

GL /XQHGu JLXJQR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
11	Il Sole 24 Ore	26/06/2021	PONTE DI GENOVA, CHIESTO IL GIUDIZIO PER I VERTICI DI AUTOSTRADE E SPEA (R.D.f.)	3
19	Il Sole 24 Ore	26/06/2021	FERROVIE, 2,5 MILIARDI DA UN POOL DI SEI BANCHE	4
19	Il Sole 24 Ore	26/06/2021	WEBUILD, DOPO GLI USA ALTRO COLPO IN AUSTRALIA	5
23	Corriere della Sera	28/06/2021	Int. a G.Castellucci: CROLLO DEL PONTE MORANDI L'EX MANAGER AUTOSTRADE: IL PROCESSO DIRA' LA VERITA' (F.Savelli)	6
23	Corriere della Sera	26/06/2021	I PM: "SPESI PIU' SOLDI PER L'INDAGINE CHE PER LA MANUTENZIONE DEL PONTE" (A.Pasqualetto)	8
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	EDILIZIA SCOLASTICA, SBLOCCATI FONDI PER 2,6 MILIARDI (E.Bruno)	10
1+21	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	UNITA' NON ABITATIVE: QUANDO SPETTA IL 110% (C.Dell'oste/G.Gavelli)	12
16	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	CASE SOSTENIBILI CON IL LEGNO E LA CITTA' DIVENTA FORESTA URBANA (M.Voci)	15
1	Italia Oggi	26/06/2021	STOP AI FURBETTI DEL SALARIO (D.Cirioli)	17
1	Italia Oggi Sette	28/06/2021	SUPERBONUS, INCORRERE IN REATI E' UN RISCHIO COSTANTE (S.Loconte/G.Mentasti)	18
27/28	Italia Oggi Sette	28/06/2021	SOPRAELEVARE? SI', MA A DISTANZA (D.Ferrara)	20
Rubrica Imprese				
23	Corriere della Sera	28/06/2021	ALIMENTARI, FABBRICHE E INNOVAZIONE: 286 MILIONI PER LA RIPRESA (E.Marro)	22
Rubrica Previdenza professionisti				
14	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	CASSE PROFESSIONISTI, CONTRIBUTI RECORD A +32% (V.Uva)	23
Rubrica Innovazione e Ricerca				
1	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	TECNO STUDI CON NUOVI SERVIZI E PIU' DATI DIGITALI (D.Aquaro)	24
Rubrica Lavoro				
6	L'Economia (Corriere della Sera)	28/06/2021	LAVORO, L'OFFERTA C'E' A MANCARE E' LA POLITICA (A.Brambilla)	26
Rubrica Economia				
19	Il Sole 24 Ore	28/06/2021	IN CRESCITA L'APPEAL DELL'ITALIA NEL 2020 PIU' INVESTIMENTI ESTERI (C.Bussi)	27
Rubrica Professionisti				
27	Italia Oggi	26/06/2021	ABILITANTI, AGROTECNICI ESCLUSI	31

IL CROLLO DEL MORANDI

Ponte di Genova, chiesto il giudizio per i vertici di Autostrade e Spea

Omicidio colposo plurimo, omicidio stradale, attentato alla sicurezza dei trasporti, crollo doloso, omissione d'atto d'ufficio, e omissione dolosa di dispositivi di sicurezza sul lavoro. Sono le accuse contenute nella richiesta di rinvio a giudizio per il crollo del ponte Morandi di Genova, formulate a vario titolo a 59 persone, vertici di Autostrade compresi, ritenute responsabili della tragedia avvenuta il 14 agosto 2018 e costata la vita a 43 persone. Ad alcuni, i Pm contestano anche la colpa cosciente. Rispetto agli indagati iniziali, dieci sono le posizioni stralciate in attesa di ulteriori approfondimenti (si tratta comunque di figure marginali), mentre tre indagati sono morti prima della chiusura delle indagini. È stato chiesto il giudizio anche per Autostrade per l'Italia e per Spea, la controllata che aveva il compito di eseguire le manutenzioni.

