

GL /XQHGu JHQQDLR

# 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	Corriere della Sera	20/01/2020	<i>QUEI 3.500 PONTI CHE L'ANAS NON CONTROLLA (M.Gabanelli/A.Pasqualetto)</i>	3
<b>Rubrica Rischio sismico e idrogeologico</b>				
17	Corriere della Sera	20/01/2020	<i>TERREMOTI, IL FLOP DEL PIANO FISCALE SPESI 15 MILIONI SU 2 MILIARDI (M.Sensini)</i>	7
<b>Rubrica Lavoro</b>				
1	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>IMPRESA 4.0 E RESTO AL SUD: ECCO I BONUS PER INNOVARE (F.Landolfi)</i>	9
6	Italia Oggi Sette	20/01/2020	<i>DATI, LA P.A. E' CATTIVA CUSTODE (A.Ciccia Messina)</i>	14
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>LA CARICA DEGLI AVVOCATI ALLE SPECIALIZZAZIONI PARTE DAI VECCHI CORSI (V.Uva)</i>	15
9	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>VERSO IL TRAGUARDO ANCHE I COMMERCALISTI</i>	18
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>DOTTORATI IN CRISI: ARRIVA LA RIFORMA (E.Bruno)</i>	19
9	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>"DA CASSA FORENSE CONTRIBUTI PER FINANZIARE L'ISCRIZIONE AI CORSI"</i>	22
12	Italia Oggi Sette	20/01/2020	<i>NUOVA LINFA PER LA FORMAZIONE (R.Lenzi)</i>	23
<b>Rubrica Professionisti</b>				
12	Il Sole 24 Ore	20/01/2020	<i>ADDIO AL POSTO FISSO, LA LEZIONE DELLE START UP (A.Lovera)</i>	24

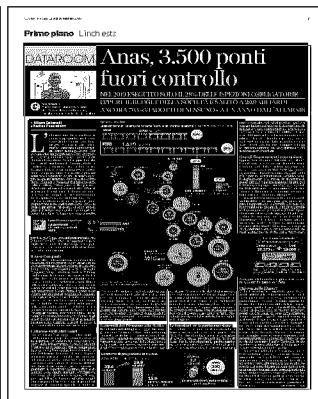
**DATAROOM**

# Quei 3.500 ponti che l'Anas non controlla

di **Milena Gabanelli** e **Andrea Pasqualetto**

**A**llarme ponti sulle strade italiane. È una questione di (in)sicurezza. Sono ben 3.500 quelli gestiti da Anas e da considerare fuori controllo. Il budget della società è salito a 29,9 miliardi, ma i controlli approfonditi sono stati effettuati solo sul 28 per cento delle strutture. Inoltre, come non bastasse, in Italia ci sono 763 cavalcavia la cui proprietà (e dunque la gestione) non è accertata: su questi mancano totalmente le verifiche se non quelle fatte «a vista» dai cantonieri. Basterà?

a pagina 11



DATAROOM



**G** Su Corriere.it  
Guarda il video sul sito del «Corriere della Sera» nella sezione Dataroom, con gli approfondimenti di data journalism

# Anas, 3.500 ponti fuori controllo

NEL 2019 ESEGUITO SOLO IL 28% DELLE ISPEZIONI OBBLIGATORIE  
EPPURE IL BUDGET DELLA SOCIETÀ È SALITO A 29,9 MILIARDI  
ANCORA 763 «VIADOTTI DI NESSUNO» A UN ANNO DALL'ALLARME

di **Milena Gabanelli**  
e **Andrea Pasqualetto**

**L'**allarme era stato lanciato un anno fa: 992 ponti che attraversano strade e autostrade italiane gestite da Anas, costruiti in buona parte negli anni Sessanta, erano senza padrone. Non avevano cioè un proprietario certo che provvedesse alla manutenzione. La mappa era stata realizzata dopo che ci scappò il morto: anno 2016, cavalcavia di Annone, dietro il crollo c'era la mancata cura della struttura dovuta al fatto che nessuno sapeva di doverne occupare, mentre il traffico pesante continuava a passarci sopra. In attesa di capire se queste strutture sono in carico a Province, Comuni o Consorzi, il ministero delle Infrastrutture (Mit) tranquillizzava tutti chiedendo ad Anas di sorvegliarli «al fine di assicurare l'incolumità della vita umana», scriveva preoccupato il direttore generale del Trasporto stradale, Antonio Parente.

