

GL 0HUFROHG u JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
9	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	PEDEMONTANA VERSIONE SOFT SPUNTA IL TAGLIO AL TRACCIATO (S.Monaci)	3
7	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	VIADOTTI DA RICOSTRUIRE IN PIEMONTE E LIGURIA PER I DUE COLOSSI (M.Caprino)	5
9	Italia Oggi	29/01/2020	LA BUROCRAZIA BLOCCA IL MINI MOSE (G.Costa)	6
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
16	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	PATUANELLI: "RITARDI NEL PIANO PER LA BANDA ULTRALARGA" (A.Biondi/C.Fotina)	7
Rubrica Imprese				
10	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	ILVA: SU ESUBERI, NEWCO E RISORSE STATALI TRATTATIVA CON MITTAL SUL BINARIO MORTO (D.Palmiotti)	8
1+13	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	LUCA DE MEO, UN ITALIANO AL VOLANTE DI RENAULT (M.Meneghello)	9
Rubrica Innovazione e Ricerca				
29	Corriere della Sera	29/01/2020	SYNERGO, LA FABBRICA DELL'INNOVAZIONE PER AIUTARE LE START-UP (P.Pica)	12
Rubrica Energia				
12	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	Int. a G.Pasini: ENERGIA E IMPRESE, UN TAGLIO ALLE TARIFFE PER LA SVOLTA GREEN (C.Dominelli)	14
Rubrica Altre professioni				
39	Italia Oggi	29/01/2020	PER IL 2020 L'ORDINE PUNTA SULLA FORMAZIONE A DISTANZA (G.Cali)	15
39	Italia Oggi	29/01/2020	IL PUNTO SULLA MANOVRA FISCALE (G.Ferranti)	16
Rubrica Fisco				
24	Il Sole 24 Ore	29/01/2020	REGIME FORFETTARIO, PER LE MODIFICHE VA APPLICATO LO STATUTO (F.Dal Santo/A.Vannini)	17

Pedemontana versione soft Spunta il taglio al tracciato

INFRASTRUTTURE

Tra poche settimane pronto il dossier sulla cessione di Serravalle a Ferrovie Nord

Per far ripartire i cantieri Apl studia l'aumento di capitale e soci privati

Sara Monaci

MILANO

Mentre si studia il modo per far ripartire i lavori di Pedemontana - e soprattutto per trovare risorse utili alla società e ai cantieri - spunta l'ipotesi di un percorso "soft", con il taglio dei 18 chilometri nel territorio bergamasco. Decisione, questa, che farebbe risparmiare circa 500 milioni, tra valore dell'opera e compensazioni ambientali, essendo un'area molto popolosa.

È uno scenario a cui stanno lavorando la società Serravalle, proprietaria di Pedemontana, l'advisor dell'azionista di maggioranza Regione Lombardia (Praxi), quello di Ferrovie Nord Milano che potrebbe rilevare la società (lo studio legale Bonelli Errede) e quello del Comitato parti correlate (Lazard, con un terzo parere indipendente). Una macchina di consulenti messa in piedi seguendo le regole Consob, dato che la holding Ferrovie Nord Milano è una società controllata dal Pirellone ma comunque quotata in Borsa.

Le ipotesi finanziarie

Partiamo da Fnm, appunto. La holding dei trasporti su ferro della Lombardia potrebbe rilevare dalla Regione la società autostradale Serravalle, sulla base di un progetto ipotizzato la scorsa estate e ancora in fase di studio.

I tempi si sono allungati, ma il dossier è ancora al vaglio. Il motivo è che la Regione, trasferendo in

Fnm la sua holding autostradale, conta di reperire risorse sul mercato e di dare maggiore valore non tanto a Serravalle, che ha già un bilancio piuttosto stabile (con fatturato annuale che, con i nuovi aumenti al pedaggio, dovrebbe arrivare a 230 milioni all'anno), quanto a Pedemontana, il cui progetto è bloccato da anni, ferma a meno della metà del tragitto realizzato.

