

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 18 settembre 2018



INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	18/09/18	P. 1	PONTI DA RIFARE, SERVONO 6 MILIARDI	SANTILLI GIORGIO	1
--------------------	----------	------	-------------------------------------	------------------	---

PONTE SUL POLCEVERA

Corriere Della Sera	18/09/18	P. 10	LA MAIL DELLA CONSULENTE AD AUTOSTRADE L'IPOTESI DEL DEPISTAGGIO LA SERA DELLA STRAGE	SARZANINI FIORENZA	3
Corriere Della Sera	18/09/18	P. 11	QUEL VERTICE A TRE E LA SFIDA FINALE SUL COMMISSARIO	TROCINO ALESSANDRO	4
Corriere Della Sera	18/09/18	P. 11	IL COMICO E L'ARCHISTAR AMICI (E CONCITTADINI) DIVISI DAL PROSSIMO PONTE	IMARISLO MARCO	5

EDILIZIA SCOLASTICA

Italia Oggi	18/09/18	P. 35	DOPO 15 ANNI, ANTISISMICO IL 21 % DEGLI EDIFICI E LE SCUOLE NON A NORMA DOVREBBERO CHIUDERE	MICUCCI EMANUELA	8
--------------------	----------	-------	---------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------	---

ANTITRUST

Sole 24 Ore	18/09/18	P. 24	PIÙ EFFICACE LA TUTELA ANTITRUST CON IL NUOVO SEGRETO COMMERCIALE		9
--------------------	----------	-------	-------------------------------------------------------------------	--	---

Ponti da rifare, servono 6 miliardi

INFRASTRUTTURE

L'Ance aggiorna la lista delle opere urgenti. Con strade e scuole costi totali a 27 miliardi

L'emergenza infrastrutture allunga di altri 40 interventi la lista delle opere urgenti dell'Ance, per ulteriori 5-6 miliardi di euro. Strade ma anche scuole. In totale servono investimenti per 27 miliardi di euro. **Santilli** — a pag. 12

1

Fatturato (in miliardi) delle aziende bergamasche colpite dalle limitazioni alla viabilità

SELEZIONATE 300 OPERE

L'emergenza viadotti porta a 27 miliardi il piano urgenze Ance

Province e comuni hanno tagliato manutenzioni con il «federalismo stradale»

Giorgio Santilli

L'emergenza ponti e strade fa lievitare il «piano sblocca cantieri» dell'Ance a 300 opere e un investimento da 27 miliardi: il monitoraggio realizzato dall'associazione dei costruttori per segnalare le opere più urgenti da realizzare (con fondi già in gran parte stanziati) si è infatti arricchito di una quarantina di opere fra cui numerose sono le opere su infrastrutture stradali dissestate (ma anche scuole va detto) per ulteriori 5-6 miliardi di euro rispetto al precedente aggiornamento. Le testimonianze fotografiche raccolte dall'Ance segnalano situazioni di totale abbandono, come per la statale 117 nel tratto che circonda l'abitato di Nicosia (En), in condizioni di degrado da 20 anni, con rischio di crolli di viadotti e cavalcavia, nonostante il completamento sia stato ripetutamente inserito nei programmi di finanziamento e sempre disatteso. O, per restare a Nicosia, il viadotto di viale Itria che presenta un degrado grave delle strutture portanti: dall'11 settembre del 2018 infatti è stata in-

terdetta la viabilità.

Ma l'attenzione di imprenditori, associazioni e cittadini si concentra oggi sui ponti. Nell'ultima scheda Ance segnalato per pericolosità e assenza di manutenzione sugli elementi strutturali in cemento e acciaio il ponte sul Flumendosa, situato a Villa-putzu (ex statale 125 Orientale sarda), mentre sul ponte di Celico, che collega Cosenza a Crotona lungo la Statale 107, i cittadini lamentano una notevole crepa. Fino ad oggi l'Anas ha sempre risposto rassicurando sull'assenza di pericoli per la viabilità.

