

GD 6DEDWR

OXJOLR

D /XQHGu

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Ingegneria				
10	Italia Oggi	11/07/2020	HANNO CERCATO DI PRATICARE L'EUTANASIA ALLE GRANDI IMPRESE DI INGEGNERIA ITALIANE... (A.D'anna)	3
1	Il Sole 24 Ore	12/07/2020	NEL DL SEMPLIFICAZIONI ANCHE LO SBLOCCA GALLERIE (M.Mobili)	4
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Corriere della Sera	11/07/2020	IL MOSE SI ALZA, MA SERVIRA'? (F.Giavazzi)	5
1	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	VENEZIA, IL MOSE ALZA LE PARATOIE E SUPERA LA PROVA GENERALE (J.Giliberto)	7
21	Corriere della Sera	12/07/2020	MOSE, SI CRITICA IL PASSATO MA L'OPERA FUNZIONA (P.Costa)	9
4	L'Economia (Corriere della Sera)	13/07/2020	IL GRANDE INGORGIO - NON C'E' SOLO AUTOSTRADE QUI VIENE GIU' TUTTO (A.Baccaro)	10
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	TUTTE LE NOVITA' DEL DL RILANCIO (L.De Stefani)	11
15	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	IN CONDOMINIO VA SUPERATA L'IMPASSE ASSEMBLEA (M.Panzarella/M.Rezzonico)	15
1	Il Sole 24 Ore	13/07/2020	CONSTRUZIONI, EFFICIENZA CON BIM E MODELLI VIRTUALI (P.Pierotti)	16
16	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	GLI INTERVENTI "TRAINATI" SONO PREMIATI DAL FISCO (G.Tosoni)	18
16	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	TETTI DI SPESA DIVERSIFICATI TRA CONDOMI'NI E VILLETTE (L.De Stefani)	19
17	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	BONUS MOBILI, GIARDINI E 50% SENZA PREMIO EXTRA (A.Borgoglio)	21
17	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	SISMABONUS SENZA SPINTA A INTERVENTI EFFICACI (A.Barocci)	23
18	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	ASSEVERAZIONE E VISTO PER L'UTILIZZO DEL BONUS FISCALE (A.Borgoglio)	24
18	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	SI PUO' MONETIZZARE SUBITO IL CREDITO CON IL RICORSO AI SAL (G.Gavelli)	25
Rubrica Imprese				
23	Il Sole 24 Ore	11/07/2020	SANTORO RIELETTO PRESIDENTE DI INARCASSA	26
33	Italia Oggi	11/07/2020	INARCASSA RICONFERMA SANTORO	27
Rubrica Previdenza professionisti				
25	L'Economia (Corriere della Sera)	13/07/2020	Int. a A.Olivetti: CASSE PRONTE A INVESTIRE SUL PAESE MA IL FISCO DEVE CAMBIARE (I.Trovato)	28
Rubrica Altre professioni				
1	Il Sole 24 Ore	13/07/2020	DALL'EMERGENZA NASCE IL TECNO AVVOCATO AL LAVORO TRA WEBINAR, VIDEORIUNIONI E AI (V.Uva)	30
Rubrica Università e formazione				
42	Italia Oggi Sette	13/07/2020	DRONI PROGETTATI DA INGEGNERI DOC	33
Rubrica Professionisti				
47	Italia Oggi Sette	13/07/2020	PROFESSIONISTI IN CRESCITA - CALZOLARI ALLA GUIDA DEL CEN	34
1	Italia Oggi Sette	13/07/2020	DETRAZIONI 110% PERICOLOSE (A.Felicioni)	35
4	Il Sole 24 Ore	12/07/2020	DALLE CASSE 580 MILIONI PER IL BONUS DA 600 EURO (F.Micardi)	38

Hanno cercato di praticare l'eutanasia alle grandi imprese di ingegneria italiane che destavano lo stupore nel mondo

DI ANTONINO D'ANNA

Ha ragione Luigi Chiarello nell'osservare, su *Italia Oggi* del 10 luglio, come sia diventato eccezionale costruire un ponte come quello di Genova in un anno e mezzo quando invece questo è pane quotidiano delle imprese italiane che, all'estero, fanno miracoli d'ingegneria e tengono alto il nome di questo Paese. Ed è vero: com'è possibile che l'Italia abbia perso la capacità di volare rispetto all'epoca delle costruzioni autostradali degli anni 50 e 60? L'Autostrada del Sole è stata certamente la nostra Route 66, la nostra epopea on the road.

