



RASSEGNA STAMPA 15 giugno 2021

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

Il Sole **24 ORE**



1Attacco

ALTA CAPACITÀ IL TRATTO ORSARA-BOVINO TUTTO IN GALLERIA

Assegnati i lavori dell'ultimo tratto della Bari-Napoli in provincia di Foggia

● Un altro passo avanti verso il completamento della linea ferroviaria dell'alta capacità in provincia di Foggia sulla Bari-Napoli. «Si compie oggi (ieri: ndr) una nuova importante tappa verso il completamento della linea Alta velocità-Alta capacità Napoli-Bari, con l'aggiudicazione della gara di appalto indetta da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per la realizzazione della tratta Orsara-Bovino», riferisce una nota di Rfi (rete ferroviaria italiana).

Ad aggiudicarsi i lavori, per un valore a base di gara pari a circa 430 milioni, è stato il costituendo Consorzio Ordinario di Concorrenti Webuild spa (consorzio capofila) con Impresa Pizarotti & Camp (consorzio mandante) e gruppo Astaldi spa (consorzio mandante).



CERVARO Alta capacità

«L'intervento - rileva Rfi - eseguito quasi tutto in galleria, interessa il tratto terminale della direttrice Napoli-Bari, a cavallo tra le province di Avellino e Foggia, e risulta strategico nel riassetto complessivo dei collegamenti metropolitani, regionali e di lunga percorrenza, previsto con la realizzazione di tutto il potenziamento. L'investimento complessivo da parte di Rete ferroviaria italiana, comprensivo di altri costi e voci di spesa, è di circa 561,6 milioni di euro».

Dir. Resp.: Michele Partipilo

TRASPORTI BUONA PARTE DEL TRACCIATO È IN GALLERIA, MA MANCA ANCORA IL TUNNEL SOTTO L'IRPINIA

Napoli-Bari, via libera ad altro lotto

Aggiudicati lavori da 430 milioni per la tratta Orsara-Bovino

**TRENI** Il tracciato in fase di realizzazione

SERVIZIO A PAGINA 9 >>

TRASPORTI AGGIUDICATI I LAVORI DA 430 MILIONI PER LA TRATTA ORSARA-BOVINO. LA CONCLUSIONE DELL'OPERA GIÀ SLITTATA AL 2027

Napoli-Bari, via libera a un altro lotto ma tarda ancora il tunnel dell'Irpinia

● **BARI.** È stata aggiudicata al consorzio tra Webuild (capofila), Pizzarotti e Astaldi la realizzazione della tratta Orsara-Bovino della linea ad alta capacità Napoli-Bari. L'opera da 430 milioni di euro riguarda un lotto quasi interamente in galleria nella parte terminale del tracciato, a cavallo tra le province di Avellino e Foggia.

La nuova linea Napoli-Bari dovrebbe consentire il collegamento diretto tra i due capoluoghi in due ore (e in tre ore tra Bari e Roma) grazie alla velocizzazione che consentirà di raggiungere i 250 km l'ora anche sul tratto appenninico, ma il termine dei lavori è già ufficialmente slittato al 2027. Manca infatti l'aggiudicazione del lotto più importante, il tunnel sotto l'Irpinia che con i suoi 27 km è il cuore dell'opera da 6,2 miliardi affidata da cinque anni a un commissario (adesso è il barese Roberto Pagone). Quel tunnel è una delle prime dieci gallerie ferroviarie mai costruite al mondo, e dovrà superare ostacoli tecnici di non poco conto.

La situazione dell'opera può essere riassunta così. A dicembre 2017 sono sta-

ti affidati i lotti Napoli-Cancelli (imprese Salini Impregilo-Astaldi) per 397 milioni e Cancelli-Frasco Telesino (Pizzarotti-Itinera-Ghella) per 312 milioni. Poi è stata la volta del tratto Frasso Telesino-Telesina (385 milioni, Pizzarotti-Itinera-Ghella), Apice-Irpinia (930 milioni, Salini Impregilo-Astaldi). A giugno 2020 sono stati affidati i 20 km della Telesina-San Lorenzo Maggiore - Vitulano (470 milioni, Ghella-Saicef-Coget Impianti): secondo Rfi i cantieri dovrebbero essere aperti entro ottobre.

