

GL * LRYHG u IHEEUDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
39	Corriere della Sera	24/02/2021	<i>FERROVIE, L'ALTA VELOCITA' PER SUD E TERRITORI (E.Marro)</i>	3
10	Il Sole 24 Ore	25/02/2021	<i>VENEZIA, RILANCIO NO MOSE SULL'AMBIENTE (J.G.)</i>	4
1	Il Sole 24 Ore	24/02/2021	<i>IL BUCO NERO DELLA PROGETTAZIONE ERRORI NELL'86% DEI BAND PUBBLICI (G.Santilli)</i>	5
29	Il Sole 24 Ore	24/02/2021	<i>ITELYUM RI-NASCE CON INGEGNERI GREEN (C.Tucci)</i>	8
1	Corriere della Sera	24/02/2021	<i>I SEI MESI PERSI PER AVVIARE LE OPERE URGENTI (M.Gabanelli/F.Savelli)</i>	10
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
25	Il Sole 24 Ore	24/02/2021	<i>IL SOLE 24 ORE COMPLETA L'OFFERTA SUL SUPERBONUS (A.D'a.)</i>	14
1	Italia Oggi	25/02/2021	<i>SUPERBONUS, CON DUE UNITA' COLLABENTI LA SPESA MASSIMA RADDOPPIA (F.Poggiani)</i>	15
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
1+8	Il Sole 24 Ore	25/02/2021	<i>ENTRO MAGGIO IL PIANO GREEN COLAO PARTE DALLA RETE (C.Fotina)</i>	16
Rubrica Previdenza professionisti				
37	Italia Oggi	24/02/2021	<i>CASSE IN AUTONOMIA SULLE ISCRIZIONI (S.D'alessio)</i>	18
37	Italia Oggi	24/02/2021	<i>SUGLI ENTI DI PREVIDENZA VIGILA TOMMASO NANNICINI (S.D'alessio)</i>	19
Rubrica Innovazione e Ricerca				
30	Nova.Tech (Il Sole 24 Ore)	25/02/2021	<i>SCATTATA LA CORSA A MARTE, IL RITORNO SARA' L'INNOVAZIONE (L.Benacchio)</i>	20
Rubrica Altre professioni				
24	Italia Oggi	25/02/2021	<i>LEGALE SMASCHERATO DALL'ONLINE (D.Ferrara)</i>	22
30	Italia Oggi	25/02/2021	<i>AVVOCATI, ESAME AD APRILE MA CONTRO I PROTOCOLLI (M.Damiani)</i>	23
1	Italia Oggi	24/02/2021	<i>SULLA CESSIONE DEI CREDITI, INFOCAMERE SI ALLEA CON I COMMERCIALISTI</i>	24
Rubrica Fisco				
1	Italia Oggi	24/02/2021	<i>PARTITE IVA NEL MIRINO DEL FISCO (A.Bongi)</i>	25
Rubrica Fondi pubblici				
27	Il Sole 24 Ore	25/02/2021	<i>IN PUGLIA AIUTI ALL'AVVIO DELLE ATTIVITA'</i>	26
1	Il Sole 24 Ore	25/02/2021	<i>TRANSIZIONE DIGITALE 4.0, ARRIVA NEL DECRETO RISTORI PACCHETTO DA 6,7 MILIARDI (C.Fotina)</i>	27
1	Corriere della Sera	25/02/2021	<i>I FONDI EUROPEI E LA RIPRESA: SERVE UN NUOVO STILE DI GOVERNO (A.Mingardi)</i>	29

Ferrovie, l'alta velocità per Sud e territori

Il nuovo modello post Covid in linea con il Recovery plan. Con attenzione particolare al traffico merci

ROMA L'alta velocità ferroviaria post Covid sarà diversa. Meno concentrata sulle tratte business, tipo Roma-Milano, anche per via dello smart working, che si stima ridurrà in modo strutturale la mobilità per motivi di lavoro, e più diffusa sul territorio, in linea col Recovery plan, che prevede circa 28 miliardi di investimenti in infrastrutture ferroviarie, con l'obiettivo, in particolare, di portare l'alta velocità nel Mezzogiorno.