D'altra parte, nessuno può dire che non fosse chiaro - ben prima del crollo di ponte Morandi - che in Italia c'è un'emergenza grave che riguarda ponti e viadotti stradali. Non solo perché si erano verificati altri due crolli mortali (il ponte ad Annone in provincia di Lecco nell'ottobre 2016 e il ponte a Camerano tra Loreto e Ancona sulla A14 nel marzo 2017) e uno potenzialmente mortale (viadotto Himera sulla A19 Palermo-Catania nell'aprile 2015). Ma anche perché all'allarme si era cominciato a dare qualche prima risposta, ancora non adeguata all'urgenza, ma certamente segnaletica di una situazione di emergenza.

L'ex ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, aveva stanziato nel-

la legge di bilancio 2018 1,6 miliardi di euro per interventi urgenti di manutenzione di ponti e strade gestiti da province e comuni: sono stati ripartiti in tempi record fra regioni e province a febbraio di quest'anno. I governatori destinatari di quelle risorse hanno avviato - insieme alle province e ai comuni - ovunque piani di controllo e interventi urgenti, individuando le situazioni più critiche sulla base di informazioni già disponibili. Avviati anche nuovi monitoraggi che però daranno risultati fra qualche mese nella segnalazione di criticità oggi non note.

Altri 35 milioni sono stati destinati, sempre da Delrio, alla messa in sicurezza anti-dissesto dei ponti stradali sul fiume Po, la maggior parte destinati all'Emilia-Romagna - oltre che a Lombardia e Piemonte - per interve-

nire su quelli di Colorno (Pr), Verdi (Pr e Pc), Dossolo-Guastalla (Re) e Castelvetro (Pc). Oltre ai rischi di dissesto ci sono le deviazioni della circolazione che comporta inefficienze gravi soprattutto per il trasporto logistico e delle merci.

In Sicilia su 1.900 ponti e viadotti il presidente Musumeci ha dichiarato che ci sono almeno 15 criticità serie, dal viadotto Bucalo a Santa Teresa di Riva sulla A18 al viadotto Tarantonio

a Messina al viadotto Pistavecchia a Buonfornello, cui vanno aggiunti 80 sovrappassi. Richiesto l'intervento dell'Anas che potrebbe rilevare anche la rete di Consorzio autostrade meridionali. In Calabria è appena partito un piano di emergenza speciale da un miliardo di euro che si concentra, insieme a scuole e dissesto ambientale e idrogeologico, in modo prioritario sulla viabilità extra-Anas, cioè provinciale e municipale.

L'Anas non da oggi ha rafforzato le risorse per le manutenzioni, se spendeva 350 milioni medi nel periodo 2010-2015, è arrivato a 650 nel 2017 e crescerà fino a 800 nel 2018 e a un miliardo nel 2020. L'accelerazione è arrivata con il contratto di programma chiuso a fine 2017. L'azienda statale ha poi un piano specifico che prevede uno stanziamento di 350 milioni

l'anno per il quinquennio 2016-2020 per monitorare - anche tramite sistemi elettronici - 13mila ponti, viadotti e cavalcavia.

L'attuale ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha avviato un monitoraggio a tutto campo e in tutta Italia su ponti, strade, gallerie, dighe e invasi, che potrebbe dare un primo rapporto fra una quindicina di giorni.

Ma una emergenza destinata a crescere riguarda proprio le infrastrutture gestite da province e comuni, fortemente carenti di manutenzione. Un effetto del «federalismo stradale» avviato negli anni '90 su cui ora si sta facendo marcia indietro (3.500 chilometri di strade torneranno all'Anas entro fine anno). Il trasferimento a regioni, province e comuni - più sulla base di una astratta idea politica che non di una esigenza reale o di un possibile piano di efficientamento - ha

prodotto infatti confusione amministrativa, tagli drastici alle manutenzioni per mancanza di risorse e un livello di organizzazione spesso non adeguata. Achille Variati, presidente dell'Unione Province d'Italia, ha spiegato a Radio 24 che «tra il 2014 e il 2017 gli investimenti sono scesi di oltre il 60%, mentre quasi 5mila chilometri di strade provinciali sono state chiuse perché non sicure e un altro 20% della rete ha limiti di velocità di 30 km/h che nessuno rispetta». Intanto è quasi pronto il dossier di province e città metropolitane (verrà presentato nelle prossime settimane), che hanno oggi la responsabilità di 130 mila chilometri di strade, di cui almeno 30mila ponti e gallerie, molti dei quali costruiti negli anni 60. La provincia di Bergamo, ad esempio, ha individuato opere per 40 milioni di euro per ripristinare infrastrutture e ponti sul territorio.

RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI ANNI DI DEGRADO

L'Ance segnala che la Statale 117 a Nicosia (Enna) è da decenni in grave pericolo



Sotto osservazione in Sardegna Il ponte sul Flumendosa, situato a Villaputzu

L'INCHIESTA DI GENOVA

La mail della consulente ad Autostrade

L'ipotesi del depistaggio la sera della strage

Il messaggio: «La causa è nel progetto originario». Perquisite le sedi di Cesi e Politecnico di Milano

dalla nostra inviata a Genova
Florenza Sarzanini

La notte del 14 agosto, mentre a Genova si scavava tra le macerie del Ponte Morandi appena crollato, ci fu un tentativo di depistaggio. Uno scambio di mail che potrebbe aver avuto come scopo quello di nascondere le vere cause del disastro. Ecco perché la Guardia di Finanza ha eseguito nuove perquisizioni presso la Cesi, l'azienda di consulenze che nel 2016 aveva evidenziato «anomalie nel comportamento degli stralli» del viadotto e suggerito ad Autostrade di «procedere con un sistema di monitoraggio dinamico permanente». Una raccomandazione che la concessionaria ritenne di non dover seguire, tanto che commissionò un nuovo studio al Politecnico di Milano dove gli investigatori guidati dal colonnello Ivan Bixio ieri hanno sequestrato documenti e materiale informatico. La fase di raccolta dei documenti è tuttora in corso, altri indagati potrebbero esserci nei prossimi giorni. Anche tenendo conto che nelle loro relazioni i finanziari indicano tra le persone «che hanno avuto una responsabilità nella gestione del ponte» e dunque potrebbero aver interesse a partecipare all'incidente probatorio fissato per martedì prossimo, con un loro consulente, il presidente di Autostrade Fabio Cerchiai, il presidente e l'amministratore delegato di Spea (la società che effettuava i monitoraggi) Paolo Costa e Antonio Galata.

La mail cambiata

Si torna dunque a un mese fa quando il viadotto crolla uccidendo 43 persone. Poche ore dopo, mentre l'Italia è sconvolta dalla tragedia, dagli

uffici di Autostrade parte una richiesta per avere copia della relazione già consegnata nel maggio 2016. È Chiara Munari, account manager di Cesi, a rispondere. Trasmette il report al geometra Enrico Valeri, responsabile del coordinamento della viabilità di Autostrade, e nella lettera di accompagnamento scrive tra l'altro: «La causa del crollo va piuttosto ricercata nel vizio progettuale originario».

Una conclusione molto diversa da quella certificata dalla sua azienda e così la scorsa settimana la donna viene convocata in Procura e interrogata. Perché ha ritenuto di dover inserire quella frase specifica? Con chi ne aveva parlato all'interno di Autostrade? Qualcuno gliel'ha suggerito? Munari lo esclude. Sostiene di averlo fatto di propria iniziativa. Una tesi che i magistrati non ritengono credibile, anche alla luce dello scontro tra le due società proprio su questo punto.

