

ANCE

DOSSIER STAMPA

Crollo Ponte Genova: una raccolta dei principali
interventi Ance

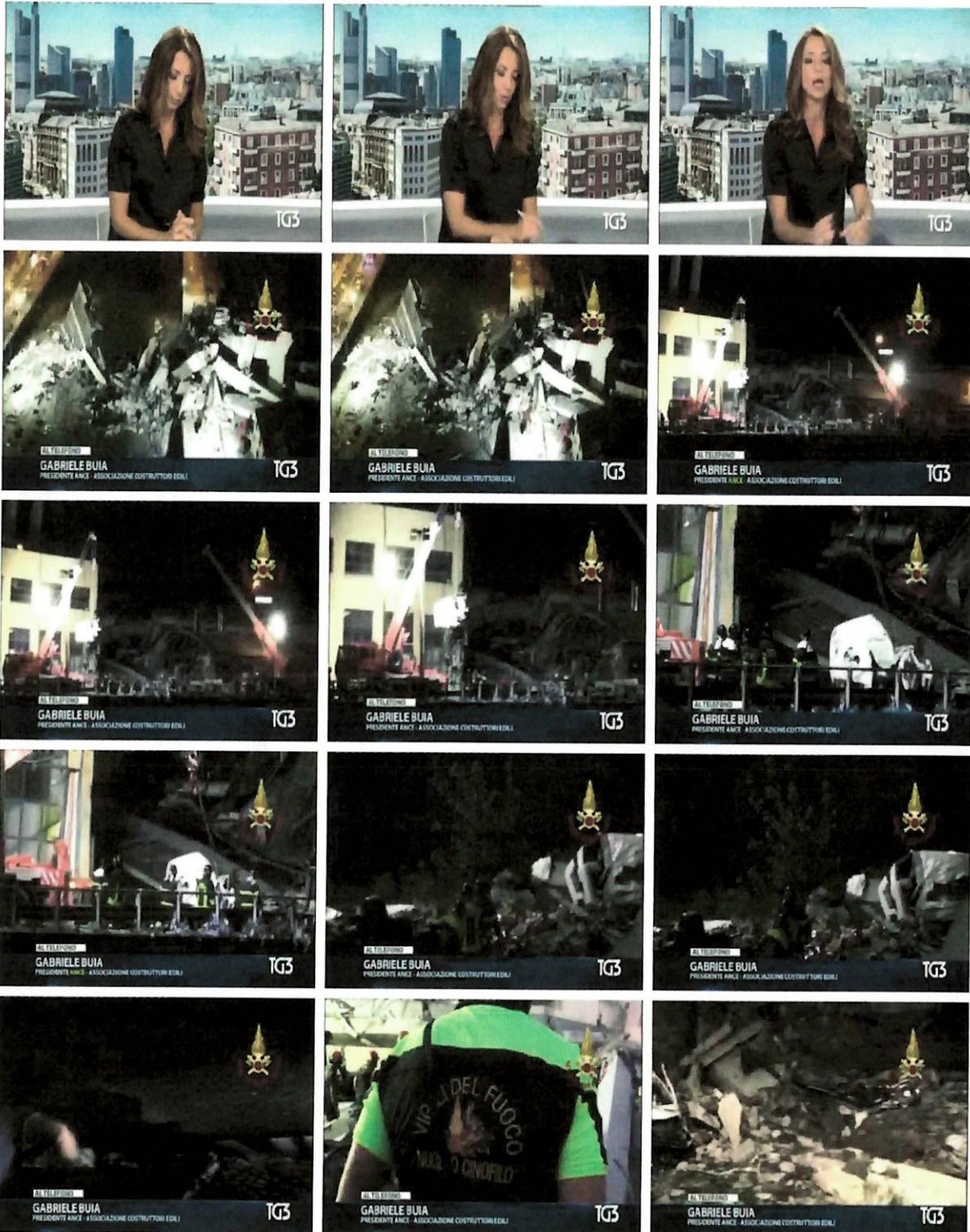
SPECIALE TG3 (Ora: 12:28:06 Min: 3:58)

Cantieri bloccati, se ne parla con Gabriele Buia, pres **Ance**



TG3 H. 14.20 (Ora: 15:41:21 Min: 2:25)

Il Presidente dell' associazione dei costruttori edili Gabriele Buia denuncia da tempo cantieri bloccati



TG3 H. 14.20 (Ora: 14:36:30 Min: 1:34)

Lo stato delle infrastrutture in Italia, cavalcavia e ponti.

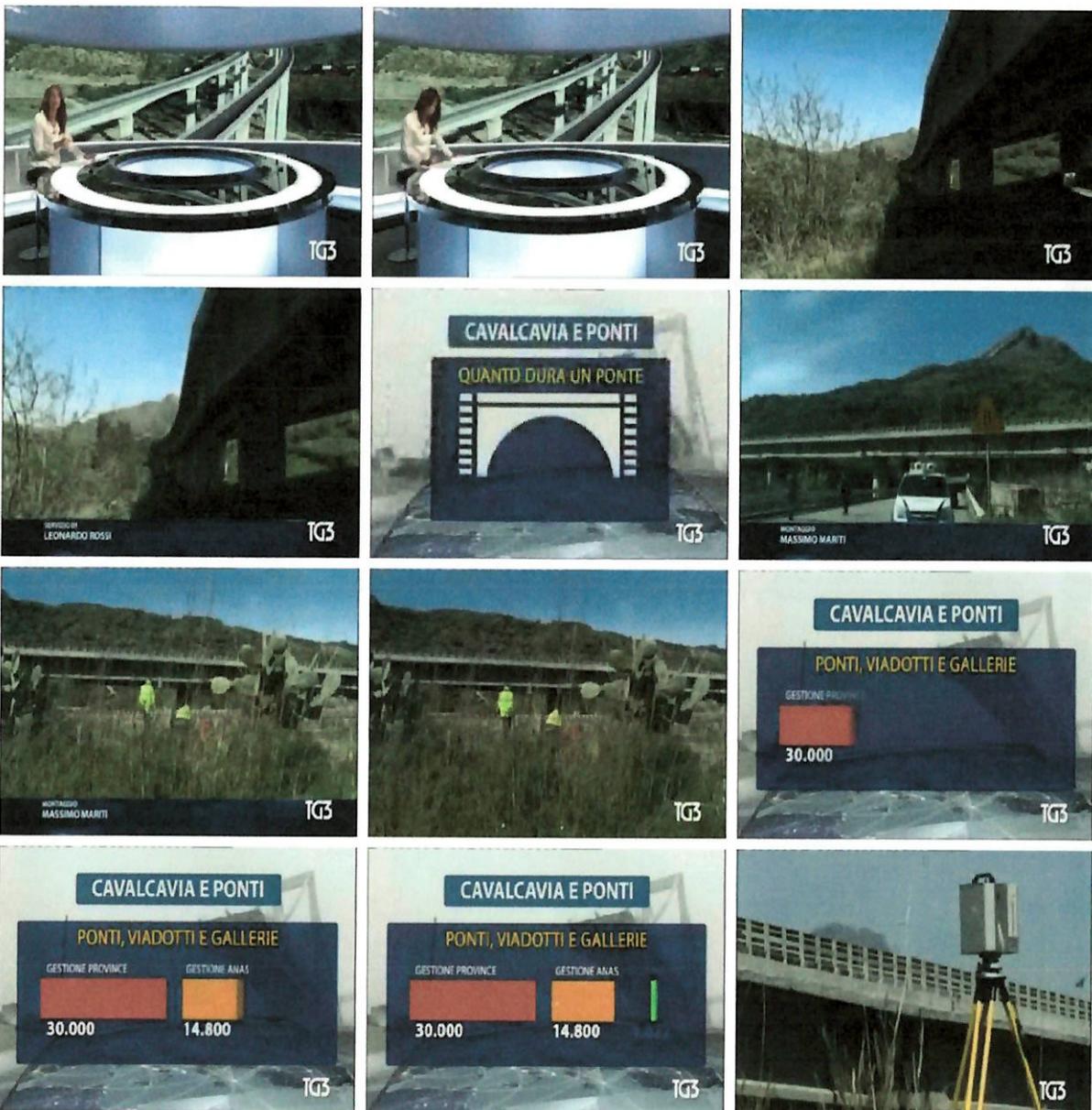
Una rete che tra ponti e viadotti gallerie formata da più di 46000 elementi circa trentamila gestiti dalle province il resto dall' ANAS e dalle concessionarie autostradali

