

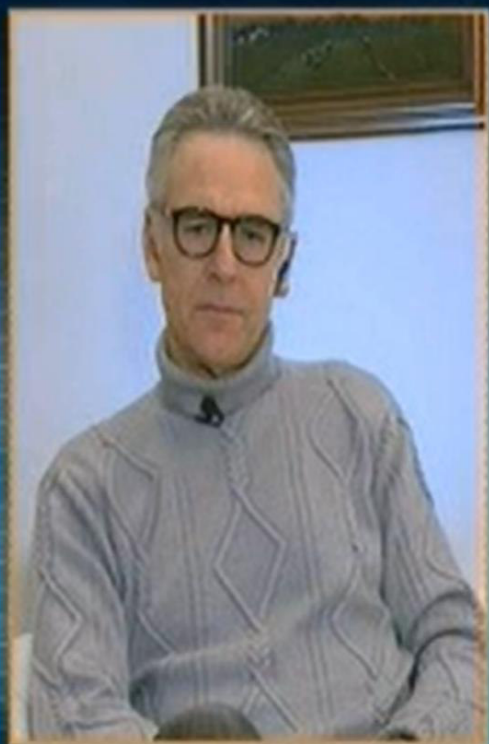
ANCE | ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COSTRUTTORI EDILI

Dossier stampa **La settimana Ance** **sui media**

**Una raccolta delle
principali uscite
dell'ultima settimana**

6-10 dicembre 2021

TV



ARRIVA IL SUPER GREEN PASS: ECCO COSA CAMBIA

CONTROCORRENTE





COMMISSARI DA COMMISSARIARE

GRANDI OPERE STRADE, FERROVIE E PORTI: I CANTIERI DEL MINISTRO GIOVANNINI SONO IN RITARDO. NONOSTANTE I POTERI SPECIALI DEI 102 PREVISTI SOLO 22 SONO PARTITI

STEFANO IANNAACONE

Dal potenziamento della linea ferroviaria Codogno-Mantova all'elettrificazione della Empoli-Siena. Dalla tangenziale di Lucca alla variante di Imperia. Sono oltre cento i cantieri, piccoli e grandi, su cui il Governo Draghi ha dichiarato di voler accelerare. Ma non è bastata la pioggia di nomine di commissari per compiere il miracolo sull'avvio di tutte le infrastrutture annunciate. Si parla di strade, ferrovie, porti e presidi di pubblica sicurezza: una serie di opere che, da Nord a Sud, sono attese per modernizzare il Paese e dare una scossa all'economia. Le buone intenzioni ci sono tutte, così come esiste la mappatura degli interventi. Ma i dati ufficiali, riferiti dal ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili (Mims), raccontano che, su 102 cantieri commissariati, solo 22 sono stati avviati e altri 2 partiranno a inizio 2022. A conti fatti è un quinto del totale, tenendo in considerazione anche che alcuni sono solo in fase di programmazione. Mentre per alcune opere non è ancora consultabile il cronoprogramma sul sito del Mims. Certo, non tutti i lavori potevano essere avviati all'istante e completati in un battibaleno, vista l'imponenza di alcuni di questi interventi, attesi da decenni. Tra questi, uno dei più imponenti è la linea dell'alta velocità Brescia-Vercelli-Padova, già in parte finanziata con il contratto di programma 2018-2019 del ministero con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi). Ci sono sul tavolo già 5 miliardi e 439 milioni di euro, a fronte di

una necessità che supera gli 8 miliardi. Di grande rilievo è anche il potenziamento della linea Venezia-Trieste, con un costo stimato di un miliardo e 800 milioni, che attualmente può contare su stanziamenti pari 232 milioni di euro. Il completamento dei lavori è inevitabilmente connesso alla disponibilità delle risorse. In altri casi, come per il completamento del raddoppio della linea Pescara-Bari, i soldi sono già interamente a disposizione.

