

GL 9HQHUGu JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
3	La Repubblica	10/01/2020	<i>DOSSIER DEL MINISTERO SULLE GALLERIE ITALIANE "DUECENTO A RISCHIO"</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
34	Italia Oggi	10/01/2020	<i>APPALTO, SUDDIVISIONE IN LOTTI SOLO SE FUNZIONALE</i>	5
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
35	Italia Oggi	10/01/2020	<i>VENETO, 12,5 MILIONI PER RISPONDERE AL RISCHIO SISMICO</i>	6
Rubrica Imprese				
1	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>AUTOSTRAD E DECLASSATA DA FITCH ORA BEI E CDP POSSONO CHIUDERE I FIDI (L.Galvagni)</i>	7
1	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>REVOCA O REVISIONE: I SETTE NODI DELLA TRATTATIVA (G.Santilli)</i>	9
9	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>EX ILVA, ACCELERATA PER GLI ACCIAIERI NELLA NEWCO CAPOFILA (C.Fotina)</i>	11
21	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>AGEVOLAZIONI START UP INNOVATIVE, DOMANDE DAL 20 GENNAIO (G.Latour)</i>	12
Rubrica Lavoro				
18	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>IL VERO PROBLEMA E' CHI PARTE, NON CHI ARRIVA (C.Carboni)</i>	13
31	Corriere della Sera	10/01/2020	<i>GIOVANI E DONNE, LA SPINTA PER LA NUOVA OCCUPAZIONE (L.Salvia)</i>	14
Rubrica Mobilità e Trasporti				
8	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	<i>AUTOSTRAD E VIADOTTI, ABRUZZO PRONTO A BLOCCARE I TIR (M.Caprino)</i>	15
Rubrica Altre professioni				
31	Italia Oggi	10/01/2020	<i>ESAMI A MAGGIO E NOVEMBRE (M.Damiani)</i>	17
Rubrica Università e formazione				
1	Italia Oggi	10/01/2020	<i>ISTRUZIONE E UNIVERSITA' SEPARATI, RICERCA ALL'AGENZIA (A.Ricciardi)</i>	18
31	Italia Oggi	10/01/2020	<i>FORMAZIONE NEGLI STUDI FINANZIATA</i>	19
Rubrica Fondi pubblici				
1	Italia Oggi	10/01/2020	<i>ROMA VERSA ALLA UE 7 MLD IN PIU'</i>	20

L'INCHIESTA

Dossier del ministero sulle gallerie italiane “Duecento a rischio”

di Giuseppe Filetto e Marco Lignana

GENOVA – Due mesi prima del crollo nella galleria Bertè sulla A-26, in tempi non sospetti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture) scriveva alla stessa direzione generale del Mit, ad Autostrade, al Dipartimento dei Vigili del Fuoco ed a tutti i Provveditorati alle Opere Pubbliche d'Italia. In quel documento segnalava 105 gallerie a rischio, sparse su tutta la rete autostradale gestita da Aspi. Ma ce ne sono un'altra novantina, in carico ad altre concessionarie e probabilmente segnalate in altre lettere spedite ai gestori.

Tutti i tunnel, lunghi oltre 500 metri, presentano pericoli di incidenti e crolli. Sono privi di impermeabilizzazione (quindi soggetti a infiltrazioni d'acqua), di sistemi di sicurezza, di corsie di emergenza e vie di fuga, di videosorveglianza, di sensori di rilevamento dei fumi e sistemi di allarme antincendio, luci di guida in caso di evacuazione, stanze a tenuta stagna; senza un responsabile di riferimento in grado di monitorarle. Tutte gallerie non a norma rispetto alla direttiva europea 54 del 2004.

In questo elenco figura anche il tunnel Bertè della Genova-Gravellona Toce, dove la mattina del 30 dicembre scorso è crollato un pezzo di volta: «Due tonnellate e mezza di cemento che avrebbe-

ro potuto fare un'altra strage, come quella del Morandi», ripete il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi che subito dopo il cedimento ha mandato la polizia stradale a pesare gli spezzoni caduti. Autostrade quel giorno aveva diramato un comunicato con il quale diceva che si era verificato “il distacco di una ondulina e di parti dell'intonaco a cui era collegata”, proprio mentre l'ad Tomasi era a colloquio con il governatore Toti per risolvere il nodo cantieri in Liguria.