Il nodo delle risorse è quello cruciale ma non è l' unico c'è spesso lo scoglio della burocrazia il nostro è un Paese in codice rosso dove tutto sembra bloccato l' **Ance** l' associazione dei costruttori pochi giorni fa è arrivata a contare ben 270 cantieri fermi una quantità di lavoro che vale circa 21 miliardi di euro distribuito su tutto il territorio



TG3 H. 19.00 (Ora: 19:20:16 Min: 3:09)

Lo stato delle infrastrutture del nostro Paese, il nostro è un Paese in codice rosso dove tutto sembra bloccato, l'**Ancc**, l'associazione dei costruttori, pochi giorni fa è arrivata a contare ben 270 cantieri fermi, una quantità di lavoro che vale circa 21 miliardi di euro, distribuito su tutto il territorio, una mancanza che si traduce in servizi ridotti alla comunità.



TG1 (Ora: 16:14:20 Min: 16:22)

Il crollo del ponte Morandi a Genova. Se ne parla con Annibale Luigi Materazzi, Università di Perugia e Edoardo Bianchi, Vicepresidente Ance (I Parte).



TG1 (Ora: 16:49:00 Min: 8:16)

Il crollo del ponte Morandi a Genova. Se ne parla con Annibale Luigi Materazzi, Università di Perugia e Edoardo Bianchi, Vicepresidente Ance (Il Parte).



MA COS'E' QUESTA ESTATE? (Ora: 09:42:00 Min: 2:54)

Crollo del ponte Morandi, interviene Gabriele Buia, presidente ANIR

UN PIANO DI MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO

di **Gabriele Bula**

L invito lanciato sabato sul Sole 24 Ore dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, di deporre le armi e lavorare tutti uniti per affrontare una delle più gravi emergenze di questo Paese - la carenza e la precarietà del nostro sistema infrastrutturale - è non solo estremamente condivisibile, ma dovrebbe rappresentare per ognuno di noi un imperativo morale e sociale. Soprattutto per rispetto alle vittime e alle tante famiglie che hanno pagato e stanno pagando un prezzo altissimo per la sottovalutazione dei rischi a cui sono esposti: meritano una reazione immediata da parte dello Stato, superando divisioni e lavorando uniti per il futuro.

Il Paese d'altronde, come l'Ance non smette di denunciare da tempo in modo accurato e dettagliato, sconta un ritardo, sia in termini di sviluppo che di manutenzione, pluridecennale che ha molte cause e molte responsabilità capillarmente diffuse. Più che nella ricerca dei colpevoli, sui quali comunque dovrà fare luce la magistratura, è dunque il momento di agire in modo unitario e concretamente per rendere possi-

bile quel grande piano di messa in sicurezza dei nostri territori che invociamo da anni, ma che finora non è ancora realmente mai partito.

Stanziare risorse non basta. È necessario mettere in campo una serie di strumenti normativi e procedurali che consentano alle amministrazioni di spendere rapidamente i soldi stanziati e di aprire i cantieri. Quello che occorre subito è un decreto anticrisi che anticipi alcune modifiche del Codice degli appalti, che di fatto in questi anni ha ulteriormente ritardato la realizzazione di opere pubbliche, e contenga alcuni snellimenti procedurali - come i passaggi al Cipe che possono ritardare di anni la partenza di un'opera già approvata e finanziata - necessari per un Paese che non vuole arrendersi al proprio declino e che vuole garantire ai propri cittadini una vita migliore e più sicura.

Occorre poi una programmazione adeguata degli interventi da realizzare che non può prescindere da una serio piano di valutazione dei rischi e dello stato di salute di ogni singola infrastruttura. È inaccettabile che nel 2018 con tutta la tecnologia e l'altissimo know-how delle nostre aziende, chiamate anche in tutto il mondo per realizzare interventi di manutenzione e di sviluppo, non ci dotiamo di strumenti adeguati che ci consentano di rile-

vare in tempo utile la stabilità e la tenuta di un'opera che ogni giorno i cittadini devono utilizzare.

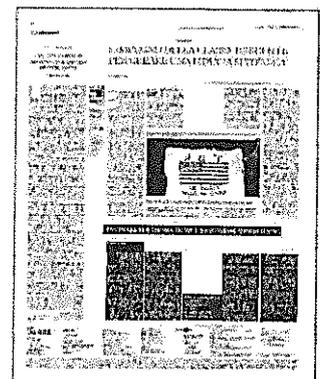
Infine, un'ultima considerazione. Spesso il dibattito in Italia sulle infrastrutture si trasforma in un incontro di boxe tra chi sostiene che siano utili e che ne servano di più e chi invece afferma la priorità della manutenzione e della messa in sicurezza di quelle esistenti. Consentitemi di dire che trovo questa contrapposizione del tutto fuori luogo per chi ha a cuore il proprio futuro e quello dei propri figli. Se i nostri padri e i nostri nonni non avessero avuto la lungimiranza di collegare il Nord e il Sud del nostro Paese l'Autostrada del Sole, ancora oggi la nostra più grande arteria infrastrutturale, non avrebbe mai visto la luce. È necessario mappare e mettere in sicurezza il patrimonio esistente con un grande piano di manutenzione, senza però abbandonare la necessità di programmare e portare a termine nuove infrastrutture necessarie per il Paese, specialmente per il Sud.

Bisogna voltare pagina, senza pregiudizi e senza divisioni ideologiche per fare quel salto di qualità che tutto il Paese merita e che non possiamo ricordarci di voler fare solo quando succedono tragedie che abbiamo il dovere di cercare di prevenire.

Presidente Ance

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SERVE UN DECRETO
 ANTICRISI
 CHE ANTICIPI
 ALCUNE
 MODIFICHE DEL
 CODICE APPALTI**



Uno studio della Cna a due anni dalla riforma del Codice

«Piccole imprese escluse dagli appalti pubblici: bisogna cambiare le regole»

■ ■ ■ La riforma degli appalti «non ha aperto il mercato pubblico alle piccole imprese, anzi lo ha ulteriormente ristretto, in contrasto con le richieste arrivate anche dall'Unione europea». È quanto afferma la Cna, Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa. E sottolinea: «È inutile ricorrere a giri di parole: quando si tratta di appalti pubblici, le piccole imprese rimangono regolarmente a bocca asciutta perché i lotti messi a gara sono quasi sempre fuori dalla loro portata, di taglia troppo grossa per le loro possibilità».

Sotto accusa, dunque, finisce la riforma del codice degli appalti approvata due anni fa. Che mirava a meglio regolare l'aggiudicazione dei contratti di concessione e le procedure d'appalto degli enti erogatori. E che invece, secondo la Cna, ha avuto l'effetto di escludere di fatto dalla possibilità di lavoro

le imprese con un fatturato medio o piccolo. In questo senso, uno studio realizzato dalla stessa Confederazione a due anni dalla riforma rileva sì «un aumento significativo del mercato degli appalti, cresciuto del 36,2 per cento tra il 2016 e il 2017. Ma, nel contempo, anche un sensibile incremento dell'importo del lotto medio, salito abbondantemente sopra il milione». E dunque, «anche se il nuovo Codice incoraggia le stazioni appaltanti a suddividere in lotti i grandi appalti, in modo che l'entità dei singoli contratti corrisponda meglio alle capacità dell'impresa tipo italiana, tra i requisiti per la partecipazione a un appalto rientra anche il fatturato. Di solito viene richiesto il doppio del valore dell'appalto, vale a dire, in media, due milioni e più. Un requisito - conclude il comunicato della Cna - che oltre il 95% delle nostre imprese non possiede».

