

Rassegna Stampa

di Martedì 26 novembre 2019



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Ingegneria				
36	Italia Oggi	26/11/2019	QUOTE UNDER PER I SERVIZI DI INGEGNERIA	3
6	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	26/11/2019	Int. a M.Danieli: GLI INGEGNERI TESTARDI CHE SOGNANO LA CINA (N.Ronchetti)	4
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Corriere della Sera	26/11/2019	AUTOSTRAD E, LIGURIA ISOLATA (C.Giuzzi)	5
36	Italia Oggi	26/11/2019	DL SISMA, TECNICI INASCOLTATI (M.Damiani)	7
5	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	SAVONA-VADO, 2MILA TIR A RISCHIO STALLO (-r.d.f.)	8
1	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	E' ALLARME PER 2MILA VIADOTTI STRADALI SERVONO 3 MILIARDI PER LA SICUREZZA (M.Perrone/G.Santilli)	9
5	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	RIVALTA SCRIVIA NELL'IMBUTO DELLE AUTOSTRAD E (F.gre.)	12
5	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	SOLO IN PIEMONTE SONO CHIUSE 130 STRAD E, NORD OVEST BLOCCATO (R.De Forcade/F.Greco)	13
5	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	VIADOTTO CROLLATO, GIALLO SUI LAVORI AI PILONI (M.Caprino)	14
1	La Repubblica	26/11/2019	QUELLE AUTOSTRAD E SENZA CONTROLLI (S.Rizzo)	15
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
34	Corriere della Sera	26/11/2019	INGEGNERIA E TELECOM, CON FOS VA IN BORSA L'HI-TECH DI FRONTIERA (M.Sabella)	17
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
3	Corriere della Sera	26/11/2019	L'ITALIA FRAGILE DI FRANE E ALLUVIONI (L.Salvia)	18
5	Il Messaggero	26/11/2019	"BISOGNA INTERVENIRE SU 6000 PONTI" IL DOSSIER (IGNORATO) DELLE PROVINCE (C.Guasco)	20
Rubrica Altre professioni				
37	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	AGGREGAZIONE E DIGITALIZZAZIONE PER TRASFORMARE LA PROFESSIONE (-gi.l.)	22
36	Italia Oggi	26/11/2019	AGROTECNICI PIU' 15,73% DAL 2014	23
36	Italia Oggi	26/11/2019	LA CNPADC E' SENZA CORRUZIONE	24
Rubrica Università e formazione				
41	Italia Oggi	26/11/2019	IL BRAND ITALIA PREMIA LE UNIVERSITA' ALL'ESTERO OLTRE IL 40% DEGLI ATENEI ITALIANI TRA I PR (E.Micucci)	25
Rubrica Fisco				
33	Il Sole 24 Ore	26/11/2019	SU IPER E SUPERAMMORTAMENTO IL REBUS DEI LIMITI (G.Gavelli)	26

ALMENO IL 20%

Quote under per i servizi di ingegneria

Prevedere nell'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura una quota di giovani professionisti non inferiore al 20% nel caso di partecipazione in forma di associazione temporanea di imprese. In generale, nel caso l'affidamento sia rivolto ad un gruppo in forma associata, dovrebbe essere obbligatoria la presenza di una quota minima di giovani professionisti tecnici. E quanto affermato da Donato Carlea, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha avanzato una serie di proposte per rendere più agevole l'accesso al mercato per giovani professionisti tecnici come geometri, ingegneri, architetti e geologi. Secondo Carlea, le modifiche proposte potrebbero trovare spazio nella stesura finale del decreto «Sblocca cantieri», che «è in fase finale di stesura», come affermato dal presidente. La proposta trae ispirazione da una petizione definita «sblocca giovani professionisti», lanciata dall'Ordine degli ingegneri di Napoli, per cui risulta giovane chi è iscritto da cinque anni all'Ordine.

—© Riproduzione riservata—



Bending Spoons. Dopo un fallimento, nata la società che vende app nel mondo

Gli ingegneri testardi che sognano la Cina

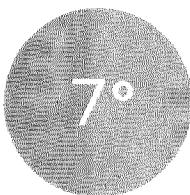
Nataschia Ronchetti

«**A**lle spalle abbiamo un fallimento, quello di una start up pensata per sviluppare una app per la creazione di un diario personale interattivo. Idea buona ma non c'era mercato. Però abbiamo saputo fare tesoro di quel fallimento, degli errori che avevamo commesso. Ci siamo detti: restiamo nel mondo delle app ma realizzando prodotti che rispondano all'evoluzione della domanda con funzionalità innovative». A raccontare la genesi di Bending Spoons è Matteo Danieli, 35 anni, ingegnere delle telecomunicazioni. È uno dei cinque giovani – quattro italiani e un polacco che ha poi abbandonato l'impresa – che sono riusciti a creare, praticamente dal nulla, questa azienda tech che in pochi anni, dal 2015 al 2018, ha portato i ricavi da due a 32 milioni. Un caso di successo, con una crescita del 150%.

Costituita in Danimarca nel 2013, trasferita un anno dopo a Milano, sviluppa applicazioni per la piattaforma iOS. Ha rapidamente conquistato i Paesi di lingua inglese, a partire dagli Usa – mercato che genera il 50% dei suoi ricavi –, e dalla Gran Bretagna. Vuole consolidarsi in Europa e progetta in grande: la sperimentazione sul sistema Android e l'ingresso in Cina, gigante sul quale non si è ancora focalizzata ma che costituisce un obiettivo. «Poi abbiamo un sogno nel cassetto: in futuro pensiamo a un prodotto rivoluzionario che possa da solo sostenere l'azienda, grazie anche al lavoro del nostro team, costituito da molti giovani talenti», dice Danieli.

Da quando è stata costituita, Bending Spoons ha totalizzato oltre 200 milioni di download. E ogni giorno conta 300mila nuovi utenti. Grandi

numeri che le hanno permesso di portare a 120 il numero dei collaboratori (età media 28 anni, tutti assunti con un contratto a tempo indeterminato) con una selezione severissima che premia la velocità di apprendimento, lo spirito di squadra, l'umiltà, la capacità di risolvere rapidamente i problemi, una forte determinazione. Una selezione che impegna stabilmente dieci persone, a conferma del forte investimento sul capitale umano, con campagne di recruitment che si svolgono attraverso l'organizzazione di eventi. Praticamente tutti hanno un background ingegneristico o informatico. Proprio come i fondatori, che si sono divisi i compiti:

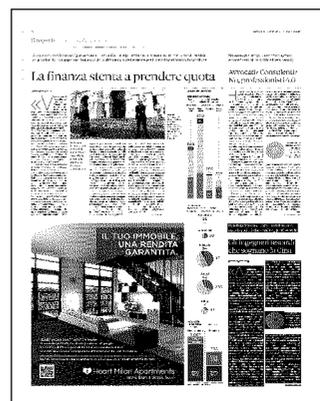


LEADER DELLA CRESCITA 2020
Bending Spoons con un Cagr del 149,32% è al settimo posto della classifica

Danieli si occupa del prodotto, i suoi soci di tecnologia, sviluppo strategico, analisi dei dati e marketing. Un gruppo complementare che continua ad assumere, preferendo investire su figure junior da formare internamente. E che è alla continua ricerca di giovani talenti da «far crescere in modo che via via – dice Danieli – possano assumere responsabilità maggiori».

L'azienda non si concentra su una singola categoria di prodotto. Le sue app spaziano da quelle che si muovono nel mondo del fitness e del benessere alle applicazioni che consentono il montaggio di video con smartphone o tablet. Attualmente sta investendo sullo sviluppo di dodici prodotti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



159329

Indagine sui piloni crollati a Savona. Dossier sulle frane: sono 620 mila, a rischio il 16,6% del Paese

Autostrade, Liguria isolata

I pm: pericolosi due viadotti. Dopo il Morandi e l'A6 ora chiude l'A26

Chiude l'A26 e controlli su due viadotti: la Liguria resta isolata. Indagine sui piloni crollati a Savona. Dossier sulle frane. Nel nostro Paese sono 620 mila. Il 16,6 per cento del territorio è a rischio. Il 91% ha almeno un'area da tenere sotto controllo per frane o alluvioni.

da pagina 2 a pagina 5

Giuzzi, Salvia, Virtuani

Strade a rischio, i pm in azione Chiusi altri due viadotti sull'A26

I controlli della Procura di Genova scattati prima dell'incidente di Savona. E Autostrade annuncia lo stop

DAL NOSTRO INVIATO

SAVONA Chiusura immediata di due viadotti dell'A26. È il provvedimento adottato da Autostrade dopo che la Procura di Genova ha chiesto contromisure urgenti per il rischio di crolli e cedimenti di due ponti. Lo stop è stato chiesto alla luce degli esiti delle perizie eseguite nei giorni scorsi dai consulenti dei magistrati. I risultati sono stati comunicati ieri al direttore di Tronco di Autostrade nel corso di un vertice al Palazzo di Giustizia di Genova. Si tratta dei due viadotti Fado Nord e Pecetti Sud lungo la tratta tra Masone e l'allacciamento

con l'A10. Strutture vitali per i collegamenti della Liguria già in ginocchio dopo il crollo tra Savona e Altare. La regione è isolata verso il Piemonte e parte della Lombardia. Il provvedimento di Aspi è scattato alle 21.30, ufficialmente per «consentire l'esecuzione di verifiche tecniche» dei due viadotti. È la prima volta che i magistrati liguri, coordinati dal procuratore Francesco Cozzi, intervengono — anche soltanto con una comunicazione urgente — per scongiurare il rischio di un crollo dopo il dramma del 14 agosto 2018. Le verifiche dei consulenti hanno messo in luce «ammaloramenti gravi» e pe-

ricoli di cedimenti strutturali. Analisi eseguite ancora prima del crollo di domenica a Savona e che ancora una volta confermano lo stato d'allarme di ponti e viadotti in Liguria (e non solo).

