

Politica economica

AL VIA LA STRATEGIA PER LE TECNOLOGIE QUANTISTICHE
Il Comitato Interministeriale per la transizione Digitale ha adottato la Strategia italiana per le tecnologie

quantistiche. Il documento - che contiene circa 110 linee d'azione tra ricerca, applicazioni industriali, formazione - è stato elaborato da un gruppo di lavoro istituito dal ministero del-

l'Università e della ricerca in collaborazione con Affari Esteri, Difesa, Imprese e del Made in Italy, Dipartimento per la trasformazione digitale e Agenzia per la cybersicurezza.

Diesel, autovelox e Ponte SÌ al decreto Infrastrutture

Parlamento. La Camera vota la fiducia sul Dl n. 73 che ora andrà al Senato per un passaggio lampo. Due correzioni alla revisione prezzi per i lavori ma niente interventi sui servizi. Allarme delle imprese

Flavia Landolfi
Giuseppe Latour

Con 191 voti favorevoli e 102 contrari, la Camera ha votato la fiducia sul decreto Infrastrutture, che ora si avvia blindato al Senato per l'ultimo passaggio lampo (è atteso in Gazzetta Ufficiale entro il 20 luglio). Il testo interviene su mobilità, appalti, professioni tecniche, logistica e grandi opere. Partito già corposa dall'esame di Palazzo Chigi e incampato su alcuni rilievi del Colle in materia di verifiche antimafia sul Ponte sullo Stretto, il decreto è approdato alle commissioni della Camera dove è stato assaltato da 700 emendamenti. Tra questi quello sull'aumento dei pedaggi autostradali per finanziare le strade provinciali di Anas, poi impallinato dalle proteste e ritirato. Più fortuna hanno avuto altre modifiche, come lo stop al blocco dei diesel euro 5 in alcune regioni del Nord.

Mobilità: Euro 5 e autovelox

Slitta al 1° ottobre 2026, ma potrà essere ancora spostato, lo stop alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna. La deroga, che interessa circa 1,3 milioni di mezzi, varrà solo per i Comuni con più di 100mila abitanti, rispetto alla soglia dei 30mila inizialmente prevista. Le Regioni, inoltre, potranno spostare ancora i divieti se adatteranno misure compensative nei propri piani di qualità dell'aria.

Sul fronte della sicurezza stradale, parte la mappatura degli autovelox: i Comuni dovranno trasmettere i dati relativi a tutti i dispositivi installati - compresi marca, modello e omologazione - come condizione per il loro utilizzo legittimo. Un passo decisivo verso la trasparenza, dopo mesi di polemiche tra Ance e Governo. Passa senza modifiche anche la norma per l'autotrasporto con una contrazione pesante delle operazioni di carico e scarico: da 120 a 90 minuti per ciascuna operazione comprese le attese del vettore. Ne risponderanno in solido committente e caricatore con multe di 100 euro per ciascuna ora o frazione di ora di ritardo (si veda su questo l'intervista in pagina).

Appalti: Ponte e anticipi

La società Stretto di Messina ottiene lo status di stazione appaltante qualificata, con la possibilità di gestire direttamente le gare per progettazione, affidamento ed esecuzione dell'infrastruttura. Pur priva di esperienze pregresse nei bandi - spiega la relazione tecnica dell'emendamento - potrà operare in virtù del ruolo strategico dell'opera, qualificata di preminente interesse nazionale. Ma ci sono novità anche in tema di espropri, un capitolo delicato che toccherà da vicino gli abitanti dei territori sui

quali insisterà l'opera. Il decreto autorizza Sdm o il general contractor a stipulare accordi con proprietari e usufruttuari che avranno lo stesso peso dei decreti di esproprio. Si allungano poi da 30 a 60 giorni i termini per eseguire gli espropri a seguito della dichiarazione di pubblica utilità.