I rappresentanti di artigiani e piccole e medie imprese rimarcano che «se il numero di stazioni appaltanti va ridotto, questa misura dev'essere integrata con strumenti che permettano alle piccole imprese di un territorio di partecipare alle gare indette nella loro area». Ragion per cui la Cna «al governo e al parlamento di intervenire con rapidità per porre rimedio a una situazione che sta mettendo fuori mercato le piccole imprese».

D'altro canto, recentemente anche Ance (Associazione costruttori edili) e Anci (Associazione dei Comuni) hanno chiesto di rivedere il Codice, in modo da semplificare norme e procedure che «costituiscono un freno per il rilancio delle infrastrutture e di tutte le opere piccole e medie di cui il Paese ha bisogno per tornare a crescere».

FILIPPO MANFREDINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL DISASTRO DI GENOVA

I provvedimenti

LA GIORNATA

di Antonio Signorini
Roma

Retromarcia sulla Gronda Ora è diventata una priorità

Il governo mette in cima alla lista delle infrastrutture l'opera che i grillini liguri volevano fermare con l'esercito

Il governo ha un piano per le infrastrutture e comprende anche la Gronda. In parte era già stato programmato, ma in generale l'intenzione è di accelerare su edilizia scolastica, strade e altre infrastrutture, cercando di strappare alla Commissione europea il permesso di spendere oltre il limite del deficit.

Dentro la lista delle opere da realizzare, o meglio in cima alle priorità, c'è finita anche la Gronda di Genova. L'autostrada per collegare il capoluogo ligure con le altre autostrade verso nord. La grande opera contro la quale Beppe Grillo voleva mobilitare l'esercito. Un'infrastruttura da combattere, secondo il Movimento cinque stelle in versione opposizione, quando appoggiò senza riserve il movimento genovese «No Gronda».

A confermarlo ieri sono stati due uomini chiave del governo e della Lega. Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti in un'intervista al *Messaggero* ha

detto che si farà anche se «prima va ricostruito il ponte» Morandi «dato che per la Gronda ci vorranno almeno 10 anni». Prudente, ma chiaro. Sullo stesso tema si è espresso il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Bixi. Si farà dopo il ponte perché «serve comunque per diversificare il traffico». Nessun ostacolo politico, assicura l'esponente del Carroccio. «In questi giorni Di Maio si è dimostrato disponibile».

Il piano del governo consiste nel mettere in sicurezza le infrastrutture a rischio. Un recente studio dell'Ance ha individuato 270 casi di opere bloccate o che necessitano di interventi. Il menù degli interventi segnalati dai costruttori è lo stesso al quale pensa il governo: edifici scolastici, viadotti, ponti. Ma anche autostrade. Nella partita rientra anche la Tav. La Lega vuole farla ridimensionando il progetto, in particolare la stazione Susa. Poi la Tap. Il gasdotto del sud est si farà, secondo Giorgetti.

Altro snodo fondamentale, la riforma del codice appalti che sta paralizzando gli investimenti pubblici.

Dal punto di vista delle risorse, il governo dovrà iniziare un confronto con l'Europa. Nelle intenzioni dell'esecutivo si dovrebbe arrivare allo scorporo della spesa per investimenti dal calcolo del deficit. Verosimilmente l'Italia potrebbe ottenere uno sconto per l'emergenza Genova molto contenuto, nell'ordine di 1,5 miliardi di euro. Simile a quello strappato l'anno scorso dal governo Gentiloni alla Commissione per fare fronte all'emergenza migranti.

Giorgetti ha detto che l'intenzione del governo è portare il rapporto deficit Pil almeno all'1,7% nel 2019 rispetto all'obiettivo dello 0,8%. Quindi ottenere almeno 15 miliardi di spesa extra. Una cifra appena sufficiente ad evitare gli aumenti dell'Iva che dovrebbero scattare dal prossimo anno. Sulla sterilizzazione delle clausole di salvaguardia ieri Gior-

getti è stato prudente. Al ministero dell'Economia si sta lavorando all'ipotesi di aumenti selettivi per alcune merci e servizi.

Il capitolo infrastrutture rischia quindi di appesantire la prossima legge di bilancio e rendere ancora più difficili i rapporti tra il governo e Bruxelles. La Commissione europea nei giorni scorsi ha sottolineato come all'Italia siano già arrivate risorse dei fondi europei per più di due miliardi di euro. E il ministro dell'Economia Giovanni Tria ha ricordato come ci siano 10 miliardi di spesa pluriennale programmati. Nei giorni scorsi il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, ex vicepresidente della Commissione europea e oggi anche vicepresidente di Forza Italia, ha suggerito al governo di spostare le risorse europee già destinate al territorio «alla realizzazione di opere infrastrutturali nella zona del porto e nella zona del crollo». Poi di utilizzare i fondi del piano Juncker e una parte dei 30 miliardi di fondi per le reti transeuropee.

TEMPI ALLUNGATI

Serviranno dieci anni per l'autostrada che deve collegare Genova al nord

I numeri

28,5

I milioni di euro stanziati dal governo dopo i primi 5 clargiti immediatamente per gestire l'emergenza post crollo

11

Nuclei familiari sfollati che oggi avranno nuovi alloggi; nei prossimi giorni saranno sistemate altre 40 famiglie

12

I mesi per cui per Genova è stato decretato lo stato di emergenza; inoltre verrà nominato un commissario

AL LAVORO

Il premier Giuseppe Conte con il vice Di Maio e il ministro Toninelli durante il cdm straordinario a Genova in uno scatto pubblicato da Conte sul suo profilo Instagram

METTERE IN SICUREZZA

Nel piano dell'esecutivo interventi su viadotti, ponti e edifici scolastici



DISOBBEDIENZA CIVILE

Grillo fa guerra ai pedaggi
«Non paghiamo più il pizzo»

Si intitola «I Signori delle Autostrade» e sul blog di Beppe Grillo suona come un invito alla disobbedienza civile. «Per le autostrade già esistenti dobbiamo dire basta al pizzo dei concessionari» si legge tra l'altro nel post, poco dopo la frase: «Le autostrade devono diventare gratuite». Ed ecco come il comico diventato l'anima dei 5Stelle arriva a questa conclusione: «Noi, i nostri padri, i nostri nonni abbiamo pagato le autostrade. Il loro costo è stato ammortizzato da anni. In Inghilterra e in Germania sono gratuite. In quei Paesi, i cittadini, in modo legittimo, le usano senza pagare due volte. Le hanno già finanziate, sono roba loro. In Italia le autostrade sono state regalate ai concessionari». Poi: «Le autostrade devono diventare gratuite... Per le nuove autostrade il discorso è diverso, chi vuole la concessione ci metta i suoi soldi».



Vincenzo
Boccia

Molte le reazioni alla lettera-appello che il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, ha scritto ieri sul Sole 24 Ore

Il dibattito
Dalla politica
alle imprese,
dal sindacato
alla finanza:
reazione
condivisa,
non il rancore

— a pagina 4

Politica, imprese e finanza: l'unità sia la lezione di Genova

Il dibattito. Urgente la ricerca di soluzioni efficaci su infrastrutture e sicurezza. Tante le repliche alla lettera del presidente di Confindustria che richiama ad uno sforzo corale per risollevarlo il Paese

Un richiamo all'unità, per trovare tutti insieme la soluzione e permettere a Genova e al Paese di rialzarsi dopo il crollo del ponte Morandi. Senza cavalcare la rabbia e il rancore, senza rincorrere i colpevoli sostituendosi alla giustizia. Dal mondo delle imprese, del sindacato, del sistema bancario, passando per gli esponenti della politica, sono molte le voci che si sono associate all'appello lanciato dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, in una lettera pubblicata ieri sul Sole24Ore.