Il Pecetti era già emerso nell'inchiesta sui falsi report condotta dagli investigatori delle Fiamme gialle guidati dai colonnelli Ivan Bixio e Giampaolo Lo Turco. L'indagine era nata da una costola del fascicolo sui 43 morti del Ponte Morandi. La società valutava lo stato di ammaloramento pari a 60, quando invece secondo i consulenti supera il rischio 70 tanto da chiedere lavori immediati. Ancora

più grave sarebbe la situazione del Fado. Per entrambi i ponti ci sarebbe un pericoloso assottigliamento del calcestruzzo nella parte sottostante all'impalcato, in particolare nelle zone ricurve.

Intanto i magistrati savonesi Ubaldo Pelosi e Marco Cirigliano hanno aperto un fascicolo per disastro colposo contro ignoti per il crollo di domenica. A innescare il cedimento dei piloni sarebbe stata la frana che viaggiava a 70 chilometri orari, ma i magistrati vogliono capire se il ponte «Madonna del Monte» si trovasse in condizioni adeguate. La Procura già indaga su altri viadotti della stessa tratta.

Cesare Giuzzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I danni
Dall'alto, il tratto della A6 portato via dalla frana all'altezza del viadotto autostradale Madonna del Monte (Savona); i danni causati dal maltempo a Sezzadio (Alessandria); il paese di Stella San Giovanni (Savona), dove nacque Sandro Pertini, rimasto senza acqua potabile (foto Ansa)



2

Mila

Sono stati 2.318 negli ultimi due giorni gli interventi di soccorso fatti in Piemonte, Liguria e Campania e oltre 2.500 i Vigili del fuoco impegnati sul territorio. In particolare in Liguria, solo tra le province di Genova, Savona e Imperia, gli interventi sono stati 962

EMENDAMENTI***Dl sisma, tecnici inascoltati***

DI MICHELE DAMIANI

Il decreto sisma non renderà più veloci i tempi della ricostruzione. L'autocertificazione dei progetti da parte dei professionisti, che nelle intenzioni avrebbe dovuto accelerare i processi, avrà un perimetro limitato. È quanto affermato

dalla Rete delle professioni tecniche (Rpt), che ha diffuso una nota in cui denuncia il mancato ascolto della politica alle istanze avanzate. «La Rpt è stata audita in commissione ambiente sul dl», si legge nella nota. «abbiamo consegnato un documento preciso che conteneva oltre 20 emendamenti. Tutti i gruppi parlamentari», continua la Rpt, «hanno elogiato le proposte, hanno chiesto testi, ma di fatto nessuno di essi compare nel testo emendato. Il pacchetto di proposte che abbiamo suggerito è organico, elimina disparità tra i vari cittadini terremotati e affida maggiori

poteri al commissario. Il legislatore, però, non ha voluto ascoltarci». Uno dei passaggi più criticati dalla Rpt è quello relativo all'autocertificazione dei progetti da parte dei professionisti, che nelle intenzioni della norma avrebbe dovuto velocizzare i processi. Secondo la Rpt, «si è sbandierata come svolta il fatto che l'accelerazione si dovesse produrre attraverso l'autocertificazione dei progetti redatti dai professionisti. Ma per come proposta nel decreto, non sarà uno strumento in grado di accelerare la ricostruzione. Questo perché», spiegano dalla

Rpt, «non sarà applicabile a tutte le tipologie di danno, visto che non si può sottoscrivere nel caso di piccoli abusi e perché si può applicare esclusivamente agli interventi senza accolti per i cittadini». Un ulteriore allarme lanciato dalla Rete riguarda la disponibilità dei professionisti a lavorare nelle pratiche sisma, sempre più bassa perché «i professionisti in questione non percepiscono compensi da tre anni». Il dl dovrà essere convertito in legge entro il 24 dicembre, ma sembra improbabile una sua modifica visto i tempi stretti e il carattere d'urgenza.

© Riproduzione riservata



IL SISTEMA PORTUALE

Savona-Vado, 2mila Tir a rischio stallo

Duemila camion carichi di merci percorrevano ogni giorno il tratto della A6 interessato dalla frana di domenica, in entrata e in uscita dallo scalo di Savona-Vado. Mezzi che dovranno trovare in fretta una viabilità alternativa, se non si vuole rischiare che la merce trasportata scelga un altro porto di sbarco. A spiegarlo è Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. «Stimiamo - afferma - che la chiusura della A6 abbia un impatto, ogni giorno, su circa mille mezzi pesanti che raggiungono e mille che lasciano l'area di Savona. Ora è bloccata sia l'autostrada che il Colle di Cadibona. C'è quindi l'urgenza di aprire l'altra carreggiata dell'A6 e comunque anche la strada statale, che offre un "polmone" per il traffico».

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



159329

È allarme per 2mila viadotti stradali Servono 3 miliardi per la sicurezza

INFRASTRUTTURE

È caos per la circolazione in Liguria: Aspi chiude due cavalcavia sull'A26

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera nel 2019 sono stati impegnati 1,9 miliardi di euro. Ma solo quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono già tutti appaltati. Altri 700 milioni per le misure di prevenzione sono stati ripartiti

tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggio», la Corte dei Conti ha individuato il principale «baco» del sistema. Intanto, è partito lo scarico di responsabilità sul crollo del viadotto della Torino-Savona travolto da una frana l'altro ieri e sulle opere di consolidamento che erano state effettuate.

Caprino, Perrone e Santilli

— a pag. 4-5

Lavori urgenti per 2mila cavalcavia

I fondi. Le infrastrutture più trascurate in termini di risorse sono quelle provinciali: servono 3 miliardi per la manutenzione

Burocrazia. Solo la Protezione civile riesce a spendere, sui lavori di prevenzione mancano dati. Anas: 1,3 miliardi di gare fatte

**Manuela Perrone
Giorgio Santilli**

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi nel triennio lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera sono stati impegnati nel 2019 1,9 miliardi di euro. Ma soltanto quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono totalmente appaltati. Altri 700 milioni destinati alle misure di prevenzione sono stati ripartiti tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggio», la Corte dei Conti ha ravvisato il principale «baco» del sistema, nel rapporto sul Fondo progettazione contro il dissesto 2016-2018 sfornato a fine ottobre.

Gli appalti della Protezione civile

La strategia imboccata dai gialloverdi dopo il crollo del Ponte Morandi era stata quella di archiviare l'esperienza di Italia Sicura e di di-

segnare un piano «Proteggi Italia» contro il dissesto articolato in due filoni: la gestione dell'emergenza, affidata alla Protezione civile, e la manutenzione del territorio, posta in capo al ministero dell'Ambiente con i presidenti delle Regioni trasformati in commissari straordinari. Dei 10,8 miliardi di euro previsti nel triennio 2019-2021, quest'anno sono stati finora erogati 1,9 miliardi, di cui 1,24 già appaltati dalla Protezione civile (il 97% del totale): 461 milioni sono destinati alle somme urgenze, soprattutto in Veneto, nella provincia di Trento e in Friuli Venezia Giulia, le aree più colpite dal maltempo nel 2018. Altri 780 milioni sono quelli per gli interventi di riduzione del rischio, allocati per la maggior parte in Veneto, Liguria, Friuli e Abruzzo. Entro due settimane nascerà un portale dedicato al Pin, Piano investimenti nazionale, su cui sarà possibile seguire lo stato di avanzamento dei lavori.

I fondi dell'Ambiente

Dall'estate a oggi, il ministero guidato da Sergio Costa ha sbloccato 700 milioni complessivi: 315 per 263 ope-

re urgenti e indifferibili, altri 361 derivanti dal Fondo sviluppo e coesione per 236 interventi e 25 milioni destinati alle cinque Autorità di bacino contro il dissesto dei corsi idrici, a partire dal Tagliamento e dal Sarno. «Ora aprire i cantieri», è il monito del ministro Costa, che fa eco all'esortazione del premier Giuseppe Conte: «I soldi ci sono, adesso bisogna spenderli e accelerare».

La cabina di regia e il Ddl

Proprio per monitorare e velocizzare il presidente del Consiglio ha voluto istituire la cabina di regia «Strategia Italia», che dovrebbe tornare a riunirsi entro dicembre. E va nella stessa direzione il disegno di legge «Cantiere Ambiente», fermo però in commissione al Senato, che prevede la nascita di una task force di esperti a supporto dei governatori-commissari. Obiettivo: affiancare i Comuni nella fase esecutiva per combattere la piaga della «non spesa». E c'è voluto il crollo del viadotto sulla A6 Torino-Savona, come se non fosse bastata la tragedia del Morandi, perché fosse indicato ieri il nuovo presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e ferroviaria (Ansfisa): si tratta dell'ingegnere Fabio

Crocchio, dirigente del Mit, che succede ad Alfredo Principio Mortellaro. Era stato quest'ultimo, lo scorso luglio, a denunciare le «tante resistenze» che impedivano all'Agenzia di decollare. Adesso la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, promette di aumentare il personale dell'ente fino a 100-150 persone (attualmente sono 61) nelle prossime settimane. Ma resta l'impressione che si continui a procedere sempre sull'onda delle emergenze e a colpi di gestioni commissariali, come ha rilevato la Corte dei conti.

