

GL 9HQHUGu DJRVWR

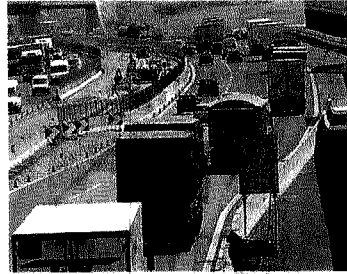
# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	28/08/2020	<i>PER SISTEMARE LE AUTOSTRADE SERVONO 40 MILIARDI (M.Caprino)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
31	Italia Oggi	28/08/2020	<i>OPERE ABUSIVE, ECCO LE RUSPE (M.Barbero)</i>	6
1	Il Sole 24 Ore	28/08/2020	<i>IL DECRETO SEMPLIFICAZIONI PROROGA LO SBLOCCA APPALTI A TUTTO IL 2021 (G.Santilli)</i>	7
20	Il Sole 24 Ore	28/08/2020	<i>SISMABONUS, CONFERMATA L'ASSEVERAZIONE POSTUMA (G.Latour)</i>	10
1	Italia Oggi	28/08/2020	<i>APPALTI SEMPLIFICATI TUTTO IL 2021</i>	11
33	Italia Oggi	28/08/2020	<i>APPALTI, TROPPE DEROGHE TECNICHE (A.Mascolini)</i>	12
<b>Rubrica Professionisti</b>				
1	Italia Oggi	28/08/2020	<i>PROFESSIONISTI GARANTI DEL 110% (D.Cirioli)</i>	13

## IL DEFAULT DELLE INFRASTRUTTURE

# Per sistemare le autostrade servono 40 miliardi

di **Maurizio Caprino**



Lavori in corso. Cantiere autostradale

Il caos di gallerie e viadotti che quest'estate ha paralizzato Liguria e dorsale adriatica Abruzzo-Marche è solo la punta dell'iceberg del malessere di una rete autostradale oramai inadeguata: per la manutenzione straordinaria in Italia servono centinaia d'interventi, il cui conto finale ammonta a 40

miliardi. Questo per la sola rete a pedaggio, perché poi c'è da mettere in conto la cifra, a oggi incalcolabile, necessaria per il resto delle strade. Sta in queste stime - che circolano tra tecnici qualificati e non sono mai state smentite - il default delle infrastrutture italiane del trasporto su gomma. — a pagina 9



# Rete autostradale a fine corsa, servono lavori per 40 miliardi

## INFRASTRUTTURE

**Interventi da 20 miliardi solo sulle autostrade di competenza dell'Aspi**

**La trattativa con lo Stato ostacolata dai nodi irrisolti di viadotti e gallerie**

**Maurizio Caprino**

Quaranta miliardi per le autostrade a pedaggio. Più una cifra incalcolabile per il resto delle strade. Sta in queste stime - che circolano tra tecnici qualificati e non sono mai state smentite - il default delle infrastrutture italiane del trasporto su gomma. Un default di cui non è ben chiaro come sarà coperto, tanto da essere il convitato di pietra della trattativa Stato-Aspi (famiglia Benetton, più gli altri investitori in Autostrade per l'Italia) sull'ingresso di Cassa depositi e prestiti (Cdp) e altri soggetti, che segnerà di fatto una statalizzazione del maggior gestore autostradale del Paese (concessionario di metà della rete a pedaggio e come tale chiamato in prima battuta a preventivare lavori per 20 miliardi). Proprio per questo ci sono segnali che lo Stato inizi a far passare sotto traccia il problema, dopo mesi in cui lo ha lasciato esplodere mediaticamente col caos gallerie e viadotti che ha paralizzato Liguria e dorsale adriatica Abruzzo-Marche.