Adesso, la lettera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici datata 7 novembre 2019 (che *Repubblica* ha potuto leggere), acquisita nelle diverse indagini e perquisizioni compiute dalla Guardia di Finanza di Genova (Primo Gruppo e Nucleo Operativo Metropolitano) sui 43 morti del 14 agosto 2018, sui falsi report dei viadotti “malati”, sulle barriere antirumore a rischio crollo, è finita agli atti dell'inchiesta sul cedimento in galleria. Fascicolo aperto dalla Procura, al momento affidato al pm Marcello Marsca, contro ignoti, ma con l'ipotesi di reato ben definita: crollo colposo. La magistratura in questi giorni sta cercando di capire se le preoccupazioni espresse dalla commissione permanente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici siano state ascoltate. O meglio, se abbiano sortito effet-

ti. Soprattutto perché le concessionarie – in primis Autostrade – avrebbero dovuto mettersi in regola entro aprile scorso.

Delle 105 gallerie in carico ad Aspi una decina si trova lungo le dorsali appenniniche tra Liguria, Piemonte ed Emilia Romagna. Oltre la Bertè, sulla A-26, ci sono la Turchino vicino a Genova, mentre più a Nord la Mottarone, a Verbania; la Coronata sulla A-10, Genova-Savona, limitrofa al viadotto Morandi; sulla A-12 Genova-Rosignano ci sono la Monte Quezzi, la Veilino, la Monte Sperone e la Maddalena tra Rapallo e Sestri Levante; sulla A-7, la Genova-Milano Serravalle, ecco la Bolzaneto-Uno, la Monte Galletto e la Monreale. Nel Nord-Est, la Tarvisio sulla A-23, appunto l'autostrada Udine-Tarvisio. Sulla A-14 Adriatica la Pedaso e la Castello Grottamare, chiusa il 23 agosto del 2018 per un grave incidente provocato dall'incendio di un camion, riaperta dopo 6 mesi.

Aspi, rispetto alla “Direttiva europea sui requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”, ha assicurato al Consiglio Superiore di aver avviato già la scorsa primavera gli interventi di adeguamento, prima di altri concessionari. E ha assicurato di completare l'adeguamento entro aprile 2022. E però gli ingegneri del Mit, per mi-

tigare il rischio all'interno dei tunnel, nell'immediato hanno dettato una serie di prescrizioni: limitare la velocità, aumentare

la distanza minima tra i veicoli, vietare il sorpasso, il transito per i mezzi che trasportano merci pericolose, infiammabili e tossici; e

ancora, connetterle con un centro di controllo e dotarle di approvvigionamento idrico a sufficienza per far fronte ad eventuali incendi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il precedente Il crollo nel tunnel a fine anno

Lo scorso 30 dicembre nella galleria Bertè, sulla A26 che collega Genova Voltri con Gravellona Toce, in Piemonte, dal soffitto si sono staccati alcuni calcinacci, finiti sulla corsia centrale. Le foto e i filmati fatti dalle auto, mostrano camion e macchine che fanno lo slalom tra i detriti. L'autostrada è rimasta chiusa per una notte, poi il traffico è stato ripristinato su una sola corsia. Il crollo sulla A26 aveva portato il ministero delle Infrastrutture a convocare con urgenza Autostrade per l'Italia

Le richieste ai gestori: "Mettetetele a norma e nel frattempo limitate traffico e velocità"



L'allarme del Consiglio superiore dei lavori pubblici lanciato due mesi prima del crollo in Liguria



COERENZA CON INTERESSI PUBBLICI-PRIVATI

Appalto, suddivisione in lotti solo se funzionale

La scelta di suddividere in lotti un appalto costituisce una decisione ancorata a valutazioni di carattere tecnico-economico, nel rispetto dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza. Lo ha stabilito il Consiglio di stato, sezione sesta, con la sentenza del 2 gennaio 2020 n. 25. I giudici, in primo luogo, hanno precisato che la discrezionalità amministrativa che sovrintende alla scelta della stazione appaltante circa la suddivisione in lotti di un appalto pubblico deve essere funzionalmente coerente con il bilanciato complesso degli interessi pubblici e privati coinvolti dal procedimento di appalto. In ogni caso, si tratta di scelta di carattere tecnico-economico, che resta sempre delimitata, oltre che dalle specifiche norme del codice dei contratti, anche dai principi di proporzionalità e di ragionevolezza, oltre che dall'obbligo di motivazione «perché il precetto della ripartizione in lotti è funzionale alla tutela della concorrenza».