A metà gennaio sono state presentate le offerte per la tratta Irpinia-Orsara da 1,3 miliardi di euro, un bando di progettazione ed esecuzione cui stanno partecipando tre tra le principali imprese italiane. La gara è in corso e - secondo il gruppo Fs - avrebbe dovuto concludersi entro maggio, così da arrivare entro dicembre al progetto definitivo e alla consegna del cantiere all'inizio del 2022. Tempi che, per il momento, non sono stati rispettati. Già in fase di progetto per l'esecuzione dei lavori erano stati stimati 2.730 giorni di tempo, ovvero sette anni e

mezzo. L'appalto ora ne prevede 2.900 che sono esattamente 8 anni. Ed ecco che, pur in mancanza di intoppi in fase di aggiudicazione e consegna del cantiere, e pur volendo tenere conto delle migliori offerte temporali offerte dalle imprese, si arriva al 2029-2030. Il gruppo Fs ha però recentemente ribadito, nel corso di un incontro con il governatore della Campania, che l'opera sarà conclusa entro metà 2017, ma i dubbi sono legittimi anche perché gli slittamenti sono stati numerosi. Dal 2008 al 2015, quando il progetto del tunnel dell'Irpinia era un tratto di penna su una mappa, la previsione di completamento dell'intera opera era fissata al 2020. E nel 2019, quando quel termine era slittato al 2026, il gruppo Fs ipotizzava che il cantiere del tunnel aprisse entro gennaio 2021. Ora l'aggiudicazione dell'ultimo lotto è annunciata come «imminente». Ed nel frattempo è slittata al 2022 l'istituzione del treno diretto tra Napoli e Bari che era cosa fatta nel 2020, prima che la pandemia facesse rivedere tutti i programmi. *[red.reg.]*

Dir. Resp.: Michele Partipilo



6 MILIARDI Il costo della Napoli-Bari

MERCATI DELLI NOCI: «ESPORTAZIONI PER 37,3 MLN»

Puglia-Emirati arabi la Regione sostiene le imprese verso l'Expo

● Al via gli eventi dedicati alle opportunità economiche rappresentate dagli Emirati per gli operatori economici pugliesi. Comincia oggi con il webinar «Il mercato degli Emirati Arabi Uniti e le opportunità per le imprese pugliesi» organizzato da Regione Puglia, Puglia Sviluppo e Ice Dubai, il ciclo di iniziative finalizzate ad accompagnare le pmi e le startup pugliesi verso il mercato emiratino, in vista dell'Esposizione universale Expo 2020 Dubai, in programma dal 1° ottobre 2021 al 31 marzo 2022. La partecipazione della Puglia è stata prevista in due settimane dedicate a temi strategici per l'economia regionale, cioè lo spazio e l'acqua.

«Il mercato degli Emirati Arabi Uniti rappresenta occasioni di affari e di relazioni economiche e commerciali dense di opportunità per le imprese pugliesi», ha spiegato l'assessore allo Sviluppo economico della Regione Alessandro Delli Noci. «Negli ultimi dieci anni gli scambi commerciali verso gli Emirati hanno registrato un saldo costantemente positivo per la Puglia, cioè le esportazioni dal 2011 al 2020 hanno sempre superato le importazioni. Questo valore ha raggiunto il 98,4 per cento nel 2020. Nell'arco dell'anno, nonostante la pandemia, l'interscambio tra Puglia ed Emirati Arabi Uniti ha superato il valore di 37,6 milioni di euro di cui 37,3 milioni l'export e 300mila euro l'import».