L'opera, stando ai primi progetti, avrebbe un costo di circa 5 miliardi inclusi gli oneri finanziari, e per ora è stato realizzato meno della metà dei 70 chilometri che dovrebbero collegare Cassano Magnago (Varese) a Osio Sotto (Bergamo), a cui si aggiungono le tangenziali di Como e Varese già fatte.

È proprio la Pedemontana ad aver spinto i vertici della Lombardia verso questo progetto, supportato dal cda di Ferrovie Nord Milano (segue l'iniziativa Giuseppe Bonomi in veste di consigliere delegato).

L'operazione avrebbe un costo per Fnm di circa 380-400 milioni per rilevare la società. A questo punto si aprono due ipotesi.

La prima, più probabile, prevede che Pedemontana opti per un aumento di capitale, sottoscritto da Serravalle, per almeno 300 milioni; poi in una seconda fase potrebbe essere bandita una gara per far entrare in società un azionista privato, che magari porti avanti anche i lavori.

La seconda possibilità è che la Regione entri con un 40% dentro il capitale di Pedemontana (una volta intascati i circa 400 milioni da Fnm).

Gli incastri finanziari sono allo studio. Intanto oggi il cda della società Pedemontana si riunirà, con all'ordine del giorno proprio l'aumento di capitale.

Il tracciato tagliato

Allo studio c'è anche un nuovo tracciato, che farebbe a meno del tratto Dalmine-Cavenago, 18 chilometri in cui tante sarebbero le compensazioni da realizzare, in un territorio

altamente popoloso, e relativamente pochi i vantaggi.

Certo, l'opera, sostengono i tecnici, dovrebbe essere portata a termine. Ma il tratto considerato veramente indispensabile è quello che attraverserà il Sud della Brianza, il penultimo tratto, che dovrebbe alleggerire il traffico della Milano-Meda, spesso intasata. Ed è proprio lungo questo tratto (il tratto "C")

che si dovrebbero riversare gli sforzi finanziari maggiori, con un costo di 2 miliardi per soli 16 chilometri.

Il tratto "D" invece, nell'area di Bergamo, potrebbe essere sacrificato, perché in teoria la strada potrebbe essere connessa con la Tangenziale Est di Milano. Sono valutazioni che andranno comunque approfondite sulla base delle nuove stime di traffico.

I documenti che mancano

Mentre gli advisor completano il loro lavoro, atteso per le prossime settimane, è necessario che arrivi dal Cipe l'approvazione del nuovo atto aggiuntivo del piano industriale e finanziario, da cui ci si aspetta soprattutto una stima della tempistica e dei costi. La Corte dei conti mesi fa aveva eccepito degli inadempimenti, quindi dallo scorso autunno è ancora una volta tutto bloccato in attesa del documento.

Pedemontana è stata a lungo ferma per due ragioni: la mancanza di

risorse, e l'impossibilità di trovarle sul mercato a causa di un contenzioso con la società austriaca Strabag, vincitrice del lotto B2, che avanzando consistenti richieste di extracosti ha di fatto bloccato i cantieri. Il braccio di ferro si è chiuso pochi mesi fa, con una transazione da 20 milioni versata a Strabag.

Al momento per realizzare i lotti A e B1 sono stati spesi circa 1,7 miliardi, tra equity, prestiti ponte e finanziamenti pubblici. Il resto è da trovare. Con il percorso "soft" sarà più facile arrivare alla fine. Ma sarà comunque necessario probabil-

mente aprire ai privati.

Intanto ai vertici della società, che negli ultimi anni ha anche rischiato un fallimento su richiesta

della Procura di Milano, si sono avvicendati i presidenti, mediamente un all'anno. Tra gli ultimi nomi an-

che noti manager e politici: Massimo Sarmi, Antonio Di Pietro e ora Roberto Castelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 IMAGOECONOMICA



Grandi opere. Nella foto del 2013 il cantiere della Pedemontana tra la tangenziale di Como e Grandate

I NUMERI

5 miliardi

il costo iniziale

La Pedemontana secondo il primo progetto avrebbe un costo di 5 miliardi tra opere e oneri finanziari