Le due versioni

Dieci giorni fa, quando circola la notizia che è stata sequestrata negli uffici di Autostrade la mail di Munari, Cesi dirama un comunicato. E afferma: «Nei diversi rapporti originariamente consegnati al cliente, tra gennaio e maggio 2016 si è suggerito di aumentare la frequenza di alcune ispezioni e implementare un sistema di monitoraggio dinamico, ossia continuo, della struttura. Pertanto il testo della mail inviata nella notte tra il 14 e il 15 agosto, non rappresenta la posizione ufficiale dell'azienda e deve ritenersi espresso unicamente a titolo personale». Una tesi che Autostrade contesta con un'altra nota ufficiale: «La mail ricevuta nella notte tra il 14 e il 15 agosto proveniva dall'account manager di Cesi ed è stata inviata per conoscenza al global director della stessa Cesi. Vi-

sto il rilievo dei soggetti coinvolti nella mail, nel pieno rispetto delle valutazioni che potrà svolgere la magistratura, non è possibile considerare tale mail come una corrispondenza di natura privata».

Ieri i finanziari hanno sequestrato il server di Cesi e stanno esaminando cellulari e computer di Munari per ricostruire i suoi contatti e lo scambio di comunicazioni con i manager di Autostrade. Senza escludere che questo possa portare, nei prossimi giorni, a una sua iscrizione nel registro degli indagati per false dichiarazioni ai pm o favoreggiamento.

fsarzanini@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

CESI

È la sigla di «Centro elettrotecnico sperimentale italiano»: fondato nel 1956, si occupa di prove e certificazioni di apparati elettromeccanici e di consulenze sui sistemi elettrici. È l'azienda che nel 2016 aveva evidenziato «anomalie nel comportamento degli stralli» del viadotto e suggerito ad Autostrade di «procedere con un sistema di monitoraggio dinamico permanente»

L'inchiesta

● Sono venti le persone indagate per il crollo del ponte Morandi. Undici sono di Autostrade e Spea (la società del progetto di rinforzo degli stralli) e nove del ministero per le Infrastrutture e i Trasporti

● Tra gli altri sono finiti sotto inchiesta per Autostrade l'amministratore delegato Giovanni Castellucci, il direttore operativo centrale Paolo Berti, quello delle manutenzioni Michele Donferri Mitelli

● Per il ministero ci sono, insieme ad altri, il direttore generale per la vigilanza Vincenzo Cinelli, il suo predecessore Mauro Coletta, e i funzionari Bruno Santoro e Giovanni Proietti

● Tra gli indagati anche gli ingegneri di Spea Massimiliano Giacobbi ed Emanuele De Angelis


 Il retroscena

Quel vertice a tre e la sfida finale sul commissario

 di **Alessandro Trocino**

ROMA Non sarà forse l'incontro decisivo per la scelta del nuovo commissario straordinario alla ricostruzione del ponte di Genova, ma certo quello di oggi alle 12 a Palazzo Chigi è un passaggio fondamentale, anche per capire i rapporti di forza. Perché il premier Giuseppe Conte incontra il governatore ligure Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci. E si comincia seriamente a discutere su chi sarà e su quali poteri avrà il nuovo commissario. Un nodo delicato, perché vede finora su fronti contrapposti il premier e i poteri locali, con i leghisti che provano a fare da

mediatori. Conte, come è noto, vorrebbe una figura tecnica, un profilo più giuridico. Toti preferirebbe invece una personalità con una caratura politica. Ma soprattutto già ieri il governatore ha posto un tema decisivo, che sarà oggetto dell'incontro: Toti chiede che i poteri del nuovo commissario non assorbano quelli del commissario all'emergenza, che già c'è ed è proprio il governatore. Perché, spiega Toti, se il decreto resta come scritto oggi i poteri del Commissario per l'emergenza confluirebbero entro cinque giorni in quelli del

commissario per la ricostruzione. Una ipotesi che la Regione respinge per evitare di allungare i tempi di interventi già avviati con successo. Tra le richieste che sindaco e governatore porteranno a Roma, anche una serie di deroghe non contenute nella prima stesura, come, per esempio, quella riguardante l'assunzione di personale pubblico. La Regione chiederà anche maggiore chiarezza per gli indennizzi alle imprese che sono ritenuti insufficienti. Le istituzioni locali chiederanno di reintrodurre le norme sugli ammortizzatori sociali e sul sostegno al