Dall'Anas bandi per 1,3 miliardi

Per l'Anas l'approvazione del Cipe ha potenziato il contratto di programma: 15,9 miliardi, pari al 53% del totale, andranno alla manutenzione programmata, adeguamento e messa in sicurezza. È una crescita del 44% rispetto al precedente. Nel 2019 Anas ha bandito gare per la manutenzione di ponti e viadotti, per oltre 1,3 miliardi di euro. Proprio pochi giorni fa è partita l'ultima tranche di 76 bandi di gara per lavori di risanamento delle opere d'arte per un valore di 380 milioni di euro. Nel corso del 2019 la Società ha pubblicato complessivamente su tutto il territorio nazionale 80 bandi di gara, di cui 4 per 968,6 milioni, per interventi mirati alla conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica degli oltre 14.600 ponti e viadotti presenti sulla propria rete stradale e autostradale.

Le strade provinciali

Lo scorso agosto le Province hanno svolto e consegnato il monitoraggio di una prima tranche di 30 mila ponti, viadotti e gallerie che insistono sui 100 mila chilometri di rete stradale loro assegnata. La fotografia che ne viene fuori è molto critica. I primi semimila oggetti monitorati hanno svelato che per quasi un terzo, 1.918, si registra la necessità di un lavoro urgente o perché c'è una concreta situazione di rischio o perché la circolazione è bloccata in seguito al manifestarsi di situazione di danno grave o rischio. I lavori da realizzare per mettere in sicurezza il totale delle semimila strutture costano 2,45 miliardi mentre altri 566 milioni servono per ulteriori lavori di monitoraggio su 14.089 infrastrutture. «In tutto servono tre miliardi», sintetizza l'Unione province italiane. Sulle strade provinciali la circolazione di automezzi pesanti è del 10% e da questo dato parte l'allarme dell'Upi: «Senza una manutenzione periodica annuale l'intera funzionalità della rete viaria viene compromessa». Nel 2009 le province – prima della legge Delrio – avevano a disposizione per investimenti 1 miliardo e 947 milioni (erano comprese anche le scuole). Nel 2018 questa cifra ammonta a 712 milioni, con un taglio del 51%.

La posizione dei costruttori

Molto dura la posizione dell'Ance che chiede un'accelerazione del piano antidissesto da anni. «Un Paese in co-

dice rosso» – dice l'associazione dei costruttori – confermata dal fatto che 345 delle 749 opere (pari al 46%) segnalate sul sito www.sbloccacantieri.it dalle associazioni territoriali riguardano interventi di contenimento del dissesto idrogeologico, messa in sicurezza di strade e ponti e opere idrauliche. Un ritardo che riguarda tutti i governi. Del piano stralcio per le aree metropolitane avviato nel 2015 resta da cantierare ancora il 59% degli interventi. L'Ance ricorda quanto contenuto nella relazione al Ddl cantiere Ambiente (S.1422) presentato dal governo Conte 1 al Senato il 19 luglio 2019: «Sebbene si trattasse di progetti definitivi ed esecutivi, non è stato possibile rispettare i cronogrammi anche a causa dei lunghi tempi di conclusione della conferenza dei servizi e dell'acquisizione dei pareri di Via e Vas, trattandosi di grandi progetti».

La proposta Cgil

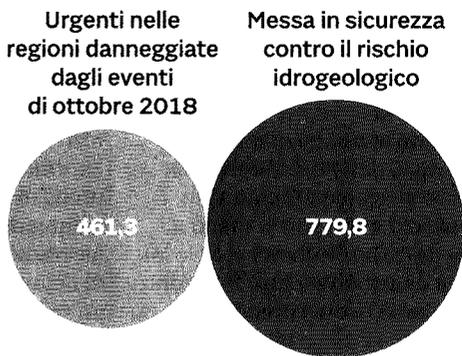
Una proposta arriva da Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil. «Siamo stanchi – dice – di ripetere sempre le stesse cose. A questo punto si abbia il coraggio di fare quello serve, occorre una scossa, subito: accelerare i contratti di servizio Anas e Rfi e modificare le norme quadro sulle concessionarie autostradali, vincolando tutti i soggetti, pubblici o in concessione, per i prossimi 10 anni a destinare il 99% dei profitti a piani straordinari di manutenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La dote antidissesto

IL PIANO INVESTIMENTI DELLA PROTEZIONE CIVILE

Somme impiegate per interventi già appaltati. Proiezione al 31/12/2019 in milioni di euro



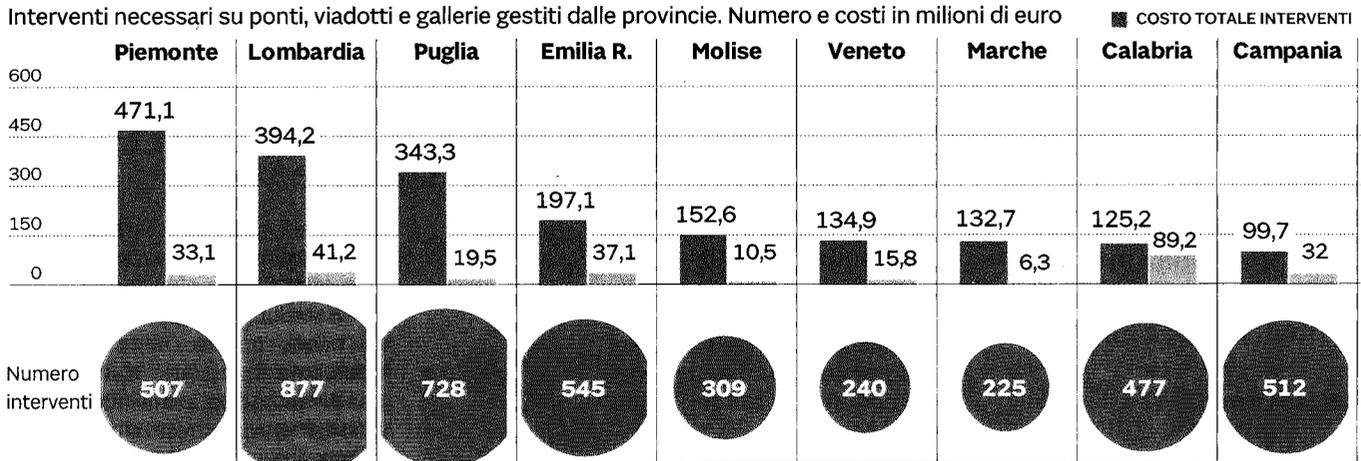
Emergenza continua.
L'esondazione del Ticino a Pavia



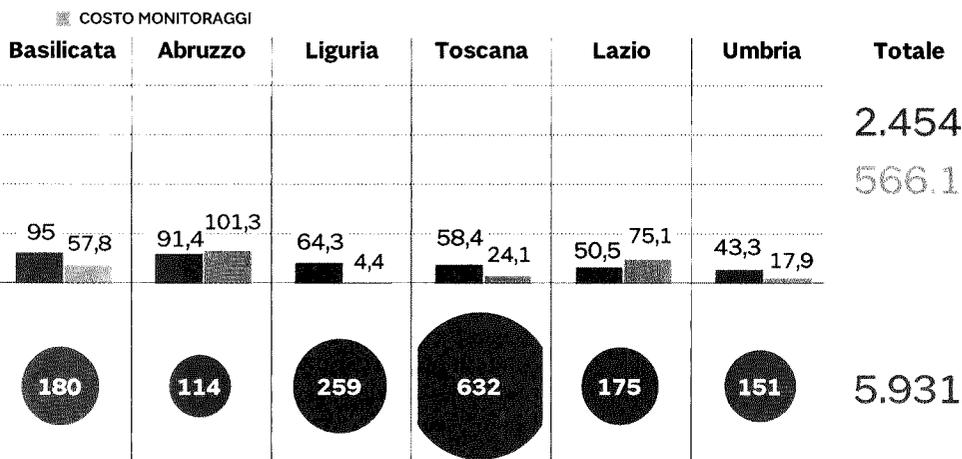
159329

Gli interventi e le risorse

Interventi necessari su ponti, viadotti e gallerie gestiti dalle provincie. Numero e costi in milioni di euro



Fonte: Upi



AUTOTRASPORTO

Rivalta Scrivia nell'imbuto delle autostrade

Nessun danno diretto alle strutture ma una situazione difficile per i mezzi pesanti che viaggiano tra il retroporto di Rivalta Scrivia e i porti liguri. In media, tra i 200 e i 400 trasporti al giorno in entrata o in uscita dal sito in provincia di Alessandria. «Tutte le arterie in uscita dai porti liguri in questo momento sono in difficoltà» sottolinea l'ad di RTE James Pingani. Nell'elenco entrano la Torino-Piacenza, l'A26, sulla quale ci sono lavori in corso, l'A7, dove da giorni si viaggia solo su una carreggiata, e l'A6 dopo il crollo del viadotto. «Il punto restano i tempi più lunghi di percorrenza – sottolinea l'ad –, il trasporto merci deve rispettare regole ferree per tempi di guida e di riposo, fare una coda di tre ore significa aumentare i costi per le imprese senza variare le tariffe di trasporto».

— F. Gre.