E poi che cos'è successo? Sono successe essenzialmente tre cose secondo me: la mancanza di un piano di sviluppo del Paese; un ecologismo d'accatto; il paraventismo (per non usare un altro termine) indotto da una burocratizzazione figlia di Mani Pulite. Vediamo come.

Tutto comincia nel luglio di 45 anni fa, nel 1975. Mentre dai

jukebox **Gloria Gaynor** cantava *Never can say goodbye* e gli italiani pensavano alle vacanze, l'allora ministro dei Lavori pubblici **Pietro Bucalossi** tirò le somme della Commissione d'inchiesta sulle autostrade varata nel marzo di quell'anno. La crisi energetica dell'ottobre 1973 e il crollo dell'economia successivo avevano portato alcuni concessionari autostradali in difficoltà economiche. E inoltre gli anni 70 erano quelli in cui pian piano si cominciava a contestare il mito del progresso: dalle domeniche a piedi o in carrozzella e bicicletta dell'austerità era emersa l'idea che no, l'Italia non si poteva cementificare più del dovuto. Un po' questo, un po' i conti a rotoli, un po' il fatto che al tempo alcune autostrade si facevano più per motivi politici che d'effettivo traffico, la commissione Bucalossi prese atto che non era proprio cosa.

Soluzioni? Se ne prospettarono quattro: trasferire ad Anas o Iri tutta la rete autostradale; passaggio all'Iri di tutte le concessionarie a prevalente capitale pubblico; aggregazio-

ne parziale di alcune concessionarie; provvedimenti per il mantenimento del sistema autostradale. È passato quasi mezzo secolo ma, come si vede, la soluzione è sempre quella: paga Pantalone cioè noi. La differenza è che, allora, le prime due erano considerate fantascienza per le difficoltà giuridiche del caso: avevano più realismo del governo attuale. Alla fine si decise per il blocco delle nuove costruzioni autostradali salvo quelle già in costruzione al 31 dicembre del '75. E c'è a far girare il mattone, il cemento e lo sviluppo. Alternative? Boh.

Le autostrade sono il caso più emblematico, insieme con la distruzione del nucleare italiano sull'onda emotiva di Chernobyl. Mentre l'ecologismo d'accatto, quello del «no a tutto» e principalmente al cemento, prendeva piede nel corso degli anni 80, il paese si fermava. E Mani Pulite fece da detonatore: le opere pubbliche sono una mangiatoia, una greppia per i ladri: controlli, controlli, controlli e divieti. «La gente non ha più il coraggio di firmare una carta che arrivano

subito i giudici», disse a mio padre un tale che conoscevo e che faceva l'imprenditore una trentina d'anni fa. Ed era vero, a volte con effetti comici: qualche giorno fa la valutazione d'impatto ambientale per il raddoppio degli ultimi 32 km di ferrovia Adriatica tra Molise e Puglia ha detto «no», e sapete perché? Perché può influire sugli uccelli. Poi però si è appreso che i lavori si faranno lo stesso.

Ecco, l'impastoimento del paese è frutto di tutto questo. E al potere oggi ci sono il prodotto di tutto questo: la sinistra radical chic che non vuole il completamento dell'Autostrada tirrenica, la A12, perché attraverserebbe la Maremma alle spalle di Capalbio; e il Movimento 5 Stelle che non volle le Olimpiadi a Roma perché qualcuno ci avrebbe potuto mangiare sopra (per non parlare delle grandi opere). Come se in Italia non esistessero individui, appositamente formati e pagati, chiamati a sbattere in galera i ladri: si chiamano magistrati e non lavorano su Facebook. Ma tant'è.