reddito per lavoratori e professionisti. Ma chi lo farà il nuovo ponte? I 5 Stelle, com'è noto, non vogliono che la Società Autostrade abbia un ruolo. E così è nel decreto «salvo intese», che però, come da formula interlocutoria, potrebbe cambiare. Regione e Comune chiederanno garanzia di tutti gli investimenti contenuti negli accordi di programma con Autostrade, come la Gronda, per cui sono già stati messi in campo finanziamenti. Al vertice parteciperà il viceministro alle Infrastrutture, il leghista Edoardo Rixi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

di Marco Imarisio

Il comico e l'archistar Amici (e concittadini) divisi dal prossimo ponte

Sul blog di Grillo un progetto alternativo a quello di Piano

«A dir poco geniale». I ponti sono fatti per unire, ma un progetto di ponte, tanto più se da realizzarsi a casa propria, può anche dividere due uomini che sono amici veri da più di trent'anni. Attenzione alle forzature e ai titoli sulle liti in famiglia, perché negli anni recenti a Beppe Grillo e Renzo Piano capita sempre più spesso di pensarla diversamente su molti aspetti dello scibile umano e politico, e convivono entrambi in serenità con questa diversità di vedute, come è sacrosanto che sia.

Ma l'enfasi che il fondatore ed ex plenipotenziario di M5S ha messo nel pubblico elogio sul suo blog dell'idea venuta all'architetto bergamasco Stefano Giavazzi per la ricostruzione del ponte Morandi non è passata inosservata, soprattutto in una città come Genova, dove la comunione di vita tra le sue celebrità è sempre stata vissuta con malcelato orgoglio, come un tratto identitario, dalla coppia Fabrizio De André-Paolo Villaggio a quella dei compagni di scuola e coetanei Gino Paoli e Renzo Piano, i due magneti capaci di attirare a sé una compagnia di altri espatriati che comprendeva il comico ritornato a essere tale dopo la ritirata dal suo movimento, Antonio Ricci, suo ex autore, e anche Ar-

naldo Bagnasco, ex camallo del porto divenuto personaggio importante del mondo televisivo, scomparso nel 2012, con il dentista Flavio Gaggero a fare da fulcro e genius loci.

Sono persone che hanno a cuore Genova, e spesso si sono spese con discrezione per il suo bene. Infatti quando Piano ha risposto alla chiamata del presidente Giovanni Toti e del sindaco Marco Bucci, che nel momento di massima depressione cittadina avevano bisogno di un colpo d'ala per risollevare il morale e l'orizzonte, molti hanno pensato che la generosità dell'architetto di fama mondiale potesse anche spiegare il silenzio prolungato del suo sodale Grillo, che da quel 14 agosto ha emesso soltanto un attacco per la verità persino flebile nei toni contro Autostrade, quasi fosse un imprimatur d'ufficio alla posizione assunta dal suo ormai ex Movimento. Non che fosse una mossa concordata, a crederci si farebbe un torto all'indipendenza di Piano e alle regole di un'amicizia che sopravvive anche alle opinioni diverse, ma la discesa in campo del senatore a vita poteva essere interpretata come un gesto che metteva d'accordo tutti, a cominciare dai parenti acquisiti.

Perché i due sono amici davvero, e non hanno mai fatto mistero del loro legame af-

fettivo. Nel loro album pubblico dei ricordi c'è l'incursione alla Casa Bianca del 1998, quando Piano chiese a Grillo di accompagnarlo a ritirare il premio di architetto dell'anno, con il comico che si sostituì a un vincitore delle edizioni precedenti evocato da Bill Clinton, alzandosi per ricevere gli applausi, e simulando con le mani un ponte a tripla corsia per rispondere ai commensali che gli chiedevano cosa avesse fatto ricevere quella onorificenza. Ci sono le visite reciproche, sui cantieri e nei teatri di mezzo mondo, e poi le gite sulla barca a vela dell'attuale senatore a vita, il Kirribilli, che in lingua maori significa luogo pescoso. Alla sua inaugurazione, alcuni anni fa a Viareggio, fu Grillo a rompere l'ufficialità chiedendo all'armatore-architetto quanto l'avesse pagata. «Ma dillo in euro, così fa meno impressione».