Cronoprogramma

Il ministro Enrico Giovannini ha puntato forte sull'intenzione di sbloccare le opere. Il suo progetto è iniziato ad aprile, a due mesi dall'insediamento al ministero, con il commissariamento di 57 opere e un valore complessivo stimato in circa 83 miliardi di euro, di cui oltre 36 destinati al Mezzogiorno. La seconda tranche è arrivata ad agosto: altre 45 opere commissariate per un movimento economico che si aggira intorno ai 13 miliardi. In totale, appunto, sono 102 lavori per 96 miliardi di euro. La fotografia scattata dal ministro è quella di 22 opere effettivamente partite. «Nel 2021 sono stati avviati i lavori relativi a 16 opere, cioè 7 interventi stradali e 9 interventi ferroviari. Entro la fine dell'anno è programmato l'avvio dei lavori relativi a 6 opere addizionali, di cui un intervento ferroviario, un'infrastruttura portuale e 4 presidi di pubblica sicurezza. Nei primi mesi del 2022 è programmato l'avvio dei lavori relativi a ulteriori 2 presidi di pubblica sicurezza», ha spiegato Giovannini, rispondendo a un'interrogazione alla Camera.

Il Mims parla perciò di «cronoprogramma rispettato». Una tesi che non convince tutti. «È facile parlare di tempestività rispettata di fronte a opere che scadono nei prossimi anni, alcune nel 2023, altre anche oltre», dice a TPI

Arianna Spessotto, deputata de L'Alternativa C'è. In alcuni casi, peraltro, il problema è che il monitoraggio di alcune opere non è nemmeno possibile. La scheda del cronoprogramma non è stata ancora pubblicata sul sito. Gli esempi sono numerosi, come quello della linea ferroviaria Tortona-Voghera o del raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia, ma anche del collegamento stradale Vigevano accesso Malpensa e del ponte Corleone-Palermo, così come la riqualificazione del Palazzo Fienga a Torre Annunziata (Napoli).

Solita burocrazia

Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, si limita a osservare: «Scontiamo ancora un ritardo sulle valutazioni di impatto ambientale. Visto l'arco temporale a disposizione, c'è un po' di preoccupazione sulle scadenze. E guardiamo con timore all'aumento dei prezzi delle materie prime e alla carenza di manodopera». Le criticità sono state comunque palesate in Parlamento, proprio in presenza del ministro. «Ci risulta, e abbiamo certezza di questi elementi, che alcune di queste opere - faccio un esempio, la Codogno-Mantova - sono ancora bloccate a livello di valutazione di impatto ambientale», ha scandito la deputata di Italia Viva Raffaella Paita. Ma non solo. Uno dei problemi individuati è l'eccessivo carico conferito ad alcuni commissari. Qualche esempio aiuta a capire. Vera Fiorani è amministratrice delegata di Rfi dal dicembre 2020. Da aprile sono arrivate ulteriori responsabilità, dovendo gestire da commissaria, nominata da Giovannini, la realizzazione della linea Ferrandina-Matera, il «potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria», il «potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto- Metapon-

to-Potenza-Battipaglia» e la chiusura dell'anello ferroviario di Roma. Come se non bastasse, ad agosto le sono piovuti addosso altri compiti come il raddoppio del Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, la linea Gallarate-Rho, il collegamento ferroviario dalla stazione di Bergamo all'aeroporto Orio al Serio, e il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia sulla linea Milano-Genova. In totale 8 opere da seguire come commissaria, oltre che come ad di Rfi. È andata meglio all'amministratore delegato uscente di Anas, Massimo Simonini, che deve supervisionare la realizzazione e della strada statale 106 Jonica e della E78 Grosseto-Fano. «I commissari hanno mille altri impegni e questo va ad aggravare la situazione», osserva ancora Spessotto. Il ragionamento si amplia: «Queste figure non hanno i superpoteri, non possono rappresentare la soluzione ai tempi lunghi delle opere. Il commissariamento piace nella narrazione mediatica, ma serve un'adeguata programmazione». Un viatico tutt'altro che incoraggiante in vista della grande sfida del Piano nazionale di ripresa e resilienza. «Non possiamo permetterci il rischio che il Pnrr rimanga nel libro dei sogni e si riveli dunque una grande occasione mancata di sviluppo e ammodernamento. Questa volta non sarebbe per la politica ma per la lentezza burocratica», commenta Erica Mazzetti, deputata di Forza Italia, che sta seguendo da vicino l'iter



del Recovery plan. «Il problema – evidenza la parlamentare – era già stato individuato e per ovviarvi il Decreto Semplificazioni aveva introdotto delle disposizioni con l'obiettivo di accelerare i lavori. Ma tutto, al momento, è rimasto lettera morta». ●

Tra i lavori più attesi l'alta velocità da Brescia a Padova e il raddoppio della Pescara-Bari. I finanziamenti? Ci sono già



Le inchieste del Mattino

Caro materie prime anche la Playstation diventa introvabile

► Dagli imballaggi ai ponteggi ai pezzi meccanici le aziende senza materiali e slittano le consegne

Nando Santonastaso

I mballaggi, ponteggi, caffè: tutti beni richiestissimi e introvabili sul mercato. Così le aziende italiane, ma non soltanto, rischiano di rimanere al palo. Scarseggiano materie prime e semilavorati, ma anche Playstation e iPad

per Natale. E così l'aumento dei prezzi investe tutti i settori, alimentare compreso.