Un anno dopo a che punto siamo? I ponti in questione sono stati controllati? L'incolumità è garantita? Risposta: ci sono ancora 763 cavalcavia senza identità e su questi non sono state fatte le ispezioni approfondite

previste per legge con cadenza annuale, ma soltanto quelle «a vista» ad opera dei cantonieri. Dalle quali, ci scrive Anas, non sarebbero emerse criticità tali da richiedere interventi di manutenzione.

## Il caso Campania

La lista dei ponti «anonimi» non è mai stata resa nota, ma nel gennaio 2019 Dataroom ne aveva individuato alcuni sulla trafficatissima Statale 7 bis in Campania. A Orta di Atella (Caserta) l'allora sindaco Andrea Villano, professione ingegnere, ne aveva chiusi al traffico tre perché sul manto stradale si erano aperte delle grosse fessure e sulla Statale sottostante cadevano pezzi di impalcato. Siamo tornati sul posto pochi giorni fa: nessun intervento è stato fatto, i ponti sono sempre più malandati, i calcinacci continuano a cadere sulla strada e i buchi sono sempre lì. Eppure per Anas «non sono emerse forti criticità». «Ma se cade il calcestruzzo

sulla carreggiata, com'è possibile che non sia necessario un intervento?», si stupisce l'ingegner Villano, mostrando i pezzi di cemento che si staccano a mano. Mentre sugli stessi cavalcavia, ancora chiusi al traffico, passano auto, camion, trattori. E, sotto, il serpentone delle auto corre incessante.

## L'allarme sugli altri ponti

Come va invece sui 14.500 ponti e viadotti che hanno una proprietà certa e che Anas deve gestire? Un mese fa sul tavolo della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, è arrivato un documento. Era accompagnato da una lettera firmata da Gianni Armani, l'ex amministratore delegato di Anas, il quale, venuto in possesso dei dati sorprendenti sull'attività di sorveglianza, voleva informare il governo «per ragioni di sicurezza del Paese», dice. Il documento riporta i numeri riguardanti le ispezioni registrate fino a dicembre 2019. Quelle annuali, obbligatorie per legge, che dovevano eseguire gli ingegneri qualificati sui 4.991 viadotti principali (con campata di luce superiore ai 30 metri di lunghezza) e critici (segnalati dai cantonieri) si sono fermate a 1.419, il 28% del dovuto. Nel 2018 erano state il 56%. Stesso discorso, seppure in misura meno importante, vale per le ispezioni trimestrali, quelle «a vista», a carico dei sorveglianti: validate il 69%. Nel 2018 erano state l'88%. Questi sono i dati registrati dal sistema Bms, varato nell'ottobre 2017, che monitora lo stato di sicurezza delle opere e programma gli interventi di manutenzione straordinaria.

## I controlli dal Piemonte alla Sicilia

Scendendo nel dettaglio si legge che in regioni come Piemonte e Friuli-Venezia Giulia, la casella verifiche obbligatorie annuali segna «zero», quando ne erano invece previste rispettivamente 205 e 64. Nelle Marche ne è stata inserita una su 271, mentre le Autostrade Siciliane registrano zero ispezioni su 348 strutture. L'Autostrada del Mediterraneo, che ha dentro anche la Salerno-Reggio Calabria con viadotti fra i più alti d'Europa (Stupino e Italia): 7 ispezioni su 574. Sul fronte opposto, invece, la Liguria, dove l'Anas ha passato al setaccio 201 ponti quando avrebbe dovuto controllarne solo 18, andando così ben oltre il dovuto, caso unico in Italia. Uno zelo dovuto forse ai disastri che hanno colpito la Regione.

**Le ispezioni sulla pavimentazione**

Nel frattempo i chilometri di carreggiata da tenere sotto controllo, sono passati da 26.373 a oltre 29 mila, a causa del passaggio di diverse strade provinciali nell'alveo di Anas. Per le «ispezioni sulla pavimentazione», che registrano le condizioni dell'asfalto, lo scorso dicembre il sistema sfornava uno zero tondo. Nei primi mesi del 2018 era entrato inoltre in funzione il sistema Pms, finalizzato a una manutenzione tempestiva delle nostre strade. Prevede l'utilizzo di mezzi mobili attrezzati con laser scanner che verificano l'asfalto, tenuta, rugosità, buche. Nel 2018 ne erano stati acquistati 4 che avrebbero dovuto battere in lungo e in largo la Penisola. Ebbene, nel 2019 questa attività sembra essersi fermata.