I giudici hanno ricordato anche come in precedenza fosse già stato affermato il principio per cui la suddivisione in lotti, ancorché finalizzata a favorire l'accesso alle gare da parte delle microimprese, piccole e medie imprese alle gare pubbliche, «non è posto in termini assoluti e inderogabili, giacché il medesimo art. 51, comma 1, secondo periodo afferma che le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti nel bando di gara o nella lettera di invito o nella relazione unica di cui agli articoli 99 e 139».

Il principio della suddivisione in lotti può dunque essere derogato, motivando. Dal punto di vista della sua sindacabilità, il Consiglio di stato ha ribadito che può esserlo soltanto nei limiti della ragionevolezza e proporzionalità, oltre che dell'adeguatezza dell'istruttoria, in ordine alla decisione di frazionare o meno un appalto «di grosse dimensioni». Infatti, nonostante l'ampiezza del margine di valutazione attribuito all'amministrazione, la scelta della stazione appaltante circa la suddivisione in lotti di un appalto pubblico, deve comunque costituire una decisione funzionalmente coerente con il complesso degli interessi pubblici e privati coinvolti dal procedimento di appalto, da valutarsi nel quadro complessivo dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza.

© Riproduzione riservata



ENTRO IL 13 MARZO

Veneto, 12,5 milioni per rispondere al rischio sismico

La regione Veneto ha approvato il secondo bando di contributi destinati alla sicurezza sismica degli edifici strategici e rilevanti pubblici ubicati nelle aree maggiormente a rischio, definendo le modalità di ammissione ai finanziamenti. Il bando attua l'azione 5.3.2 «interventi di messa in sicurezza sismica degli edifici strategici e rilevanti pubblici ubicati nelle aree maggiormente a rischio» del por fesr 2014-2020, stanziando allo scopo oltre 12,5 mln di euro. Gli enti pubblici possono finanziare interventi di adeguamento o di miglioramento che riguardino edifici, di proprietà del soggetto proponente, definiti strategici e situati su territorio comunale caratterizzato da un'accelerazione massima al suolo almeno pari a 0,125g. Per «edificio» si intende una unità strutturale indipendente o un aggregato indipendente di unità strutturali. Gli interventi devono consistere in opere di natura strutturale ed eventuali opere ad esse strettamente connesse, tali che il valore dell'indice di rischio dell'edificio post-intervento risulti almeno pari a 0,6 e che sia conseguita l'agibilità, la funzionalità e la piena fruibilità dell'edificio. Possono essere ammessi interventi già iniziati, purché non ancora conclusi alla data di presentazione della domanda. Può essere presentata domanda di contributo per interventi il cui costo ammissibile sia almeno pari a 200 mila euro. Alle domande ritenute ammissibili è riconosciuto un sostegno pari al 90%, della spesa ammessa, fino ad un massimo di 800 mila euro. Il termine per la presentazione della domanda di sostegno è fissato al 13 marzo 2020.

© Riproduzione riservata



159329

Autostrade declassata da Fitch Ora Bei e Cdp possono chiudere i fidi

CONCESSIONI E RATING

Il rimborso anticipato riguarda potenzialmente prestiti per 2,1 miliardi

Il taglio del rating di Autostrade e della controllante Atlantia da parte dell'agenzia Fitch apre uno scenario di ulteriore incertezza per il principale gruppo concessionario

autostradale italiano. Il declassamento, che si aggiunge a quello annunciato da Moody's qualche giorno fa, mette la Bei e la Cassa depositi e prestiti nella condizione di chiedere il rimborso anticipato di prestiti ad Autostrade per 2,1 miliardi di euro, di cui 1,8 garantiti da Atlantia. Tutto resta legato alle decisioni del governo che ieri ha smentito l'ipotesi di chiudere la partita con una maxi-multa.