Sempre in tema di appalti, buone notizie per architetti, ingegneri e società del settore: nei contratti pubblici per servizi tecnici sarà possibile prevedere un'anticipazione del prezzo fino al 10%, garantendo liquidità per le fasi iniziali della progettazione. Una previsione frutto anche del pressing delle imprese, a partire da Oice. «Finalmente è stato sanato un vulnus che per due anni ha penalizzato le nostre società e tutti gli studi e professionisti», ha detto il presidente Giorgio Lupoi.

Revisione prezzi a metà

Quanto alla revisione dei prezzi, il decreto interviene con alcune modifiche sui lavori, chieste dalle imprese dell'Ance: i prezzi in diminuzione potranno essere applicati solo a quelli eseguiti o contabilizzati a partire dal 2025. Inoltre, i contratti aggiudicati con termine finale di presentazione delle offerte tra luglio e dicembre 2023 potranno accedere ai meccanismi di revisione previsti dal Codice appalti.

Per i servizi e le forniture, invece, sfuma l'allineamento al meccanismo di recupero dell'inflazione previsto per il settore dei lavori. Una scelta che, per la Consulta dei servizi che riunisce 19 associazioni di categoria e quattro filiere, «condanna al fallimento decine di aziende, con il conseguente rischio di perdita di migliaia di posti di lavoro, e minaccia la tenuta di settori cruciali per il funzionamento quotidiano del Paese». Dal relatore del decreto, Massimo Milani (Fdi) arriva un'apertura: «Si tratta di un tema che resta irrisolto sul quale ci sono perplessità all'interno del Governo, ma come maggioranza, pur non avendo inserito modifiche nel testo, abbiamo ottenuto dal ministero delle Infrastrutture l'impegno ad aprire un tavolo interministeriale per affrontare la questione».

Logistica, balneari e pedaggi

Nel settore logistico debutta il Cruscotto informativo, che raccoglierà dati su regolarità fiscale e contributiva delle imprese coinvolte negli appalti privati. Obiettivo: certificare la piena affidabilità delle imprese. Per il comparto balneare, viene concessa maggiore flessibilità sulla durata della stagione: la finestra temporale potrà estendersi oltre i canonici quattro mesi, arrivando fino a fine settembre. Infine entra nel testo il commissariamento della Salerno-Reggio: il ruolo spetterà all'ad Anas.

Le novità

1

EURO 5

Rinvio di un anno il blocco dei diesel

Non scatteranno il primo ottobre del 2025 le restrizioni ai diesel euro 5 previste in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Le limitazioni sono spostate in avanti di un anno, ma le Regioni potranno prevedere ulteriori rinvii, adottando misure compensative delle emissioni prodotte

2

CODICE DELLA STRADA

Parte la mappatura degli autovelox

Via alla mappatura degli autovelox. I Comuni dovranno trasmettere i dati di tutti i dispositivi installati, compresi quelli sull'omologazione, al ministero delle Infrastrutture. Solo dopo la comunicazione potranno utilizzare gli autovelox. In questo modo il decreto punta a fare chiarezza sui dispositivi

3

COSTIE APPALTI

Ponte sullo Stretto, appalti e nuovi costi

Per il Ponte si parte dall'aggiornamento dei costi: il testo base aveva già previsto l'aggiornamento nel Pef dei costi sulla base del Def 2012 (8,5 miliardi di euro) che ora salgono a 13,5 miliardi. In Parlamento è stata poi inserita la norma che attribuisce a Stretto di Messina Spa la natura di stazione appaltante qualificata. Altre modifiche hanno regolato poi gli espropri

4

LA POLEMICA

Pedaggi autostradali stop agli aumenti

Saltata la norma che prevedeva lo stop agli aumenti dei pedaggi autostradali, per finanziare la manutenzione delle strade operata dall'Anas. L'incremento, pari a un euro ogni mille chilometri, avrebbe portato finanziamenti per 90 milioni all'anno, ma è stato bloccato dalle polemiche delle opposizioni e interne alla maggioranza

5

ADEGUAMENTO

Revisione prezzi, diminuzione limitata

I prezzi in diminuzione potranno essere applicati solo alle lavorazioni a partire dal 2025. Inoltre, i contratti aggiudicati con termine finale di presentazione delle offerte tra luglio e dicembre 2023 potranno accedere ai meccanismi di revisione. Per i servizi e le forniture sfuma l'allineamento al meccanismo di recupero dell'inflazione previsto per il settore dei lavori.

