

GL /XQHGu DSULOH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
20	Corriere della Sera	27/04/2020	<i>GENOVA, GLI ULTIMI 40 METRI LA FINE DEI LAVORI SUL PONTE (M.Imarisio)</i>	3
Rubrica Imprese				
4	L'Economia (Corriere della Sera)	27/04/2020	<i>CAPITALI, NON DEBITO PER LA RICOSTRUZIONE (M.Mazzucchelli)</i>	5
Rubrica Economia				
1	Affari&Finanza (La Repubblica)	27/04/2020	<i>IL RITORNO DELLO STATO PADRONE (R.Rho)</i>	6
Rubrica Università e formazione				
8	Il Sole 24 Ore	27/04/2020	<i>NELLE UNIVERSITA' PIU' FONDI PER TASSE E BORSE DI STUDIO (E.Bruno)</i>	12
11	Il Sole 24 Ore	27/04/2020	<i>I CONSIGLI NAZIONALI PUNTANO SUI CORSI ONLINE E RIDUCONO I CREDITI (A.Lovera)</i>	13
Rubrica Professionisti				
10	Il Sole 24 Ore	27/04/2020	<i>MUTUI ANCHE DALLE CASSE PER LIQUIDITA' POST COVID (V.Uva)</i>	14
33	L'Economia (Corriere della Sera)	27/04/2020	<i>Int. a E.Alessandrucchi: IL BONUS PER GLI AUTONOMI? "VA MOLTIPLICATO PER DUE" (I.Trovato)</i>	15

L'opera

di Marco Imarisio

Genova, gli ultimi 40 metri

La fine dei lavori sul ponte

Oggi e domani saranno gli ultimi quaranta metri. In questi mesi, il racconto del nuovo ponte, pezzo per pezzo, impalcato per impalcato, pilone, e così via, è diventato per molti italiani un appuntamento quasi necessario. Per immaginare una ripartenza, per essere orgogliosi.

A nessuno sfugge il significato simbolico racchiuso nell'avanzata del nuovo viadotto che cura la ferita di Genova. Proprio per questo il programma del sollevamento e della posa della trave destinata a completare i 1067 metri dell'infrastruttura sul Polcevera è soggetto a una certa flessibilità. Il termine tecnico dell'operazione sarebbe fissato per martedì mattina, ma potrebbe anche slittare, dipende dall'agenda del presidente del Consiglio e di qualche ministro interessato ad

assistere, seppure alla debita distanza imposta dal Coronavirus.

Dunque, 620 giorni dopo quella mattina del 14 agosto 2018, un crollo che sembrava irreale, 43 vittime, una città divisa in due tra levante e ponente, priva della sua tangenziale interna che le cuciva insieme, Genova ha il suo nuovo ponte. Non è ancora pronto, quegli impalcati andranno saldati in una enorme piastra d'acciaio sorretta dai 18 piloni eretti in questi mesi. Poi non resterà che la posa della spessa soletta impermeabilizzata sulla quale verrà steso l'asfalto, e la realizzazione del fabbricato tecnologico, ovvero la centrale di controllo delle dotazioni che controlleranno in tempo reale lo stato del nuovo viadotto sulla A10. Infine, verranno tutti quei collaudi che non è stato possibile fare in corso d'opera, avendo privile-

giato la velocità nella costruzione.

L'ultima fase è destinata ad avere un impatto meno scenografico dell'innalzamento a quaranta metri delle diciannove campate che compongono l'opera progettata da Renzo Piano e realizzata dal consorzio PerGenova (Salini Impregilo, Fincantieri, Rina) sotto le amorevoli cure della Struttura commissariale guidata dal sindaco Marco Bucci, che ha spianato ogni ostacolo di ordine burocratico al cantiere applicando ed esercitando i poteri speciali ricevuti da un decreto fatto su misura dal governo.

La fine dei lavori è stata fissata per luglio, messa nero su bianco proprio venerdì scorso da una ordinanza della Struttura commissariale. L'inaugurazione dovrebbe essere per la fine del mese. Il sindaco-commissario aveva indicato in un primo tempo la scadenza di aprile come

migliore opzione. Due mesi se ne sono andati per trovare una soluzione al problema dell'amianto al momento della demolizione del vecchio ponte.