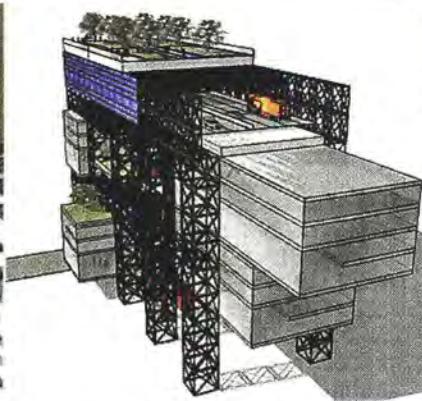
C'è soprattutto un affetto vero e capace di resistere alle scosse del tempo e della politica, con Piano in veste di fratello maggiore che dal giorno del primo Vaffa day chiamava in continuazione la casa di Grillo, preoccupato per quel che gli sarebbe potuto accadere. Anche dopo, quando M5S è diventato una cosa piuttosto seria, l'architetto ha sempre fornito una copertura all'amico, «che cavalca la rico-

struzione di una cultura civica in Italia», mentre nel 2013 Grillo non ha esitato a candidare al Quirinale l'architetto di fama mondiale. Lui rifiutò, così come l'allora leader dei Cinque stelle rifiutò il suo invito ad allearsi con il Pd, a riprova di una reciproca indipendenza intellettuale. Per tutto questo, non è facile capire quello che al netto dei rapporti tra i due potrebbe essere definito come uno sgarbo, motivato forse dal fatto che Piano è stato chiamato dalle persone, Toti su tutte, che oggi vengono percepite come fronte avverso da M5S.

Anche se il suo blog personale è ormai una palestra del bizzarro, proprio in virtù delle origini comuni, e del momento che sta vivendo la loro città, il cofondatore di M5S dovrebbe essere il primo a sapere della differenza che passa oggi tra l'idea di un genovese che ha firmato il Pompidou di Parigi, lo Shard di Londra, l'Auditorium di Roma eccetera, e quella di un suo pur valido collega che ha fama, esperienza e curriculum più circoscritti. «Io credo che l'ascolto, il dibattito, anche il dissenso, siano fondamentali» ripete spesso Piano a proposito della sua professione. Resteranno amici, quasi fratelli. Ma non sono esattamente gemelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I progetti



Il «dono» dell'archistar con i 43 lampioni

1 Quarantatré lampioni, uno per ogni vittima del crollo del viadotto: è l'idea di ponte che l'archistar Renzo Piano ha presentato al governatore Toti. Una sorta di memoriale sospeso fra due sponde con lampioni altissimi che si illumineranno a forma di vela ogni notte per ricordare le vittime

La proposta sul blog: la struttura prefabbricata

2 Sul suo blog Beppe Grillo ha presentato l'ipotesi di ponte di Stefano Giavazzi: l'idea è di realizzare la struttura attraverso un modulo reticolare prefabbricato in acciaio, un cubo pre-assemblato che ingabbi la struttura esistente che non dovrebbe essere demolita

La campata unica con spazio pedonale

3 L'ingegnere Giorgio De Cani e l'architetto Angelo Terenzio Valentino propongono la bozza di un ponte a campata unica, sostenuto da 43 piloni (come il numero delle vittime): nell'opera è prevista anche la presenza di uno spazio pedonale



L'idea di realizzare un tunnel sotterraneo

4 Parlando con il «Corriere» pochi giorni dopo il crollo del ponte Morandi l'architetto romano Sandro Maccallini ha suggerito di costruire un tunnel. In questo modo non soltanto si salverebbero le case della «zona rossa», ma si potrebbe creare un grande parco

Insieme in uno scatto di 26 anni fa



Il comico, il vignettista, l'archistar. Beppe Grillo, oggi 70 anni, e Renzo Piano (81) compagno divertiti — assieme al disegnatore Giorgio Forattini, al centro (87) — in una foto Ansa di ventisei anni fa nel corso dell'Esposizione internazionale «Genova 1992», organizzata nel cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America da parte del genovese Cristoforo Colombo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