RIPRODUZIONE RISERVATA



ONDATA DI MALTEMPO

Solo in Piemonte sono chiuse 130 strade, Nord Ovest bloccato

In Liguria il governatore Giovanni Toti ha chiesto lo Stato di emergenza

**Raoul de Forcade
Filomena Greco**

Per la provincia di Alessandria si tratta del terzo evento alluvionale in poco più di un mese, e così è anche per alcune aree della Liguria. Nell'arco di due giorni i vigili del fuoco hanno effettuato oltre 2.300 interventi di soccorso tra Piemonte, Liguria e Campania, le regioni più colpite dall'ultima ondata di maltempo che ha messo in ginocchio la viabilità stradale e autostradale. Mai disagi hanno interessato anche la Calabria e la Lombardia, a causa dell'esondazione del Ticino.

Per due giorni di fila l'allerta sul livello dei fiumi principali dell'area - il Po, il fiume Bormida, il Ticino - è stata altissima e la situazione ha cominciato a normalizzarsi soltanto ieri mattina, con la fine delle precipitazioni. La piena del Po già sabato scorso ha interessato a Torino l'area dei Murazzi e fuori dalla città le zone di Moncalieri e Carignano, poi con il passare delle ore l'emergenza si è spostata in Emilia Romagna. Resta interrotta l'A6 Torino-Savona, con la frana che ha provocato il crollo di una del viadotto della Madonna del Monte. La circolazione è ripresa invece, nella mattinata di ieri, sulla A21 Torino-Piacenza - dopo l'in-

tervento di ripristino del manto stradale interessante da una voragine all'altezza di Asti - e sulla A5 Torino-Aosta, dopo la chiusura al traffico di un tratto di autostrada per la minaccia di una frana in zona Quincinetto. Ancora critica la situazione della viabilità secondaria, sia in Liguria che in Piemonte, con centinaia di strade provinciali e statali impraticabili a causa di frane, smottamenti e allagamenti. Chiusi per ore ieri anche il Col di Nava, per la presenza di massi sulla strada, e il tunnel del Tenda, per il malfunzionamento della linea di alimentazione elettrica in Val Roya, su territorio francese. Interrotta anche la linea ferroviaria da Limone a Ventimiglia per allagamenti. «Abbiamo almeno 130 strade chiuse, una intera regione bloccata completamente, oltre 550 sfollati e 600 persone isolate»: è il bollettino di guerra fatto da Alberto Cirio, presidente del Piemonte, regione che ha registrato tre vittime per il maltempo nell'arco di un mese. La Regione, ha confermato Cirio, chiederà lo stato di calamità e di emergenza.

Il Governatore della Liguria, Giovanni Toti, da parte sua, nella serata di ieri ha firmato la richiesta di riconoscimento dello Stato di emergenza per la regione e, in particolare, di estensione del decreto approvato giovedì scorso dal Consiglio dei ministri (per gli eventi meteorologici dal 14 ottobre all'8 novembre) anche alle zone colpite dall'ondata di maltempo che ha interessato il territorio da venerdì 22 novembre fino alle pri-

me ore di ieri mattina. Secondo i primi calcoli, la Regione stima complessivamente 330 milioni di danni, tra somme urgenze (30 milioni) e danni strutturali (300 milioni). E, in tema di stime Coldiretti sottolinea che l'ondata di maltempo fa salire il conto dei danni all'agricoltura, nell'arco di un decennio, a quota 14 miliardi.

Il premier, Giuseppe Conte, ha spiegato ieri che «sono stati stanziati 11 miliardi su base pluriennale, ora però dobbiamo spendere questi soldi, dobbiamo accelerare con tutte le opere e i cantieri che ci consentano di contrastare il dissesto idrogeologico». Dalla Liguria gli ha fatto eco il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli. «Un minuto dopo essere usciti da questa emergenza - ha detto - dobbiamo dare la massima disponibilità alla Liguria per un piano straordinario per la sicurezza delle infrastrutture, perché gli eventi degli ultimi anni ci parlano di fragilità conosciute ma anche sconosciute».

In merito ai danni sulla A6, Toti ha chiarito che, «dai primi sopralluoghi risulterebbe integro il tratto della A6 in direzione Sud, non interessato dal crollo del viadotto: appena installati tutti i sensori (per la frana, ndr) e verificata la totale sicurezza, l'autostrada potrà riaprire con un senso unico alternato». Mentre la provinciale di Cadibona dovrebbe essere aperta, ha detto, entro oggi al massimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Viadotto crollato, giallo sui lavori ai piloni

L'inchiesta. Sull'infrastruttura sono state fatte opere di rinforzo precedenti alla gestione di Gavio, che ha rilevato il tratto autostradale nel 2012 da Aspi

Bloccata anche l'A26. Allarme anche su uno degli itinerari alternativi all'A6: Aspi costretta a chiudere il traffico tra l'allacciamento dell'A10 e Masone

Maurizio Caprino

Erano stati fatti lavori, sul viadotto del crollo di domenica scorsa sull'autostrada A6 Torino-Savona. Probabilmente per rinforzare la pila che è rimasta in piedi. Ora il sospetto è che quella che invece ha ceduto si trovasse in condizioni diverse. E potrebbe esserci uno scarico di responsabilità tra i due gestori che si sono avvicinati: l'attuale Autostrada dei Fiori (gruppo Sias, che fa capo ai Gavio e ha rilevato l'infrastruttura nel 2012) e il precedente Autostrade per l'Italia (Aspi, gruppo Atlantia, dei Benetton). Intanto, è scattato l'allarme anche su uno degli itinerari alternativi al viadotto crollato, sull'autostrada A26, dove Autostrade per l'Italia ha annunciato ieri sera la chiusura al traffico tra l'allacciamento dell'A10 e lo svincolo di Masone. «Tale misura - ha detto Autostrade - viene assunta per consentire l'esecuzione di verifiche tecniche sui viadotti Fado Nord e Pecetti Sud». Un intervento che, da quanto si apprende, sarebbe stato preventivo rispetto anche al rischio di sequestro dell'infrastruttura da parte della magistratura.

Tornando al viadotto crollato. È ancora presto per dire quanto fondato sia questo sospetto. Per ora, si parla di impatto della massa di fango, scesa velocissimamente (10-20 metri al secondo) sul viadotto Madonna del Monte da un'altezza considerevole e

lungo un bacino stretto, sui piloni del viadotto stesso. Lo hanno detto i due esperti Nicola Casagli (Università di Firenze) e Luca Ferraris (Fondazione Cima), dei centri di competenza della Protezione civile nazionale.

Autofiori ha aggiunto che si è trattato di un «evento imprevisto e imprevedibile» e che i controlli di sua competenza sono stati svolti regolarmente, nell'ambito dei normali piani di manutenzione che hanno portato a spendere sull'A6 270 milioni di euro dal 2012.

Il procuratore di Savona, Ubaldo Pelosi, dopo un sopralluogo ieri mattina ha confermato che per capire ci vorrà tempo e che i piloni sono comunque oggetto di indagine.

Si confronterà la documentazione in possesso del gestore con i resti della pila crollata. Come si vede nella foto a destra, le due colonne centrali sono più spesse rispetto a quelle laterali e questo indica che nel tempo ci sono stati lavori di rinforzo. Si tratta di vedere se gli stessi lavori sono stati effettuati anche sulla pila crollata.

Bisognerà poi appurare quando questi lavori sono stati eseguiti. Non risulterebbe che si riferiscono alla gestione Gavio, per cui dovrebbero essere di Aspi o comunque della società Autostrade, come si chiamava l'azienda quando non era stata ancora privatizzata. Quest'ipotesi non è ancora verificabile. Se confermata, sarebbe lo stesso modo di procedere seguito dalla stessa Autostrade nel 1992 con il rinforzo degli stralli del

Ponte Morandi, eseguito solo per una delle tre pile che li avevano.

Ma bisogna considerare pure che dal 2012 a oggi Autofiori ha eseguito tutti i controlli e quindi, se ci fosse stata una situazione di pericolo, sarebbe stata sua precisa responsabilità rilevarla.

Al momento, stando a quanto trapela, per il Madonna del Monte erano programmati solo interventi normali: a breve non era invece prevista alcuna manutenzione straordinaria.

In attesa che si delineino le responsabilità dei gestori che si sono succeduti, va notato che entrambi hanno un sistema di controlli analogo. Cioè affidato a una società dello stesso gruppo. Nel caso di Aspi era la Spea, alla quale però sono stati revocati gli incarichi dopo la bufera dei report che si sospettano edulcorati, in base alle indagini a largo raggio della Procura di Genova dopo il crollo del Ponte Morandi. Nel caso di Autofiori, i controlli sono affidati alla Sina, sulla quale per ora non è emerso alcun elemento che lasci spazio a sospetti.

La partita Gavio-Benetton va anche oltre l'accertamento di eventuali responsabilità per il crollo di domenica. Se il Governo decidesse di chiudere la vicenda del Ponte Morandi con la revoca della concessione di Aspi sul solo tratto di A10 Genova-Savona (dove il ponte si trovava), candidato naturale per rilevarne la gestione sarebbero proprio il gruppo Gavio. Se ne è parlato anche nei giorni scorsi, tra gli operatori del settore.



Il viadotto dell'A6 crollato. L'Autostrada dei Fiori (gruppo Sias) ha rilevato l'infrastruttura nel 2012



L'inchiesta

Quelle autostrade senza controlli

di **Sergio Rizzo**

Le hanno contate. Le opere per mettere in sicurezza ponti e viadotti, sistemare gli argini di fiumi e torrenti, curare le frane, che sono ancora bloccate sono 354. Trecentocinquantaquattro cantieri fermi sui 750 censiti dall'associazione dei costruttori.