C'è stato il maltempo, con l'inondazione del cantiere avvenuta il 25 ottobre e pure il mare mosso che spesso impediva alla chiatta che faceva la spola tra Castellammare, dove veniva prodotto l'acciaio, e Genova di consegnare per tempo. Bucci non si può certo lamentare, e lo sa bene. Così come è sinceramente convinto del fatto che il modello-Genova possa essere esportato ovunque. Non solo lo spirito che ha animato questi mesi, anche il sistema legislativo libero da ogni vincolo e controllo sul quale si è sorretto il nuovo ponte. Ma al di là del sollievo generale per una cosa fatta bene e dei proclami che ne discendono, questa è davvero un'altra storia, molto delicata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere I lavori per il ponte (foto Filippo Vinardi)

**Su Corriere.it**

Segui sul sito del «Corriere della Sera» tutte le notizie e gli approfondimenti sui principali fatti di cronaca



Il nuovo ponte di Genova

Il viadotto progettato da Renzo Piano dopo il crollo del 14 agosto 2018

1.500

Metri
 L'altezza complessiva delle pile (esposte e sotterranee) che sosterranno il nuovo ponte. L'equivalente di quasi 2 Burj Khalifa

18
PILE

67.000

Metri Cubi
 La quantità di calcestruzzo. L'equivalente di 1,5 Empire State Building

24.000

Tonnellate
 Acciaio e carpenteria metallica utilizzati per le strutture. Equivalenti al peso di 3 Torri Eiffel

Smart and green bridge

Impatto ambientale contenuto

Grazie a pannelli solari fotovoltaici che produrranno energia necessaria per il funzionamento dei sistemi del ponte

Monitoraggio continuo

Automazione robotica e sensoristica per il controllo dell'infrastruttura e relativa manutenzione

LE PILE

Le pile hanno una dimensione **fino a 90 metri** (45 metri in altezza e 50 metri in profondità nel sottosuolo)



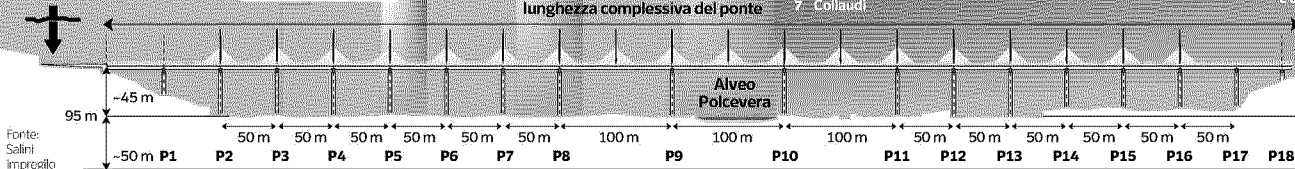
Controllo continuo della qualità

Sistema speciale di deumidificazione per evitare la formazione di condensa salina

1.067 metri

lunghezza complessiva del ponte

Fonte: Salini Impregilo



LE FASI DELLA COSTRUZIONE

1. Costruzione delle soффondazioni
2. Realizzazione dei plinti
3. Elevazione delle pile
4. Assemblaggio dell'impalcato e varo
5. Realizzazione della soietta armata
6. Completamento in quota
7. Collaudi

TURNI DI LAVORO PARALLELI

- Sottoterra
- A terra
- In elevazione
- In quota
- Dentro l'impalcato
- Sopra la soietta

310 giorni
 di lavoro dalla getta delle fondamenta

202 milioni
 il costo della costruzione

24 ore
 al lavoro notte e giorno

1.000
 Le persone coinvolte nelle attività tra progettazione e costruzione

CAPITALI, NON DEBITO PER LA RICOSTRUZIONE

Altro che Btp irredimibili e imponenti emissioni di titoli di Stato, serve un Fondo sovrano per rilanciare e fornire mezzi all'industria. Così si potrà coinvolgere il risparmio privato

di **Marco Mazzucchelli**

La più severa contrazione economica dell'era moderna ha sancito con ogni probabilità la fine del capitalismo globale di mercato come lo abbiamo conosciuto negli ultimi venti anni, a partire dall'ingresso della Cina nella Wto.