**Grandi finanziamenti e corruzione**

Eppure Anas dispone di risorse importanti. Il contratto di programma stipulato con il ministero delle Infrastrutture aveva stanziato per il quinquennio 2016-2020 23,4 miliardi, aumentati lo scorso anno a 29,9, più della metà per la manutenzione programmata, l'adeguamento e la messa in sicurezza di ponti, gallerie e pavimentazione. In più, per il biennio 2019-2020, stanziati altri 2,7 miliardi da utilizzare per la manutenzione straordinaria. Sono stati spesi meno di 200 milioni. Cosa non funziona, dunque?

Innanzitutto se non carichi a sistema i risultati delle ispezioni, puoi gestire come ti pare i rapporti con le aziende. È il caso dei funzionari Anas di Catania e degli imprenditori recentemente arrestati in Sicilia: i lavori di manutenzione venivano eseguiti solo parzialmente, in modo da spartirsi il residuo.

Corruzione. A Trieste sono in corso indagini su un sistema di spese gonfiate nella manutenzione delle strade e di mazzette a un paio di dipendenti Anas. A Firenze sono stati rinviati a giudizio in 18 fra cui 4 funzionari Anas, per affidamenti in urgenza e senza gara. Quando l'urgenza non c'era.

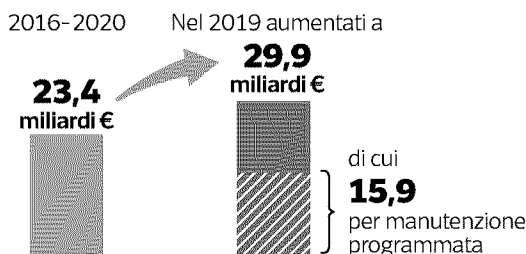
**Chi controlla l'Anas?**

Quindi: cavalcavia «anonimi» senza interventi, attività d'ispezione annuale su quelli di proprietà ridotta al 28%, ispezioni sulla pavimentazione a zero. Di fronte a questi dati cosa dice il ministero delle Infrastrutture, al quale spetta il controllo dell'attività di Anas? Risponde che, in merito ai propri ponti, «si è in attesa da Anas della relazione 2019» e, quanto a quelli anonimi, «Anas ha assicurato di aver messo in atto sorveglianze e controlli analoghi ai cavalcavia di proprietà». Cioè, si fida del controllato. E il controllato, Anas, dice che va tutto bene. Il suo amministratore delegato, Massimo Simonini, un manager interno senza esperienza di programmazione e controllo, voluto un anno fa dal ministro Danilo Toninelli, in dicembre era stato sfiduciato dal cda, per poi essere miracolosamente salvato.

Anche Toninelli, che aveva scarse competenze di Infrastrutture, è stato sostituito e al suo posto ora c'è Paola De Micheli. Laurea in scienze politiche, è una manager del settore agroalimentare, già sottosegretario all'Economia e alla presidenza del Consiglio e non memorabile commissario straordinario alla ricostruzione del terremoto del Centro Italia. Pure lei si cimenta per la prima volta con le Infrastrutture, e magari ritiene Anas adatta a prendersi la concessione dei 3.000 km di Autostrade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Contratto di programma Mit-Anas**