● a pagina 4

L'INCHIESTA

Nel Paese dell'eterna burocrazia un cantiere su due è bloccato

Cambiano governi e ministri, ma l'Italia non riesce a correre ai ripari contro il dissesto idrogeologico. Opere bloccate per un miliardo di euro, mentre si moltiplicano commissari che non vengono nominati

di **Sergio Rizzo**

Le hanno contate. Le opere per mettere in sicurezza ponti e viadotti, sistemare gli argini di fiumi e torrenti, curare le frane, che sono ancora bloccate sono 354. Trecentocinquantaquattro cantieri fermi sui 750 censiti dall'associazione dei costruttori, che significa il 46 per cento del totale. Per più di un miliardo di euro. Soltanto nella provincia di Vercelli se ne contano più di un centinaio, fra cui una ventina di ponti e almeno tre viadotti. Mentre l'Italia affoga. Ed era febbraio, quando il governo di Giuseppe Conte uno giurava che avrebbe tolto prima di subito la sabbia dagli ingranaggi. La risposta alla paralisi doveva essere lo Sbloccacantieri. Centoquarantasei pagine di Gazzetta ufficiale, un monumentale elogio alla burocrazia se è vero che a dieci mesi dalle promesse, a sette dal decreto e cinque dalla legge di conversione, la paralisi è totale. Ma era tutto assolutamente prevedibile. «Non sblocca un bel niente», ammoniva il segretario della Cgil Maurizio Landini. E ci aveva azzeccato. Sei mesi previsti solo per la nomina dei commissari, e sono passati già cinque e mezzo senza che ne sia stato nominato uno solo dei 77 previsti. Con l'eccezione dell'ex direttrice del Demanio Elisabetta Spitz, spedita al Mose. Ma in tutta furia soltanto dopo il di-

sastro di Venezia, e per commissariare un'opera già commissariata da ben cinque anni. Anche perché chi ha scritto lo Sbloccacantieri non era previsto, pensate, otto passaggi otto per quelle nomine. Genio inarrivabile.

E dire che sarebbe bastato ricordare. Per esempio che un decreto Sbloccacantieri (si chiamava proprio così) era stato già partorito nel 1997. Nel primo governo di Romano Prodi il ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa, veneziano, era alle prese con gli stessi guai di ora. Pensò così di risolverli affidando i cantieri ai commissari. Peccato che un anno e mezzo dopo la Corte dei conti avesse bocciato senza pietà l'operazione, rivelando che delle 159 opere commissariate i commissari erano riusciti a sbloccarne soltanto 18. Mentre oggi siamo ancora a zero. E in mezzo sono passati ministri di ogni schieramento senza che cambiasse qualcosa, segno che il problema è assai più in profondità di quanto si possa immaginare.

Ma invece di prenderlo di petto con il buonsenso, si continua a cadere negli stessi errori. Spesso smontando ciò che ha fatto il governo precedente per rimontare una cosa che verrà poi smontata dai successori. Con nomi sempre più roboanti. Un esempio? Appe-

na arrivato, il governo gialloverde ha cancellato la struttura di missione "Italia sicura", creata da Matteo Renzi a palazzo Chigi per coordinare gli interventi sul dissesto. E ora, accanto a una selva di cabine di regia per gli investimenti fiorite ovunque, spunta "Proteggi Italia", un piano di 10 miliardi e 853 milioni che prevede un «hub operativo» al ministero dell'Ambiente, con «nuclei operativi di supporto» ai governatori, che saranno nominati «commissari straordinari per il dissesto». Commissari su commissari, una logica folle dalla quale non si esce mentre l'Italia continua a non proteggerla chi finora non l'ha protetta. Le Regioni, per dirne una.

Ma non è cambiato nulla neppure per gli interventi che dovrebbero essere al riparo dalla sfera della burocrazia pubblica. Le autostrade, per esempio. Dice tutto un rapporto sfornato dall'Anac il 17 luglio scorso sulle manutenzioni, uno degli ultimi atti di Cantone. Avviata in seguito a quella sul crollo del viadotto Morandi per verificare lo stato delle opere su tutta la rete, l'indagine ha dato risultati sconcertanti. Nessuno dei 19 concessionari presi in considerazione nel dossier, pari all'86 per cento del totale, aveva rispettato nel 2016 la quota di investimenti dichiarata nei

piani finanziari. Per tredici di questi fra cui Autostrade per l'Italia, il più grosso di tutti, e le società del gruppo Gavio come l'Autostrada dei Fiori dove domenica è crollato un viadotto, gli interventi erano complessivamente inferiori al 90 per cento (anche se non si sa esattamente di quanto), mentre per gli altri sei gli impegni non risultavano onorati in relazione a determinate opere. Sul tratto della A6 Torino-Savona, quella appunto del disastro di domenica, non risultavano inoltre rispettate in alcuni anni le norme che impongono l'affidamento degli appalti a imprese non

appartenenti allo stesso gruppo. Situazione rilevata anche in altre società concessionarie della galassia Gavio. Quanto ad Autostrade per l'Italia, sulla cui rete insistono 3.911 fra gallerie, ponti e viadotti, ossia il 53 per cento del totale, le spese di manutenzione a essi destinate in 10 anni non avevano superato il 2,3 per cento di tutti gli investimenti in manutenzione: 249 milioni contro 10,6 miliardi.

Eppure nessuno, in tutto questo tempo, aveva avuto il coraggio di mettere mano a questo stato di cose. Ancora più inaccettabile perché le norme attuali consentono ai

concessionari di calcolare in tariffa l'intero importo degli investimenti programmati anche se non eseguiti. Cioè paghiamo pure le manutenzioni che non vengono fatte, perché non è prevista alcuna sanzione economica per i concessionari che non rispettano gli impegni. Tanto da ridurre la vigilanza del ministero delle Infrastrutture a una pietosa foglia di fico. Aveva proprio ragione Cantone, che dopo la tragedia di Genova sbottò: «Il privato concessionario fa quello che vuole, si comporta come fosse il proprietario e nessuno lo controlla».

A sette mesi dall'approvazione del decreto Sbloccacantieri la paralisi è totale



77

I commissari I commissari previsti dallo Sbloccacantieri. Ne è stato nominato soltanto uno

10mld

Il piano È il valore del piano "Proteggi Italia" contro il dissesto idrogeologico, nato dopo "Italia sicura"

19

I concessionari Anticorruzione, l'ultimo report mette in luce che nessuno dei 19 concessionari aveva rispettato la quota dichiarata per la manutenzione

▲ Lavori

Secondo i dati riportati dai costruttori, in Italia è fermo il 46% dei cantieri, 354 su 750. Per un miliardo di euro

◀ Pavia

Il Ticino ha rotto gli argini a Pavia, inondando il rione Borgo. All'altezza del ponte Coperto (sullo sfondo), il fiume ha raggiunto un livello di 3,72 metri



I numeri

354

Opere ferme Sono i cantieri per mettere in sicurezza ponti e viadotti ancora bloccati su 750

1 mld

Il valore Il valore dei cantieri fermi. Più di cento sono bloccati solo nella provincia di Vercelli

Information technology all'Aim

Ingegneria e telecom, con Fos va in Borsa l'hi-tech di frontiera

Ancora una matricola in Piazza Affari. La piccola società hi tech genovese Fos, che opera nei settori di frontiera dell'Information Technology, delle telecomunicazioni e dell'ingegneria, oggi sbarcherà infatti al mercato Aim di Piazza Affari. «Attualmente circa il 60% del nostro fatturato trae origine dall'area It e il 20% rispettivamente nelle altre due aree d'affari. Nei prossimi anni, grazie all'avvento del 5G, pensiamo che ci sarà una convergenza tra il settore informatico, inteso come gestione dei dati, ed elettronica, che fa perno sulla trasmissione», spiega l'amministratore delegato e azionista al 40% di Fos Enrico Botte.

Attualmente i servizi di Fos — fondata a Genova nel 1999 — vanno dallo sviluppo e manutenzione di applicazioni in ambiente Open e Microsoft alla progettazione e gestione di soluzioni di cyber security fino alla protezione dei dati. Nelle telecomunicazioni, Fos offre invece un servizio di progettazione, test e collaudo per dispositivi elettronici per i principali operatori delle telecomunicazioni.

«Operiamo a stretto contatto

130

i dipendenti
di Fos, che ha
sette siti
produttivi e sei
laboratori



Alla guida

Enrico Botte, 43 anni, è ad e azionista al 40% del gruppo Fos, sede a Genova

con l'Università e, ad esempio, con l'it di Genova lavoriamo nell'ambito del Digital Innovation Hub per la parte relativa alla robotica e dell'elettronica dei robot», spiega Botte. Il ramo ingegneristico dell'azienda è focalizzato sulla ricerca, sviluppo, testing e ingegnerizzazione di soluzioni tecnologiche in aree come l'agricoltura, l'ambiente, la salute, l'energia e l'industria. «Fos di recente ha progettato il "Microcosmo", un prototipo di serra per la coltivazione di piante alimentari e non in ambienti chiusi e in ambienti estremi come deserti, aree polari o spaziali e il "Brain Stroke Monitoring System", un caschetto che permette il monitoraggio della situazione pre e post ictus del paziente, che presenteremo tra breve in Lituania, dove abbiamo uno dei nostri laboratori», conclude Botte.