© Riproduzione riservata



Nel Dl semplificazioni anche lo sblocca gallerie — P. 2

IL NUOVO OMNIBUS ALLA RAGIONERIA GENERALE

Nel Semplificazioni anche lo sblocca gallerie

Spunta una norma per superare il caos delle autostrade liguri

Marco Mobili
Gianni Trovati
ROMA

Entra anche il tentativo di sbloccare il caos delle autostrade liguri nell'ultima versione del decreto Semplificazioni, inviato per la bollinatura alla Ragioneria generale in vista della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale a quasi una settimana dal «salvo intese» sancito dal consiglio dei ministri nella notte fra lunedì e martedì.

Rispetto alle versioni circolate nei giorni scorsi il testo allarga drasticamente il proprio raggio d'azione: e nei 65 articoli che lo compongono trovano spazio tutti gli ingredienti classici del provvedimento omnibus: aumenti in busta paga per vigili del fuoco e polizia, ma anche un incremento del 50% del compenso degli scrutatori

Nel testo anche la proroga per il prestito ad Alitalia e modello Genova per i commissari nelle aree terremotate

nella sezione Estero in vista del referendum di settembre per confermare il taglio dei parlamentari. Tra le novità si incontra poi l'ennesima proroga per la restituzione del prestito ponte da parte di Alitalia: la nuova scadenza è fissata (si fa per dire) al 31 dicembre prossimo. I sindaci vedono poi il ritorno del potere pieno di ordinanza, sospeso dal decreto Marzo all'inizio dell'emergenza sanitaria nel tentativo di creare un coordinamento con le misure centrali di tutela della salute.

Ma alcune novità importanti riguardano anche l'oggetto del decreto intitolato alle «semplificazioni». In particolare, il nuovo testo estende una sorta di modello Genova alle ricostruzioni delle aree terremotate, rafforzando i poteri dei commissari straordinari che potranno agire in deroga alle normative (con le solite eccezioni per antimafia e regole Ue) e applicare tutte le misure straordinarie previste dallo stesso decreto.

Ma è lo sbloccogallerie a intrecciare uno dei temi più caldi di queste settimane, caratterizzate dal caos che ha

intasato le autostrade liguri e che, senza contromosse, potrebbe replicarsi presto in altre aree del Paese a partire dall'Abruzzo.

I blocchi determinati dalle verifiche di questi giorni nascono dall'applicazione rigida, su indicazione della Procura di Genova, di una circolare del 1967 secondo la quale le gallerie vanno controllate con «ispezioni visive», che impongono complessi lavori di «smontaggio» delle infrastrutture per esaminarne le componenti interne. Queste ispezioni richiedono tra le altre cose un ampio utilizzo di personale, e per questo sono state fermate durante il lockdown perché non avrebbero consentito il rispetto delle misure di distanziamento sociale.

La nuova norma interviene in due modi. Per il riassetto a regime dei controlli prova ad affidare il tema alla commissione Gallerie del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tentando così di risolvere l'intreccio di competenze che sta complicando la fase attuale. Ma, soprattutto, autorizza di fatto il ministero ad attivare subito le in-

dagini «geodiagnostiche», che al contrario di quelle «visive» utilizzano le nuove tecnologie, impensabili nel 1967, e permettono di completare i controlli in modo più veloce e con meno ricadute sulla circolazione stradale.

Nel menù completo offerto dall'ultima versione del decreto si incontra poi la norma che prova ad accelerare l'utilizzo dei fondi Ue per la coesione, con un iter più snello e incentivi al personale legati alle quote di spesa effettiva; via libera poi alle autorizzazioni per le reti energetiche nazionali di elettricità e gas, in attesa dell'approvazione del Piano decennale sul tema. Per la cancellazione dal registro imprese basterà la determinazione del conservatore; un pacchetto di semplificazioni riguarda anche le Zes. Confermata, infine, la possibilità di varare fino al 30 aprile prossimo aumenti di capitale con il via libera dei rappresentanti della metà delle quote. Sempre che tutto questo insieme eterogeneo di norme sopravviva all'esame di Ragioneria e Quirinale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia Dopo costi lievitati e tempi dilatati, prova in Laguna



FPA/FILIPPOTTI

Il premier Giuseppe Conte assiste, a Venezia, al test del Mose. Per la prima volta in funzione il sistema di dighe mobili

Il Mose si alza, ma servirà?