## La pavimentazione

STRADE E AUTOSTRADE ANAS

Gennaio 2019 Oggi  
 26.373 km 29.000 km

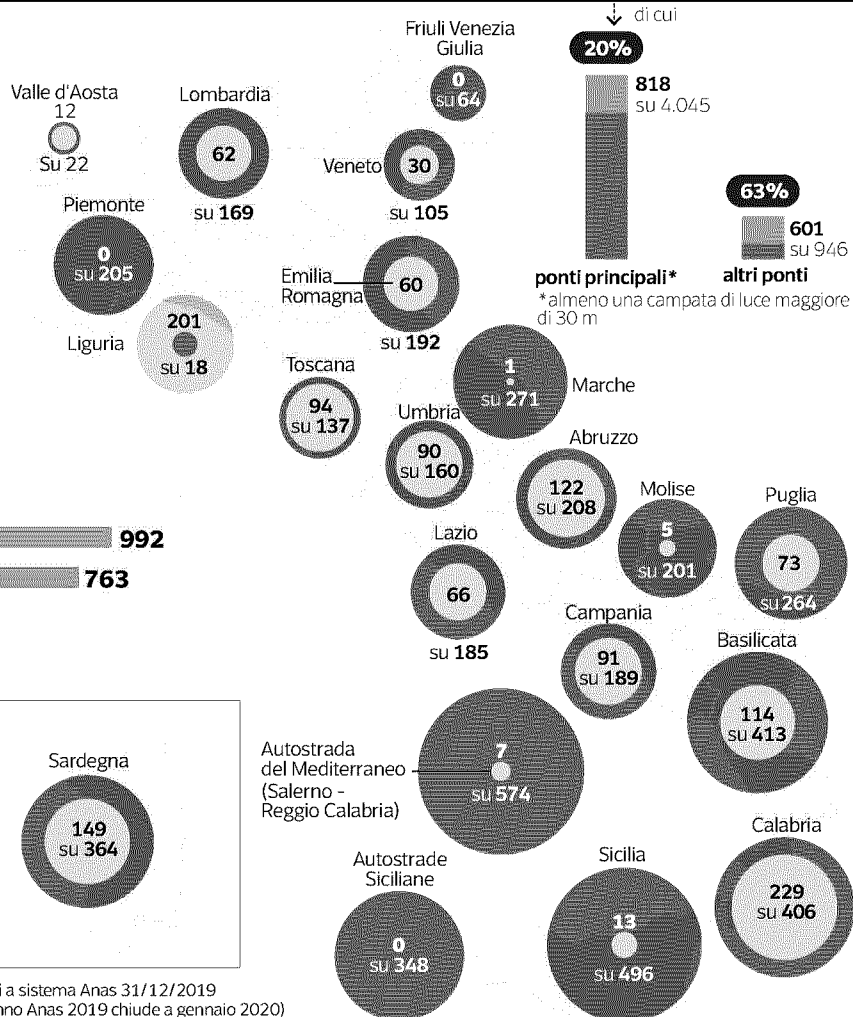
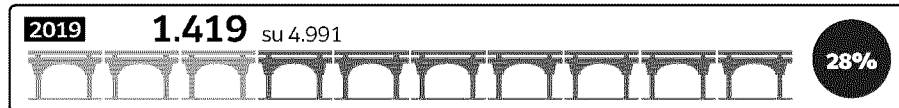
Controlli  
 2019 **zero**



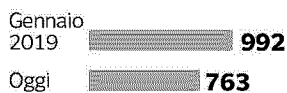
Inutilizzati 4 mezzi con laser scanner per registrare le condizioni dell'asfalto

## I ponti a rischio

Le ispezioni annuali obbligatorie per legge (eseguite da ingegneri qualificati) ● ispezionati ● da ispezionare



**I ponti senza gestore**  
 sui **29.000 km**  
 di strade e autostrade  
 Anas



Dati a sistema Anas 31/12/2019  
 (l'anno Anas 2019 chiude a gennaio 2020)

# Terremoti, il flop del piano fiscale

## Spesi 15 milioni su 2 miliardi

### Corsa alle detrazioni, ma non a quelle per la ricostruzione

**Il bonus**

di **Mario Sensini**

**ROMA** La ricostruzione nel Centro Italia è ferma, ma anche il grande piano del governo per la messa in sicurezza del patrimonio edilizio, varato subito dopo il sisma devastante del 2016, e autorizzato dall'Unione Europea come «spesa eccezionale», quindi fuori bilancio, è stato un fallimento.

L'arma principale doveva essere il sismabonus, una detrazione fiscale molto alta, fino all'85% della spesa, sui lavori per rafforzare la resistenza sismica degli edifici. Ma a fronte di un budget di 2 miliardi di euro autorizzato dall'Unione europea per gli incentivi, nel 2017 sono stati erogati appena 14,6 milioni. Un flop clamoroso, considerato che nello stesso tempo gli italiani hanno goduto di 8 miliardi di detrazioni fiscali per altri lavori di ristrutturazione, per la riqualificazione energetica e perfino per l'acquisto di mobili nuovi.

