



# La Newsletter di Confindustria - Finco

## Piano Nazionale di Riforma

Tra gli obiettivi previsti nel **Piano Nazionale di Riforme (PNR)** - di maggiore interesse per il settore delle costruzioni - da poco presentato da Tremonti e approvato il 13 aprile scorso dal Consiglio dei Ministri insieme al Documento di economia e finanza 2011 (DEF), vi è il **rilancio del Piano Casa 2, la (promessa) accelerazione degli investimenti in opere pubbliche e la semplificazione delle procedure edilizie** (in primis l'allargamento dell'applicazione della Segnalazione certificata di inizio attività - Scia - ai piccoli interventi edilizi che non aumentano i volumi, e l'introduzione del silenzio-assenso per il rilascio del permesso di costruire).

Per il rilancio del Piano Casa viene proposta una disciplina statale, cui dovrà seguire la disciplina regionale, che autorizza interventi di **demolizione e ricostruzione** e di incremento volumetrico premiale, anche con cambio di destinazione d'uso, nonché con possibilità di modifica della sagoma.

E' prevista anche l'applicazione diretta della norma statale, qualora manchi un tempestivo intervento regolatorio da parte delle Regioni.

Viene citato, anche se molto genericamente, il **bonus del 55%**, la cui validità esce oggettivamente rafforzata dalle oltre 400.000 domande pervenute nel 2010 (più 70% rispetto al 2009!).

In questo quadro è assolutamente auspicabile un rafforzamento temporale del 55% (magari rimodulandone alcuni tratti in relazione alla possibilità di incentivare interventi di efficienza non singoli) e l'introduzione anzi di ulteriori misure che vadano a favore dell'efficienza energetica e del risparmio energetico complessivo ([Ecoprestito, vedi sintesi proposta Finco](#)).

N. 6 - 2011

### SOMMARIO

1. PIANO NAZIONALE DI RIFORMA
2. RAPPORTO SUL MERCATO ITALIANO DELL'INVOLUCRO EDILIZIO
3. 36 E 55% - LA RITENUTA DAL 10 AL 4%
4. LE PROVINCE E LA MANUTENZIONE STRADALE
5. ALLEGATO INFRASTRUTTURE
6. PATRIMONIO STRADALE, CASSA DEPOSITI E PRESTITI E CORTE DEI CONTI

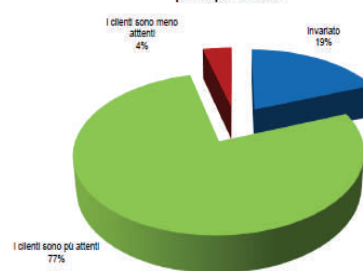
## Rapporto sul mercato italiano dell'involucro edilizio

E' stato pubblicato il nuovo **Rapporto sul mercato italiano dell'involucro edilizio**, essenziale strumento economico a disposizione delle imprese e degli analisti a cura della Commissione Studi Economici **Uncsaal**.

Il Rapporto unisce in un nuovo prodotto i diversi strumenti messi a punto in questi anni dalla Commissione suddetta: l'**Osservatorio economico** (report annuale sugli andamenti di mercato), **UX Bilanci** (analisi dei bilanci dei principali operatori di mercato e risultati di un questionario somministrato ad un ampio campione di aziende operanti nel settore dell'involucro), il **Modello di settore** (analisi delle previsioni sulla domanda e l'evoluzione delle quote di mercato) ed il **Monitor** sui trend di mercato con rilevazione semestrale su un campione selezionato di aziende.

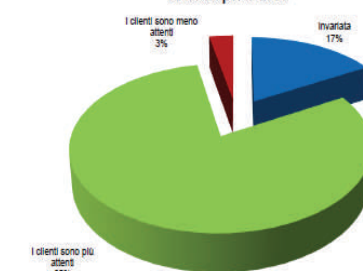
Il Rapporto sul mercato italiano dell'involucro edilizio avrà cadenza semestrale e fornirà un quadro aggiornato sui **trend** di lungo periodo nel settore dell'involucro edilizio, sui **cambiamenti strutturali** in atto nel settore, sull'andamento **congiunturale** di breve periodo e sugli **scenari** per il futuro ([vedi link](#)).