A pag. 11

Le inchieste del Mattino

Imballaggi, ponteggi, caffè: introvabili e aziende al palo

► Caro materie prime e forniture di semilavorati anche Playstation e iPad scarseggiano per Natale ► L'aumento dei prezzi colpisce tutti i settori in cima alimentare, costruzioni e automotive

LA TENDENZA

Nando Santonastaso

Il presidente di Confindustria Campania, Gianluigi Traettino, che di mestiere fa l'imprenditore edile, non ha i pannelli insonorizzanti per consegnare nuove abitazioni già finite. Sono diventati improvvisamente introvabili e la sua società ha dovuto slittare di sette mesi le scadenze già concordate. Oreste Vigorito, invece, presidente degli imprenditori di Benevento (oltre che della locale squadra di calcio) ha dovuto rivedere i

conti e soprattutto i costi energetici della sua attività: il re dell'eolico paga il metano 80 euro a metro cubo, 65 euro in più di qualche mese fa. Al Consorzio di tutela della Mozzarella di bufala campana dopo sono invece in ansia perché si fa fatica a reperire la carta da imballaggi, il cosiddetto packaging secondario, che ha sostituito il polistirolo e che da tempo viene utilizzata per il trasporto del caratteristico for-

maggio a pasta fresca: comincia a mancare pure quella. E così per i tondini in cemento, i pallet in legno, i semilavorati del rame, il caffè



Peso: 1-6%, 11-47%

e il frumento e via di questo passo. Fino all'elettronica, con le versioni base della PlayStation5 e dell'iPad di Apple che difficilmente si potranno acquistare per Natale.

L'IMPATTO

Non c'è praticamente un settore produttivo che non sia stato costretto a misurarsi con le conseguenze provocate dall'impennata delle materie prime, tra forniture ancora in gran parte introvabili e comunque a prezzi decisamente più alti del 2020. Uno scenario da far paura: al punto che la crisi mondiale dei chip, che ha coinvolto già da oltre un anno tutte le case automobilistiche del mondo, con contraccolpi pesanti anche sull'occupazione, sembra quasi da considerare solo come la punta di un iceberg. Chi non è interessato a comprare un'auto nuova, almeno per ora, non può infatti consolarsi (si fa per dire) con altri beni di consumo: i prezzi salgono, come il Mattino ha appena documentato, mentre i prodotti e i materiali introvabili non sembrano in calo. L'impatto in termini socio-economici è a dir poco preoccupante, al di là dei forti ritmi di ripresa del sistema industriale del Paese: lo dimostrano i dati assai recenti di Confartigianato che ha calcolato l'impatto dei rincari su 848mila micro e piccole imprese che operano nella manifattura e nelle costruzioni. «Imprese - spiega la Confederazione - che nel 2020 hanno acquistato materie prime per 156,1 miliardi con un'incidenza sul fatturato del 42,5%. Una platea di aziende che offre lavoro a circa 3.110.000 addetti». Bene, dei 46,2 miliardi di maggiori costi totali sopporta-

ti dalle pmi a causa degli aumenti dei costi delle commodities non energetiche, 4,3 miliardi pesano sulle piccole aziende della produzione alimentare, 29,8 miliardi sulle

piccole imprese della manifattura no food e i restanti 12,1 miliardi sui piccoli imprenditori del settore costruzioni.

LE CIFRE

Numeri che fanno riflettere. Esplosa per la straordinaria e incontrollabile ripartenza della domanda dopo il durissimo stop del 2020, l'impennata del costo delle materie prime è ben lungi dall'aver esaurito i suoi effetti. Date un'occhiata a questi numeri: il prezzo del gas in dieci mesi è aumentato del 500%, quello del cotone del 104%. Il grano pochi giorni fa ha toccato il suo record in Europa, con 297 euro a tonnellata. Il mais in sedici mesi ha fatto registrare un +77%. La carta costa il 70% in più rispetto al 2020 mentre il caffè (miscela arabica) è schizzato del 59%. Stando a quanto divulgato da Confartigianato, nello scorso mese di settembre, la quota di imprese delle costruzioni che indica la scarsità di materiali come ostacolo alla produzione era salita al 9,5%.