Le novità cominceranno ad emergere già con l'orario estivo, sempre che si allentino le misure restrittive (i treni ad alta velocità non possono riempire più del 50% dei posti disponibili; gli spostamenti tra le regioni sono ancora vietati). Ma già nei mesi scorsi il gruppo Fs, guidato da Gianfranco Battisti, ha sperimentato diversi cambiamenti per adattare l'offerta a un mercato pesantemente investito dalle

conseguenze della pandemia. Il nuovo modello allo studio prevede di allargare il perimetro dell'alta velocità su bacini che finora erano considerati secondari. In sostanza, le Freccie di Trenitalia non serviranno solo a collegare i grandi centri urbani con corse frequenti spesso senza fermate, come era l'indirizzo pre Covid, ma si muoveranno secondo uno schema più flessibile e a rete sul territorio, con l'obiettivo di servire anche i centri urbani medio-piccoli. Ne è un esempio la nuova fermata del Frecciarossa a Terontola-Cortona, che serve il territorio fra Umbria e Toscana o il progetto di integrare lo snodo di Orte nel sistema alta velocità. Nei piani di Battisti c'è anche l'idea di fare del triangolo Torino-Milano-Genova, un'unica grande area collegata in meno di un'ora grazie ai treni ad alta velocità. Lo stesso potrà succedere nel Mezzogiorno con la tratta fra

Napoli e Bari, che dovrebbe unire le due città in poco meno di due ore. Il riposizionamento dell'offerta deciso la scorsa estate per far fronte all'emergenza ha portato frutti che il gruppo ritiene incoraggianti. Il riferimento è in particolare ai nuovi collegamenti attivati con le Freccie da e per le località della costa tirrenica e ligure, fra Firenze e Lecce senza cambi intermedi e ai Frecciarossa fra Torino e Reggio Calabria. È vero, i treni a lunga percorrenza sono drasticamente diminuiti per via delle misure restrittive. Oggi siamo a 80-90 corse al giorno contro 210-220 prima del Covid. E l'azienda ha dovuto articolare diversamente i percorsi, prevedendo più fermate. L'alta velocità è diventata un po' meno veloce, ma i collegamenti sono stati assicurati, dice il gruppo, che rivendica sia le condizioni di sicurezza assicurate ai passeggeri (distanziamento e kit di prote-

zione) sia che nessuno degli 80 mila dipendenti è stato messo in cassa integrazione (grazie alle compensazioni ricevute dallo Stato per i minori introiti). Ora però bisogna cominciare a pensare al futuro. Con un occhio anche al traffico merci. Che potrebbe avere una crescita imprevista prima del Covid, sulla scia di quanto si è osservato in questi mesi. Per esempio, il treno merci che corre di notte sulla tratta ad alta velocità che collega gli interporti di Caserta e Bologna ha visto un sensibile aumento dei volumi trasportati, sia perché molte aziende farmaceutiche hanno scelto il treno sia perché in generale è molto aumentato il commercio elettronico. Risultato: il vecchio Frecciarossa 500 che le Fs hanno trasformato in merci per questa tratta è già prenotato per i prossimi tre anni.