6

INGEGNERI E ARCHITETTI

Progetti, anticipi del 10% dei prezzi

Entra nel testo la norma che consente ai documenti di gara di prevedere una anticipazione del prezzo, nei limiti delle disponibilità del quadro economico, fino al 10%, per i servizi di ingegneria e architettura. Gli anticipi erano finora riservati alle imprese di costruzione, ma dopo il pressing delle associazioni, Oice in testa, è arrivata l'estensione.



Settori strategici. Le imprese chiedono più fluidità nel rapporto tra manifattura, trasporto e distribuzione

L'intervista. Leopoldo Destro. Il delegato di Confindustria: «Legare manifattura e trasporto»

«Una occasione persa per rafforzare la competitività»

Nicoletta Picchio

Un'occasione persa per rendere la logistica del paese più competitiva e funzionale e per creare fluidità nel rapporto tra manifattura, trasporto e distribuzione. «Invece di integrare questi settori, come sarebbe opportuno, li si divide, peggiorando le condizioni rispetto al passato. Si creano barriere e si aumenta la potenziale conflittualità». Leopoldo Destro, delegato di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo, commenta il via libera alla Camera del decreto legge

Infrastrutture. «In questa fase così difficile per le imprese, piena di incertezze, si sarebbero potuti fare passi avanti in aspetti cruciali come il rapporto tra manifattura e autotrasporto. Invece la soluzione trovata è peggiorativa rispetto alle condizioni in vigore finora», continua Destro. «La logistica è un fattore determinante. Per la prima volta Confindustria, infatti, ha istituito una delega ad hoc. L'Italia è al 19° posto in Europa, e questo penalizza competitività e produttività. Sul decreto, Confindustria aveva presentato alcune proposte di modifica, ma solo una è stata accolta, quella sul Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto».

Il punto più critico è l'articolo 4, che definisce il rapporto tra autotrasporto e manifattura. Tempi di attesa ridotti, sanzioni aumentate: quale sarà l'impatto? Ci sarà un impatto negativo sia economica, sia sull'efficienza delle operazioni. Il tempo per le operazioni di carico e scarico delle merci è stato ridotto da 2 ore a 90 minuti. Nei 90 minuti rientrano eventuali pause o tempi di inattività non imputabili al committente, per esempio la pausa pranzo del personale del magazzino. Inoltre, la sanzione da corrispondere è stata portata da 40 a 100 euro. La nostra proposta prevedeva una finestra oraria certa, una penale solo per ritardi effettivamente imputabili al committente o al caricatore e un riferimento chiaro al Codice Civile. Nessuno di questi punti è stato accolto, il testo finale è squilibrato e potenzialmente potrà generare conflitti operativi e legali.

Non è stata colta l'occasione per estendere anche ai servizi e forniture la possibilità della revisione prezzi, come accade negli appalti di lavori. Una penalizzazione ingiustificata? La proposta di Confindustria era di uniformare le regole: far valere la revisione prezzi anche negli appalti per i servizi e forniture, come la pulizia degli edifici pubblici o come l'acquisto di



Confindustria. Leopoldo Destro, delegato per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo

prodotti. Non avrebbe avuto costi per lo Stato, perché sarebbe stata attivata solo con risorse disponibili e dopo una valutazione tecnica delle amministrazioni pubbliche. Servizi e forniture rappresentano oltre 200 miliardi all'anno. Una asimmetria che andava corretta, a favore di un trattamento equo per tutti i settori, in linea con i principi di economicità ed efficienza.