230 milioni

Serravalle

Con i recenti aumenti di pedaggio, questo dovrebbe essere l'incasso annuale della holding autostradale, che controlla a sua volta Pedemontana

18 km

il taglio possibile

La nuova versione della Pedemontana potrebbe rinunciare al percorso nel territorio Bergamasco, per 18 km



159329

TRA INDAGINI DEI PM E CONTROLLI MIT

Viadotti da ricostruire in Piemonte e Liguria per i due colossi

In Abruzzo il Cerrano attende l'ok del giudice sulla riapertura ai camion

Maurizio Caprino

Sui conti delle concessionarie autostradali pesano i lavori sui viadotti, soprattutto quelli più vecchi. Alcuni saranno ricostruiti ex novo. La conferma viene dai primi risultati dei controlli straordinari decisi dal ministero delle Infrastrutture (Mit) in una delle zone più a rischio, quella tra Liguria e Piemonte. Mentre potrebbe sbloccarsi a giorni il divieto ai mezzi pesanti sul viadotto Cerrano dell'A14, che da inizio mese manda in tilt il traffico sulla dorsale adriatica a nord di Pescara. E la partita dei viadotti si aggiunge a quella della messa a norma delle gallerie, per la quale i 15 anni concessi dalla Ue sono scaduti ad aprile 2019 e si profila un periodo fatto di misure provvisorie tra cui limitazioni al traffico.

In attesa che diventi operativa l'Ansfisa (la super-agenzia statale per i controlli su tutte le infrastrutture, voluta d'urgenza ormai oltre un anno fa col decreto Genova), il Mit ha incaricato il dirigente dell'ufficio territoriale di Roma, Placido Migliorino, di coprire i buchi nella vigilanza. La

maggior parte delle missioni dell'ultimo mese ha riguardato A7 Serravalle Genova, A26, A10 Genova-Savona e A12 Genova-Sestri-Levante (gestione Autostrade per l'Italia, Aspi) e A6, A10 Savona-Ventimiglia (Gavio). Sono tra le autostrade più vecchie e in più di un caso sono oggetto di indagini giudiziarie per crolli, report di controlli edulcorati, barriere laterali antirumore a rischio (Aspi) e per il crollo del viadotto Madonna del Monte a Savona dopo una frana (Gavio). Per questo i verbali dei controlli Mit sono stati spediti anche ai pm, che dovranno confrontarli con gli esiti delle ispezioni condotte dai gestori tramite società controllate o comunque di fiducia.

Sulla A7 Aspi ha accolto l'invito di Migliorino a valutare costi e benefici della demolizioni dei viadotti Pietrafaccia e Arnasso (sul fiume Scrivia). Sono strutture oggi non a rischio, ma che risalgono a quasi 90 anni fa e quindi vanno incontro a un degrado accentuato, con conseguente necessità di interventi meno economici di una ricostruzione.

Analogo ragionamento aveva fatto il gruppo Gavio per alcuni viadotti dell'A6 tra cui i tre ispezionati da Migliorino e altri per i quali i lavori sono già in corso. L'A6 è meno vecchia (60 anni), ma risente del lungo periodo di mancati interventi in cui Aspi ha cercato di venderla. E Gavio, in attesa delle ricostruzioni (i

cui tempi sono resi incerti anche dagli iter autorizzativi), ha installato sistemi di monitoraggio sulla cui reale efficacia il Mit ha dubbi.

Per il resto, sono emerse varie criticità un po' dappertutto, tranne che sul tratto Gavio dell'A10, favorito anche dal clima più mite che riduce l'uso di sale d'inverno.

Sul Rovena (A12, Aspi) è stato trovato un «avanzato stato di ammaloramento», che ha attirato l'attenzione della Procura di Genova. Si attendono decisioni rapide. Sulla stessa A12, sul Sori c'è stato risanamento fatto solo in superficie e sono in corso valutazioni sugli effetti delle infiltrazioni d'acqua nel tempo, mentre sul Veilino c'era una cerniera di taglio divelta (immediatamente sostituita dopo l'intervento del Mit) e una frana crea rischi ma è monitorata di continuo e quindi la situazione è sotto controllo.