L'EDILIZIA

Ma dalla metalmeccanica alla filiera dell'edilizia è tutto un lamento, con ritardi e inadempienze contrattuali che si fanno sentire ovviamente anche a distanza. L'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori, denuncia aumenti del 150% per quanto riguarda i preventivi, dovuti al rincaro di calcestruzzo, dei tondini in cemento sempre più introvabili, come detto, dei derivati dal petrolio e bitume. Fortissimo il rischio di contraccolpi anche sui cantieri del superbonus 110%: «Ci sono materiali che già da mesi sappiamo che verranno consegnati a gennaio del prossimo anno, come gli isolanti. Ma c'è grande tensione anche sui ponteggi. I problemi, poi, riguardano molti altri materiali» dice Gabriele Buia, presidente dell'Ance. E aggiunge: «Tutto ciò mette il 110% a rischio, perché ci sono delle Regioni che stanno adeguando i prezzi e altre che sono indietro. La preoccupazione delle nostre associazioni territoriali è che le Regioni

diano alle imprese subito la possibilità di utilizzare prezzi aggiornati».

GLI IMBALLAGGI

Ma non sta meglio il comparto del legno che ha subito un incremento di prezzo fino all'80% con una forte ricaduta sul mercato dei pallet, gli imballaggi industriali utilizzati come supporto alla movimentazione di merci e beni: scarsità di prodotto e rincari record stanno creando grossi problemi a tutti i settori, dato che i pallet sono fondamentali per il sistema logistico e per ogni filiera produttiva. Del resto, se la materia prima non si trova e le consegne ritardano, l'aumento dei prezzi è già dietro l'angolo e non risparmierà praticamente nessuno: nemmeno i prezzi di listino dei pannolini, come annunciato da un big del comparto come Procter & Gamble. Prevedibile, di conseguenza, anche il rincaro dei prodotti per la cura della pelle. Per non parlare degli effetti perversi di questa situazione: «Il boom delle quotazioni per i prodotti energetici e le materie prime - dice Coldiretti - si riflette sui costi di produzione del cibo ma anche su quelli di confezionamento, dalla plastica per i vasetti dei fiori all'acciaio per i barattoli, dal vetro per i vasetti fino al legno per i pallet da trasporti e alla carta per le etichette dei prodotti che incidono su diverse filiere». Il risultato, secondo Coldiretti, «è che, ad esempio, in una bottiglia di passata di pomodoro da 700 ml, in vendita mediamente a 1,3 euro, oltre la metà del valore (53%) è il margine della distribuzione commerciale con le promozioni, il 18% sono i costi di produzione industriali, il 10% è il costo della bottiglia, l'8% è il valore riconosciuto al pomodoro, il 6% ai trasporti, il 3% al tappo e all'etichetta e il 2% per la pubblicità».

**ALLARME COLDIRETTI:
IL BOOM DELLE QUOTAZIONI
PER I PRODOTTI ENERGETICI
INCIDE SUI COSTI
DI PRODUZIONE DEL CIBO
E DEL CONFEZIONAMENTO**



Peso:1-6%,11-47%

I NUMERI

46,2

Secondo Confartigianato ammontano a 46,2 miliardi i maggiori costi totali sopportati dalle pmi a causa degli aumenti dei costi delle commodities non energetiche: di questi 4,3 miliardi pesano sulle piccole aziende dell'alimentare, 29,8 miliardi sulla manifattura no food e i restanti 12,1 miliardi sui piccoli imprenditori del settore costruzioni.

500

L'impennata delle materie prime non accenna a placarsi: il prezzo del gas in dieci mesi è aumentato del 500%, quello del cotone del 104%. Il grano pochi giorni fa ha toccato il suo record in Europa, con 297 euro a tonnellata. Il mais in sedici mesi ha fatto registrare un +77%. La carta costa il 70% in più rispetto al 2020 mentre il caffè è schizzato del 59%.

8

È appena dell'8% il valore riconosciuto al pomodoro in una bottiglia di passata da 700 ml. Oltre la metà del valore (53%) è il margine della distribuzione commerciale con le promozioni, il 18% sono i costi di produzione industriali, il 10% è il costo della bottiglia, il 6% è il valore dei trasporti, il 3% per tappo ed etichetta e il 2% per la pubblicità».