Le risposte della politica

«Condivido l'appello di Boccia - spiega l'ex premier Paolo Gentiloni (Pd) -. Giusto stringersi attorno alle famiglie. Sacrosanto accertare le responsabilità. Ma l'Italia non può reagire a una simile tragedia dando spettacolo di divisione. A dare il buon esempio dovrebbe essere il Governo che purtroppo invece contribuisce a un clima di rissosa confusione». «Un dovere delle istituzioni lavorare insieme» scrive su Facebook il presidente della Camera Roberto Fico. Dalla maggioranza Armando Siri, sottosegretario alle Infrastrutture, risponde «su Genova non potrà finire tutto a tarallucci e vino. La giustizia farà il suo corso e mi auguro rapido. Il Governo farà la sua parte non solo appoggiando quando richiesto dalle amministrazioni locali ma assicurando un intervento rapido di ripristino e messa in sicurezza di tutte le infrastrutture a rischio. Penso lo debba fare nominando un Commissario straordinario».

Tornado all'opposizione, lato Fi, Mariastella Gelmini, capogruppo alla Camera, sottolinea: «Giusto che chi sbaglia paga ma l'accertamento compete alla magistratura. Il governo accelera le risposte all'emergenza e favorisca la ricostruzione anche con leggi apposite che snelliscano la burocrazia. Noi vogliamo che il parlamento con legge istituisca una commissione d'inchiesta per verificare le responsabilità e fare una indagine conoscitiva su grado di sicurezza delle infrastrutture». «Siamo tutti dalla parte delle vittime», è il commento di Renato Brunetta, deputato di Fied ex ministro: «Condivido

l'appello del presidente della Confindustria. Non servono i processi somari. Il governo deve dare risposte concrete sulla sicurezza, ma anche sul potenziamento delle infrastrutture mettendo da parte il partito del no».

Il ruolo delle imprese

Secondo Carlo Robiglio, presidente della Piccola industria di Confindustria «non possiamo che condividere il richiamo all'unità del presidente Boccia, soprattutto nel giorno dei funerali delle vittime, alle quali va il nostro pensiero. Piccola industria è consapevole del ruolo sociale dell'impresa: desideriamo sottolineare il suo ruolo creativo e distributivo di benessere non solo per gli azionisti e chi ci lavora, ma per l'intera comunità. L'impresa è legittima non solo e non tanto per la capacità di realizzare profitti quanto per l'attitudine a essere un attore sociale». Per Gabriele Buia, Presidente Ance (costruttori edili) «stanziare risorse non basta. Occorre subito è un decreto anticrisi che anticipi alcune modifiche del Codice degli appalti, che di fatto in questi anni ha ritardato la realizzazione di opere pubbliche». Matteo Zoppas, presidente Confindustria Veneto, dopo aver evidenziato come «la tragedia di Genova ci impone un profondo rispetto per le vittime e i loro familiari», evidenzia: «È indispensabile che vengano identificate quanto prima le responsabilità secondo l'iter giuridico previsto. È opportuna una riflessione per capire se le stesse normative che disciplinano le manutenzioni ordinarie e straordinarie e i monitoraggi sulle infrastrutture risultino ancora adeguate».

Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria, è convinto che il bene principale di un Paese sia «la sua coesione sociale e mi ritrovo - aggiunge - perfettamente nelle parole del presidente Boccia. È importante dare il giusto grado di priorità alla realizzazione delle opere utili al Paese, alcune già programmate, così come ai necessari interventi di salvaguardia e messa in sicurezza, abbandonando quella cultura

del no a prescindere». Andrea Dell'Orto, presidente Ancma ed Eicma, parla della necessità di essere «uniti nel dolore e lavorare tutti e immediatamente per le soluzioni. Condivido pienamente - aggiunge - la posizione di Boccia, tesa ad accertare le responsabilità e lontana dalle tifoserie (giustizialiste o giustificazioniste)».

Anche Marco Zigon, membro dell'Advisory Board di Confindustria, consigliere del Cnel e patron della Getra, condivide «il giudizio del presidente Boccia» ed esprime «grande rammarico»: «Una vicenda così tragica non ha unito il nostro Paese e la sua classe dirigente. Dovremmo trarre da questo doloroso evento un forte insegnamento ed avviare rapidamente un piano di interventi sul sistema infrastrutturale».

Le banche e le infrastrutture

Il crollo del ponte di Genova ha avviato una riflessione anche nel mondo bancario. Per Paolo Fiorentino, ceo di Banca Carige, vanno contati «i giorni non della vendetta ma della ricostruzione»: «Da anni Genova sta combattendo con tutte le sue forze per uscire dall'isolamento geografico, ora deve essere la stagione della rivincita collettiva». Per Giuseppe Castagna, consigliere delegato di BancoBpm, è «più che opportuno l'appello alla necessità di privilegiare l'azione rispetto alla parole. Le infrastrutture sono prioritarie per la ripresa del Paese: la tragedia di Genova ci ha ricordato che un sistema di reti moderno ed efficiente è determinante».

Sindacati: risposta unitaria

L'appello di Boccia trova sponda anche tra i sindacati. Annamaria Furlan, segretaria Cisl, si dice «molto d'accordo. Istituzioni, comunità locali, forze politiche, parti sociali devono poter dare insieme una risposta immediata, pretendere che si faccia celermente giustizia senza giustizialismi. Si valuti lo stato di manutenzione delle rete autostradale avviando un piano nazionale di verifica a tappeto. Si faccia chiarezza e trasparenza - sottolinea - anche sui "monopoli" che di fatto sono stati costituiti nell'ultimo ventennio in tanti settori ex pubblici privatizzati, a cominciare dalle autostrade».



“
Sì al richiamo all'unità. Piccola industria è sempre più convinta interprete del ruolo sociale dell'impresa
Carlo Robiglio
Presidente Piccola Industria di Confindustria



“
L'Italia non può reagire a una simile tragedia dividendosi. A dare il buon esempio dovrebbe essere il Governo
Paolo Gentiloni
Ex premier e deputato Pd

LA LETTERA



LAVORARE UNITI PRIORITÀ ALLE SOLUZIONI

Sul Sole 24 Ore di ieri l'appello all'unità del presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, a «lavorare per le soluzioni» senza «cavalcare rabbia e rancore»



“
Serve una riflessione per capire se le norme che regolano manutenzioni e monitoraggi siano ancora adeguate
Matteo Zoppas
Presidente Confindustria Veneto



“
Il Governo farà la sua parte assicurando un intervento rapido di messa in sicurezza delle opere a rischio
Armando Siri
Sottosegretario alle Infrastrutture



La manutenzione

«Censite subito le opere» Esplode l'ira dei sindaci

►Decaro (Anci): dal governo solo dieci giorni, no allo scaricabarile ►«Giusto l'Sos di Mastella sui fondi: ci lascino spendere i residui attivi»

**IL FOCUS
DEL MATTINO**

Nando Santonastaso

Dissestati o in pre-dissesto, da anni senza un euro ormai di trasferimento di risorse dallo Stato e da qualche giorno privati anche dei finanziamenti della legge sulle periferie, costretti a fare i conti con una riduzione di personale che al Sud ha raggiunto proporzioni da grande esodo. Benvenuti, si fa per dire, nella galassia dei Comuni che sopravvivono - ma sempre più a stento - anche alle emergenze come quella della manutenzione di ponti e viadotti che la tragedia di Genova ha reso inderogabile. Chiaro e condiviso dai colleghi di tutta Italia l'sos lanciato ieri dal sindaco di Benevento Clemente Mastella: senza soldi è impossibile mantenere infrastrutture «di cui ci si dovrebbe preoccupare», per usare le stesse parole del direttore dell'Istituto di Tecnologia delle costruzioni del Cnr Antonio Occhiuzzi. Inevitabile la chiusura per evitare che le incognite sulla sicurezza si trasformino in scenari ben più allarmanti. Altrettanto espliciti gli interrogativi in attesa di risposte: dove recuperare i fondi necessari persino per pagare le perizie di tecnici altamente specializzati in controlli e monitoraggi dei ponti? A quale capitolo della finanza pubblica attingere visto che è proprio lei, la finanza pubblica, da tempo la grande incognita sul futuro di migliaia di enti locali con le casse vuote?

