

1,4

Taglio a Province e Città

Un contributo importante viene chiesto anche ai fondi pluriennali per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di Province, Città metropolitane e Regioni, che perdono 1,5 miliardi dal 2029 in poi

5,5

Il maxi fondo

La legge di bilancio ha istituito un fondo di investimenti pubblici per 24 miliardi fra 2025 e 2036. Con l'emendamento approvato la dotazione di questo maxi fondo perde 5,5 miliardi, atterrando a quota 18,5



POLEMICA BONELLI-PICHETTO SULLA VIA PER IL PONTE

«Il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin ha mentito dicendo che i membri della commissione Via che hanno dato il

parere erano quelli nominati dal precedente Governo. È falso!». Così Angelo Bonelli, deputato di AVS. La replica del ministro: «Ho parlato di gruppo istruttore e non della Commissione Via»

IMAGOECONOMICA



Il progetto. Ponte sullo Stretto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



Opere strategiche, spesa da 483 miliardi e chiusura in 30 anni

Il dossier

Quasi la metà dei fondi sono per opere a carico del Pnrr o commissariate

Flavia Landolfi

ROMA

Un conto da 483 miliardi di euro di cui disponibili 343 miliardi pari al 71% del fabbisogno. È il bilancio del rapporto "Infrastrutture strategiche e prioritarie" presentato ieri in commissione Ambiente della Camera dei deputati a cura del Servizio studi, in collaborazione con Anac (Autorità nazionale anticorruzione) e Cresme. La mappa delle grandi opere del Paese segna un passo in avanti con l'ingresso a pieni voti nella fase realizzativa dei cantieri. Ma si fa presto a dire cantieri, perché per 15 di loro che tutte insieme valgono 145 miliardi di euro, lo studio evidenzia tempi non propriamente lampo: dall'avvio della progettazione all'ultimazione dei lavori il cronoprogramma segna oltre 30 anni di tempo per tagliare il nastro dell'inaugurazione. Un lasso di tempo che fa immaginare scenari futuri imperscrutabili. «Sono opere fondamentali che aprono una sfida non solo infrastrutturale ma anche nel ridisegno strategico della competitività del Paese», dice Lorenzo Bellicini, direttore del Cresme.

Nella contabilità delle opere strategiche va segnalato un aumento: il contatore della rilevazione precedente, aggiornata ad agosto 2023 segnava quota 447,823 miliardi: l'aumento di 35,583 miliardi (+7,9%) è imputabile per 23,5 miliardi all'aggiornamento del costo delle infrastrutture e all'aumento dei prezzi e per 12,3 miliardi all'ag-

giornamento dei costi di realizzazione della Torino-Lione e del Brennero. E ancora: quasi la metà della torta pari a 192 miliardi del costo delle infrastrutture strategiche e prioritarie è riferito a opere inserite nella programmazione Pnrr-Pnc o commissariate e 291 miliardi (60%) alle altre infrastrutture strategiche e prioritarie programmate a partire dal 2001. Il segnale è quasi scontato con l'accelerazione dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, a tutti gli effetti seconda gamba sulla quale corrono le grandi infrastrutture in Italia.

Ad attrarre il grosso delle risorse sono ferrovie, strade e - new entry nel rapporto di quest'anno - il Ponte sullo Stretto. Secondo il dossier infatti «il 79% dei costi previsti per la realizzazione del programma di infrastrutture strategiche e prioritarie, pari a 381 miliardi di euro, è destinato a potenziare e rinnovare le reti ferroviaria (205,652 miliardi, 42,5%) e stradale (161,850 miliardi, 33,5%) e al Ponte sullo Stretto di Messina (13,501 miliardi, 2,7%)».