Peso:1-6%,11-47%

Carlo Delenda /1

Che rimane di Calenda?

Renzi candida Elena Bonetti al collegio Roma 1



Roma. Nel giorno in cui Italia viva candida il ministro Elena Bonetti alle elezioni suppletive nel colle-

DI MARIANNA RIZZINI

gio Roma 1 ci si chiede che cosa rimane, sul campo, dell'esperienza di Carlo Calenda candidato sindaco? Dell'ex ministro, eurodeputato e leader di Azione si è parlato, negli ultimi giorni, per via di quello che apparso come il "pasticciaccio suppletive": se il Pd candida Giuseppe Conte per il seggio lasciato vacante da Roberto Gualtieri, mi candido io contro il Pd, aveva detto Calenda prima che Conte si sfilasse al grido di "sarò eletto dalla porte principale". Intervistato a margine della presentazione del libro di Marco Benvivogli ("Il lavoro che ci salverà"), Calenda ha parlato di "ossessione del Pd a tenere in vita i 5 Stelle a qualsiasi costo". E ora, mentre a livello nazionale l'ex ministro parla di "costruzione di un grande movimento riformista", a Roma si fa il nome della consigliera regionale calendiana Valentina Grippo per le suppletive (la raccolta firme è già partita): ex consigliere comunale

pd eletta in regione sempre con il Pd, radicamento forte nel II municipio, Grippo potrebbe - questo l'auspicio nell'inner circle dell'ex ministro - attrarre anche consensi dem. Ma si troverà contro, sullo stesso campo, Elena Bonetti. Intanto si ragiona, in campo calendiano, in vista del congresso di Azione d'inizio anno. Tra il 12 e il 16 gennaio si eleggeranno a Roma i delegati all'Assemblea Nazionale nell'ambito dei congressi territoriali: "L'importante è arrivare a gennaio con chiarezza d'intenti", dice Nicola Mirotta, responsabile di Azione nel I Municipio. Mirotta il 27 novembre scorso ha partecipato al primo incontro de "L'atrio", format creato dall'Associazione Partecipa Roma, attiva da tempo sul territorio: il portavoce Alessandro Geraldini, già candidato al Consiglio comunale nella Lista Calenda, pensa "sia utile per la città creare un gruppo di politici, professionisti e associazio-

ni civiche disposte a convergere su una o più proposte, facendo pressione a livello politico e mediatico". Durante il primo incontro sono intervenuti, tra gli altri, Annagrazia Calabria (FD), relatrice della riforma costituzionale per Roma Capitale, Giorgia Gorgerino, vice presidente Ance Giovani, Francesco Aureli, già rappresentante Onu per Save the Children, Ettore Iorio, membro del direttivo di "Scomodo", Giovanni La Gorga, dj e regista e Andrea Massaroni di +Europa. Temi: infrastrutture, integrazione, lavoro, riqualificazione, liberalizzazione dei servizi pubblici locali.



Peso: 10%

Giovannini: «Verifiche a tappeto Le grandi opere non slitteranno»

Umberto Mancini
«Le grandi opere non slitteranno, sono pronte verifiche a tappeto». Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, fa il punto sul Recovery: «Già assegnati 56

miliardi, abbiamo bruciato i tempi. Aiuteremo gli enti locali».
A pag. 7



Il nodo infrastrutture

L'intervista Enrico Giovannini

«Pronte verifiche a tappeto le opere non slitteranno»

► Il ministro: «Già assegnati 56 miliardi ► «Aiuteremo gli enti locali a formare sul Recovery abbiamo bruciato i tempi» il personale che fa marciare i progetti»

Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, a che punto siamo con i fondi da stanziare? Possiamo già parlare di missione compiuta anche se l'Ance ha lanciato l'allarme sul ritardo dei bandi di gara?

«Direi che il primo tempo della partita, cioè quella dell'assegnazione dei fondi del Pnrr di competenza del ministero (circa 62 miliardi) ai soggetti attuatori, compresa la ripartizione territoriale a progetti già individuati, e l'attuazione delle riforme previste per il 2021 si sta concludendo con successo. In tempi record. Adesso lavoriamo insieme agli enti locali e alle stazioni appaltanti per realizzare le opere nei tempi previsti, senza ritardi».

Come pensate di fare?