#### Piastrelle e doppi vetri

Ed è stato poi con queste spese che il governo ha spiegato alla Ue, a posteriori, come è stata utilizzata la flessibilità di bilancio del 2017. Mettendo sotto la voce terremoto le piastrelle, i doppi vetri, le caldaie e i parquet. Eppure, il sismabonus e il nuovo piano di prevenzione sismica erano stati presentati come un'esigenza ormai ineludibile per

un Paese colpito da terremoti fortissimi e un patrimonio edilizio vecchio e di pessima qualità.

#### Il piano «energico»

«Data la frequenza dei terremoti distruttivi e le sofferenze che hanno causato alla popolazione italiana, il governo intende mettere in atto un piano per affrontare il rischio sismico in modo più energico e rapido di quanto non sia stato fatto in passato» scriveva il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan alla Commissione Ue a Bruxelles il 27 ottobre del 2017, un giorno dopo il terremoto di Visso, e due giorni prima di quello devastante di Norcia.

«Abbiamo deciso di riservare una quota importante dei nuovi investimenti pubblici alla messa in sicurezza delle scuole e degli edifici pubblici. Inoltre saranno incrementati gli incentivi fiscali per le ristrutturazioni sismiche degli edifici privati, con un costo di bilancio stimato nel 2017 di 2 miliardi di euro» scriveva Padoan.

#### Detrazione per ricchi

Quel piano non è mai effettivamente decollato. Vuoi perché la detrazione del sismabonus (che può arrivare fino a 80 mila euro per unità immobiliare) si sconta in cinque anni, e non in dieci come le altre, e così diventa accessibile solo ai «ricchi», quelli che pagano almeno 10-15 mi-

la euro di tasse l'anno e hanno il margine per scontare la detrazione. Vuoi perché, come dicono i costruttori edili, l'Agenzia delle Entrate, limitando in modo ferreo e tardivo la possibilità di cedere la detrazione, quel credito fiscale, alle imprese che realizzano i lavori, ha fatto di tutto per scoraggiarne l'utilizzo.

#### L'incentivo sconosciuto

In ogni caso nessuno poi, nel governo, lo ha mai effettivamente promosso. L'unica pubblicità al sismabonus l'hanno fatta le imprese, i professionisti interessati, e i volontari della Protezione civile.

Le cose pare siano andate appena un po' meglio nel 2018, ma gli interventi agevolati dalla detrazione sono stati comunque pochissimi. Nonostante il sismabonus sia applicabile praticamente in tutta Italia (zone sismiche 1, 2 e 3), e sia stato esteso alla demolizione e alla ricostruzione degli edifici. Un meccanismo che consentiva alle imprese di acquistare vecchi immobili, ristrutturarli con criteri anti-sismici, e rivendere gli appartamenti con uno sconto di 70/80 mila euro sul prezzo di mercato. Un dinamismo che cominciava a funzionare, ma che ora, avvicinandosi la scadenza del regime a fine 2021, non interessa più le imprese.

#### Danni per 50 miliardi

Nonostante mille morti e tre terremoti distruttivi solo negli ultimi dieci anni, in Italia una strategia per la prevenzione del rischio sismico ancora non esiste. Considerato il sismabonus e la detrazione fiscale del 19% sul costo dell'assicurazione contro le calamità naturali (introdotta nel 2019), lo Stato investe per la prevenzione attiva meno di 20 milioni di euro l'anno.

Dal 2009 ad oggi, però, lo Stato ha speso in media 5 miliardi di euro l'anno per riparare i danni causati ai privati dalle calamità naturali. Cioè una somma superiore di duecentocinquanta volte a quella investita nella prevenzione dei rischi.

Il terremoto de L'Aquila è costato complessivamente 13 miliardi di euro, quello dell'Emilia, nel 2013, altrettanti, mentre nel Centro Italia la stima della Protezione civile, provvisoria, è di 23 miliardi di euro, di cui 17 relativi alle abitazioni private. Più un paio di miliardi per Ischia e Catania. Spese enormi, e gestite direttamente dal governo, con tempi biblici per la ricostruzione, come si sta confermando anche nel Centro Italia. Dove a fronte di 13 miliardi di euro messi sul piatto per ora dalla Cassa Depositi e prestiti, dopo tre anni dal sisma, è stato speso meno di un miliardo di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA











