di **Francesco Giavazzi**

Ieri è stata effettuata la prima prova di chiusura della laguna, con il sollevamento contemporaneo di tutte le paratoie del Mose, una prova di ciò che dovrà accadere per fermare la marea quando l'opera sarà in funzione. Ma ieri, un limpido giorno d'estate, con cielo azzurro e mare piatto, le condizioni erano molte diverse da quelle che prevarranno quando il Mose dovrà essere messo in azione. continua a pagina 21



159329

Il commento

La foto per celebrare un'opera non conclusa Metafora italiana

di **Francesco Giavazzi**

SEGUE DALLA PRIMA

La notte fra il 12 e il 13 novembre dello scorso anno, quando l'acqua alta toccò un livello mai raggiunto dal 1966, convergevano su Venezia un forte scirocco in risalita dall'Adriatico e un vento in rotazione da Nord-Est. Il vento quella notte soffiava a 70-90km/h con raffiche di 120km/h (valore registrato dalla piattaforma Ismar-Cnr), agitando le acque della laguna e facendo registrare in mare aperto onde prossime ai 5 metri d'altezza. È evidente che la prova di ieri non prova nulla: è stata solo una photo opportunity per il presidente del Consiglio.

Durante la precedente prova di sollevamento, alla barriera di Treporti non si riuscì a far rientrare nei loro alloggiamenti in fondo alla laguna quattro delle 21 paratoie che erano state sollevate: colpa della sabbia e dei sedimenti che in quel punto si accumulano in modo consistente, a causa delle correnti, e che si depositano nei cassoni dove giacciono le paratoie. La vera prova, come ha notato Alberto Vitucci su *La Nuova Venezia*, non è tanto farle uscire, ma farle rientrare.

Ma ieri il presidente del Consiglio si è ben guardato dal controllare se sia stato possibile concludere la prova: ha lasciato la laguna quando le paratoie erano ancora fuori dall'acqua.

A fronte di una previsione di spesa a inizio lavori di non più di 2 miliardi di euro (esprimendo tutto in euro del 2020), il Mose ha già assorbito 6,4 miliardi (si veda per questi conti *Corruzione a Norma di Legge*, Rizzoli, 2014 di Giorgio Barbieri e Francesco Giavazzi). A questi ne andranno aggiunti (secondo l'ultima stima del ministero delle Infrastrutture) altri 5 per la gestione e manutenzione ordinaria nell'arco della vita presunta dell'opera: 100 milioni di euro l'anno per cinquant'anni. Solo i maggiori costi dovuti al «peccato originale» di aver affidato i lavori in monopolio superano a oggi i 2 miliardi di euro, sempre ai prezzi del 2020.

Come è potuto accadere in un Paese i cui ingegneri e le cui imprese hanno realizzato alcune delle più straordinarie infrastrutture al mondo? Aldo Moro inaugurò l'Autostrada del Sole nell'ottobre del 1964. Per costruire

755 chilometri di un'autostrada a quattro corsie con viadotti e gallerie erano stati impiegati otto anni con un costo (in euro di oggi) di circa 4 miliardi, poco più della metà del Mose.

Il Mose è un esempio emblematico di quanto in Italia la realizzazione di un'opera pubblica, a partire dal progetto e dall'appalto, inneschi un meccanismo di tempi infiniti, mancanza di controlli, costi che lievitano proporzionalmente al diffondersi della corruzione. Come contro-esempio si cita il ponte Morandi, ma fra le due opere c'è una differenza cruciale: la scadenza. Osservava Gianni De Michelis, il ministro socialista degli anni Ottanta: «Il segreto di un'opera sta nella scadenza. Solo se ci diamo una scadenza completeremo l'opera». Il ponte Morandi non poteva ritardare, pena bloccare un'intera regione. Per il Mose invece vale quanto ripete ai veneziani l'ex sindaco Massimo Cacciari: «Che problema c'è? Tirate fuori gli stivali».

