

GL \*LRYHGu PDJJLR

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/05/2020	<i>AUTOSTRAD: PRIMA MAPPA DELLE CRITICITA' SULLA RETE ASPI (M.Caprino)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
12	Il Sole 24 Ore	07/05/2020	<i>LA CARTA DELL'EDILIZIA PER RILANCIARE IL SETTORE (-Morino)</i>	5
<b>Rubrica Economia</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/05/2020	<i>CRISI EPOCALE: EUROZONA -7,7%, ITALIA-9,5% (B.Romano)</i>	6
1	Italia Oggi	07/05/2020	<i>CORSA A BLOCCARE I MUTUI CASA (C.Bartelli)</i>	9
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
32	Italia Oggi	07/05/2020	<i>ABILITAZIONI, DIPLOMATI ESCLUSI DAGLI ESAMI ONLINE (M.Damiani)</i>	10
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/05/2020	<i>FISCO E CONTRIBUTI, RINVIO A SETTEMBRE PER I PAGAMENTI DI OLTRE 20 MILIARDI (M.Mobili/M.Rogari)</i>	11

**SICUREZZA STRADALE****Autostrade: prima mappa delle criticità sulla rete Aspi**

Autostrade per l'Italia (Aspi) inizia la pubblicazione sul proprio sito web dei risultati delle ispezioni trimestrali obbligatorie sui viadotti. Sono i primi risultati del cambiamento reso necessario dal crollo del Ponte Morandi. — a pagina 12

# Autostrade, c'è la prima mappa dei grandi rischi sulla rete Aspi

**INFRASTRUTTURE**

**Il maxi archivio dell'Ainop resta incompleto, solo Aspi ha mappato 4.500 opere**

**Il censimento dell'Anas è partito solo dopo il crollo del ponte di Albiano Magra**

**Maurizio Caprino**

Che cosa c'è dietro il completamento dell'impalcato nel nuovo ponte autostradale di Genova, celebrato la settimana scorsa? Un simbolo, ma non certo la chiusura della ferita provocata dal crollo del Ponte Morandi: dopo quasi due anni, la maggior parte delle strade italiane resta fuori dal maxi-archivio Ainop, istituito a ottobre 2018 dal decreto Genova come strumento fondamentale per tenerne sotto controllo le condizioni strutturali.

Proprio oggi Autostrade per l'Italia (Aspi) inizia la pubblicazione sul proprio sito web dei risultati delle ispezioni trimestrali obbligatorie sui suoi viadotti. In pratica, una versione sintetica dei dati che la società carica nell'Ainop e che a regime dovranno servire all'Ansfisa, concepita dallo stesso decreto come superagenzia di controllo statale ma parzialmente svuotata strada facendo e non ancora operativa (ha accumulato oltre un anno di ritardo), come Il Sole 24 Ore ha denunciato il 3 novembre 2019.

Per Aspi sono risultati del cambia-

mento reso necessario (e ora avviato) dal crollo del Ponte Morandi e delle ispezioni con report della consociata Spea edulcorati di cui si sospetta su tutta la rete, come emerso dalle indagini delle Procure di Genova e Avellino. Ma sono solo i primi risultati: l'Ainop resta largamente incompleto: solo Aspi ha caricato i report sulle oltre 4.500 opere (tra ponti, viadotti, gallerie, cavalcavia e sottovia) della propria rete. E anche i dati Aspi sono da perfezionare, cosa che accadrà dal 2021.

**Il panorama**

Gli altri gestori stradali e autostradali, nel migliore dei casi, hanno caricato nell'Ainop solo le schede anagrafiche delle opere. Gli altri proprietari e gestori di opere pubbliche (come ferrovie e dighe) sono stati meno inerti.

Le concessionarie autostradali, che certo non hanno quasi mai problemi di risorse, hanno iniziato a lavorare sulla questione Ainop ed è possibile che dalle prossime settimane sblocchino la situazione: il mese scorso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato le linee guida per la valutazione della sicurezza strutturale dei viadotti, che consentono di redigere report significativi, superando gli attuali, disomogenei criteri di valutazione (ogni gestore ne ha uno proprio).