43

Le vittime provocate dal crollo del ponte Morandi sul torrente Polcevera a Genova il 14 agosto scorso alle 11,36 di mattina

200

I metri di ponte che hanno sono collassati: sono quelli che erano sostenuti dal pilone 9, crollato dopo il cedimento degli stralli

553

Le persone che hanno dovuto lasciare le loro case: abitavano negli edifici vicini al ponte e che si teme possano essere colpiti da ulteriori crolli

Chi è



● Stefano Giavazzi, 48 anni, è l'autore della proposta di ponte rilanciata da Grillo. Giavazzi è architetto in uno studio con l'ingegnere Maurizio Filetti



L'ACCUSA DELLA CORTE DEI CONTI. I DATI DEL MINISTERO? VECCHI DI TRE ANNI

Dopo 15 anni, antisismico il 21% degli edifici E le scuole non a norma dovrebbero chiudere

DI EMANUELA MICUCCI

Sulla normativa antisismica il Miur è fermo a 3 anni fa. Gli ultimi dati disponibili, infatti, sono relativi all'anno scolastico 2015/16. A rivelarlo è la relazione pubblicata ieri dalla Corte dei Conti sul «Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici nelle zone a rischio sismico» previsto dalla Legge n. 289 del 2002. Un documento che, se rimanda il Miur alla fine 2018 per avere dati aggiornati al 2017 sulla normativa antisismica, lo boccia nel suo ruolo di controllo sullo stato di attuazione del Piano straordinario, più volte modificato e integrato in 3 programmi stralci e in uno di rimodulazione. La Corte dei Conti, infatti, per analizzare la gestione delle risorse e lo stato di attuazione del Piano si è potuta basare sui dati del ministe-

ro delle infrastrutture e trasporti (Mit), «dopo aver rivelato l'impossibilità di acquisire utili elementi informativi sullo stato di attuazione della legge in esame» sia presso il Miur sia presso l'ex Struttura di missione per l'edilizia scolastica presso Palazzo Chigi. Analizzando i dati dell'Anagrafe nazionale dell'edilizia scolastica del Miur, dove al 4 giugno scorso risultavano censiti 39.847 edifici attivi, 17.160, il 43%, sono in zona sismica 1 e 2, cioè dove possono verificarsi terremoti fortissimi e forti. Oltre il 50% di questi risale a prima dell'entrata in vigore della normativa antisismica, il 1976. E solo il 21% delle scuole presenti in queste aree, 3.609, è progettato o adeguato alla normativa tecnica di costruzione antisismica. Il restante 78,97%, cioè 13.551 edifici, non sono adeguati alla normativa antisismica: il 75,35% nella zona 1 (2.158) e 79,6%

in zona 2 (11.393). Nell'anno scolastico 2015/16 su 36.093 edifici 10.627 hanno un rischio sismico basso, di cui però 9.741 hanno la progettazione antisismica assente; dei 10.201 con rischio elevato 1.983 edifici non hanno progettazione antisismica; nei 12.677 a rischio medio alto solo 2.476 presentano la progettazione antisismica. Pertanto, conclude la Corte dei Conti, «il patrimonio edilizio scolastico risulta complessivamente di bassa qualità, con carenze significative di vario tipo». E la «gravità» dello «stato attuale» «deve essere vista con forte preoccupazione, tenendo conto della più recente giurisprudenza in materia penale, che ha affermato la categoria dell'impossibilità di utilizzare gli istituti non a norma», determinando così «rilevanti rischi per l'organizzazione dell'attività didattica».

© Riproduzione riservata



FONDAZIONE VISENTINI-CERADI

PIÙ EFFICACE LA TUTELA ANTITRUST CON IL NUOVO SEGRETO COMMERCIALE

di Valeria Falce *

Con la direttiva 2014/104/ Ue, e il suo recepimento, si è raggiunta l'effettività delle regole antitrust nel mercato interno, consentendo ad ogni persona fisica o giuridica – consumatore, impresa e pubblica autorità – di ottenere il risarcimento del danno subito a causa di una violazione della disciplina della concorrenza.