Il viadotto abruzzese Cerrano è in situazione analoga, con l'aggravante che ha le barriere laterali sotto sequestro ed è chiuso ai mezzi pesanti. Su quest'ultimo fronte Aspi, dopo altri tentativi a vuoto, ha avuto l'ok del Mit e delle autorità locali sul piano di emergenza per la frana. Così ha chiesto al Tribunale di Avellino la riapertura ai mezzi pesanti e la decisione dovrebbe arrivare a giorni. Poi si continuerà a lavorare per il monitoraggio del viadotto a regime.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavori in corso. Nuove rivelazioni sugli interventi necessari per la rimessa in sicurezza della rete autostradale italiana



Dall'alluvione di novembre non ci sono ancora i permessi per i lavori nella basilica di San Marco

La burocrazia blocca il mini Mose

Il sistema di paratoie che ferma l'acqua in chiesa

DI GAETANO COSTA

È il mini Mose di San Marco. Un sistema di piccole paratoie in grado di contenere l'acqua alta nella basilica di Venezia. E come è accaduto in passato col Mose originale è ostaggio della burocrazia. In seguito all'allagamento dello scorso novembre, quando l'acqua arrivò a toccare il metro nel narcece e nella cripta della cattedrale, la manutenzione del mini Mose è bloccata dalle varie autorizzazioni per l'inizio dei lavori.

L'atrio della basilica di San Marco è uno dei punti più bassi di Venezia. E va sott'acqua con una marea di 64 centimetri. Nei giorni dell'alluvione di novembre era stato allagato 243 ore su 480. Per rimarcare lo scempio artistico il procuratore

di San Marco con delega ai servizi tecnici, **Pierpaolo Campostrini**, aveva fotografato la chiesa allagata e aveva inviato il materiale al ministro delle Infrastrutture, **Paola De Micheli**. «Il tempo non è una variabile indipendente», aveva spiegato Campostrini. «Le cose vanno fatte. Il problema dell'acqua alta va risolto. E in questa generazione».

In condizioni normali i canali che salvaguardano la cattedrale dalle eventuali maree si riempiono di sporcizia. Per questo motivo è necessaria una manutenzione almeno trimestrale. Per cominciare i lavori, però, servono il nulla osta della Sovrintendenza e un'autorizzazione del Comune per installare un piccolo cantiere in piazza San Marco. Permessi che dopo due mesi non sono ancora arrivati. «Una cosa banale è diven-

tata complicata, nello stile italico», ha commentato il provveditore reggente alle opere pubbliche, **Cinzia Zincone**. «Voglio sperare che alla fine si trovi una soluzione tecnica, ma finché la procedura è questa la dobbiamo seguire».

Pochi giorni fa è stata avanzata l'ipotesi di circondare la basilica di San Marco con lastre di vetro trasparenti per proteggerla dall'effetto corrosivo dell'acqua salata. Il progetto, realizzato dall'ufficio tecnico della procura di San Marco, è al vaglio della Sovrintendenza e del Provveditorato alle acque.

«**Si tratterebbe di sostituire** i parapetti in ferro che già esistono per tenere lontani i visitatori dalle mura esterne», ha affermato il procuratore Campostrini. «Insieme con la stazione sperimentale del vetro di

Murano abbiamo selezionato anche il tipo di materiale. Il progetto è dettagliato e convincente e siamo ansiosi di conoscere il parere delle istituzioni per discutere e magari apportare i cambiamenti suggeriti».

Nel frattempo il provveditorato e il Consorzio Venezia nuova, al quale è stato affidato l'intervento di manutenzione del mini Mose di San Marco, studiano alcune ipotesi per scongiurare i piccoli cantieri in piazza.

«Stiamo cercando di capire come semplificare le cose», ha detto ancora Zincone al *Corriere del Veneto* prima di ribadire come «non sia pensabile che l'ordinaria manutenzione diventi così complessa. Ma sono fiduciosa che alla fine, tra persone ragionevoli, prevalga il buon senso».

© Riproduzione riservata



Vignetta di Claudio Cadei