Sensibilità all'applicazione degli incentivi fiscali - detrazione del 55% prima parte 2010



Elaborazioni UNCSAAL, campione di 78 serramentisti (2ª parte)

Sensibilità all'applicazione degli incentivi fiscali - detrazione del 55% seconda parte 2010



Elaborazioni UNCSAAL, campione di 78 serramentisti (2ª parte)



Sempre in tema di involucro, sembra di possibile prossima emanazione un provvedimento, nel cui contesto potrebbe essere introdotta la previsione di una ritenuta d'acconto **non più del 10% bensì del 4%** sui bonifici con cui vengono effettuati i pagamenti corrisposti per gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione energetica.

Va precisato che i bonifici che consentono la detrazione del 36% o del 55%, sui quali è applicata la ritenuta d'acconto che verrebbe diminuita, non sono necessari quando beneficiarie delle detrazioni sono le imprese: infatti in tal caso il pagamento può effettuarsi anche con mezzi diversi dal bonifico.

Nonostante ciò, ci sembra che l'emanazione del provvedimento potrebbe essere rilevante anche per le imprese, anzi la auspichiamo vivamente, in quanto una minor detrazione avrebbe come logica conseguenza una maggiore liquidità, almeno nell'immediato, della quale fruire.

## Le Province e la Manutenzione stradale



A quando la destinazione dei **proventi contravvenzionali**, Tremonti permettendo, ai fini della manutenzione stradale?

Ci sarebbe un modo molto semplice di finanziamento anche nel lungo periodo.

Si pensi solo a questo: nell'anno 1992 (retto dal "condominio" Andreotti - Amato) sono state istituite ben otto Province (Verbano-Cusio-Ossola, Biella, Lecco, Lodi, Rimini, Prato, Crotone, Vibo Valentia, mentre Forlì viene rinominata Forlì-Cesena), il cui costo finanzierebbe abbondantemente da ora e per sempre la manutenzione italiana ordinaria e straordinaria.

E parliamo solo di queste otto. Non delle altre, non delle Comunità Montane, etc.

Occorre dire altro?

Sì, occorre dire altro: dopo il faticoso parto del nuovo Codice della Strada i decreti di attuazione del Codice della Strada riguardanti il finanziamento alla manutenzione giacciono ancora inerti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in attesa di cosa?

A fronte di una specifica interrogazione parlamentare, il Ministero ha risposto che vi sono numerosi problemi tecnici da sciogliere. Domande: in questi due anni di gestazione della Norma, di indagini conoscitive, con due Audizioni dello stesso Ministero, non sono stati abbastanza sottolineati dagli Uffici della competente Direzione (a proposito, quale?) tali problemi? Non c'è stato tempo e modo di mettere in guardia "il Legislatore" - dopo 2 anni e 22 audizioni complessive degli Uffici dell'Esecutivo? In ogni caso non sembrano problemi insormontabili.

## Allegato Infrastrutture



**Deliberazione Cipe n.81 del 18 novembre 2010 - Legge n. 443/2001 sull'Allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica 2010-2013 e relativi allegati** (pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 95 del 26-4-2011).

A proposito di quanto sopra da una prima analisi **dobbiamo purtroppo notare che la parola "manutenzione" - sia ordinaria che straordinaria - non è mai citata nel corpo del pur consistente documento.**

## Patrimonio Stradale, Cassa Depositi e Prestiti e Corte dei Conti



Ed a questo proposito tra i diversi ruoli che sta svolgendo la Cassa Depositi e Prestiti (forse anche troppi, non ce ne vogliano), crediamo vada enfatizzato e rafforzato quello di supporto alle Amministrazioni locali per la valorizzazione del **Demanio pubblico**, specie in epoca di federalismo demaniale.

Le Amministrazioni locali dovrebbero ricevere dalla Cassa strumenti per la valorizzazione del loro patrimonio. Questo sarebbe perfettamente, e vorremmo dire eticamente, coerente con un ritorno delle somme della Cassa, che ricordiamo derivano dai depositi postali di 12 milioni di cittadini, ad un prevalente utilizzo di interesse comune.