«Abbiamo anticipato due riforme che erano previste per il 2022. Lo abbiamo fatto anche grazie alla collaborazione efficace con le Regioni e gli Enti territoriali. In parallelo sono state avviate le progettazioni delle opere più complesse, che porteranno alle gare nei primi mesi del prossimo anno, anche grazie alle procedure semplificate che sono state previste con i decreti degli ultimi mesi. Ma l'accelerazione dei processi

non ha riguardato solo il Pnrr: infatti, negli ultimi nove mesi il ministero ha emanato 145 decreti attuativi delle diverse norme, un risultato straordinario rispetto ai ritmi del passato».

Quanti soldi avete assegnato tra fondi europei, vecchie dotazioni e risorse già disponibili? Possiamo fare un bilancio defi-



Peso:1-3%,7-48%

nitivo?

«Con i 3,2 miliardi previsti dai decreti che hanno ricevuto l'intesa della conferenza unificata giovedì scorso, il totale dei fondi di competenza del Mims relativi al Pnrr e al Piano Complementare assegnati ai soggetti attuatori è arrivato a 56,8 miliardi, pari al 93% delle risorse. A metà dicembre, con la prossima Conferenza, contiamo di assegnare la quasi totalità delle risorse».

Ora che la maggior parte del lavoro è stato fatto, la palla passa agli enti locali, alle stazioni appaltanti. Come vi regolerete in caso di ritardi ingiustificati?

«Questa sarà la vera sfida e per questo continueremo a collaborare con gli enti locali e con i soggetti attuatori, che stanno già lavorando alla realizzazione. Ad esempio, Rete Ferroviaria Italiana sta già predisponendo i progetti di fattibilità tecnica ed economica che sarà la base delle autorizzazioni e degli appalti. Senza parlare del fatto che alcuni cantieri sono già aperti, come quelli dell'Alta velocità Napoli-Bari. Inoltre, il ministero si è impegnato per la riqualificazione delle stazioni appaltanti e del personale addetto alla gestione del processo, grazie al programma di formazione "Pnrr Academy". Con Sogei stiamo mettendo a punto un innovativo sistema di monitoraggio che, oltre a controllare le fasi di avanzamento dei progetti, servirà a individuare in anticipo eventuali criticità, così da risolverle rapidamente».

Il Mims ha dimostrato efficienza e rapidità di azione nel comparto più complesso e denso di regole, quello delle infrastrutture, una sorta di rivoluzione che taglierà i tempi di realizzazione delle opere di almeno un paio di anni. Vi bastano gli obiettivi dati? Oppure pensa che si possa fare meglio?

«Il principale obiettivo è portare a compimento il più grande piano di rilancio e innovazione che il Paese è chiamato a completare in tempi molto stretti, cambiando anche il modo di realizzare le opere nel rispetto del princi-

pio del non danneggiare l'ambiente. Ma il Pnrr non è l'unica opportunità. Sto incontrando tutti i presidenti delle Regioni per mettere a sistema tutte le risorse disponibili, anche quelle dei fondi di loro competenza. Il Pnrr obbliga a rendere le infrastrutture fruibili entro il 2026, ma abbiamo bisogno di investire anche oltre tale data, usando le altre risorse disponibili, per trasformare il Paese nei prossimi dieci anni, rendendolo più moderno, più connesso, più competitivo, più giusto e più sostenibile».

Le aziende e gli enti locali sono chiamati a finalizzare i finanziamenti, ce la faranno? C'è chi teme il fenomeno delle infiltrazioni da parte della criminalità organizzata...

«Serve un grande sforzo da parte di tutti: delle istituzioni, degli enti locali, delle imprese, della società civile, delle persone. Però vorrei ricordare alcuni aspetti importanti: in primo luogo, una parte significativa di fondi vanno a progetti diversi da quelli infrastrutturali, come l'acquisto di autobus e treni ecologici, per i quali sono già disponibili bandi e procedure standard, il che agevolerà il lavoro delle amministrazioni. Il secondo aspetto riguarda l'uso della digitalizzazione per le gare e la valutazione della qualità delle imprese, anche dal punto di vi-

sta del rispetto delle regole antimafia. Con il recente decreto legge sono state poi rafforzate le regole proprio per evitare infiltrazioni della criminalità organizzata. Il Pnrr è un'opportunità anche per migliorare la qualità e la competitività delle imprese, la trasparenza del mercato, l'aumento della sicurezza sul lavoro, la sostenibilità del sistema».