Nel momento in cui l'Italia si appresta, grazie ai finanziamenti europei, a varare opere pubbliche per centinaia di miliardi, la cerimonia di ieri avrebbe dovuto essere l'occasione per porsi qualche domanda, non una photo opportunity per Giuseppe Conte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gomitata Giuseppe Conte e Luca Zaia (l'Imagoeconomica)

PANORAMA**GRANDI OPERE****Venezia, il Mose alza le paratoie e supera la prova generale**

Il Mose supera il grande test: ieri alle 11 nelle tre bocche di porto che uniscono l'Adriatico con la laguna le 78 paratoie colossali d'acciaio ancorate nel calcestruzzo del fondo del mare si sono alzate separando Venezia dal mare. Sono passati 17 anni dall'avvio dei lavori. Mancano ancora qualcosa per l'entrata in esercizio: l'agenzia di gestione, le regole funzionamento, i cablaggi di sicurezza, i gruppi elettrogeni. E 200 milioni già finanziati. — a pagina 11

Venezia supera il grande test: il Mose si è alzato**GRANDI OPERE**

Alle 11 di ieri le 78 paratoie d'acciaio incernierate nel calcestruzzo si sono alzate

Otto mesi fa il Governo stanziò 20 milioni di aiuti per i danni dell'acqua alta

Jacopo Giliberto

Dal nostro inviato

VENEZIA

Prima di tutto, il fatto. Il Mose funziona. Ieri mattina alle 11 nelle tre bocche di porto che uniscono l'Adriatico con la laguna le 78 paratoie colossali d'acciaio incernierate nel calcestruzzo del fondo del mare si sono alzate fra gorgi e mulinelli e hanno diviso le acque, come il Mosè, quello biblico con l'accento. Dopo migliaia di anni da quando esiste, per la prima volta la mutevole laguna di Venezia è stata separata dal suo mare.

20 milioni

Il Mose funzionerà? Ieri in occasione della prima prova totale di chiusura delle bocche di porto la marea era

una serenissima marea da appena 65

centimetri; ben diverse le condizioni furiose di otto mesi fa, quando un'acqua alta disgraziata e violentissima aveva allagato Venezia con 183 centimetri di onde rabbiose che devastarono un patrimonio artistico, culturale ed economico di valore incalcolabile. Nell'immediatezza del fatto arrivarono a Venezia il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, e i ministri più coinvolti dalla salvaguardia di Venezia, a cominciare dalla ministra delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, e stanziarono aiuti per 20 milioni.

Un test, non una passerella

E ieri Conte e De Micheli con la commissaria straordinaria al Mose Elisabetta Spitz si sono presentati sul Mose in favor di telecamere e con la benedizione di don Alessandro, il reverendo parroco di Treporti in elegante tonaca lunga color ecru, per l'evento di funzionamento dell'intero sistema. Finora il Mose era stato fatto funzionare solamente per singole sezioni, mai tutto insieme.

Ha assicurato Conte che è stato un «test» e non «una passerella né un'inaugurazione» — sarebbe stata la terza, dopo quella fiabesca voluta dal politico socialista Gianni De Michelis e quella condotta nel 2003 dall'allora premier Silvio Berlusconi per l'apertura del cantiere.

Manca il cervello

Sono passati 17 anni da quel 2003 quando una draga rovesciò in acqua la prima dose di roccia fra gli applausi di ministri e sottosegretari, e il Mose non è finito. Funziona, come s'è visto ieri, ma non è finito. La commissaria Spitz dice che «servono ancora 18 mesi», cioè l'anno e mezzo previsto per la consegna dell'opera con collaudi e certificazioni per il 31 dicembre 2021 già previsto.

I muscoli di acciaio e calcestruzzo, gli arti colossali del Mose ci sono. Manca il cervello. Manca la futura agenzia che dovrà gestirlo, non si sa bene ancora come. Manca la modellistica fine di funzionamento. Le regole d'ingaggio. I cablaggi di sicurezza di fibra ottica. I gruppi elettrogeni d'emergenza. Le linee antincendio. I sistemi di ridondanza.

E soprattutto mancano gli ultimi 200 milioni con i quali il Consorzio Venezia Nuova dovrà finire l'opera per salvare Venezia. I soldi ci sono, sono stati stanziati tempo fa, ma non vengono erogati. Rimangono nelle casse dello Stato.

Così in queste settimane alcune aziende che stavano realizzando l'impiantistica e la tecnologia del Mose hanno minacciato di chiudere il cantiere e di rimandare a casa i tecnici se i pagamenti pattuiti non arriveranno.