Ma il cuore del rapporto, quello che restituisce in termini di stato di salute della programmazione in Italia, è in alcuni grafici che evidenziano lo stato di realizzazione dei progetti. E quindi: 14,6 miliardi di lavori in corso (+63,1% rispetto ad agosto 2023; +115,1% rispetto a maggio 2022) dei quali il 52% (76 miliardi) è rappresentato da cantieri ferroviari; 69 miliardi di lavori ultimati (+25,9% rispetto ad agosto 2023; +29,5% rispetto a maggio 2022); 36 miliardi con contratto sottoscritto e lavori da avviare (+12,4% rispetto ad agosto 2023; +250,8% rispetto a maggio 2022); 11 miliardi in gara o aggiudicati (-67,1% rispetto ad agosto 2023; -45,2% rispetto a maggio 2022); 182 miliardi di lavori in fase di progettazione da affidare (-3,3% rispetto ad agosto 2023; -5,6% rispetto a maggio 2022). Eccola qui plasticamente rappresentata la fase realizzativa.

Più veloce, come ovvio, la partita Pnrr. Qui ci sono, dice il rapporto, 192 miliardi di opere coperte finanziariamente per il 71% e in corso di esecuzione per l'82% mentre quelle extra Pnrr ammontano a 291 miliardi con copertura anche qui del 71%. Per questo secondo tipo di opere, extra Piano, il monitoraggio ha messo in luce che il 22,4% dei 291 miliardi riguarda lavori ultimati tra i quali rientrano la Pedemontana Veneta, la linea M4 della rete metropolitana di Milano e la linea 6 della metro di Napoli. Un altro 21,7%, pari a 63,250 miliardi, riguarda lavori in corso come il completamento Pedemontana lombarda, Gronda e tunnel sub portuale di Genova e passante di Bologna, ferroviari (quattro lotti costruttivi della Torino-Lione e tre lotti costruttivi del nuovo valico del Brennero) e sulle reti di trasporto urbano nelle grandi città (Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari).

Il restante 34,3% dei costi riguarda lavori in fase di progettazione. Si tratta di quasi 100 miliardi dei quali il 56% (56 miliardi) per le ferrovie e opere come il completamento del collegamento Av-Ac Salerno - Reggio Calabria.

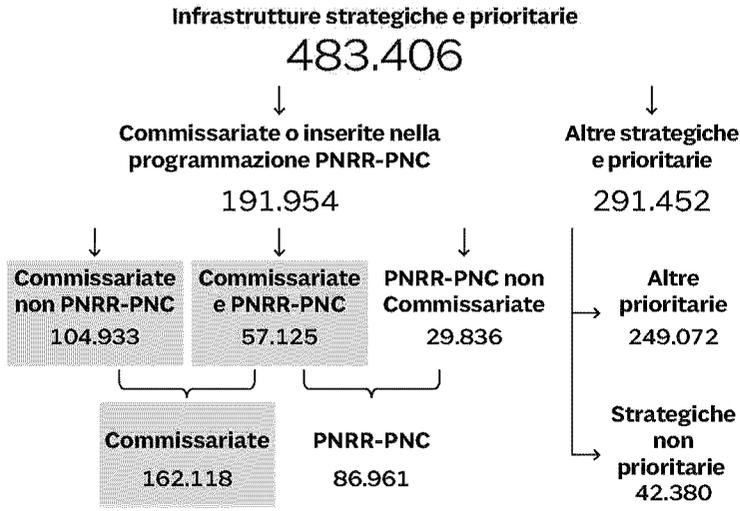
Il rapporto segnala poi l'onda lunga delle opere pubbliche con un trend di crescita da record per tutto il 2023 e stime positive fino al 2026, ma l'accelerazione è destinata a rallentare e i primi numeri già la raccontano. Dall'analisi dei bandi a gennaio-ottobre 2024 l'importo dei lavori in gara raggiunge i 48,6 miliardi (-36,7% rispetto allo stesso periodo del 2023) e quello dei lavori aggiudicati si attesta a 27,1 miliardi (-66,6%). «Il quadro è destinato a cambiare drasticamente - dice il presidente Anac, Giuseppe Busia - e il ricorso all'appalto integrato restituirà alle stazioni appaltanti opere con costi lievitati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le opere strategiche e prioritarie