Tra le 59 persone ci sono, come previsto, gli ex vertici ed ex dirigenti di Aspi. I Pm hanno chiesto il processo, tra gli altri, per l'ex ad della società, Giovanni Castellucci, il manager Paolo Berti e l'ex direttore delle manutenzioni, Michele Donferri Mitelli, nonché per l'ex ad di Spea, Antonino Galatà. «Il momento emotivamente più critico - ha detto il procuratore aggiunto Paolo D'Ovidio - è stato quello del 14 agosto 2018, quando abbiamo ricevuto la notizia. Oggi c'è la massima soddisfazione, con la consapevolezza che i miei colleghi Massimo Terrile e Walter Cotugno hanno fatto un gran lavoro». La mole delle persone rinviate a giudizio, ha sottolineato Egle Possetti, presidente del comitato Ricordo vittime ponte Morandi, «dà il senso di quanto fosse estesa la gravità della situazione». E il Governatore ligure Giovanni Toti ha parlato di «ulteriore passo avanti per arrivare finalmente alla verità». Le richieste di rinvio a giudizio arrivano dopo tre anni d'indagini, centinaia di intercettazioni e decine di escussioni di testimoni portate avanti dagli investigatori del primo gruppo della Guardia di finanza. Gli atti sono conservati in oltre 200 faldoni e 92 hard disk.

Nel corso delle indagini si sono svolti due incidenti probatori: il primo ha fotografato i resti del viadotto al momento del crollo; il secondo ha stabilito le cause della tragedia. Un lavoro che ha scoperchiato, secondo l'accusa, il modus operandi del vecchio management della società: massimo risparmio per una minima spesa, in modo da garantire ai soci alti dividendi. Dall'indagine principale sul crollo sono nate altre tre inchieste: quella sui falsi report sui viadotti, quella sulle barriere fonoassorbenti pericolose e quella sui falsi report sulle gallerie e la loro mancata messa in sicurezza. Aspi, da parte sua, due anni fa ha esautorato Spea, affidando i controlli delle infrastrutture a società di ingegneria esterne. Ha inoltre rivoluzionato e potenziato i sistemi di controllo e prevenzione, con un nuovo management che sta portando avanti un nuovo piano industriale e la trasformazione della società.

— R.d.F.



TRASPORTI

Ferrovie, 2,5 miliardi da un pool di sei banche

Ferrovie dello Stato ha stipulato ieri, con un sindacato di 6 istituzioni finanziarie, la nuova linea di credito committed e revolving, di ammontare pari a 2,5 miliardi di euro e durata triennale. Lo si legge in una nota, in cui si precisa che si tratta dell'operazione finanziaria più grande di sempre per il Gruppo. La linea, sottoscritta con FS Holding da Intesa Sanpaolo, UniCredit, Cassa depositi e prestiti, Credit Agricole CIB, CaixaBank e Banca Popolare di Sondrio, è il primo prodotto Sustainability Linked del Gruppo FS Italiane.

La finalizzazione dell'operazione segue una selezione competitiva tra banche, avviata nel mese di aprile scorso, con l'obiettivo di ottenere dal mercato entro il primo semestre del 2021 una nuova linea committed più ampia rispetto a quella esistente, per soddisfare le esigenze di liquidità del Gruppo, considerato anche il ruolo cruciale che le principali aziende operative rivestiranno nell'attuare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che ha tra i suoi pilastri l'ammodernamento infrastrutturale del Paese per lo sviluppo di una mobilità sicura, integrata e sostenibile.