Antonio Decaro, presidente dell'Associazione dei Comuni italiani e sindaco di Bari, ricorda che la preoccupazione non è solo di natura finanziaria «anche perché ormai i tagli dei trasferimenti sono finiti e non c'è più il tappo del Patto di stabilità che fino a settembre ci avrebbe impedito di spendere». E spiega: «Sta arrivando a tutti i sindaci una lettera del Provveditorato alle Opere pubbliche - che opera per conto del Ministero per le Infrastrutture - che ci chiede di comunicare entro il 30 agosto, ovvero tra poco più di 10 giorni, l'elenco delle opere infrastrutturali dei nostri territori indicando le opere di consolidamento fatte e quelle da fare. A prescindere dal fatto che i sindaci sanno bene qual è la situazione locale, è impensabile che sull'onda emotiva della tragedia di Genova si tenti ora di scaricare la patata bollente nelle nostre mani. Un censimento dettagliato, accompagnato da progetti aggiornati sul piano finanziario, non lo si può completare in meno di due settimane». Il presidente Anci è incavolato nero: «Non abbiamo alcuna volontà di sottrarci alle nostre responsabilità, ma con questo modo di procedere i dubbi aumentano. Perché il governo non ci permette di spendere i residui attivi e gli avanzi di amministrazione che potremmo destinare ai lavori di manutenzione più urgenti? Dieci anni di ritardi in questo campo non si recuperano con un censimento organizzato in questo modo».

Anche Gabriele Buia, presidente nazionale dell'Associazione dei costruttori edili, si schiera senza mezzi termini dalla parte dei sindaci: «Mastella ha piena-

mente ragione, è impensabile affidare a Comuni in gravi difficoltà finanziarie la responsabilità del costo degli interventi di manutenzione del patrimonio pubblico, a partire dai ponti», dice. E aggiunge: «C'è bisogno di un grande piano che stabilisca la priorità di questo tipo di opere, evitando di pesare sulle già scarse e insufficienti disponibilità finanziarie degli enti locali. L'Anci è pronta a presentare una proposta dettagliata al ministro nei prossimi giorni, ribadendo che l'Italia non può rinunciare allo sviluppo di una rete infrastrutturale adeguata alle sue potenzialità economiche e sociali. Le due strade non sono affatto in contraddizione tra di loro».

Il presupposto, secondo l'Associazione, è che bisogna ripensare alle deleghe territoriali in materia di monitoraggio e verifiche dei ponti e più in generale del patrimonio affidato a Comuni, Province e Regioni: «Non si può certo pensare di chiudere le infrastrutture considerate a rischio perché non ci sono i soldi per fare i controlli - dice Buia -. Al contrario occorre una programmazione seria delle opere da fare e subito, con la disponibilità delle necessarie risorse pubbliche da parte dello Stato e di Anas, ad esempio, e con criteri validi per tutto il territorio nazionale. Per le 32 componenti della filiera dell'edilizia, da dieci anni in crisi con profondissime ripercussioni soprattutto al Sud, sarebbe una grande opportunità offrire competenza e professionalità per realizzare questo obiettivo».

Ma forse è anche il caso di guardare oltre, all'utilizzo cioè di tecnologie in grado di far diven-

tare lo stesso comparto edilizio più innovativo, come sostiene Giovanni Manco, esperto in materia di Ict: «Arriva un momento in cui conviene abbattere le opere edili una volta esaurito il loro ciclo vitale ma ciò non avviene

perché le opere costano, la ricostruzione crea disagi, il mondo economico le considera asset per la ricchezza delle persone, delle aziende e così via. Oggi però nell'era delle smart city con sensori, Big Data e Intelligenza artifi-

ziale è possibile controllare lo stato di un'opera edile. I sistemi di monitoraggio continuo sono fondamentali per la sicurezza, come sta avvenendo nei settori dell'automotive e dell'aeronautica ma la ricerca deve fare molto di più sui materiali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ponte San Nicola di Benevento, progettato da Morandi e chiuso per ragioni prudenziali

**COSTRUTTORI IN CAMPO
CON GLI ENTI LOCALI:
«NEL PIANO MARSHALL
DI RECUPERO,
NON SI POTRÀ PESARE
SULLE LORO CASSE»**



Ora non fate crollare le scuole

Aule a pezzi, ecco i soldi mai spesi Due istituti su tre vecchi e a rischio Utilizzata solo una minima parte dei 6 miliardi stanziati per la sicurezza

■ Due plessi scolastici italiani su tre hanno almeno 40 anni e buona parte non è stato nemmeno collaudato. Di fronte a questo sfacelo non vengono nemmeno spesi i pochi fondi a disposizione per la manutenzione.

Conti e Di Pietro → alle pagine 2 e 3

I soldi ci sono ma le scuole restano a rischio

Sicurezza Manutenzione fantasma per gli istituti Usata solo una minima parte dei 6 miliardi stanziati

Valentina Conti

■ Torneranno o approderanno per la prima volta sui banchi a settembre quasi otto milioni di alunni. Insieme ad oltre 850mila insegnanti, 250mila addetti del personale Ata e seimila dirigenti scolastici nei 42mila plessi scolastici del nostro Paese. Dove in più della metà si rischia la vita.

Il crollo del ponte Morandi ha riaperto il dibattito sulla messa a norma delle strutture pubbliche. Le scuole sono in pole position. D'altronde, ci siamo abituati a casa nostra a rimettere le questioni impellenti sotto la lente quando ci scappa il morto. L'edilizia scolastica italiana nell'occhio del ciclone ci sta da anni. E la situazione ad oggi è ancora più a rischio perché la mancanza di progetti e i gangli serrati della burocrazia hanno messo il freno ai buoni propositi.

Ammontano a 6,2 miliardi di euro i fondi destinati all'argomento dal 2015 all'anno in corso, eppure la spesa sostenuta nel 2017 è stata pari solo a 604 milioni, meno di un decimo, secondo i dati pubblicati dal centro studio Ance (Associazione nazionale costruttori edili). A definire il quadro di un capitolo scottante quanto la

vita a repentaglio ogni giorno dei nostri ragazzi è stato il ministro dell'Istruzione, Marco Bussetti, qualche settimana fa. Proprio dopo l'inchiesta de *Il Tempo* che ha focalizzato la situazione romana sul tema, ha fatto sapere che per il nuovo governo «l'edilizia scolastica è una priorità», annunciando 7 miliardi pronti sul piatto.

I NUMERI DELLA VERGOGNA

Su come stanno messe le scuole italiane di ogni ordine e grado parlano i numeri ufficiali, dicendo tutto. La maggior parte degli oltre 40mila istituti, il 62%, sono stati costruiti prima del 1976, e di questi il 40% è privo del certificato di collaudo statico, più del 50% è privo invece del certificato di agibilità/abitabilità e di prevenzione incendi. Il piano di emergenza e il documento di valutazione del rischio sono stati riscontrati con certezza da meno di tre scuole su quattro (rispettivamente 73% e 72%), il nulla osta provvisorio di prevenzioni incendi è presente in una scuola su sei (16%), del certificato di collaudo dell'impianto di spegnimento sono fornite appena il 9% delle scuole. E, ancora, un plesso scolastico su cinque è chiuso per sem-

pre o in attesa di essere messo a norma.

MANUTENZIONE E SICUREZZA

Una scuola su quattro, il 23% dei plessi, ha una manutenzione "inadeguata", secondo i rilevamenti dell'Associazione Nazionale Presidi (ANP), e solo il 3% degli istituti è in ottimo stato di manutenzione. La media nazionale di investimento in manutenzione straordinaria annua per singolo edificio degli ultimi 5 anni è di 20.535 euro. Oltre il 41% delle scuole si trova in zona sismica 1 e 2 e solo il 12,3% delle scuole presenti in queste aree risulta progettato o adeguato alla normativa tecnica di costruzione antisismica. Senza contare che gli impianti elettrici sono completamente a norma in meno di un'aula su quattro e soltanto nel 15% delle palestre e nel 9% delle mense. Nel 18% delle scuole a più piani non sono presenti scale di sicurezza, né vi sono uscite di sicurezza sui corridoi. E che ci sono regioni dove il numero di edifici scolastici non attivi, per vari motivi, supera abbondantemente quello delle strutture dove si fa didattica. Insomma, le chiacchiere stanno a zero. Mettendo insieme dati uffi-

ciali, dossier in circolazione, impegni di spesa e altre voci, il quadro che ne esce è disastroso. Tra scuole che scontano l'effetto delle varie scosse telluriche, situazioni deprecabili al sud dello Stivale, lavori lumaca, interventi richiesti che rimangono sulla carta, con in mezzo l'arte obbligata di arrangiarsi per docenti e famiglie.