Oggi parte il Super green pass per i Trasporti, un appuntamento decisamente critico. Quali sono le sue previsioni?

«Il Viminale ha definito con le prefetture i piani dei controlli, anche grazie al dialogo stabilito con le imprese di trasporto. Monitoreremo con attenzione la si-

tuazione in collaborazione con gli enti territoriali. Nel frattempo stiamo dialogando con le aziende di trasporto per identificare soluzioni innovative che prevedono l'uso di e-ticket in grado di segnalare, nel rispetto della privacy, anche il possesso del Green pass, al fine di rendere immediati e semplificati i controlli».

A proposito di sostenibilità, sono anni che lei è impegnato in prima persona in un'operazione di sensibilizzazione verso un modello di sviluppo sostenibile. Ora ha la possibilità di metterlo in pratica.

«È vero, solo cinque anni fa l'Italia guardava a questo aspetto con molto scetticismo, ma ora le imprese, la politica, la pubblica opinione ha capito la centralità della sostenibilità, anche grazie alla spinta dell'Unione europea, che ha posto la sostenibilità al centro della propria azione. La scelta di cambiare il modello di sviluppo è obbligata e sempre più condivisa, non a caso il 76% delle risorse del Pnrr di competenza del Mims va a progetti che combattono la crisi climatica, il 56% va al Mezzogiorno e riducono del 38% la disuguaglianza nell'accesso al sistema ferroviario. Perché bisogna ricordare sempre che lo sviluppo per essere veramente sostenibile deve tener conto non solo della dimensione ambientale, ma anche di quella economica e, soprattutto, di quella sociale».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN NUOVO SISTEMA DI MONITORAGGIO SEGUIRÀ L'AVANZAMENTO DEI CANTIERI E POTRÀ SEGNALARE IN ANTICIPO EVENTUALI CRITICITÀ



Peso:1-3%,7-48%

Pnrr, opere ferme I fondi ci sono, mancano i bandi

► Gli enti locali in ritardo, i cantieri sono a rischio
Al palo Tirrenica e Alta velocità Salerno-Reggio

ROMA Allarme rosso dei costruttori dell'Ance sul Pnrr. Non perché le risorse messe a disposizione dal ministero delle Infrastrutture siano insufficienti, anzi le riforme sono in anticipo ed è stato allocato il 99% delle risorse. In ritardo sono i bandi di gara per trasformare in cantieri i soldi

stanziati. Al palo Tirrenica e Alta velocità Salerno-Reggio Calabria.

Mancini a pag. 7

Le infrastrutture

I fondi del Pnrr ci sono i bandi per le opere no

► Gorgerino (Ance): «Al palo la Tirrenica ► I ritardi di enti locali e stazioni appaltanti e l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria» mettono in serio pericolo l'utilizzo dei fondi

IL CASO

ROMA Allarme rosso dei costruttori dell'Ance sul Pnrr. Non perché le risorse messe a disposizione dal ministero delle Infrastrutture siano insufficienti, anzi il dicastero guidato da Enrico Giovannini è in anticipo sulle riforme e ha praticamente completato la sua missione, allocando il 99% delle risorse. In ritardo sono i bandi di gara per trasformare in cantieri i soldi stan-

ziati. «Il Mims - dice al Messaggero l'ingegnere Gioia Gorgerino, vice presidente dei giovani imprenditori dell'Ance - ha bruciato i tempi e stanziato i fondi necessari che però adesso vanno messi a terra dalle amministrazioni locali e dagli enti che hanno il compito di far marciare i vari progetti».

LE TAPPE

Nonostante l'accelerazione positiva da parte del Governo ci sono tante criticità ancora da superare. «Penso - aggiunge l'imprenditrice - alla Tirrenica ancora al palo, all'anello ferro-

viario di Roma o della Diga Foranea di Genova che solo in questi ultimi giorni comincia a muovere i primi passi autorizzativi».

E in stallo - aggiunge, citando



Peso: 1-6%, 7-43%

solo le opere più rilevanti - ci sono la Strada statale 106 Ionica, la SS 275 Maglie-Leuca. Così come la E78 Grosseto-Fano, la Tav Salerno-Reggio Calabria, il terzo lotto della Tav Brescia-Venona-Padova e la linea ferroviaria Ferrandina-Matera.