L'Anas è ben più indietro. Ha accelerato solo da un mese, sotto le sollecitazioni del ministero delle Infrastrutture (Mit) dopo il crollo del ponte di Albiano Magra, l'8 aprile. Ma finora ha inserito nell'Ainop meno della metà delle sue opere e non ha ancora trasmesso il manuale che spiega come

vengono attribuiti i voti che descrivono il degrado di un'opera. Dovrà anche dettagliare come avvengono le ispezioni sul territorio, se non altro per fugare i dubbi sorti proprio in seguito all'ultimo crollo.

Regioni e Province sono praticamente a zero. Oltre alla carenza di fondi e personale, scontano il mancato avvio di una fase di coordinamento con il Mit, che potrebbe essere sblocata nel giro di un mese dopo la fase acuta dell'emergenza coronavirus.

**Il caso Aspi**

Proprio durante l'emergenza, invece, Aspi ha lavorato per sostituire sul proprio sito i vecchi report delle ispezioni Spea (che restano consultabili nell'archivio del sito) con quelli dell'associazione temporanea di imprese tra Proger (capofila) e Bureau Veritas. Da oggi c'è una mappa in cui ogni viadotto è contrassegnato da un colore da cui si vede se ci sono lavori in corso o se ne sono necessari a breve e si specifica a quando risale l'ultima ispezione. Per ottenere i dati del report, si può inviare una mail alla competente direzione di tronco.

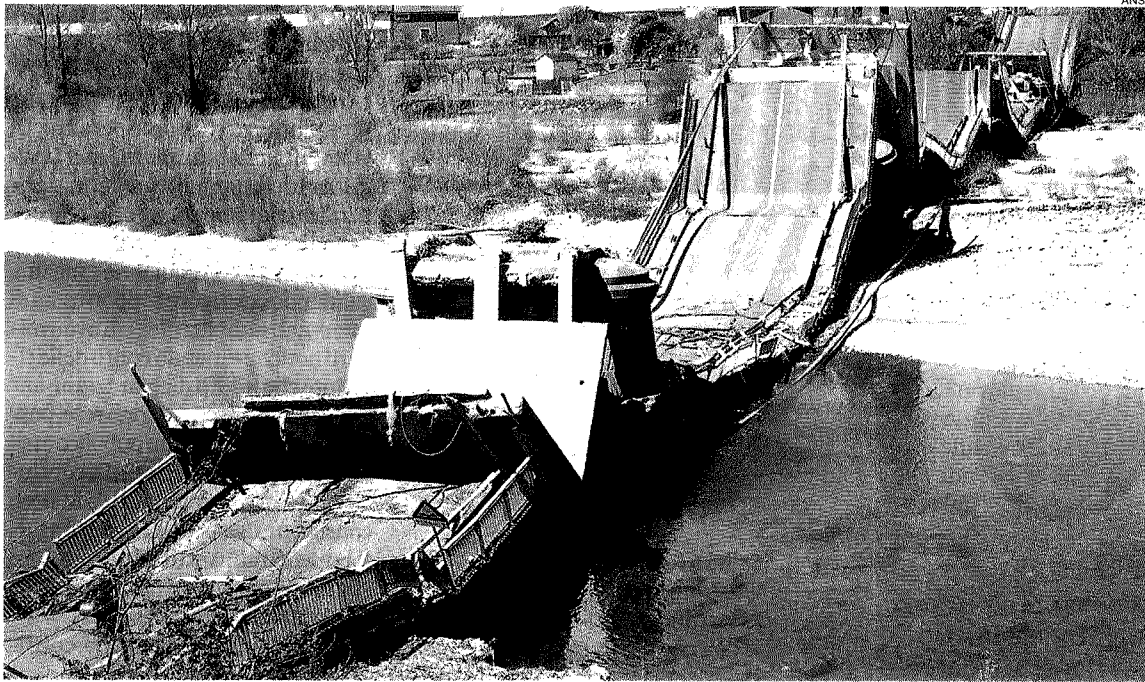
Per ora i report sono redatti sostanzialmente col metodo precedente, per consentire un confronto tra i voti e consentire la transizione verso il 2021, quando le verifiche saranno affidate con gara e condotte con un sistema Ibm-Autostrade Tech che traccia tutte le operazioni e le comunicazioni tra chi le ha svolte. Inoltre, da vari controlli condotti dal superispettore del Mit, Placido Migliorino, è emersa la necessità di fare approfondimenti strumentali e verifiche di calcolo su alcuni difetti. Così dopo l'ispe-

zione i report passeranno a un team di ingegneri strutturisti e si dovrebbe superare almeno parte dei dubbi alla base di alcune chiusure e limitazioni di traffico imposte nei mesi scorsi.