Recovery plan

Missione #03 — Mobilità sostenibile

Le Sintesi del Sole

Nuovi cantieri

Focus su reti e servizi

Salerno-Reggio, l'Alta velocità arriva a Sud

Vera Viola

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

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

L'intera tratta misura 445 chilometri ed è stata suddivisa in sette lotti funzionali (si parte dal lotto 0). Il costo complessivo è stimato in

22,8 miliardi. Al momento sono stati finanziati dal Pnrr i primi due lotti (coperti per 11,2 miliardi dal Pnrr e per il resto da fondi aggiuntivi disponibili), da realizzare per tappe funzionali: la prima entro il 2026, il completamento entro il 2030. Dei quattro percorsi selezionati in partenza, il progetto di fattibilità tecnico-economica realizzato da Rfi ha scelto quello "autostradale" per costi contenuti, soddisfazione dei territori e ridotto impatto, secondo la ricostruzione di Rfi. Tale proposta sarà discussa con le comunità locali.

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

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

Il Pnrr dedica risorse considere-

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

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

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

LE OPERE PRINCIPALI

23 miliardi

Salerno-Reggio Calabria

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

6 miliardi

Napoli-Bari

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



Industria 4.0, test convenienza sul bonus investimenti da usare

Agevolazioni

Incentivi sovrapposti tra 2020 e primo semestre 2021
Libertà di scelta da chiarire

Interconnessione ritardata: i requisiti devono sussistere all'entrata in funzione

Luca Gaiani

Per gli investimenti Industria 4.0, il bonus si usufruisce solo dopo l'interconnessione, ma l'agevolazione resta quella in vigore al momento di effettuazione dell'investimento. La risposta a interpellato 394/2021, nel ribadire il principio, ha ricordato che, anche nella interconnessione ritardata, i requisiti 4.0 devono sussistere al momento della prima entrata in funzione del bene. Ancora da chiarire le problematiche derivanti dalla sovrapposizione nel 2020 e nel primo semestre 2021 di distinte norme agevolative.

Dall'iper ai crediti di imposta

Per gli investimenti in beni strumentali 4.0 (allegato A alla legge 232/2016) realizzati nell'esercizio 2020 tendono a sovrapporsi tre agevolazioni distinte, legate alla data esatta di effettuazione e all'esistenza o meno di una "prenotazione" (ordine e acconto del 20%) precedente.

Per i beni acquisiti nell'intero anno a fronte di prenotazioni del 2019, l'incentivo spettante è quello dell'iperammortamento ai sensi della legge 145/2018. La variazione in diminuzione da riportare nelle dichiarazioni dei redditi si calcola applicando al costo le percentuali riportate nella tabella a lato. Se l'entrata in funzione e l'interconnessione (o anche solo quest'ultima), con la relativa attestazione o perizia, è avvenuta nel 2021 la prima tranche di beneficio si dedurrà nella dichiarazione Redditi 2022 ma resterà sempre applicabile il regime vigente nel 2020. Il tax credit (sostitutivo dell'iperammortamento) introdotto

dalla legge 160/2019 è infatti espressamente escluso in presenza di una prenotazione del 2019.

Doppio credito dal 16 novembre

Mancando la prenotazione 2019, gli investimenti del 2020 entrano nel regime dei crediti di imposta e qui le cose si complicano. Se il momento di effettuazione (data di consegna o spedizione, o di ultimazione per i beni in appalto) cade entro il 15 novembre 2020, si sfrutta il credito della legge 160 che ha un tetto massimo agevolabile di 10 milioni e percentuali del 40% e del 20% per scaglioni. Se invece la data dell'investimento ricade negli ultimi 45 giorni dell'anno, si affianca il bonus della legge 178/2020 che ha una soglia massima di 20 milioni e percentuali sui primi due scaglioni del 50% e del 30%. Stesso regime sovrapposto per i cespiti acquistati nel primo semestre 2021: se c'è stata prenotazione nel 2020, vale la legge 160 (misura meno conveniente), diversamente si applica la 178.