Importi in milioni di euro



Fonte: Camera dei deputati - Servizio Studi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



ABUSI CONDONATI “Macché Salva-Milano”

La Russa avvisa il Pd “Votate il salva-Sala”

■ Il presidente del Senato critica i partiti in giunta a Milano che hanno votato la sanatoria per grattacieli e palazzi sotto inchiesta, ma ora – dopo le proteste di 5Stelle, Verdi, giuristi e urbanisti – esitano per Palazzo Madama

► PROIETTI A PAG. 6

ABUSI EDILIZI • Il presidente del Senato sulla norma da votare

La Russa lancia il pizzino al Pd: “Il salva-Milano è un salva-Sala”

“Sono molto critico su quel provvedimento, non si chiama ‘Salva Milano’ ma ‘Salva Sala’”. Nel giorno dei ripensamenti del Pd sul colpo di spugna sui grattacieli fantasma di Milano, il presidente del Senato Ignazio La Russa distribuisce pizzini al Pd. Durante la presentazione a Roma del libro dell'amico Giovanni Toti, raccoglie l'assist di Maurizio Lupi: l'ex ministro fa notare come la legge è passata alla Camera grazie ai voti determinanti del centrodestra in asse con Azione, Italia Viva e dem, ma invece non è stata votata non solo dal M5S ma pure da Avs e Verdi che pure sostengono la giunta di Milano. “Ghe pensi mi” avrebbe detto Berlusconi” esordisce La Russa prima di affondare il colpo

per stanare chi vuole recitare due parti in commedia nel “Salva-Sala”.

IL PENSIERO non è tanto per gli ecologisti alla Bonelli, quanto per le anime belle del Pd che nel passaggio della legge a Montecitorio hanno detto sì, ma con diversi distinguo. Che ora si sono fatti più rumorosi. Ieri, per cercare di placare la base in imbarazzo per la legge che fa salvi i cantieri su cui indaga la magistratura, il partito di Elly Schlein ha convocato online gli iscritti milanesi per un dibattito a cui ha partecipato anche la segretaria regionale Silvia Roggiani. Da parte sua il capogruppo in Regione Lombardia, Pierfrancesco Majorino, ha invocato una mediazione che potrebbe portare alla richiesta di correttivi della norma che però rischia di impantanarsi al Senato e poi dover tornare alla

Camera. Con il rischio di far saltare i nervi al sindaco Sala che la pretende invece al più presto. Per questo nella giornata dei “tormenti” esibiti dal Pd, le parole di La Russa, seconda carica dello Stato ma pur sempre *kingmaker* di Fratelli d'Italia a Milano, non sono passate inosservate. Specie perché rivolte a Lupi, che si è speso in prima persona per il provvedimento e che non nasconde più l'ambizione di essere proprio lui il prossimo candidato del centrodestra a sindaco della città. “Quando ero assessore all'urbanistica dopo Tangentopoli, andammo dal capo della procura Borrelli e gli dicemmo che lui facesse pure il suo lavoro e che noi avremmo fatto il nostro, perché volevamo rilanciare Milano”, ha detto il capo di Noi Moderati fornendo l'assist a La Russa sul ‘Salva-Sala’. Che è suonato al con-

tempo come un ceffone al Pd (che vuole andare all'incasso, ma senza pagare pegno) e uno sprone al centrodestra affinché sia capace fino in fondo di intestarsi il provvedimento nel segno del *ghe pensi mi* di berlusconiana memoria. **INTANTO** a Palazzo Madama La Russa aspetta al varco i dem come si fa con le anime belle, ossia mettendo la pistola sul tavolo. Come peraltro sembra voler fare anche lo stesso sindaco Sala “incazzato” per le giravolte dem: è preoccupato per via di correttivi che farebbero ripartire l'iter di approvazione dalla cassetta di partenza. “Voglio vedere cosa succede in Senato, voglio vedere il Pd che posizione tiene, perché dopo che è passato alla Camera è inaccettabile accettare che qualcosa cambi. Dovessero esserci cambiamenti, vedremo le conseguenze”.