I centri produttivi di Fos sono in tutto 7, con oltre 130 dipendenti. La società fattura 10 milioni di euro e ha una marginalità (ebitda) del 20%. Con il collocamento, a 2,25 euro per azione, sono stati raccolti 5 milioni di euro, destinati a progetti di sviluppo, con una domanda pari a tre volte l'offerta. Agli investitori esteri è andato il 54% dell'offerta.

Marco Sabella

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INDUSTRIA & HIGH TECH

L'Italia fragile di frane e alluvioni

Il 91% dei comuni
ha almeno
un'area interessata
È in pericolo il 16%
del nostro territorio

di **Lorenzo Salvia**

ROMA Si chiama Iffi, è l'Inventario dei fenomeni franosi in Italia. Dice che nel nostro Paese di frane ce ne sono 620.808. E che interessano 23.700 chilometri quadrati, il 7,9% del territorio. Come tutta la Lombardia. Anzi, come se stessero venendo giù tutti insieme 3 milioni e 300 mila campi di calcio. Una catastrofe quotidiana che spesso non fa nemmeno notizia.

L'ultimo rapporto dell'Ispra, l'Istituto per la protezione dell'ambiente che gestisce questa banca dati, sottolinea come un terzo delle frane sia a «cinematismo rapido». Scende giù rapidamente, cioè, «con gravi conseguenze in termini di vite umane». Ma questa è solo la fotografia di quello che è già successo. Più interessante, e preoccupante, è la previsione di quello che

potrebbe accadere. Specie se incrociata con la mappa delle infrastrutture che attraversano il nostro Paese, con strade, ponti, ferrovie, viadotti.

Il 91,1% dei Comuni italiani ha almeno un'area a rischio per frana o alluvione. Rientrano in questa categoria tutti i comuni della Liguria, dove domenica la frana ha fatto venire giù quel pezzo del viadotto. Una Regione che, per aggiungere carico al carico, ha il maggior numero di chilome-

tri di autostrada rispetto alla superficie: 69,2 ogni mille chilometri quadrati, quasi il triplo della Lombardia. Nella provincia di Milano i Comuni da considerare a rischio sono il 63,4%. Ma secondo gli esperti dell'Ispra la tabella da guardare è un'altra, più raffinata. Mette insieme due rischi che spesso vanno in parallelo, come dimostra il crollo dell'altro giorno. Non solo il pericolo frana, nelle categorie elevato o molto elevato. Ma anche la pericolosità idraulica, cioè da alluvione, nella categoria media. Viene fuori che il 16,6% del territorio italiano rientra in questo elenco poco rassicurante. Non sorprende che il valore massimo (83,2%) sia in una regione tutta montuosa, come la Valle d'Aosta. Colpisce che subito dopo, con il 60,1%, venga un territorio in larga parte pianeggiante, ma attraversato da tanti fiumi, come quello dell'Emilia-Romagna. La Lombardia è in una posizione media, con il 16%, quasi il doppio del Lazio. In fondo c'è invece la Sicilia, con il 2,9%. Eppure è proprio in questa regione che si trova buona parte dei 25 viadotti dell'Anas chiusi in questo momento per interventi strutturali di recupero. Gli altri sono in Campania e Veneto, oltre che nelle Marche e in Umbria, per effetto del sisma. Ma cosa viene fuori se si sovrappone questa mappa del rischio alla cartina

delle infrastrutture italiane? Ci sono 1.900 chilometri di rete ferroviaria, non solo ponti ma anche linea normale, che attraversano zone a rischio idrogeologico. Sono l'11,3% del totale e per metterli in sicurezza le Ferrovie dello Stato hanno speso negli ultimi cinque anni 650 milioni di euro.

C'è poi un'altra classifica da guardare con attenzione: quella dei ponti gestiti dalle Province, che hanno meno soldi di prima ma continuano a doverne occupare. Si tratta di strutture che hanno bisogno di interventi urgenti, anche (ma non solo) per il rischio frane. In tutto sono 5.931, e al primo posto c'è la Lombardia con 877.

Il dissesto, però, non è fatto solo di numeri. Una frana che coinvolge una strada diventa sempre una formidabile occasione di rimpallo delle responsabilità. Pagare i danni e fare i lavori tocca a chi gestisce la strada o chi è proprietario del terreno, che in caso di frana è spesso un altro, a monte? Il confine è labile e la questione finisce spesso nelle mani degli avvocati. Come nel caso dello statale di Alemagna, che ha visto scontrarsi a lungo Anas e comune di Vittoria Veneto. Probabile che vada così anche stavolta. Tanto non c'è problema: dal dopoguerra a oggi per riparare i danni delle frane abbiamo speso più di 60 miliardi di euro. Non proprio spiccioli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



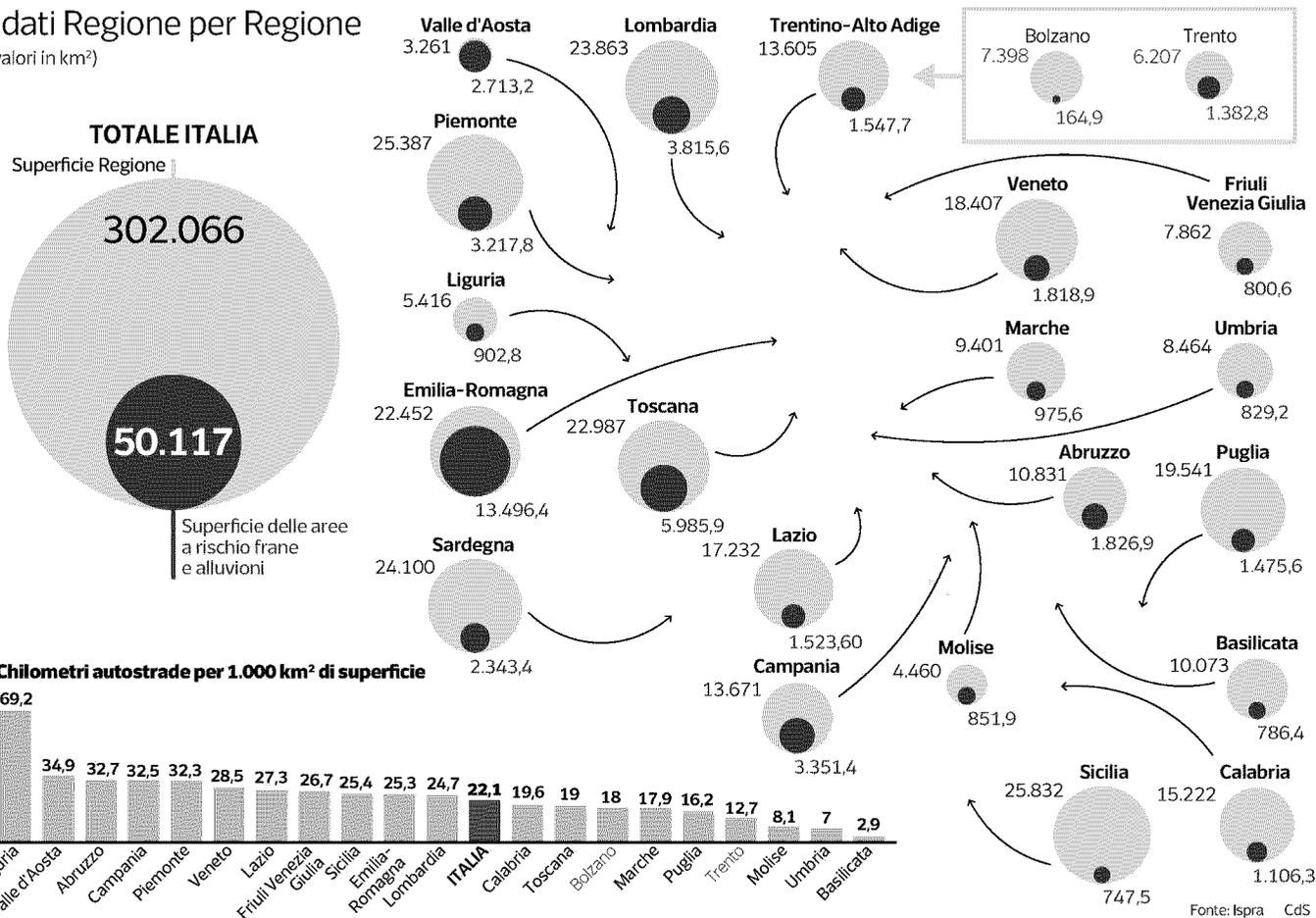
Ringrazio tutte le donne e gli uomini che, con professionalità e dedizione, lavorano costantemente per garantire la sicurezza dei cittadini e limitare i danni del maltempo
Attilio Fontana, governatore della Lombardia



Se si continua a operare solo di fronte all'emergenza, senza comprendere il valore della prevenzione, ci ritroveremo a fare semplicemente la conta dei danni, in un rimbalzo di responsabilità
Carmelo Barbagallo, segretario generale Uil

I dati Regione per Regione

(valori in km²)



Cos'è

● Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), controllato dal ministero dell'Ambiente, è nato nel 2008

● Si occupa di protezione e di emergenze ambientali e di attività di ricerca



Su Corriere.it

Leggi tutte le notizie, guarda le foto e i video sull'ondata di maltempo in Italia sul sito www.corriere.it

«Bisogna intervenire su 6000 ponti» Il dossier (ignorato) delle Province

►L'allarme: «Per metterli in sicurezza ►Lo studio prende in esame centomila km servono due miliardi e mezzo di euro» di strade: consegnato al ministero 14 mesi fa

IL DOSSIER

MILANO Quasi seimila tra viadotti, ponti e gallerie sono a rischio e hanno bisogno di interventi strutturali, che richiedono una spesa di 2 miliardi e 454 mila euro. Altre 14.089 opere devono essere sottoposte a indagini tecnico diagnostiche, con costi stimati per 566 milioni di euro. «Nell'agosto del 2018, all'indomani della tragedia del Morandi, ci venne chiesto un monitoraggio urgente sugli oltre 30.000 ponti, viadotti e gallerie in gestione. In poche settimane consegnammo al ministero delle Infrastrutture un quadro da cui emergeva la necessità di intervenire su 5.931 strutture, sulle quali avevamo già pronti i primi progetti. Ma nulla è stato fatto», afferma il presidente dell'Unione province d'Italia Michele de Pascale.