La scelta

Né le Entrate né il Mise hanno ancora ufficialmente chiarito se, nei periodi temporali sopra descritti, le imprese siano libere di scegliere (come pare dalla lettera della legge) l'agevolazione più conveniente. Una conferma sulla facoltà di applicare il beneficio più conveniente appare urgente in particolare per gli investimenti del periodo 16 novembre-31 dicembre 2020. Qualora i beni fossero entrati in funzione e interconnessi entro il medesimo anno, la compensazione poteva già effettuarsi dal 2021 (per la legge 178 si parte dall'anno di interconnessione mentre per la legge 160 dall'anno successivo), ma il dubbio sulla norma utilizzabile e i rischi di una indebita compensazione hanno tenuto ferma più di una impresa. Ad esempio, un investimento di 1 milione effettuato a dicembre 2020, con la relativa interconnessione, darà origine con la legge 160 ad un credito di 400mila euro, la cui prima compensazione (codice 6933) è di 80mila euro (1/5); applicando la 178 si genereranno invece 500mila euro con una prima tranche da compensare (codice

Le agevolazioni per investimenti Industria 4.0

La misura e la tipologia di bonus in base alla data degli investimenti

DATA DELL'ACQUISTO	EVENTUALE PRENOTAZIONE	TIPO DI BONUS
1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020	Si: entro il 31 dicembre 2019	Iperammortamento L. 145/18 170% fino a 2,5 milioni 100% da 2,5 a 10 milioni 50% da 10 a 20 milioni
1° gennaio 2020 - 15 novembre 2020	Nessuna prenotazione nel 2019	Credito di imposta L. 160/19 40% fino a 2,5 milioni 20% da 2,5 a 10 milioni
16 novembre - 31 dicembre 2020	Nessuna prenotazione nel 2019	Credito di imposta L. 160/19 40% fino a 2,5 milioni 20% da 2,5 a 10 milioni oppure Credito di imposta L. 178/20 50% fino a 2,5 milioni 30% da 2,5 a 10 milioni 10% da 10 a 20 milioni
1° gennaio 2021 - 30 giugno 2021	Si: entro il 31 dicembre 2020	Credito di imposta L. 160/19 40% fino a 2,5 milioni 20% da 2,5 a 10 milioni
1° gennaio 2021 - 31 dicembre 2021	Indifferente	Credito di imposta L. 178/20 50% fino a 2,5 milioni 30% da 2,5 a 10 milioni 10% da 10 a 20 milioni
1° gennaio 2022 - 30 giugno 2022	Si: entro il 31 dicembre 2021	Credito di imposta L. 178/20 50% fino a 2,5 milioni 30% da 2,5 a 10 milioni 10% da 10 a 20 milioni
1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2022	Indifferente	Credito di imposta L. 178/20 40% fino a 2,5 mil 20% da 2,5 a 10 milioni 10% da 10 a 20 milioni
1° gennaio 2023 - 30 giugno 2023	Si: entro il 31 dicembre 2022	Credito di imposta L. 178/20 40% fino a 2,5 milioni 20% da 2,5 a 10 milioni 10% da 10 a 20 milioni

6936) di 166.667 euro (1/3).

Problema analogo sugli acquisti effettuati entro il 30 giugno prossimo. Se vi è una prenotazione del 2020, si rientra nella legge 160, diversamente spazio alla più vantaggiosa legge 178. Ma anche in questo caso, in assenza di vincoli espliciti nella legge 178 (vincoli che invece sono presenti nel passaggio dall'iperammortamento ai crediti della legge 160), dovrebbe ritenersi possibile applicare i crediti nuovi nonostante l'ordine del 2020.

Compensazione possibile già nel 2021, ma i rischi di operazioni indebite hanno fermato più di una impresa

Alta velocità, porti e logistica: una ricetta da 30 miliardi

Pnrr. La missione 3 è divisa in due componenti: ferrovie e manutenzione delle strade (27 miliardi), intermodalità e logistica integrata (3,5 miliardi)