### I problemi strutturali

I 40 miliardi servono innanzitutto per risolvere i problemi strutturali proprio di viadotti e gallerie. E qui affiorano le due criticità che contribuiscono a rendere difficile la trattativa Stato-Aspi, che non si chiude ancora nonostante siano passati oltre 40 giorni dall'annuncio di un accordo. Gli ostacoli, infatti, stanno non solo nelle tecniche finanziarie (si veda, per esempio, il Sole 24 Ore di mercoledì 26 agosto), ma anche nelle risorse per manutenzione straordinaria della rete e nella manleva da responsabilità connesse a eventuali crolli futuri e danni agli utenti se controlli e lavori tornassero a causare paralisi (in Liguria, organizzazioni degli autotrasportatori

hanno chiesto i danni a Mit e Aspi).

Sul fronte delle risorse, il piano economico finanziario di Aspi attualmente al vaglio del ministero delle Infrastrutture prevede fino al 2038 (fine dell'attuale concessione) manutenzioni per 7 miliardi, più 3,4 di compensazioni. Può essere che parte delle manutenzioni finisca per essere coperta con una quota dei 14,5 miliardi previsti per investimenti, ma non è ancora chiaro come si arriverà ai 20 miliardi necessari, tanto più con il Governo che promette tagli tariffari. Non si può escludere un intervento diretto o indiretto dello Stato, come in altri casi particolari (il più recente è stato, nel decreto Rilancio lo stanziamento per la messa in sicurezza sismica delle autostrade Roma-Abruzzo, gruppo Toto), anche perché parte dei problemi strutturali viene da difetti costruttivi (si veda la scheda a destra).

Qui s'innescano le manleve. Cdp le ha chieste per subentrare ad Atlantia e ancora oggi bisogna capire come delimitare le responsabilità. Veniamo da decenni di norme e prassi tanto opache da non far capire come s'incrociano il dovere del gestore privato di garantire la sicurezza strutturale (anche rispetto a difetti costruttivi non imputabili a lui) e il dovere del Mit di fissare quantomeno linee guida vincolanti. C'è questo tema, dietro polemiche ed esposti di inizio estate sul caos ligure.

### Le altre voci

Nel conto dei 40 miliardi ci sono anche le risorse necessarie all'adeguamento definitivo delle gallerie lunghe più di 500 metri alla direttiva europea antincendio (2004/54) e il completamento delle valutazioni di sicurezza sismica, con i conseguenti lavori. Non di rado, vista l'età di molte strutture e il numero di problemi su tutti i fronti (anche di tracciato, con curve troppo strette per gli standard attuali), bisognerà valutare se ricostruirle completamente. Tutto ciò prescinde da chi sia il gestore: è esente solo chi ha in carico esclusivamente opere recentissime come le nuove autostrade lombarde. Dove paradossalmente i controlli funzionano meglio: il concedente (Cal, una spa in cui la Regione ha una quota paritetica con l'Anas) vi dedica 40 tecnici, mentre per mesi l'attività di vigilanza più importante del Mit sul resto della rete è stata delegata a un

IMAGOECONOMICA



**Verso il controesodo.** Cantieri e lavori sulla via del ritorno dalle vacanze estive

**I NUMERI**

**90%**

**Gallerie liguri**

Si stima che in circa il 90% delle gallerie liguri finite sotto inchiesta lo spessore delle volte di calcestruzzo fosse ben sotto quello di progetto già dall'epoca della costruzione, che fu a cura dello Stato

**560**

**Gli ispettori «mancati»**

Il decreto Genova dell'autunno 2018 istituiva l'Ansfisa, agenzia che avrebbe «garantito» la sicurezza strutturale di tutte le infrastrutture, incorporando l'Ansf (sicurezza ferroviaria). L'organico previsto a regime è di 560 unità, di cui 61 già nella primavera 2019. Ancora oggi è largamente incompleto e bloccato da contenziosi tra dirigenti

solo ingegnere, Placido Migliorino, noto nelle cronache come «superispettore» e «mastino».