IL CASO MESSINA

Proprio qualche giorno fa Cateno De Luca, primo cittadino di Messina, ha ordinato platealmente la chiusura di tutti gli istituti della cittadina siciliana per verifiche antisismiche, firmando un'ordinanza indifferibile e urgente riguardante i plessi scolastici di competenza della Città Metropolitana e del municipio di Messina. La decisione è arrivata dopo un sopralluogo insieme al responsabile provinciale dei vigili del fuoco, trovando solo 2 scuole su 108 in regola con le certificazioni.

«La situazione emersa crea inquietudine - ha affermato De Luca - per l'assenza di un quadro chiaro della condizione riguardante lo "stato dell'arte" di ogni singolo plesso». Ci si è appellati anche al prefetto. «Le procedure devono essere certa-

mente accelerate. Durante gli ultimi anni, la "stretta" sulle misure preventive e il logoramento delle strutture hanno prodotto la chiusura o la necessità di ristrutturare sempre più scuole: lo dimostra il fatto che ad oggi, rispetto a 42.292 edifici scolastici, ve ne siano ben 8.450 dove non si svolgono le lezioni, poiché risultano in ristrutturazione, dismessi oppure in fase di ricostruzione», spiega Marcello Pacifico, presidente dell'Anief, Associazione Nazionale Insegnanti e Formatori. «Ma anche le norme sulla responsabilità della manutenzione degli edifici devono essere cambiate rivendendo il Te-

sto unico sulla sicurezza», prosegue Pacifico, sollevando un punto critico in fatto di responsabilità, evidenziando come «Anief e Udir hanno chiesto in più sedi, modalità ed occasioni di fare ciò, anche esonerando le responsabilità della dirigenza scolastica, ma pure dei lavoratori, docenti e Ata re-

sponsabili della sicurezza, a seguito della loro denuncia agli organi competenti sul rischio e sugli interventi necessari».

Perché «ad oggi, in caso di crolli di scuole, a pagare per l'inerzia dell'amministrazione proprietaria, Comuni e Province, sono in primis loro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

62% **40%**

Istituti vecchi
Quasi due plessi su tre hanno ormai più di 40 anni. Realizzati prima del '76

Senza collaudo
Quasi una struttura su due di quelle costruite prima del '76 sono prive di certificato

Interventi inadeguati

Secondo l'associazione dei presidi:
In ottimo stato solo il 3% dei plessi

Senza agibilità

Un istituto scolastico su tre ad oggi non ha il certificato di agibilità

Pericolo terremoti A norma antisismica solo il 40% delle aule Nella Capitale a disposizione appena 19 milioni sui 500 necessari

■ Rischio amianto, ratti, edifici fatiscenti, aule allagate, intonaci che si polverizzano, cornicioni transennati, vetri sconquassati, porte fermate da lacci, giardini inagibili, crepe, alberi crollati, tetti da rifare da troppo, troppo tempo, bagni e termosifoni guasti, impianti non a norma. Un elenco interminabile di problemi. Delle "scuole a pezzi" della Capitale il nostro giornale ha setacciato dall'inizio dell'anno scolastico ogni dettaglio.

Dal crollo del solaio al liceo Virgilio di via Giulia alla storica sede del liceo artistico Caravillani di piazza Risorgimento chiusa dall'ottobre 2016 per le conseguenze del sisma che ha sconvolto il

Centro Italia. Anticipando a luglio scorso le urgenze negli istituti di Roma, 2.400 in totale, e provincia, così come recepite nel programma triennale delle opere pubbliche 2017-19 della Città Metropolitana di Roma Capitale (dal ripristino dei controsoffitti al Liceo Peano, lavori per 1.200.000 euro) alle lesioni da riparare in aula magna al Plauto di Spinaceto (150.000 euro). Nel bilancio 2017, per la manutenzione dei circa 350 edifici scolastici ricadenti sotto competenza dell'ex Provincia di Roma, a fronte di un fabbisogno stimato in oltre 500 milioni, sono stati destinati 19 milioni di euro per finanziare circa sessanta lavori. Un

dato di fatto salta all'occhio su tutti: la sproporzione tra necessità e risorse disponibili. Il resto è servito a sufficienza: 10 mila euro i fondi di media dei Municipi (che non bastano), lavori a rilento o fatti male, le segnalazioni dei dirigenti scolastici in tema edilizia spesso cadute nel vuoto. «La richiesta che da anni l'Associazione Nazionale Presidi rivolge agli enti locali del Lazio - evidenzia il presidente dell'Anp-Lazio, Mario

Rusconi - riguarda specialmente una mappatura della situazione degli edifici scola-

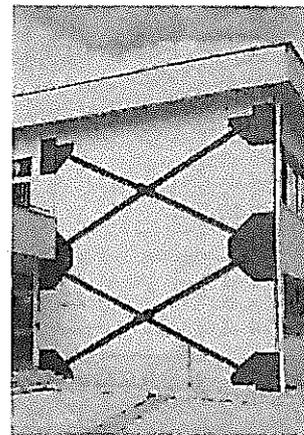
stici che evidenzia tutte le carenze da sanare e comunicare un piano pluriennale di

interventi, a cominciare dalle situazioni che espongono a maggior rischio studenti e docenti». «Roma, soprattutto, è affollata da edifici molto datati, e la condizione delle scuole lascia a desiderare. Occorre tempestività sul tema e servono risposte adeguate», osserva Rusconi. Chiosando: «Dopo le scosse di terremoto e l'ultima nevicata, non riusciamo ancora ad ottenere un piano pragmatico di interventi, nonostante numerosi solleciti di presidi e i nostri interventi presso Roma Capitale e Città Metropolitana». **Val. Con.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Liceo Caravillani di Roma

Chiuso dal 2016 per i danni subiti a causa del sisma di Amatrice



Campobasso
Una scuola adeguata, in parte,
per affrontare i terremoti

**Le aule
si sbriciolano**
Il crollo dei
controsoffitti
è tra i più
diffusi
problemi
delle strutture
italiane



IL DOSSIER: 21 MILIARDI PERSI

Grandi opere e lavori fermi per burocrazia

di Antonio Signorini

a pagina 10

Il «tappo» del codice appalti: blocca pure le manutenzioni

La riforma è rimasta a metà, le procedure sono lente e farraginose. La denuncia di Ance: 21 miliardi al palo

IL CASO

di Antonio Signorini
Roma

Se le società che gestiscono le autostrade sono state avarie in investimenti e nella messa in sicurezza delle strutture che gli sono state affidate, lo Stato non è più virtuoso con le infrastrutture che amministra direttamente. Ad esempio scuole, acquedotti, dighe e ferrovia. Amministrazione centrale, comuni e regione già da un po' stanno tirando il freno sugli investimenti pubblici, come dimostra l'andamento della spesa in conto capitale dello Stato che è diminuita del 43% in soli sette anni, dal 2008 al 2015. È stata in sostanza tagliata la spesa pubblica buona per fare aumentare quella corrente, cresciuta nello stesso periodo di quasi 12 punti percentuali. A rimetterci è la crescita del Paese,

ma anche la sicurezza degli edifici pubblici.

È di pochi giorni fa la denuncia dell'Ance, l'associazione dei costruttori, su quanto il freno della burocrazia stia costando al Paese. Ci sono 21 miliardi di euro di opere bloccate, i casi segnalati sono 270 su tutto il territorio nazionale e 330 mila posti di lavoro in meno, secondo i dati di Sbloccacantieri.it. Il 30% dei lavori bloccati riguardano opere di manutenzione e messa in sicurezza di edifici scolastici. Seguono le opere di gestione delle acque con il 29% delle segnalazioni concentrate principalmente nel Mezzogiorno.