In particolare si tratterebbe di finanziare la **manutenzione** (specie quella straordinaria) considerando il patrimonio immobiliare, ma anche e soprattutto quello **viario**, sin qui convitato di pietra, come bene demaniale e quindi questi appostamenti come investimenti e non come spese, investimenti atti a mantenere in efficienza ed in valore, nel tempo, un proprio asset.

Un po' più di sforzo ce lo aspetteremmo, tenuto conto di quello che la Cassa Depositi e Prestiti fa nel approvvigionare gli Istituti di Credito di denaro ad un tasso agevolato, quando poi questi ultimi continuano a metterlo sul

mercato con dei tassi che sono della natura e del tenore che conosciamo.

Ed anche perché la necessità è attualissima dopo quanto affermato nella **Deliberazione n. 21/2011 della Corte dei Conti**, Sezione Regionale di Controllo per il Lazio, in merito alla richiesta di parere formulata dal Comune di Anagni in ordine alla possibilità di contenere le spese connesse alle continue richieste di risarcimento danni, causati agli utenti dalla cattiva manutenzione delle strade.

Sul punto, la Corte ha osservato che l'Ente è **tenuto a reperire comunque** le risorse finanziarie per mantenere le strade, non potendo esimersene, vista la valenza pubblicistica e primaria dell'interesse della sicurezza stradale.

Qui di seguito uno stralcio della Deliberazione:

*“La sicurezza stradale e la tutela dell'integrità fisica della persona **non sono interessi comprimibili** in ragione della limitatezza delle risorse finanziarie dell'Ente, che deve calibrare le proprie potenzialità economiche in modo conforme alle necessità del territorio, anche di quelle che si presentano come situazioni di emergenza ampiamente prevedibile.*

*Il Comune ha l'**obbligo** ineludibile **di garantire la sicurezza delle strade** di sua spettanza.[...] garantendo un'efficiente tenuta del manto stradale e della carreggiata, programmando un piano straordinario di manutenzione viaria; attingendo non solo alle risorse disponibili che derivano dagli introiti delle sanzioni amministrative pecuniarie per **violazione delle norme** della circolazione stradale, ma anche a risorse straordinarie individuate ad hoc mediante **economie di bilancio e compressione di altre spese correnti non necessarie** (avanzo di amministrazione non vincolato, proventi da onere di costruzione)[...]. Sotto il profilo del reperimento delle risorse finanziarie l'art. 208 D. Lgs. 30 aprile 1992, n.285 e successive modifiche e integrazioni ha previsto un'apposita parziale destinazione dei fondi derivanti dalle sanzioni irrogate. Per una quota pari al **50 per cento le risorse devono essere destinate al miglioramento della sicurezza della circolazione stradale**. Tra l'altro, anche la parte non vincolata dell'introito straordinario derivante dalle sanzioni può essere destinata ad **investimenti manutentivi** piuttosto che a generiche spese correnti.[...]*

*In conclusione, l'unica forma di sana e corretta gestione finanziaria dell'ente locale al cospetto di un accrescimento del contenzioso per risarcimento danni da circolazione stradale cagionati da carenze manutenzione viaria, consiste nel **porre in sicurezza le strade** e nel **programmare interventi ordinari e straordinari di manutenzione** della rete stradale comunale, in coerenza con la disponibilità delle risorse presenti in bilancio.[...]*”

#### **F.IN.CO.**

Via Brenta, 13 - 00198 Roma

Tel. 06 8555203

Fax.06 8559860

Sito [www.fincoweb.org](http://www.fincoweb.org)

E-mail [comunicazione@fincoweb.org](mailto:comunicazione@fincoweb.org)

La presente newsletter vuole essere un agile e trasparente strumento di informazione sulle posizioni Finco verso gli interlocutori rilevanti.

Tuttavia la Federazione non vuole assolutamente risultare invasiva degli spazi email dei destinatari.

Pertanto basterà inviare una email con scritto **“CANCELLAMI”** per essere eliminati dalla mailing list.