**Il caso Anas-Mit**

L'altro paradosso è che proprio l'Anas non ha mai reso note cifre precise sul fabbisogno per risistemare la rete che essa stessa gestisce e che comprende pure strade ormai centenarie. Pochi anni fa il Mit ha speso circa 2 milioni sulla rete Anas per ispezioni su gestione e sicurezza (come previsto dalla direttiva europea 2008/96), ma non se ne conoscono i risultati.

**La «normalizzazione»**

Se la realtà è questa, è evidente che lo Stato non può affrontarla con lo stesso piglio mostrato nei mesi scorsi in Liguria, Abruzzo e Marche. Così ora un gruppo di esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici è al lavoro su linee guida che omogeneizzino i criteri d'ispezione sulla sicurezza strutturale delle gallerie, come prevede il decreto Rilancio. Ci si attendono

parametri meno prudenziali di quelli adottati da Migliorino nell'emergenza. Un segnale lo hanno dato il 20 luglio il capo del dipartimento Infrastrutture del Mit, Pietro Baraton, e il direttore dell'Ansfisa (la super-agenzia sulla sicurezza delle infrastrutture, mai decollata, si veda anche l'intervista a destra), Fabio Crocchio: in una nota, hanno parlato della necessità di nuove norme per determinare «livelli di rischio accettabili» su costruzioni, infrastrutture e sistemi di trasporto e sistemi di gestione dei relativi rischi.

Va trovato un equilibrio tra necessità di intervenire e impossibilità di farlo subito ovunque, sperando che non siano le emergenze a decidere, come sinora. E non perdendo di vista gli sviluppi delle inchieste nate dal crollo del Ponte Morandi: un filone porta dritto al Mit, un cui dirigente presenziava di diritto ai cda di Aspi ma pare non abbia mai riferito ai suoi superiori, anche quando si parlava proprio di gestione dei rischi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

*In G.U. il decreto con lo stanziamento (metà dell'impegno è a carico del comune)*

# Opere abusive, ecco le ruspe

## In arrivo i fondi statali destinati alla demolizione

DI MATTEO BARBERO

**I**n arrivo per i comuni i fondi statali destinati alla demolizione delle opere abusive. Si tratta complessivamente di 10 milioni di euro, la cui distribuzione è stata finalmente disciplinata dal decreto interministeriale n. 254 del 23 giugno 2020, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 206 del 19 agosto scorso.

Le risorse sono destinate prioritariamente alla rimozione degli abusi riguardanti edifici o ampliamenti edilizi con volumetrie pari o superiori a 450 metri quadrati insistenti sulle seguenti aree:

- aree demaniali o di proprietà di altri enti pubblici;
- aree a rischio idrogeologico;
- aree sismiche con categoria di sottosuolo A, B, C, D (di cui al dm 17 gennaio 2018);
- aree sottoposte a tutela ai sensi del dlgs 42/2004;
- aree sottoposte a tutela delle aree naturali protette appartenenti alla rete natura 2000.

Possono presentare la domanda di concessione del contributo i comuni nel cui territorio ricadono l'opera o l'immobile realizzati in assenza o in totale difformità dal permesso di costruire di cui all'art. 31 del decreto del presidente della repubblica 380/2001.

Il contributo ha ad oggetto le spese connesse agli interventi di rimozione o di demolizione delle opere o degli immobili per i quali è stato adottato un provvedimento definitivo di rimozione o di demolizione non eseguito nei termini stabiliti. Le risorse saranno assegnate ai comuni, nei limiti delle disponibilità finanziarie annuali, a seguito dell'istruttoria positiva delle richieste presentate.

La ripartizione delle risorse dovrà assicurare la realizzazione di almeno un intervento di demolizione in ciascuna regione, individuato a partire dalla maggiore volumetria dello stesso. Le somme assegnate agli enti locali per ciascun intervento saranno pari al 50% del costo totale dello stesso, indicato al momento della presentazione della domanda e risultante

dal quadro tecnico economico. Il restante 50% resterà a carico del bilancio comunale o di eventuali fondi di cui i comuni già dispongano.