La necessità di intervento pubblico, già implicita nei programmi di Quantitative Easing dell'ultimo decennio, si estende ora esplicitamente a larga parte del settore privato in un'ideale staffetta tra la «mano invisibile del mercato e quella assai visibile» dello Stato.

Dobbiamo quindi rassegnarci ad una lunga stagione di statalismo di sussidio? La cacofonia di progetti e proposte a livello europeo e nazionale non lascia ben sperare. Tra le varie suggestioni, appare particolarmente insidiosa quella che prevederebbe una significativa (e variamente spontanea) mobilitazione del risparmio liquido privato verso imponenti emissioni di debito pubblico, a tassi calmierati e durata idealmente perpetua.

Certo, il sistema delle Pmi e delle imprese individuali richiede una rete di protezione finanziaria robusta ed a maglie fini, probabilmente nell'ordine dei 150 miliardi. Da questo punto di vista una provvista di liquidità a lungo termine e basso costo rappresenta una scelta obbligata, magari strutturata in modo innovativo, ad esempio con capitale indicizzato alla futura crescita del Pil.

Tuttavia non sarà certo questo intervento a mettere durevolmente in sicurezza il nostro Paese, garantendone la permanenza nel G7. L'ultima cosa di cui l'Italia ha bisogno è un'ulteriore

espansione del debito complessivo, sia pubblico attraverso il «Btp irredimibile» (con buona pace del rapporto debito/Pil), che privato attraverso finanziamenti statali a tappeto ad imprese già sottocapitalizzate.

Al contrario, il nuovo patto tra pubblico e privato deve basarsi su un presupposto diverso: il risparmio verrà conferito allo Stato solo se questo si assume giuridicamente la responsabilità di indirizzarlo, nella forma di capitale di rischio, ad una vera rifondazione economica nazionale. A beneficio, in ultima analisi, del settore privato e del relativo risparmio.

Come fare

Serve, in altre parole, un Fondo di ricostruzione e sviluppo (Fors) di 150 miliardi finalizzato alla capitalizzazione/ricapitalizzazione azionaria di soggetti industriali leader nei settori sui quali l'Italia potrà basare il suo futuro modello di crescita: agroalimentare, medicale, logistica, automazione, infrastrutture digitali.

Saranno infatti questi settori, insieme a pochi altri purtroppo fuori dalla nostra portata, a catturare verosimilmente la creazione di ricchezza nel mondo post-Covid, un mondo in cui comportamenti, priorità, scelte di consumatori ed agenti economici saranno assai diverse rispetto al passato. L'azione del Fors si articolerebbe in varie forme: acquisizioni sul mercato di pacchetti di controllo, sottoscrizione di aumenti di capitale dedicati, aggregazioni di soggetti sottodimensionati, contribuzioni di rami d'azienda in operatori di nuova costituzione.

Una dotazione di 150 miliardi per favorire le aggregazioni e dare solidità alle imprese

L'esperienza specifica maturata da Cdp nell'ultimo decennio ed un patrocino convinto da parte della nuova leadership di Confindustria agirebbero da carta nautica e bussola.

La robusta dotazione di capitale di rischio avrebbe anche la finalità di assicurare la solidità patrimoniale a garanzia del settore bancario, chiamato ad accompagnare con finanziamenti a lungo termine la realizzazione dei piani industriali dei nuovi «campioni nazionali». In tal modo si costituirebbero le basi per un rapporto banca-impresa più simmetrico e sostenibile.

Infine, la responsabilità del progetto deve essere attribuita ad una nuova «Investment Authority», sul collaudato modello dei Fondi sovrani, un'Autorità guidata con autorevolezza ed indipendenza da una compagine manageriale internazionalmente riconosciuta; una vera regia industriale autonoma che risponda ai sottoscrittori del fondo esclusivamente con i risultati prodotti nell'orizzonte di piano.

È tempo di un progetto ambizioso ma concreto, capace di dimostrare agli scettici che l'Italia non è la nazione del debito ma un Paese responsabile che ha saputo anteporre la libertà delle generazioni future all'effimero benessere di quelle attuali, che ha preferito l'assunzione del rischio alla percezione del sussidio.

Audentes Fors Fortuna iuvat.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