Laura Galvagni — a pag. 2

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

La partita delle concessioni. Il taglio del rating a «BB+» consente alle due istituzioni di chiedere il rimborso anticipato di 2,1 miliardi. Il ministro De Micheli: «No a maxi multa». Aspi chiude con Spea

Laura Galvagni

Alla fine su Atlantia è arrivata anche la scure di Fitch, con quali ripercussioni, al momento, è tutto da stabilire. Ma per ora il taglio del rating su Autostrade per l'Italia da «BBB+» a «BB+» e quello sulla controllante da «BBB» a «BB» ha un effetto immediato: consentire a Cdp e alla Bei di chiedere il ripagamento anticipato dei finanziamenti concessi.

Come comunicato da Atlantia, infatti, la decisione di Fitch, «unitamente ad analogo azione recentemente presa da un'altra agenzia di rating, potrebbe determinare, come potenziale effetto, la richiesta da parte della Banca Europea per gli Investimenti e della Cassa Depositi e Prestiti del ripagamento anticipato – sulla base dei contratti di finanziamento in essere – di prestiti erogati ad Autostrade per l'Italia per un importo di circa euro 2,1 miliardi di cui circa 1,8 miliardi garantiti da Atlantia, con conseguente assorbimento di linee di credito di Atlantia e di Autostrade per l'Italia». Possibile immaginare che le due istituzioni decidano di muoversi sulla scorta di questo ulteriore segnale ne-

gativo sul gruppo autostradale? Difficile da dire, al momento non risulta sia stata aperta alcuna procedura in tal senso. Anche perché appare plausibile immaginare che prima di mettere in difficoltà la compagnia tutti gli stakeholders puntino ad avere un quadro più chiaro del potenziale futuro dell'azienda. E in proposito tutto è legato alle future mosse del Governo. Ieri il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha smentito l'ipotesi circolata alla vigilia, sotto forma di fonti governative, di una maxi multa (impossibile peraltro da perseguire stante quanto contenuto nella convenzione unica): «Non abbiamo mai valutato né privatamente né pubblicamente l'ipotesi di una maxi multa. Nei prossimi giorni il governo assumerà i provvedimenti conseguenti nella sua piena collegialità».

E questo, forse, è l'unico segnale positivo per Atlantia, ossia che una decisione da parte dell'esecutivo possa essere presa a stretto giro. Quale è ancora da capire. Resta sullo sfondo perché fortemente caldeggiata dal M5s l'ipotesi revoca secondo quanto stabilito dal decreto Milleproroghe, ipotesi che metterebbe in ginocchio Aspi poiché riconoscerebbe alla so-

cietà un'indennizzo inferiore ai debiti (10,8 miliardi l'esposizione complessiva) generando il default dell'azienda e altrettante difficoltà alla holding. Allo stesso modo, sebbene non sia stato formalmente aperto alcun tavolo di trattativa, come dichiarato anche dallo stesso sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, si starebbe valutando anche un'ipotesi B che prevede una sorta di accordo che ruoterebbe attorno a tre pilastri: una compensazione economica in contanti, un maxi piano di investimenti e una revisione delle tariffe. La stessa De Micheli, d'altra parte, in un'intervista a La Repubblica, ha dichiarato di puntare a un taglio importante dei pedaggi che non vada a incidere però in alcun modo sugli impegni in termini di investimenti sulla rete. A riguardo potrebbe essere cruciale il piano operativo che Aspi sta preparando. In questi giorni si sta cercando di capire fino a che punto può essere sostenibile un taglio delle tariffe, mantenendo alti livelli di investimenti e una redditività adeguata. Nel frattempo, comunque, Aspi ha tagliato tutti i legami con Spea, la società che curava le verifiche strutturali sulla rete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tutto è iniziato con il crollo del Ponte Morandi. Procedono i lavori di ricostruzione del ponte autostradale di Genova, raccordo A7-A12

2,1

MILIARDI DI EURO

A tanto ammontano i finanziamenti su cui Bei e Cdp possono chiedere il rimborso anticipato: di questi 1,8 sono garantiti da Atlantia