Entro tre mesi dal termine per la presentazione delle domande di contributo, sarà approvato l'elenco degli interventi ammessi al contributo, con indicazione delle relative somme assegnate. I comuni dovranno provvedere all'affidamento dei lavori e alla stipulazione del contratto con l'impresa entro 12 mesi dall'assegnazione ed alla conclusione degli interventi nel termine di 24 mesi dalla data di assegnazione dei contributi, pena la revoca del contributo.

Per presentare la richiesta, occorre utilizzare l'apposito sistema informatico disponibile sul sito del Mit, dove sono resi noti i termini per la presentazione delle domande e gli elementi amministrativi e contabili da indicare. Non sono ritenute ammissibili le domande presentate oltre il termine stabilito e devono essere complete, a pena di nullità, degli elementi amministrativi e contabili concernenti gli interventi da eseguire, nonché dell'attestazione della copertura finanziaria per ciascun intervento proposto, nella misura del 50% del costo complessivo dello stesso.

— © Riproduzione riservata —



159329

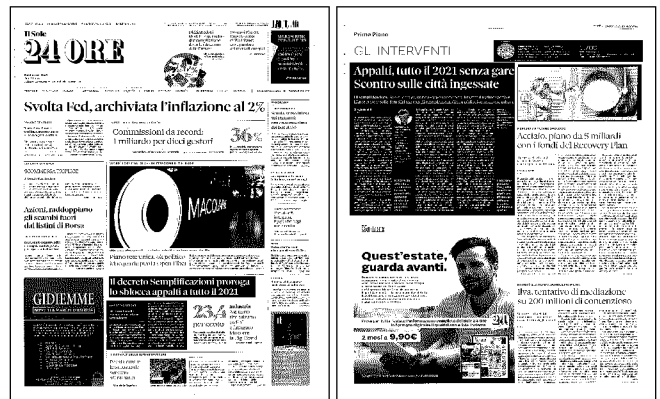
# Il decreto Semplificazioni proroga lo sblocca appalti a tutto il 2021

## OPERE PIÙ VELOCI

### Ma è scontro sulla rigenerazione urbana Critica l'Ance

Le misure volte a sbloccare gli appalti inserite nel decreto Semplificazioni saranno efficaci fino al 31 dicembre del 2021. Lo prevede l'emendamento approvato ieri all'unanimità dalle commissioni Affari Costituzionali e Lavori pubblici del Senato, dopo un accordo tra maggioranza e opposi-

zione. Le forze di minoranza avevano chiesto infatti un allungamento dei termini che nel testo scadevano invece al 31 luglio. Si tratta dei primi articoli del decreto che mettono a punto una disciplina transitoria per velocizzare le opere. Per il prossimo anno quindi sarà possibile affidare lavori senza gara sopra e sotto la soglia Ue. Affidamenti diretti per la progettazione ridotti a 75mila euro. Ma è scontro nella maggioranza sull'articolo 10 per la rigenerazione urbana. Critica anche l'Ance: «Così le città restano ingessate». **Giorgio Santilli** — a pag. 4



# Appalti, tutto il 2021 senza gare

## Scontro sulle città ingessate

**Di semplificazioni.** Accordo maggioranza-opposizione per allungare il regime speciale L'Ance attacca sulle demolizioni: con gli emendamenti di Leu addio rigenerazione urbana

**Giorgio Santilli**

ROMA

Primi voti favorevoli al decreto legge semplificazioni nelle commissioni Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato. La prima modifica importante avviene all'insegna dell'accordo fra opposizione e maggioranza su un emendamento che allunga da luglio a fine 2021 il regime speciale di liberalizzazione degli appalti che potranno andare con procedure semplificate e senza bandi di gara sotto e sopra la soglia Ue. La Lega, che aveva proposto l'estensione al 2023, canta vittoria. «Bene l'approvazione all'unanimità del nostro emendamento. Siamo molto soddisfatti. Il nostro obiettivo è di velocizzare l'iter per l'esecuzione delle opere. Più investimenti sui territori, meno burocrazia, certezza nell'esecuzione delle opere, indotto e quindi lavoro: sono queste le parole d'ordine per la ripartenza».