COSTRUZIONI

Webuild, dopo gli Usa altro colpo in Australia

Dopo la firma in Texas del contratto da 16 miliardi di dollari per la costruzione del primo treno ad alta velocità degli Stati Uniti, Webuild è stata selezionata con la migliore proposta per la costruzione del North East Link, un passaggio stradale strategico per la mobilità interna della città di Melbourne in Australia. Fa parte di un più ampio progetto dal valore complessivo di 15,9 miliardi di dollari australiani (10 miliardi di euro), finanziato in parte dal Governo federale australiano e in parte dal Governo dello Stato di Victoria. «Siamo onorati di essere parte del consorzio selezionato come miglior offerente per il progetto di mobilità sostenibile del North East Link di Melbourne. È un grande risultato che corona il nostro impegno in un Paese in cui intendiamo radicarci nel lungo periodo. Un risultato trasformativo per il gruppo», ha commentato l'amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini. «Questi risultati che il gruppo sta ottenendo in mercati strategici come Stati Uniti e Australia – ha aggiunto – si sommano alle notizie positive che arrivano dall'Italia e soprattutto dal Sud, con l'assegnazione di progetti delle linee ferroviarie ad alta velocità e capacità della Napoli-Bari e Messina-Catania, che condividiamo con tutta la filiera delle 7.000 imprese di piccole e medie dimensioni coinvolte con noi in circa 20 progetti in Italia».



159329

Crollo del Ponte Morandi L'ex manager Autostrade: il processo dirà la verità

La difesa dell'ex ad accusato: la struttura aveva un difetto occulto dall'origine

L'intervista

Fabio Savelli

«Incoscienza, negligenza, immobilismo, comunicazioni incomplete e fuorvianti» per oltre 50 anni della vita del ponte. L'accusa nei confronti di 59 imputati per il crollo del viadotto Morandi a Genova il 14 agosto 2018 racconta una sterminata galleria di errori ed omissioni che portarono ad una tragedia in cui persero la vita 43 persone. Famiglie distrutte. Una città, una Regione e non solo messe in ginocchio. Tra gli accusati il numero uno di Atlantia e anche della società Autostrade che avrebbe dovuto garantire la sicurezza di chi era in viaggio. Giovanni Castellucci che, a quasi tre anni dalla tragedia ed a indagini finalmente concluse, ha deciso di rispondere alle domande che in questi mesi in molti si sono e ci siamo fatti.

I numeri dell'accusa parlano chiaro, del totale dei lavori fatti sul viadotto dal 1982 a oggi per il 98% sono stati eseguiti dal concessionario pubblico, e solo per meno del 2% da quando è diventato privato. 50 anni di inerzia: i cavi della pila collassata «non sono stati oggetto di alcun sostanziale intervento di manutenzione».

«Prima di ogni altra cosa mi permetta di esprimere ancora il dolore per quanto è successo, una tragedia immane che mi, e ci, ha segnato tutti profondamente: ai familiari delle vittime rinnovo tutta la mia sincera vicinanza. Venendo alla sua domanda, a indagini concluse e atti depositati emerge anche un'altra verità rispetto a quanto fin qui rap-

presentato: gli incidenti probatori hanno evidenziato che già nel 2000, quando la società fu privatizzata, il margine di sicurezza dello strallo del pilone 9 nel punto di rottura (cd reperto 132) si era ridotto dell'80%, nonostante l'importante ciclo di manutenzione del 1993 eseguito dallo Stato prima di consegnarci il Ponte. Perché il difetto di costruzione era occulto. Ma anche prima della tragedia i lavori sul ponte erano continui: il giorno dopo la caduta *Il Secolo XIX* titolò «crolla il ponte dei cantieri infiniti». Erano interventi di miglioramento della struttura e non correttivi perché nessuno dei tecnici ipotizzava la presenza del difetto di costruzione, per questo figurano alla voce investimenti e non manutenzioni».

Le ricordo che lei era a capo della società che gestiva quel viadotto su cui passavano migliaia di auto e camion al giorno. Per lei può essere pacifico che non si conoscesse il difetto, ma la tragedia c'è stata e sempre secondo l'accusa «c'era un diffuso stato di corrosione delle armature», per il quale non avete fatto nulla per evitarlo.