Marco Morino

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, è diretto: «Cela dobbiamo fare e ce la faremo, perché all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) abbiamo inserito opere che riteniamo realizzabili entro il 2026». Le opere in questione sono quelle della missione 3, dedicata a infrastrutture e intermodalità. Per realizzare le infrastrutture, oltre ai 31,46 miliardi per ferrovie, strade e porti, il governo ha inserito nel Pnrr anche una serie di riforme (inclusa la revisione del contratto con Rfi) per accelerare la conclusione delle opere. Una differenza rilevante rispetto al piano Conte è l'inserimento della maggior parte degli interventi stradali nel Fondo complementare, il bacino voluto da Draghi per spendere quei progetti rimasti fuori dal Pnrr ufficiale. Partiamo dai 26,52 miliardi (24,77 miliardi nel Pnrr e 1,75 del Fondo complementare) assegnati alle ferrovie.

La cura del ferro

I 24,77 miliardi di euro saranno usati per finanziare 8 grandi capitoli.

- 1 Alta velocità al Sud, per passeggeri e merci, intervenendo su tre tratte: Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina e Salerno-Reggio Calabria.
- 2 Alta velocità al Nord. I soldi saranno necessari per completare i corridoi ferroviari Ten-T, intervenendo anche in questo caso su tre tratte principali: Brescia-Verona-Vicenza, Liguria-Alpi e Verona-Brennero.
- 3 Le connessioni diagonali nel Centro-Sud, per ridurre i tempi di percorrenza (passeggeri e merci) dall'Adriatico al Tirreno, attraverso il miglioramento della Roma-Pescara, della Orte-Falconara e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.
- 4 Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (Ertms), garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dalla Ue, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee.



Pnrr e infrastrutture. Nella foto in alto: veduta area del porto di Trieste. Lo scalo giuliano punta molto sui collegamenti ferroviari. Sopra: il Frecciarossa di Trenitalia

e il monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti. Per garantire la sicurezza delle strade, il governo fa scendere in campo Anas, trasferendo alla società la titolarità di ponti, viadotti e cavalcavia relativi alle strade di secondo livello. Le risorse per le strade sono finite nel Fondo complementare. In tutto parliamo di 1,45 miliardi di euro.

Intermodalità e logistica

Il Recovery plan italiano prevede anche interventi a supporto dell'ammmodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica (inclusi i porti), stanziando 3,49 miliardi di euro, la maggior parte dei quali (2,86 miliardi) stanziati nel Fondo complementare. Si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste), nonché interventi infrastrutturali e di logistica per una valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia. Il Pnrr attribuisce particolare

- 5 Il potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali. Gli interventi riguarderanno diverse zone del Paese, soprattutto le aree di confine (ad esempio, il rafforzamento dei collegamenti con i valichi svizzeri sulla Liguria-Alpi), le dorsali centrali e l'accesso ai porti, in particolare nelle regioni del Sud.
- 6 La riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud, attraverso il potenziamento delle linee regionali e l'acquisto di nuovi treni.
- 7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud, tra cui gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi).
- 8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud.

Ai 24,77 miliardi del Pnrr si aggiungono poi 1,75 miliardi del Fondo complementare, che serviranno per il rafforzamento delle linee regionali gestite da Regioni e Municipalità (1,55 miliardi) e per il rinnovo del materiale rotabile (200 milioni di euro).

Le strade

Oltre agli interventi relativi all'alta velocità e al settore ferroviario, la missione 3 del Pnrr prevede la messa in sicurezza

Il governo punta alla riduzione del divario infrastrutturale nord-sud e a migliorare l'accessibilità ai porti

rilevanza strategica al porto di Genova (realizzazione della nuova diga foranea) e allo sviluppo del porto di Trieste e del suo sistema logistico. In tutto questo il fattore tempo avrà un'importanza cruciale, in particolare per Rfi, la società del Gruppo Fs Italiane chiamata a trasformare in cantieri i miliardi stanziati nel Recovery plan. Per gestire correttamente il tempo è necessario rendere immediata e concreta la semplificazione dei processi di investimento. Dice Giovannini: «Il tema vero è chi fa che cosa e soprattutto quando. Serve un grande cambiamento nella gestione dei processi che devono diventare rapidi».