PRIORITA' 1

Il rapporto arrivato sulla scrivania dell'ex ministro Danilo Toninelli risale a quattordici mesi fa, ma visto che nel frattempo nessuno se ne è occupato questi dati sono lo specchio fedele dello stato delle infrastrutture in 76 province e 100 mila chilometri di strade. Una mappa parecchio preoccupante. Le opere classificate dagli esperti dell'Upi con

«priorità 1», che necessitano cioè di interventi «in quanto già soggetti a limitazione del transito o della portata, se non chiusi», sono 1.918 e per ripararli servono «almeno 730 milioni». De Pascale è sconcertato: «Ci aspettavamo che questa analisi dettagliata portasse a risorse mirate, invece niente. Abbiamo chiesto a governo e parlamento di cancellare, nella legge di bilancio 2020, i limiti alle assunzioni di personale nelle province, per permetterci di ricostruire al meglio dell'efficienza le nostre strutture, svuotate dopo l'esodo imposto nel 2015, e anche di consentire a tutti gli enti locali di accedere al fondo per le progettazioni, oggi a esclusivo appannaggio dei Comuni. Per ora non abbiamo ricevuto risposta». Intanto sono 2.095 le opere in attesa di un controllo in Emilia Romagna, 1.522 in Lombardia, 1.385 in Piemonte, 1.390 in Campania, 989 nel Lazio, 762 in Puglia, 664 in Calabria, 664 in Liguria. Il totale dei monitoraggi che dovrebbero essere effettuati in tutte le 76 province comporta un esborso di 566 milioni di euro. Eppure nell'audizione davanti al Senato dell'11 novembre l'Upi sottolineava come nella manovra non vi sia alcuna «risorsa mirata». E chiedeva finanziamenti necessari e inderogabili: «Un fondo di

200 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023 (800 milioni in tutto) per la messa in sicurezza e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali e l'incremento di 50 milioni annui dal 2020 al 2023 per completare tutti gli interventi censiti sui ponti del bacino del Po, previsti dalla passata legge di bilancio». Un'urgenza rimarcata anche dal capo della procura di Genova Francesco Cozzi, che si occupa dell'inchiesta sul crollo del ponte Morandi: «C'è bisogno di una revisione strutturale sui viadotti», afferma. «In tutti questi mesi abbiamo mandato al ministero delle Infrastrutture tre o quattro informative - dice - L'ultima riguarda il Coppetta e il Busalla, che dall'ultimo report di Aspi hanno un punteggio 70. La società ha adottato le sue misure, il Mit dovrà stabilire se sono sufficienti. Nel caso in cui non dovessero essere tali, allora interverremo. Noi agiamo quando c'è prova di pericolo concreto, non quando c'è un indice di degrado indicativo che non significa necessariamente rischio crollo. Ci sono comunque degli accertamenti in corso. La nostra non è una vera e propria perizia sulla pericolosità, piuttosto analisi tecniche per verificare se ci siano punti di degrado particolari nelle pile o negli stessi impalcati».

Claudia Guasco

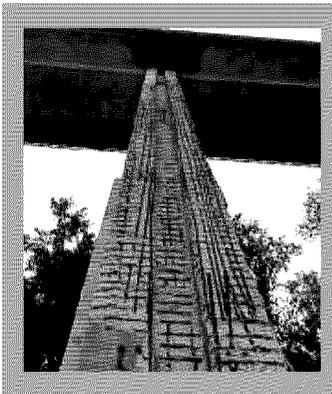
LE CIFRE

3

I miliardi di euro necessari per monitorare e fare gli interventi più urgenti sulle opere viarie (gallerie e ponti) di tutta Italia

334

Gli interventi prioritari necessari in Lombardia, regione in testa all'elenco, seguita da Piemonte (328), Calabria (174). Lazio 12° con 47



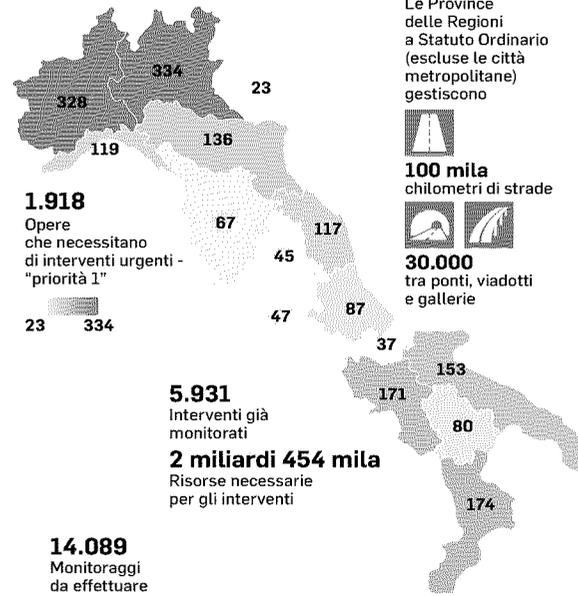
101

I milioni di euro necessari per i monitoraggi da effettuare in Abruzzo, in testa alla lista seguito da Calabria e Basilicata

492

Le opere viarie da monitorare nel Lazio: in testa c'è Emilia Romagna con 2.095, poi Lombardia (1.522), Campania (1.390) e Piemonte (1.385)

La fotografia



Fonte: Unione delle Province d'Italia

Le Province delle Regioni a Statuto Ordinario (escluse le città metropolitane) gestiscono

100 mila chilometri di strade

30.000 tra ponti, viadotti e gallerie

Interventi già monitorati	Monitoraggi da effettuare
Piemonte	507
Lombardia	877
Veneto	240
Liguria	259
Toscana	632
Emilia Romagna	545
Marche	225
Abruzzo	114
Umbria	151
Lazio	175
Campania	512
Molise	309
Basilicata	180
Puglia	728
Calabria	477
TOTALE	5.931

centimetri



Il viadotto crollato domenica sull'autostrada A6



159329

Aggregazione e digitalizzazione per trasformare la professione

COMMERCIALISTI

Gestione integrata per migliorare l'offerta degli studi professionali

Gestire la trasformazione dello studio professionale, attraverso una maggiore integrazione e aggregazione dei singoli. È il messaggio arrivato ieri pomeriggio nel corso di un convegno organizzato dall'Ordine e dalla Fondazione dei commercialisti di Milano, in partnership con il Gruppo 24 Ore.

Proprio il presidente della Fondazione, Alberto Arrigoni ha fotografato il momento storico che attraversano i commercialisti come «di svolta per la professione», perché «stiamo cercando

nuovi spazi per offrire ai nostri clienti un servizio migliore». D'altronde, come ha raccontato il consigliere delegato Odcec Milano Antonio Canu, «se la subiamo, l'innovazione può essere un problema più che un'opportunità».

Andando più nel dettaglio, per il presidente della commissione imposte indirette dell'Odcec Milano, Emanuele Pisati, «la digitalizzazione deve essere gestita». Vale l'esempio della fatturazione elettronica che, per Pisati, ha portato «maggiori rischi, ad esempio nel caso di emissione dei documenti per conto dei clienti», ma anche molti vantaggi.

Ad esempio, «adesso è più difficile commettere errori nella fase di inserimento dei dati ed è più difficile perdere documenti». L'obiettivo, sfruttando le nuove tecnologie, deve essere

eliminare le diseconomie di scala che sono proprie degli studi individuali. Quindi, è essenziale conoscere in modo approfondito i nuovi strumenti.

Flavio Barlettelli, consulente nell'organizzazione e gestione degli studi professionali, ha raccontato come impostare questo processo. Avendo chiaro un concetto: «Gli studi oggi non si aggregano per la divisione dei costi ma per fare insieme strategia e gestione». L'obiettivo, cioè, deve essere liberare tempo dalle attività di gestione ordinaria, creando un modello che riesca a rispondere in maniera efficace alle nuove richieste del mercato. Quindi, una gestione integrata, che assomiglia sempre di più a quella di un'azienda.

—Gi.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DATI ESAME

**Agrotecnici
 Più 15,73%
 dal 2014**

Nell'ultimo quadriennio le domande di iscrizione agli esami abilitanti la professione di agrotecnico e agrotecnico laureato sono cresciute del 15,73%. Nello stesso periodo, quelle per l'esame di agronomo sono diminuite del 22,3%; in calo anche le iscrizioni per la professione di tecnologo alimentare (-30,74%) e di perito agrario (-4,9%). Lo fanno sapere dal Collegio nazionale degli agrotecnici e degli agrotecnici laureati che ha analizzato i dati sugli esami abilitanti delle professioni tecniche con focus sui quattro albi professionali del settore agrario relativi al quadriennio 2014-2018. In generale, nel periodo analizzato sono in calo le domande di iscrizione agli esami di tutte le professioni tecniche legate all'ambiente e al territorio: per i geometri si registra una diminuzione del 42,56%, per i periti industriali del 27,46% per gli architetti del 12,34% e per i geologi del 9,94%.