«Per me non c'è nulla di pacifico. Ma lo stesso incidente probatorio ha evidenziato che i cavi degli stralli avevano una ossidazione superficiale o al massimo modesta, tanto è vero che non sono stati nemmeno analizzati nel dettaglio; sul reperto 132, invece, la corrosione profonda era stata provocata da una serie di errori di costruzione: cavi portanti affastellati, bolla d'aria nel getto di calcestruzzo, guaine di protezione troppo corte, materia-

li estranei, fessurazioni diffuse. Il tutto sotto quasi mezzo metro di cemento armato. Un difetto occulto, ma viene da chiedersi se non sia stato addirittura occultato, dato che quello fu l'unico pilone a non essere mai stata sottoposto alla prova di carico obbligatoria per legge. Tecnici qualificati nel 1993, e cioè in occasione della precedente ristrutturazione, decisero per il pilone 9 solo l'impermeabilizzazione, con una prognosi di rivalutazione al 2030. Imposero anche un sistema di monitoraggio attraverso una tecnologia elettrica che però non identificò il difetto, perché, come riportato dai periti, il modo più sicuro per individuare il problema sarebbe stato di demolire tutto il cemento armato e mettere a nudo i cavi profondi. Ma si sarebbe dovuto sapere dove e cosa cercare».

Sta dicendo che è colpa dello Stato? O dei «tecnici qualificati» come li chiama lei che nel 1993 fecero la prognosi? Peccato che siano passati quasi 25 anni. E su quel ponte siano passati milioni di veicoli.

«Guardi, è un fatto che nella consulenza tecnica di una delle parti offese viene riportata un'affermazione forte: nel 1993 fu «decretata la sorte» del ponte. E a sovrintendere quei lavori c'erano un collega di Morandi e l'ordinario del Politecnico di Milano. Quella stessa relazione dice anche che nessun tecnico ha mai preso in considerazione un crollo per la corrosione dei cavi primari: quelli più profondi e protetti che tenevano in piedi il ponte».

Veramente la conclusione

delle indagini teorizza la presenza di una tendenza a risparmiare sulle manutenzioni e dare più dividendi agli azionisti. E lei capisce che se le accuse venissero confermate dai giudici, sarebbe una politica che facciamo fatica a commentare.

«I dividendi annui inseriti nel piano finanziario dopo la mia uscita e nonostante le nuove regole tariffarie sono circa il doppio di quelli distribuiti durante la mia gestione. Quanto alla spesa su ponti, viadotti e sicurezza dopo la privatizzazione del 2000 era più che raddoppiata. Ed era tutto alla luce del sole».

Le accuse si basano anche sulle telefonate fatte da Mion, storico amministratore delegato fino al 2016 della holding dei Benetton, che, intercettato, parla espressamente di riduzione delle manutenzioni.

«Non è vero e i numeri, pubblici, lo dimostrano. Tenga conto che le migliaia di intercettazioni fatte dopo la tragedia, su persone indagate o che potevano diventarlo, erano anche suscettibili di stru-

mentalità per scagionarsi, accusare, compiacere, senza rispondere di quanto dichiarato. Prese complessivamente vi si legge tutto e il contrario di tutto. Più in generale vorrei ricordare che i rapporti miei e dei miei manager con Edizione Holding, con Gilberto Benetton, l'ad Mion, il dg Bertazzo e con il cda erano continui: mai una tensione o divergenza su dividendi o manutenzioni».

Insomma, la colpa è sempre di qualcun altro.