Gli interventi sulle strade bloccate sono il 15%. Ne fanno le spese la messa in sicurezza, manutenzione e realizzazione di strade statali, provinciali e comunali.

Le conseguenze «sono sotto gli occhi di tutti. Per citarne una per tutte, la mancata manutenzione del territorio e del patrimonio infrastrutturale ha amplificato le conseguenze provocate dai disastri naturali: un miliardo di euro all'anno il costo dei danni generati da

frane e alluvioni. Nonostante le emergenze e la necessità di aprire cantieri di messa in sicurezza e manutenzione su tutto il territorio nazionale, le procedure per la spesa delle risorse sono ancora troppo lente e farraginose con il risultato che i cantieri o non si aprono o si aprono troppo tardi», ha denunciato il presidente dell'Ance Gabriele Bula in un intervento sul sito *Formiche.net*.

Difficile che la soluzione ai problemi arrivi attraverso una legge. In Italia di solito succede il contrario. Ad esempio che la riforma del codice degli appalti, presentata nel 2017 come una misura per sbloccare, semplificare e garantire la pulizia dei lavori pubblici, si sia trasformato in un altro tappo che rende difficile se non impossibile avviare opere o anche per fare semplice manutenzione.

Il nuovo codice voluto dal governo Renzi è rimasto a metà strada. Mancano 60 decreti attuativi. La poca chiarezza «ha costituito un freno all'attività, anche ordinaria, dei pubblici amministratori, preoccupati di assumere scelte sbagliate, fonte di possibile responsabilità erariale. Troppe volte, infatti, si è assistito a un blocco delle decisioni della Pa (autosospensione) che ha preferito fuggire dalle proprie responsabilità». In sostanza i dirigenti pubblici preferiscono non decidere. Un atteggiamento già ben presente nella pubblica amministrazione italiana. È di pochi giorni fa la notizia che la sindaca di Roma Virginia Raggi vorrebbe incentivare economicamente i dirigenti della sua amministrazione che non bloccano lavori pubblici.

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e il premier Giuseppe Conte hanno annunciato interventi per modificare il codice in autunno, dopo una consultazione con le associazioni. Forza Italia è stata da sempre contraria al nuovo codice e in occasione della tragedia di Genova tramite Deborah Bergamini, vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, ha chiesto «un piano infrastrutturale» e modifiche «a un codice degli appalti farraginoso, complicato e moralistico».

Le norme

La nascita

Il codice appalti, varato per la prima volta nel 2016, disciplina i contratti della Pa per eseguire opere pubbliche, svolgere servizi e reperire forniture utili a perseguire i fini istituzionali degli enti pubblici e anche scegliere l'eventuale socio privato

Le modifiche

Il testo viene modificato nel 2017 per introdurre la clausola sociale obbligatoria, il criterio del prezzo più basso e piccoli cantieri, i limiti ai subappalti, e aiuti alle piccole medie imprese per appalti di valore inferiore al milione di euro

Il trend

Il governo giallo-verde vorrebbe modificare ulteriormente il testo in nome della «semplificazione». Tuttavia, il ritardo nell'approvazione e applicazione dei decreti attuativi ha reso la situazione molto più incerta e confusa



GRILLINO
Il ministro Danilo Toninelli

OPERE AL RALLENTATORE

La poca chiarezza è stata un freno all'attività dei pubblici amministratori



FARE DI UN PONTE IL MANIFESTO DELLE VIRTU' ITALIANE

Uno stress test contro l'inefficienza. Come trasformare la ricostruzione a Genova nel simbolo della forza di un paese

C'è un'alternativa alla politica degli sciacalli? Il 10 luglio del 1976, in uno stabilimento della piccola città brianzola di Meda, al confine con il comune di Seveso, si verificò un grave incidente che per molto tempo fece discutere l'opinione pubblica italiana. In quell'occasione, in una fabbrica della società Iemesa, il sistema di controllo di un reattore chimico andò in avaria e quel guasto causò la fuoriuscita e la dispersione di una velenosa nube di diossina, che nel corso dei giorni andò a ricoprire i cieli di diversi comuni limitrofi nella bassa Brianza. Seveso è stato il peggior disastro ambientale della storia italiana, e uno dei più gravi della storia europea, e una volta accertate le responsabilità di quell'avaria la classe dirigente europea, e non solo dunque quella italiana, ebbe uno scatto di orgoglio e decise di dotarsi per la prima volta di una politica comune in materia di prevenzione dei grandi rischi industriali attraverso l'approvazione di una direttiva europea che costrinse gli stati membri a identificare i propri siti a rischio. La storia della Direttiva Seveso è utile da riscoprire oggi nella misura in cui ci sia qualcuno nel nostro paese desideroso di trasformare il disastro del ponte Morandi a Genova non nel simbolo di un'Italia destinata inevitabilmente a crollare ma nel simbolo di un'Italia diversa, capace di trasformare una situazione difficile in una opportunità utile a mostrare al mondo le capacità straordinarie di un paese. Immaginare che un governo incapace guidato da pericolosi sciacalli del cambiamento sappia affrontare con competenza e razionalità il percorso che da qui ai prossimi mesi porterà alla ricostruzione del ponte Morandi (cinque mesi, magari) è un'impresa decisamente complicata. Ma se in Italia ci fosse una classe dirigente all'altezza dei suoi compiti, non ci penserebbe un atti-

mo a fare del dramma genovese una grande occasione non per conquistare consensi a colpi di fake news ma per mettere in campo il meglio di ciò che sa offrire il nostro paese. Per farlo occorrerebbe smetterla di occuparsi di stupidaggini, occorrerebbe mettere da parte la politica del capro espiatorio, occorrerebbe rinunciare al metodo del processo sommario, occorrerebbe ristabilire i valori non negoziabili di uno stato di diritto, occorrerebbe avere la pazienza di capire cosa davvero è andato storto nel monitoraggio del ponte e occorrerebbe infine far diventare la ricostruzione di una infrastruttura importante una sorta di grande stress test relativo ai tabù dell'Italia. Non è solo una questione retorica e non è solo una questione legata alla velocità nella ricostruzione del ponte. E' qualcosa di più profondo che riguarda alcuni vizi misteriosamente trasformati in virtù dal peggio dell'opinione pubblica italiana. Fare della ricostruzione del ponte il simbolo di una ricostruzione italiana è possibile solo rendendosi conto che il vero dramma del nostro paese è relativo non ai famigerati costi della politica ma alle clamorose inefficienze di una macchina statale che può funzionare solo a condizione che vi siano processi decisionali veloci capaci di com-

battere alla radice il principio di irresponsabilità che governa buona parte del sistema burocratico. Per capire questo, per andare a fondo nel problema, sarebbe necessario per esempio avere il coraggio di razionalizzare le procedure autorizzative. Sarebbe necessa-

rio considerare la frammentazione delle competenze nell'attuazione dei programmi infrastrutturali come un punto di debolezza e non come un punto di forza del nostro paese. Sarebbe importante dare ai privati l'opportunità di investire in Italia garantendo il rispetto dei contratti, evitando gli sciacallaggi politici, destinando ogni anno una parte fissa del pil agli investimenti infrastrutturali e creando una nuova figura pubblica alle dipendenze della presidenza del Consiglio, come chiede da anni

l'Ance, capace di coordinare e facilitare il processo di realizzazione dei programmi e degli interventi infrastrutturali. Sarebbe importante inoltre che la politica presente e passata si assumesse le proprie responsabilità in materia di monitoraggio dei servizi concessi a società private. Sarebbe importante fare del crollo di una infrastruttura difettosa non il simbolo di un paese che deve rinunciare a costruire grandi infrastrutture perché non ne è capace ma al contrario il simbolo di un paese che ha urgente bisogno di grandi infrastrutture capaci di accelerare la velocità di crescita dell'Italia.