Questo traguardo è stato faticosamente raggiunto coordinando le norme nazionali in materia di responsabilità civile e favorendo la complementarità tra gli strumenti di *private e public enforcement* ogni volta che una condotta d'impresa, nell'ostacolare il mercato, pregiudica gli interessi economici di un soggetto di diritto.

Si è così approdati a una soluzione discutibile ma condivisa.

Alcune delle misure introdotte, infatti, si spiegano all'insegna della novità (dalla vincolatività delle decisioni antitrust di accertamento, all'introduzione di un poderoso sistema di presunzioni, all'alleggerimento dell'onere di allegazione, alle regole sul *passing on*, al nuovo ruolo assegnato alle autorità di concorrenza, alle previsioni in materia di prescrizione), mentre altre, come quella sul privilegio legale o sulla tutela della riservatezza dei segreti commerciali, si giustificano – almeno ad una prima lettura – all'insegna della continuità con l'*acquis communautaire* e i principi di diritto nazionale.

Senonché, la direttiva 2016/943/ Ue sul segreto commerciale, appena recepita anche in Italia, e soprattutto una recente comunicazione della Commissione europea che traccia linee guida interpretative per favorire la convergenza degli indirizzi e delle prassi nell'*enforce-*

ment del diritto dell'innovazione nell'Unione, forniscono preziosi spunti di raccordo.

Innanzitutto, la Commissione ribadisce come la nozione di informazione riservata continui a non essere omogenea, estendendosi ad ogni dato o contenuto che abbia valore economico per l'impresa ed il cui valore economico dipenda dallo stato di riservatezza a cui è assoggettato.

Se così è, è ben possibile che di fronte ad un illecito transnazionale l'accesso alle prove risulti di fatto differenziato nei diversi Stati membri, potendosi richiedere il

**Ogni persona fisica
o giuridica può ottenere
un risarcimento del danno
a causa della violazione
delle norme
sulla concorrenza**

trattamento confidenziale di parte o tutti i documenti che ad avviso della o delle imprese interessate contengano appunto dati commerciali sensibili o segreti industriali e commerciali.

Ancora, la direttiva chiarisce che gli ordinamenti nazionali possono richiedere o autorizzare la disclosure di un segreto commerciale e debbano ritenere legittimo l'uso di un segreto per l'esercizio di diritti "altri", come la rivelazione di una condotta scorretta o illecita nel perseguimento dell'interesse pubblico generale.

Come conciliare dunque la tutela della riservatezza dei segreti commerciali con le esigenze pubbliche di accesso alle informazioni riservate?

Semplice, replicano le linee guida della Commissione europea, dopo aver sancito la specialità delle nuove regole europee sul segreto commerciale, che in quanto tali prevalgono sulle altre che pure potrebbero essere invocate.

Prendendo a modello il diritto europeo dell'innovazione. Come la Corte sul brevetto unitario può ordinare che un soggetto terzo nominato dalla stessa Corte sia il solo a poter effettuare un'ispezione alla presenza di un professionista indipendente che assista alle operazioni nell'interesse della parte, è ragionevole che i giudici, anche in sede di *private enforcement*, possano ordinare che le informazioni più sensibili e la cui diffusione rischi di interferire sugli interessi del suo titolare vengano condivise solamente con la Corte o con soggetti terzi espressamente autorizzati, sempre che siano vincolati al segreto professionale.

È questa una soluzione che, pur puntuale, la dice lunga in termini di sistema, confermando la piena convergenza del diritto antitrust e di quello dell'innovazione non solo in punto di obiettivi ultimi (il benessere del consumatore), ma sempre più anche rispetto alle tecniche di *enforcement*, le quali, superando gli schemi nazionali e il relativo rigore, si proiettano oggi verso un modello unitario di stampo sostanzialistico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

* Jean Monnet Professor in EU Innovation Policy e Università Europea
**OSSERVATORIO FONDAZIONE
BRUNO VISENTINI - CERADI**
A cura di Valeria Panzironi