ILA.PRO.



Presidente e sindaco
Ignazio La Russa
(in alto)
e Giuseppe Sala



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Il Consiglio dei ministri supera il dissenso Via del ministero della Cultura

Le modifiche al Dl Ambiente (152/2024, legge 191) riguardano anche la Valutazione d'impatto ambientale (Via), con riferimento sia alla priorità nella trattazione degli interventi a carattere statale da parte della Commissione dell'ambiente sia allo snellimento del procedimento in generale.

La Commissione Via deve occuparsi dei procedimenti secondo un elenco tassativo, dove al primo posto figurano i progetti relativi ai programmi di investimento esteri di interesse strategico nazionale dichiarati dall'articolo 13, Dl 104/2023 (legge 136/2023). Tra i progetti attuativi del Pniec (Piano nazionale integrato per l'energia e il clima), un futuro decreto del ministro dell'Ambiente individua i prioritari. Fino ad allora sono tali i progetti di nuovi impianti di accumulo idroelettrico mediante pompaggio puro che prevedono, anche attraverso il ripristino delle condizioni di normale esercizio degli invasi esistenti, l'incremento dei volumi di acqua immagazzinabili; le opere e gli impianti di stoccaggio geologico, cattura e trasporto di CO₂, i relativi impianti funzionalmente connessi e gli impianti industriali oggetto di conversione in bioraffinerie. Si aggiungono, fra gli altri, i progetti di impianti di idrogeno verde (di cui al n. 6-bis, allegato II, parte II, Codice ambientale) o rinnovabile e i connessi impianti da fonti rinnovabili.

Sul procedimento di Via, il Dl Ambiente modifica l'articolo 19, Dlgs 152/2006 e, ripensando in parte il procedimento di *screening* (assoggettabilità a Via), stabilisce che entro i 15 giorni successivi allo scadere dei termini per le osservazioni del pubblico, l'autorità competente può chiedere al proponente chiarimenti e integrazioni per non sottoporre il progetto a valutazione. Se entro 30 giorni il proponente non risponde, l'istanza è respinta e il procedimento archiviato. In caso di risposta, il provvedimento interviene entro i successivi 45 giorni (60 se non ci sono state richieste). È individuata in cinque anni la durata del provvedimento di *screening*. Se, nell'ambito del procedimento di Via il ministero della Cultura dissente, la decisione è devoluta al Consiglio dei ministri, decisione che sostituisce a ogni effetto il provvedimento di Via e comprende l'autorizzazione paesaggistica. Con la modifica dell'articolo 23, Dlgs 152/2006, ora alla richiesta di Via la società proponente deve allegare un'autocertificazione che ne attesti la proprietà, eventuali controllanti e l'entità del capitale sociale.

Per il rilascio del Paur (provvedimento autorizzativo unico regionale) che comprende anche la Via e al fine di facilitare l'iter successivo, con la correzione dell'articolo 26-bis, Dlgs 152/2006, è ora previsto che in sede di Conferenza di servizi preliminare, le Pa coinvolte definiscono le informazioni da inserire nello Studio di impatto ambientale. Sul fronte dell'Aia (autorizzazione integrata ambientale) statale, con la modifica all'articolo 7, comma 5, Dlgs 152/2006, il provvedimento è rilasciato dal Direttore generale competente dell'Ambiente e non dal ministro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Norme & Tributi

In discarica fino al 2028 rifiuti con valori limite meno stringenti

Perofilia, possibili pozzi a 9 km dalla costa

Aspen