Il sottosegretario alle Infrastrutture, Salvatore Margiotta, che rappresenta il governo in commissione, valuta la soluzione un buon compromesso, che consentirà di utilizzare al meglio le procedure veloci per i fondi europei del Recovery Plan.

Nei primi sette articoli varati ieri pomeriggio - ma un'ulteriore sessione era prevista in notturna - altre tre modifiche rilevanti: il dimezzamento, da 150mila euro a 75mila,



**Gabriele Buia.**

Per il presidente dell'Ance «anziché semplificare gli interventi di rigenerazione urbana, la maggioranza sta imponendo ulteriori vincoli. In questo modo le città resteranno bloccate»

**Ridotta da 150mila a 75mila euro la soglia per gli affidamenti diretti dei servizi di progettazione**

della soglia entro la quale si possono affidare direttamente (senza alcuna formalità) gli appalti di servizi di progettazione (si tratta di una norma cui sono sensibili gli ordini professionali); l'affermazione di un principio di pubblicità minima e di rotazione per le procedure ristrette (anche se la scelta delle imprese cui chiedere un'offerta resta sostanzialmente discrezionale della stazione appaltante al netto degli obblighi di rotazione); la possibilità di partecipare alle procedure ristrette delle associazioni temporanee di impresa. Precisazione forse ridondante ma che bene si inquadra, in un disegno coerente, con la norma precedente. Se infatti si pubblicizza una procedura ristretta si potranno formare alleanze ad hoc per presentare una candidatura fra imprese che non avrebbero i requisiti per partecipare (o essere invitate) da sole.

La giornata di ieri ha avviato le votazioni in un clima di sostanziale tranquillità. Anche perché il vero nodo politico, su cui si addensano i nuvoloni più neri nella maggioranza, non è stato sfiorato né nelle commissioni né nella serale riunione di maggioranza: è l'articolo 10, che dovrebbe semplificare la rigenerazione urbana, ma che ha molto deluso le imprese del settore edilizio, soprattutto per i vincoli posti alla demolizione e ricostruzione nelle zone A, perimetro che coincide con la città storica ma

che poi ogni regione e ogni comune declina con ampia flessibilità. A conferma che lo scontro è davvero molto duro, dentro la maggioranza e con il mondo delle imprese, alcuni emendamenti di Leu, prima firmataria Loredana De Petris, addirittura accentuano e rafforzano quei limiti relativi alle zone A.

Se nella maggioranza la mediazione è affidata agli incontri riservati a Palazzo Chigi (anche per evitare la situazione paradossale di un possibile sostegno del centrodestra contro Leu), da fuori arrivano le bordate dell'Ance sul probabile pasticciaccio. Scende in campo direttamente il presidente, Gabriele Buia. «Avevamo capito - dice - che questo governo e questa maggioranza volessero fare un reale passo avanti nel semplificare e incentivare gli interventi di rigenerazione urbana e verso il rilancio delle nostre città senza ulteriore consumo di suolo. Avevamo capito che questa è una delle priorità della stagione che si apre. Constatiamo invece che si vuole addirittura tornare alla cultura che ingessa con norme nazionali qualunque iniziativa e piano anche di ambito locale. Riportare la demolizione e ricostruzione per edifici di nessun valore o pregio storico a procedure complesse e defatiganti significa fermare tutto di nuovo. Noi assumeremo una posizione durissima su questo punto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Industria siderurgica sostenibile.** Il piano nazionale di rilancio dovrebbe avere una durata di sette anni dal 2021 al 2027

**Il sottosegretario Margiotta: bene i tempi più lunghi per accelerare le opere del Recovery plan**