«Veramente mi pare il con-

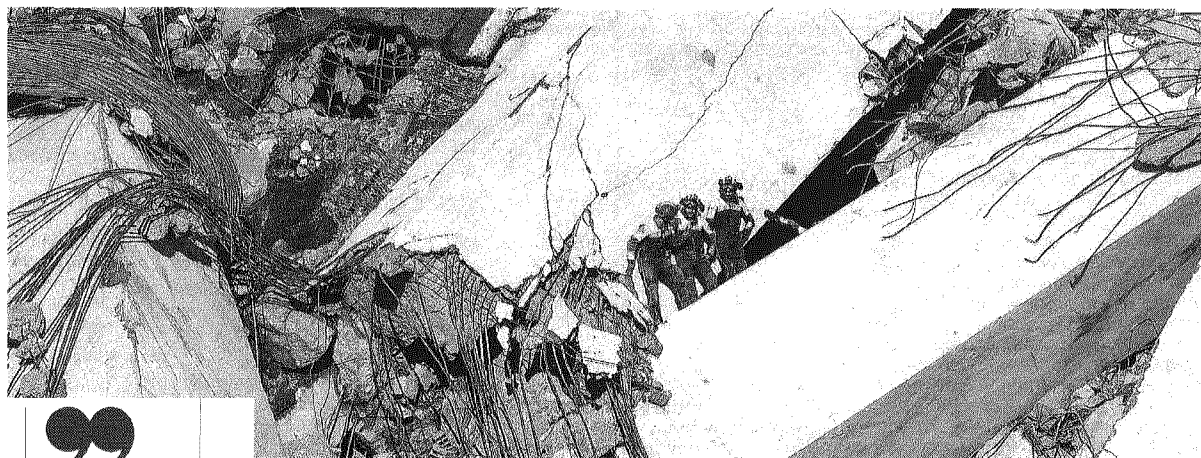
trario, ovvero che si vogliono addossare le responsabilità a me. Dopo la privatizzazione abbiamo lavorato e investito tanto proprio sul tema della sicurezza. Tutor, asfalto drenante, cantieri notturni e tanto altro avevano ridotto radicalmente il numero di morti sulla strada: circa 300 vite risparmiate ogni anno. Eravamo considerati un modello in

tema di sicurezza. E anche su Aeroporti di Roma avevamo applicato lo stesso metodo con successo trasformandolo in un punto di riferimento in Europa. Piuttosto mi stupisce il tentativo di tutti coloro che avevano un ruolo per assicurare la sicurezza e i controlli di trasformare dopo la tragedia quella che era la condivisione totale in ignoranza di tutto. Certo che mi domando se nel

mio ruolo avrei potuto fare qualcosa di diverso, però tutti i giornalisti bene informati sanno che negli atti depositati ci sono i miei continui inviti ad affrontare il tema delle manutenzioni e del controllo del ponte in maniera organica e risolutiva nonostante le rassicurazioni dei tecnici interni ed esterni. Ma questo purtroppo non ha evitato la tragedia. E la documentazione rac-

colta dagli inquirenti solleva tanti legittimi interrogativi sulla gestione degli ultimi 50 anni che dovranno essere chiariti anche nel mio interesse. Il processo dirà qual è la verità, a cui tutti hanno diritto e per rispetto di coloro che della tragedia hanno tanto sofferto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



43 vittime

Il crollo del Ponte Morandi avvenuto il 14 agosto del 2018 ha causato 43 vittime. Per indagare sulle cause dell'incidente è stata aperta un'inchiesta della procura di Genova. Cinquantanove sono gli imputati.

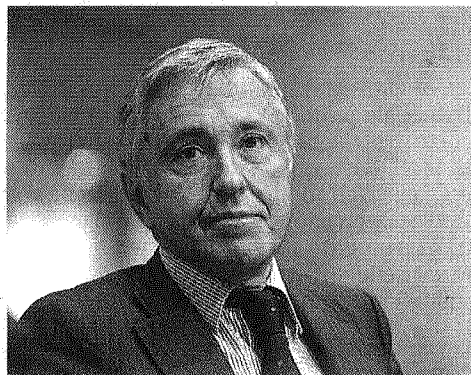


Il margine di sicurezza dello strallo del pilone 9 si era ridotto dell'80% nonostante l'importante ciclo di manutenzione del 1993



La corrosione era stata prodotta da una serie di errori di costruzione sotto mezzo metro di cemento armato

Il manager



GIOVANNI CASTELLUCCI

Giovanni Castellucci, 61 anni, ex numero uno di Atlantia, la holding di controllo di Autostrade, di cui era amministratore delegato nel momento del crollo del viadotto Morandi il 14 agosto 2018



Corriere.it

Sul sito L'Economia del Corriere della Sera l'intervista e gli approfondimenti sul processo



159329