CERTIFICAZIONE

La Cnpadc è senza corruzione

La Cassa dottori commercialisti (Cnpadc) è il primo Ente di previdenza italiano ad aver ottenuto la certificazione anti-corruzione. L'attestato di conformità allo standard Iso 37001 arriva al termine di un percorso che la Cassa ha volontariamente deciso di intraprendere. «Come Ente di previdenza privato», spiega Walter Anedda, presidente della Cassa dottori commercialisti, «non saremmo tenuti ad adempiere agli obblighi previsti dalla legge 190/2012 in materia di anti-corruzione, se non per quanto riguarda le disposizioni sulla trasparenza», ha aggiunto Anedda. «Ma già dal 2016 abbiamo scelto di implementare un modello organizzativo e gestionale che, in linea con quanto previsto dal decreto legislativo 231, sia di tutela per l'Ente e di garanzia del buon operare per gli iscritti». A certificare il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione di Cnpadc è stato l'ente di certificazione Tüv Süd. La procedura di implementazione dei sistemi per l'ottenimento della certificazione ha richiesto «appena 10 mesi».

© Riproduzione riservata



GIAN MARIA GROS-PIETRO (INTESA SANPAOLO): ENORMI POTENZIALITÀ DA METTERE A SISTEMA

Il brand Italia premia le università all'estero Oltre il 40% degli atenei italiani tra i primi mille al mondo

DI EMANUELA MICUCCI

Oltre il 40% degli atenei italiani nei primi 1.000 al mondo. Meglio di Stati Uniti, Cina, Francia, che ne piazzano meno del 10%. Ma anche di Regno Unito, Germania e Spagna. Sebbene l'Italia non abbia alcuna università tra le prime 100 posizioni dei principali ranking internazionali. Tuttavia, quasi la metà degli atenei italiani è in quel 5% che rappresenta le top 1.000 delle 20 mila università mondiali. La ricerca «L'Italia e la sua reputazione: l'Università», realizzata da Italiadecide in collaborazione con Intesa Sanpaolo, fa luce su un sistema universitario italiano di qualità maggiore rispetto all'immagine mediocre sovente dominante. Prendendo a riferimento i ranking Qs e The, la ricerca analizza il numero di atenei presenti nelle prime 100, 200, 500 e 1.000 posizioni a livello globale. L'Italia posiziona un numero di atenei confrontabile con Francia, Germania e Cina già nelle prime 500.

Poche le università per abitanti rispetto ai principali Paesi europei, meno della metà di Francia, Germania, Regno Unito e circa un terzo degli Stati Uniti. Tuttavia, normalizzando i dati

dei ranking sul totale di atenei presenti in ogni Paese, l'Italia supera tutti per numero di istituzioni universitarie, appunto, tra le prime 1.000.

«Per questo i nostri studenti possono trovare in Italia le opportunità per un'alta formazione addirittura più qualificata rispetto a tanti atenei stranieri», commenta **Gian Maria Gros-Pietro**, presidente di Intesa Sanpaolo. Buono il posizionamento anche elaborando i dati rispetto agli studenti. Considerando, infatti, il loro numero su quello di atenei all'interno delle prime 500 e 1000 università nelle classifiche, l'indicatore premia il sistema universitario italiano, con meno studenti per ateneo di qualità di Francia, Stati Uniti ed in parte Germania. «Il potenziale di cui è dotata l'università italiana, apprezzata all'estero», aggiunge Gros-Pietro, «deve rappresentare in misura maggiore un fattore nel quale investire per aumentare la competitività del nostro Paese».

Un aspetto da tenere presente, sottolinea il rapporto, considerato lo scenario internazionale con la forte crescita della domanda di istruzione terziaria da parte dei Paesi dell'Africa e del Vicino Medio Oriente e del Far East. Questa domanda aggiuntiva, infatti, può rappresentare una spinta

all'internazionalizzazione delle università italiane, ma impone attenzione alle cosiddette classifiche visto che queste sono sempre di più utilizzate dagli studenti internazionali per orientarsi.

L'Italia, insiste il rapporto, deve investire per comunicare la migliore qualità del proprio sistema universitario. Sfruttando e integrando il brand Italia nell'offerta didattica verso gli studenti stranieri, anche sulla base delle specificità dei diversi territori. Creando e aggregando network di atenei per promuovere l'internazionalizzazione sulla base delle specificità locali e nazionali. Internazionalizzando il reclutamento di studenti e docenti, in collaborazione strategica con altre istituzioni pubbliche e mirando ad aree geografiche specifiche. Integrando attori esterni, specialmente privati, ad esempio con la sponsorizzazione di visti legati all'inserimento lavorativo.

Occorre, osserva **Luciano Violante**, presidente onorario di Italiadecide, «migliorare la qualità delle politiche pubbliche e la collaborazione tra queste e le imprese», anche per far incontrare domanda e offerta di lavoro, con un'attenzione alle competenze emergenti richieste dal mercato nazionale e locale.

© Riproduzione riservata



VERSO LA PROROGA

Su iper e superammortamento il rebus dei limiti

Da definire anche la valenza degli acconti in chiave pluriennale

Giorgio Gavelli

Proroga per un altro anno alle condizioni attuali, ma con la previsione di un credito d'imposta aggiuntivo per le imprese che realizzano progetti ambientali che includono beni strumentali nuovi. L'attuale disegno di legge all'esame del Parlamento declina in questo modo una parte delle politiche a favore delle imprese. In proposito sono due le osservazioni che si possono fare: la politica degli investimenti necessita di un maggiore orizzonte temporale (almeno triennale) per potersi dispiegare con efficacia; non si può che auspicare che il cammino parlamentare della Manovra possa portare ad una estensione degli anni a disposizione per fruire di questi incentivi, rendendo possibile per le imprese una programmazione ordinaria (e non "a singhiozzo") degli investimenti.

La prima questione, comune ad entrambe le misure sebbene in modo differente, riguarda i limiti massimi agli incentivi, introdotti con la legge 145/2018. Non è stato mai chiarito, infatti, quale tra i diversi meccanismi possibili (si veda «Il Sole-24 Ore» del 1° maggio scorso) di funzionamento degli scaglioni dell'iperammortamento sia quello applicabile, il che non può che costituire un freno agli investimenti. Le imprese, infatti, sanno che il benefi-

cio si applica in queste misure:

- 170% per gli investimenti fino a 2,5 milioni di euro;
- 100% per gli investimenti oltre 2,5 milioni e fino a 10 milioni;
- 50% per gli investimenti oltre 10 milioni e fino a 20 milioni;
- zero sulla parte di investimenti complessivi eccedente il limite di 20 milioni.

Non è dato sapere, però, se e come "splittare" gli investimenti sui vari scaglioni. Analogo dubbio, anche se con minor impatto, si ha con il tetto dei 2,5 milioni che limita il superammortamento, in base all'articolo 1, comma 1, del Dl 34/2019.

Altra questione interpretativa che riguarda entrambe le misure è costituita dalla valenza degli acconti in chiave pluriennale. Ogni nuovo provvedimento ha concesso sei mesi in più agli investitori in ipotesi di superammortamento - e 12 mesi in più in ipotesi di iperammortamento - alla duplice condizione che, entro il termine del periodo d'imposta precedente, l'ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti (o di un maxicanone) in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione.

In questi anni, in particolare nell'ambito dei beni iperammortizzabili (ma non solo) si è assistito a casi in cui i beni "prenotati" con tali metodologie non sono stati consegnati l'anno dopo ma, a causa di diverse motivazioni (ritardi di produzione, modifiche costruttive, eccetera) nell'anno ancora successivo e quindi, in presenza di una norma differente (ma con identica stesura).

Si pensi, ad esempio, a un bene consegnato nel 2019 a fronte di un

ordine firmato (con versamento di regolare acconto del 20%) a dicembre 2017. Una lettura del tutto condivisibile delle norme porta a ritenere comunque agevolabile l'investimento (e con le regole proprie dell'anno in cui è stato versato l'acconto), sia perché il legislatore richiede che i due adempimenti siano compiuti «entro il» e non «a partire da» una certa data, sia perché, in buona sostanza, l'investimento previsto è stato posto in essere quando la legge prevedeva il beneficio, e sarebbe inaccettabile disconoscerlo basandosi sul fatto che non si è in presenza di mere norme di proroga ma di nuove disposizioni (al massimo si potrà disquisire se le regole applicabili siano, invece, quelle dell'anno di avvenuta consegna).

Di certo, tuttavia, anche in questo caso, il silenzio non aiuta chi investe e ha bisogno di certezze. Certezze che, del resto, non sono mai arrivate su una delle modifiche introdotte all'iperammortamento dall'articolo 7 del Dl 87/2018. In base a tale norma l'impresa perde (e deve riversare) il vantaggio fiscale realizzato con l'iperammortamento se nel corso del periodo di fruizione il cespite agevolato viene destinato a strutture produttive situate all'estero (comma 2), ma ciò non avviene (comma 4) «nei casi in cui i beni agevolati siano per loro stessa natura destinati all'utilizzo in più sedi produttive e, pertanto, possano essere oggetto di temporaneo utilizzo anche fuori del territorio dello Stato». Sarebbe utile riempire di significato questo (di per sé sfuggente) concetto prima che vi supplisca la fantasia degli organi verificatori.