È stata accolta il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica. Con quali effetti? È una proposta condivisa da Confindustria, Assollogistica e Federdistribuzione. Prevede la nascita di una banca dati nazionale per garantire trasparenza, legalità e tracciabilità lungo tutta la filiera logistica, favorendo comportamenti corretti e competitivi, acquisendo dati dagli enti predisposti.

Infrastrutture e logistica sono aspetti su cui il paese deve fare passi avanti: il Pnrr sta dando i risultati auspicati? Abbiamo messo in piedi un Osservatorio delle infrastrutture e dei trasporti per verificare andamento e impatto del Pnrr. Stiamo lavorando su molti fronti. Sempre riguardo al decreto Infrastrutture avevamo proposto di introdurre nei bandi criteri premiali per l'uso di materiali da costruzione a basse emissioni certificate ETS. Un altro intervento riguardava l'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi, per evitare effetti retroattivi. Infine, Confindustria aveva chiesto di includere anche le Regioni a Statuto speciale e le gestioni governative nel riparto delle risorse derivanti dalle accise sul carburante per il finanziamento del trasporto pubblico locale, per garantire l'applicazione uniforme dei rinnovi contrattuali. Tutte proposte non accettate, per questo continueremo la nostra azione per rendere il paese sempre più competitivo.

Fondi pubblici per gli extra costi dei Giochi

Milano-Cortina 2026

Gli emendamenti al Dl Sport dovrebbero essere approvati in commissione alla Camera

Marco Bellinazzo

Gli extracosti per le due opere infrastrutturali di Milano-Cortina, il Palatalla e il Villaggio Olimpico, saranno coperti con fondi pubblici. Stato. Lo prevedono alcuni emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Sport del 30 giugno 2025, n. 96, ora all'esame della Camera (la prossima settimana è at-

teso il voto in commissione)

Per l'Arena Pala Italia S. Giulia, destinata ad accogliere i tornei di hockey su ghiaccio ai Giochi, il comune di Milano, d'intesa con la regione Lombardia, viene autorizzato a riconoscere alla società responsabile della realizzazione della struttura (dal 2022 se ne occupa Cts Eventim) i contributi economici a copertura dei costi per gli oneri di servizio pubblico, inclusi quelli dovuti all'incremento dei prezzi delle materie prime. Per edificare un impianto che avrà una capienza di 16 mila spettatori, il piano finanziario iniziale ammontava a circa 200 milioni, ma diversi fattori, oltre ai rincari dei materiali, come i passaggi societari e i tempi stretti legati all'appuntamento olimpico, hanno richiesto un'integrazione che dovrebbe aggi-

rsarsi fra i 50 e i 70 milioni. Risorse che il Comune di Milano potrà erogare a fronte di adeguate garanzie sul rilascio temporaneo dell'opera alla Fondazione Milano Cortina e di un puntuale rendiconto.

Analogamente, Palazzo Marino potrà coprire i maggiori costi emersi per il Villaggio olimpico, «inclusi quelli per l'incremento dei fattori produttivi per l'accelerazione dei lavori». A tal fine, il comune potrà modificare, previa intesa con la regione Lombardia, le convenzioni urbanisti-

Per il Palatalla si profilano spese supplementari tra i 50 e i 70 milioni, sui 30 per il Villaggio Olimpico

che con il soggetto attuatore. Il Villaggio Olimpico di Milano-Cortina è stato realizzato da COIMASgr, nell'ambito di un intervento urbanistico più ampio che prevede la riqualificazione dell'area dell'ex scalo di Porta Romana e 4 dopo le Olimpiadi diventerà uno studentato. Rispetto al costo iniziale (100 milioni) potrebbero esserci costi extra per poco più di 30 milioni. Proprietari Fondazione Milano Cortina 2026, Coima e Fondo Porta Romana hanno raggiunto un'intesa in vista della consegna in autunno del Villaggio, i cui lavori sono conclusi in anticipo il 30 giugno, dopo 900 giorni di cantiere. Intesa che prevede, tre le altre cose, l'aumento dei posti letto a 1.700 posti letto, 300 in più rispetto alla previsione iniziale.