E in effetti il rischio concreto è che dalla fase di programmazione e pianificazione non si passi rapidamente a quella dell'attuazione. Con tutte le conseguenze del caso. Bruxelles ha infatti stabilito una rigorosa road map proprio per evitare che gli ingenti fondi messi a disposizione dall'Europa con il Recovery restino nei cassetti inutilizzati. «Bisogna sbloccare le gare - spiega la Gorgerino - non possiamo più andare avanti così. Immaginare il rilancio dell'Italia grazie al Pnrr (che prevede per circa la metà interventi in infrastrutture pari ad oltre 108 miliardi di euro), quando non siamo ancora in grado di iniziare le opere già finanziate da anni è del tutto irrealistico. Rischiamo di farci ritirare queste risorse dall'Europa, mettendo a rischio la nostra credibilità internazionale o peggio ancora, che queste finiscano ad imprese criminali».

Il vero problema, ragiona l'esponente dell'Ance - è come far atterrare queste risorse. Si parla molto di governance ma poco di realizzazione pratica. Nel frattempo - prevede - in assenza di interventi si arriverà al 2023 ed i cantieri non saranno ancora aperti. Con tutte le conseguenze in termini di Pil, occupazione e mancato sviluppo. È fondamentale insomma mettere a gara i progetti già esistenti oltre a quelli nuovi e superare la cosiddetta "firmite" che ha contagiato molte amministrazioni, ovvero la riluttanza dei funzionari a siglare i piani per le infrastrutture. Insieme all'altra odiosa pratica, tutta italiana, che fa rimbalzare da un ufficio all'altro le autorizzazioni necessarie al via libera finale. Insomma, stazioni appaltanti ed enti locali, insieme alle varie conferenze dei servizi, devono cambiare passo per sfruttare al meglio l'occasione storica offerta dal Recovery.

Un tema che è sotto stretta attenzione da parte anche del ministero delle Infrastrutture che non vuole certo far scorrere il tempo inutilmente, tant'è che ha avviato da tempo una sorta di monitoraggio.

LE CIFRE

Al momento, sempre secondo le stime dell'Ance, ci sono più di 82 miliardi congelati. Altrettanti miliardi, osservano, andranno messi con urgenza anche per l'attività di manutenzione e il recupero del territorio.

L'Ance ha anche segnalato in una nota che la recente circolare dell'Agenzia delle Entrate con le indicazioni ai contribuenti e agli operatori sui nuovi obblighi relativi ai bonus edilizi «sembra escludere la possibilità per gli operatori di ricorrere ai prezzari Dei per attestare la congruità delle spese per tutti i bonus diversi dall'ecobonus anche al 110%». «Se così fosse - è intervenuto il presidente dell'Ance Gabriele Buia - sarebbe una grave lacuna che rischia di gettare ancora una volta i contribuenti e le imprese nel caos, con il rischio di bloccare o ritardare gli interventi».

Il presidente dei costruttori chiede pertanto «un chiarimento immediato e un riferimento esplicito agli unici prezzari aggiornati attualmente disponibili sul mercato».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONGELATI I CANTIERI DELLA STATALE JONICA, DELL'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA E DELLA E78 GROSSETO-FANO

Un viadotto ancora in costruzione. I fondi del Pnrr sono stati stanziati ma i lavori per molte opere non sono ancora partiti perchè mancano i bandi di gara



Gioia Gorgerino, vice presidente giovani Ance



Peso:1-6%,7-43%

477-001-001

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

SOCIAL

FACEBOOK

ANCE Ance 3 g · 🌐

Ripresa [#economica](#) e sociale del Paese e attuazione del [#Pnrr](#) al centro dell'intervento del Presidente [#Buia](#) a [#ControCorrente](#) su Rete4



ARRIVA IL SUPER GREEN PASS: ECCO COSA CAMBIA
CONTROCORRENTE

Guarda l'intervento del Presidente Buia

TWITTER

ANCE @ancenazionale · 6g

Oggi al [#Connex](#) il laboratorio [#Ance](#) sulla [#rigenerazioneurbana](#) con i Vicepresidenti [@FiloDellePiane](#) [@FSanfratello](#) e la Presidente [@ANCEgiovani](#) [@rex_regina](#) Sostenibilità, innovazione e qualità dell'abitare strumenti di crescita economica e sociale



LINKEDIN

ANCE Ance
8.268 follower
3 giorni · 🌐



#SaveTheDate

📍 martedì 14 dicembre ore 14.00 la tappa #2 del progetto **#Ance #UrbanRenovationLab #VersoParma2022**

🔴 Diretta sul canale Facebook



INSTAGRAM