Enrico Marro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ad

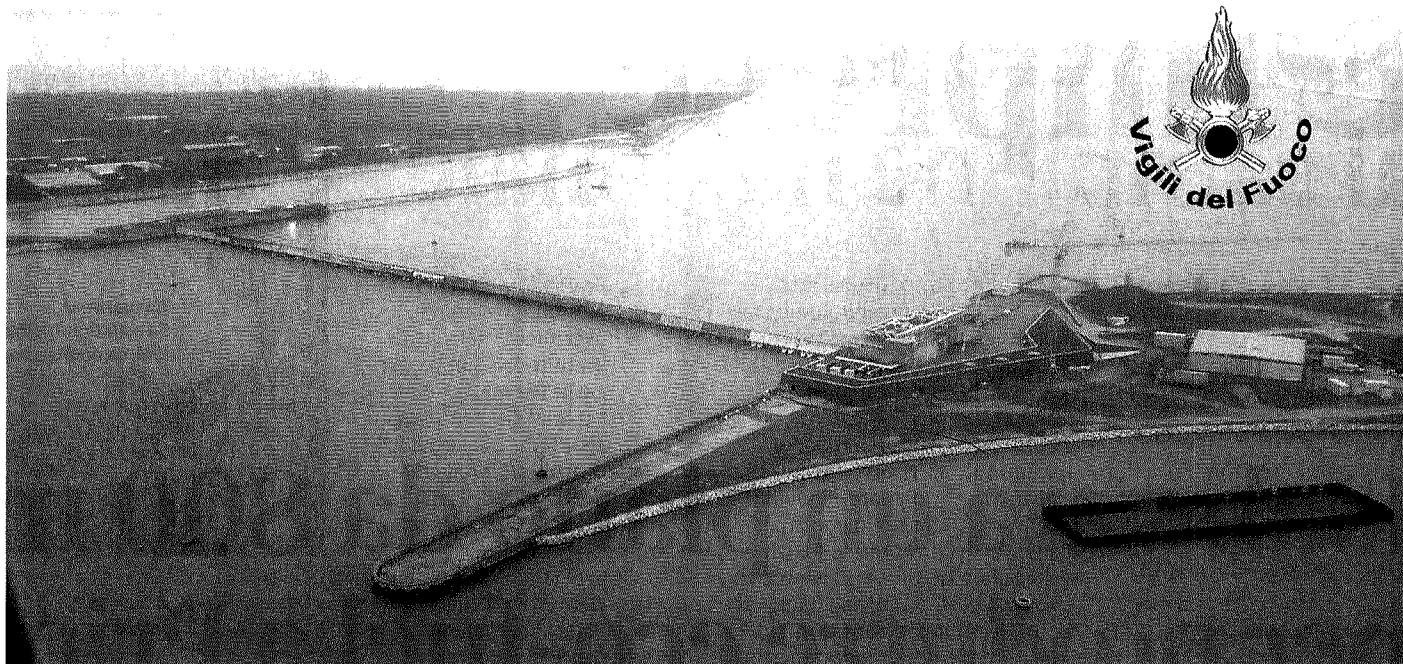


● Gianfranco Battisti (foto) è amministratore delegato e direttore generale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dal 31 luglio 2018

● Da luglio 2019 è presidente di Fondazione FS Italiane



ANSA



Diga a scomparsa. Le paratoie gialle nel tratto Baccàn-Punta Sabbioni, una delle bocche di porto. Da ottobre il Mose è stato attivato 20 volte per fermare l'acqua alta

Venezia, rilancio No Mose sull'ambiente

INFRASTRUTTURE

Le dighe mobili finora sono state usate 20 volte, timori per l'ecosistema

VENEZIA

L'attenzione si sposta sulla laguna. Da ottobre a Venezia il Mose è stato fatto funzionare finora ben 20 volte e ha raccolto la soddisfazione di chi ha evitato i danni da alta marea e la delusione di chi vede nelle barriere mobili a scomparsa una minaccia per la laguna e la città. E il mondo no-Mose sposta le attenzioni della contestazione dall'utilità e dalla funzionalità dell'opera (finora pare utile e funzionante) verso il tema dei rischi per la sicurezza e per l'ambiente.

Il Mose è il sistema di paratoie che riposano sul fondo delle tre bocche di porto, pronte ad attivarsi per formare dighe contro l'acqua alta. L'opera infinita non è ancora

completa ma nelle parti funzionali è già operativa; tra un anno sarà collaudata e consegnata al committente, lo Stato. È costata finora circa 6 miliardi, tangenti comprese.

Un esperto, Armando Danella, ha fatto un esposto alla Corte dei conti contro il progetto, e i magistrati contabili stanno esaminando l'opera e le spese sostenute per costruirla.