All'orizzonte c'è un sistema condiviso per valutare il grado di rischio di singole tratte: calcolare un indice sintetico fra traffico e condizioni di elementi come viadotti, gallerie e barriere.

Così si decideranno le priorità su cui Aspi dovrà intervenire e il Mit vigilare. Il primo test inizierà a breve sull'A14, tra Giulianova e Pescara Nord. Poi si passerà in Liguria.

◀ RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il viadotto sul Magra.** Il ponte crollato sulla rete dell'Anas fra la Toscana e la Liguria

**NEL LOCKDOWN**

**1.000**

**Ispezioni Aspi**

Controlli effettuati nel periodo di traffico ridotto per emergenza Covid-19 su opere della rete Aspi

**-46%**

**Vendite di bitume a marzo**

Crollo rispetto a marzo 2019: l'associazione di settore Siteb lamenta che durante l'emergenza il rapporto con le pubbliche amministrazioni è diventato più farraginoso, facendo rinviare l'ok a progetti nonostante lo scarso traffico favorisse i cantieri



159329

**PANORAMA**

**COSTRUZIONI IN CRISI**

# La Carta dell'edilizia per rilanciare il settore

Nelle ultime ore, in vista del prossimo decreto Maggio, si sta affrontando il tema dell'incremento di ecobonus e sismabonus per rilanciare la filiera delle costruzioni, un settore strategico per l'economia del Paese con le sue 734.400 imprese, ma che per 50 anni non ha superato alcune criticità, che si sono ulteriormente acuitizzate a causa del lockdown. La chiusura forzata, secondo le stime di Ance (l'associazione dei costruttori edili), potrebbe generare un calo del 10% degli investimenti in costruzioni, un dato importante se si considera che ogni euro investito in edilizia genera una ricaduta complessiva sull'economia con un effetto moltiplicatore di circa tre volte. Per questo il gruppo Tecniche Nuove e Saie (BolognaFiere, 14-17 ottobre 2020), la principale rassegna del settore delle costruzioni con 54

anni di storia, da sempre punto di riferimento per la definizione delle politiche del settore, hanno voluto da subito riunire le principali associazioni per identificare alcune linee guida utili a superare questo momento di emergenza ma, soprattutto, a guardare al futuro con una visione strategica a lungo termine.



**Imprese di costruzioni.** Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia

Nasce così la Carta dell'edilizia e delle costruzioni, un documento condiviso che traccia alcuni suggerimenti rivolti alle istituzioni per aiutare le imprese in questo particolare momento di difficoltà e per realizzare riforme strutturali: dalla liquidità alle aziende allo sblocco dei cantieri, dalla minore burocrazia alla semplificazione dei processi, fino alle procedure più snelle per

l'avvio dei cantieri, alla digitalizzazione e al rafforzamento di bonus e incentivi. Un manifesto in 10 punti a voce unica, promosso da Tecniche Nuove e Saie e sottoscritto, tra gli altri, da Gabriele Buia (Ance), Federica Brancaccio (Federcostruzioni), Gabriele Scicolone (Oice) e Ivo Nardella, presidente Gruppo editoriale Tecniche Nuove e Senaf, la società che organizza il Saie. Spiega Buia: «È necessario semplificare: servono poche regole, semplici e chiare, e bisogna fare in fretta per immettere liquidità immediata nel sistema e aiutare le imprese nella ripartenza. Dobbiamo adottare un Piano Marshall per l'Italia. Che vuol dire risorse pubbliche immediatamente spendibili per opere pubbliche diffuse sul territorio e incentivi indispensabili per rilanciare il mercato privato che ha bisogno di fiducia».

— **Marco Morino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





