Secondo Luigi D'Alpaos, ingegnere idraulico dell'Università di Padova e conoscitore delle dinamiche della laguna, ci sono fortissimi rischi nelle operazioni di attivazione parziale delle paratoie del Mose, con il pericolo di effetti devastanti sulla delicatezza della laguna, mentre Jane da Mosto, esponente no-Mose al vertice dell'associazione We are here Venice, osserva che «si parla della regolazione della marea e non si fa il minimo accenno al fatto che il sistema Mose agisca in uno degli ambienti più delicati e preziosi esistenti dell'intero Mediterraneo. La salute della laguna veneziana è determinante per la

salvaguardia, nonché sopravvivenza, della città di Venezia e della sua civiltà che resiste e vuole continuare a esistere».

Secondo Andreina Zitelli, docente allo Iuav e relatrice del parere Via sul Mose, «Venezia può rappresentare in Europa un caso unico di resilienza nel programma nazionale per il New Generation EU Fund» poiché «Venezia copre in maniera emblematica i due obiettivi europei che richiedono azioni specifiche: verso i cambiamenti climatici che in rapida evoluzione mostrano la minaccia di una inondazione permanente e verso la resilienza urbana minacciata dalla crisi demografica con lo spopolamento urbano sociale ed economico e verso il meccanismo perverso della distorsione del turismo incontrollato per quantità e qualità».

Secondo Zitelli, «il Mose è stato concepito mezzo secolo fa e oggi non è ancora concluso. Serve una riflessione ampia sull'opera che è obsoleta sia concettualmente che tecnologicamente, è una infra-

struttura poi estremamente energivora. La valutazione ambientale rimane negativa, le paratoie giacciono sul fondo attaccate dalla corrosione, le cerniere devono essere già ora sostituite, destinate a divenire un rottame marino, dalla manutenzione proibitiva. Di fronte a condizioni estreme poi non abbiamo alcuna certezza della risposta, la risonanza delle paratoie non è stata adeguatamente studiata con lo spettro d'onde appropriato come era stato messo in rilievo dal professor Chiang Mei del Mit».

Aggiunge Zitelli: «Come tutti capiscono dalle sequenze e ampiezze delle maree che portano a chiusure sempre più frequenti, si sono già generati conflitti tra la salvaguardia della città, la qualità delle acque e la portualità. Andrebbe istruita quella verifica tecnica funzionale che non è mai stata fatta. Basti sapere che il Mose non ha il progetto esecutivo mentre è proceduto per stralci di un progetto unitario inesistente».

—J.G.

RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

BAGNOLI, L'AREA DELL'EX IMPIANTO SIDERURGICO

AFP



**GLI IMPORTI DEI BANDI DI GARA
 CON IRREGOLARITÀ**

91%

Qualità dei progetti a rischio. Arriva dal Consiglio nazionale degli architetti la nuova denuncia sull'inefficienza della Pa: troppi errori nei bandi. (Nella foto, Bagnoli)

**Il buco nero della progettazione
 Errori nell'86% dei bandi pubblici**

La nuova denuncia sulle inefficienze della Pubblica amministrazione italiana arriva da uno studio del Consiglio nazionale degli architetti che ha preso in esame i bandi di gara del mercato della progettazione: 86 bandi su 100 (pari al 91% degli importi) sono affetti da «criticità».

Giorgio Santilli — a pag. 5



Giuseppe Cappochin. Dalla ricerca svolta dal Consiglio nazionale degli architetti (in foto il presidente) in collaborazione con il Cresme, sui bandi di gara del mercato della progettazione emerge che 86 bandi su 100 (pari al 91% degli importi) sono affetti da «criticità».

+50%

LA CRESCITA NEL 2020

Lo scorso anno i servizi di architettura e ingegneria messi in gara hanno toccato quota 2.264 milioni dai 1.507 del 2019

Il 69,2% degli importi messi in gara sono assegnati senza un vero e proprio confronto competitivo

Mascolini (Oice): nonostante la presenza di bandi-tipo e disciplinari rispetto a tre anni fa la situazione non è cambiata