(segue a pagina quattro)

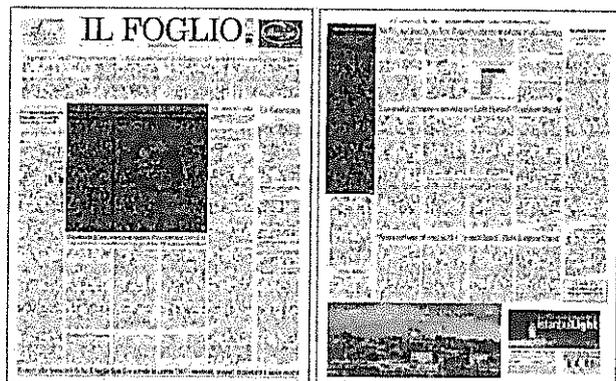
Virtù da ricostruire

Il calvario dei nove step che rende impossibile fare infrastrutture. Cosa deve cambiare

(segue dalla prima pagina)

Sarebbe importante fare tutto questo così come sarebbe importante denunciare chi usa la magistratura amministrativa per rallentare i lavori a colpi di ricorsi e così come sarebbe importante ancora dotarsi di una figura indipendente capace di monitorare la costruzione delle infrastrutture con un'invasività minore rispetto a quella messa in campo dall'Anac. Sarebbe importante fare tutto questo così come sarebbe importante chiedersi perché i grandi gruppi imprenditoriali italiani specializzati in costruzioni (pensate al Gruppo Salini) abbiano scelto di dirottare i propri investimenti più fuori dall'Italia che all'interno dell'Italia. Sarebbe importante chiedersi questo e sarebbe importante chiedersi infine se l'inecapacità del nostro paese di attrarre il maggior numero di capitali stranieri nella costruzione di grandi e piccole infrastrutture sia dovuta più all'abuso delle auto blu o più a un sistema burocratico che per permettere la realizzazione di un'opera prevede almeno nove step fissi. Primo: approvazione presso l'amministrazione competente. Secondo: approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Terzo: approvazione del progetto da parte dei Beni culturali. Quarto: approvazione da parte del ministero dell'Ambiente. Quinto: approvazione degli addetti alla verifica dell'impatto ambientale. Sesto: approvazione del Dipe. Settimo: approvazione del Cipe. Ottavo: parere del Mef. Nono: registrazione della Corte dei conti. Due anni fa, nel sud del Giappone, a Fukuoka, a causa di un terremoto si aprì un'enorme voragine larga trenta metri e profonda quindici metri su una strada a cinque corsie nel cuore della città. In appena due giorni gli operai riuscirono a richiudere il tratto della strada e riuscirono a dimostrare cosa sa fare uno stato che funziona quando vuole mostrare al mondo la sua capacità nel mettere in campo un modello di efficienza.

Un ponte che crolla non è come una voragine e un pilone che collassa non è come la diossina che si diffonde nell'aria. Ma se l'Italia avesse una classe dirigente con la testa sulle spalle, di fronte al tracollo del ponte Morandi non ci penserebbe due volte a trasformare un problema drammatico in un'occasione non per esporre ghigliottine ma semplicemente per trovare soluzioni. Il vero cambiamento sarebbe questo. Tutto il resto è solo carne per sondaggi e sciacalli.



Quella leggina pro Atlantia passata di notte

Nello «Sblocca Italia» del governo Renzi fu inserita una proroga della concessione senza passare da alcuna gara pubblica. Il ministro Delrio andò poi a Bruxelles per trattare con l'Ue un ulteriore prolungamento fino al 2042 a favore dell'azienda.

di **ANTONIO GRIZZUTI**



■ Mentre rimbalza sulla bocca di diversi ministri l'ipotesi che il governo revochi la concessione ad Autostrade per l'Italia, partecipata di Atlantia, la società di infrastrutture che fa capo alla famiglia Benetton, il vicepremier Luigi Di Maio ha approfittato dell'occasione per rincarare la dose e lanciare un durissimo affondo nei confronti del Partito democratico e di Matteo Renzi. «Nello «Sblocca Italia» fu inserita di notte una leggina che prolungava la concessione ad Autostrade in barba a qualsiasi forma di concorrenza», attacca Di Maio. «Si è fatta per finanziare le campagne elettorali. A me la campagna non l'ha pagata Benetton e sono libero di rescindere questi contratti» («Mai preso un centesimo da Benetton», ha replicato Renzi).

Il riferimento è all'articolo 5 del decreto legge n. 133 del 2014, noto appunto come «Sblocca Italia». A quei tempi, al dicastero dei Trasporti sedeva l'ex vicepresidente della Camera, Maurizio Lupi. Senza voler entrare nei dettagli tecnici, con questa norma il governo Renzi metteva nero su bianco la possibilità di barattare, ovviamente senza passare per una gara pubblica, la proroga delle concessioni già in essere con tariffe autostradali calmierate.

La scusa ufficiale era quella di sbloccare gli investimenti, ma in realtà il governo

metteva una bella «manina» per le aziende titolari di concessioni, dunque anche Autostrade per l'Italia, che in questo modo sarebbero par-

tite avvantaggiate rispetto ai competitor. La prassi delle proroghe è stata poi vietata dal nuovo codice degli appalti, che autorizza il rinnovo delle concessioni per più di cinque anni solo nel caso in cui il concessionario debba recuperare gli investimenti.

Il maldestro tentativo messo in atto dal governo non passò però inosservato. La legge provocò l'irritazione di Bruxelles, che il 17 ottobre 2014 aprì una procedura di preinfrazione nei confronti del nostro Paese. Secondo gli ufficiali europei esisteva infatti il rischio che la norma consentisse «significative modifiche» al livello delle tariffe e «proroghe significative della durata di concessioni esistenti». La stessa dinamica intravista dall'Antitrust, che sempre in quei giorni definiva il provvedimento «in contrasto con le norme istitutive dell'Authority» in quanto avrebbe delineato «un meccanismo di proroga implicita delle concessioni».

Nel testo finale, pubblicato in Gazzetta Ufficiale l'11 novembre, si intravede il tentativo del legislatore di mitigare questi pericoli. Il comma 3 modificato prevede infatti che l'affidamento dei lavori, delle forniture e dei servizi «di importo superiore alla soglia comunitaria» si debba svolgere nel «rispetto delle procedure di evidenza pubblica» evidenziate dal Codice degli appalti. Ma si tratta di una postilla «insuf-

ficiente», secondo i rilievi trasmessi alla commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera nell'aprile del 2015 dall'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance), in quanto riguarda solo i lavori «ulteriori» rispetto a quelli previsti dalle convenzioni vigenti.

Nella sostanza, dunque, il discorso non cambia. Per questo motivo, a fine gennaio, Raffaele Cantone inviò una lettera al ministro Lupi e ai presidenti di Camera e Senato, Laura Boldrini e Pietro Grasso, nella quale evidenziava la criticità dello «Sblocca Italia» e chiese una «correzione» della norma «per evitare che possano verificarsi gli effetti indesiderati evidenziati». Anche l'Antitrust confermò, per bocca del presidente Giovanni Pitruzzella, che «nonostante le modifiche le criticità restano». Di tutt'altro avviso Maurizio Lupi, che ancora a marzo 2015 difendeva la legge. «Se vogliamo ammodernare e potenziare le autostrade senza aumentare i pedaggi agli utenti», sosteneva il ministro, «l'unica strada, a parte il mago Zurli, è aumentare la durata della concessione». Passarono pochi giorni e Lupi si dimise, travolto dallo scandalo «Grandi opere». Il timone del Mit passò a questo punto prima al premier Matteo Renzi e, successivamente, a Graziano Delrio, che mantenne l'incarico anche nel governo Gentiloni.

I favori del Pd ai signori delle autostrade, però, non si fermano qui. Come riportato negli scorsi giorni dalla Veri-

tà, nell'aprile 2016 il senatore genovese Maurizio Rossi depositò un'interrogazione per segnalare le condizioni disperate nel quale versa il ponte Morandi. Probabilmente il ministro in quel periodo doveva essere molto impegnato, dal momento che la richiesta di chiarimenti di Rossi rimase senza risposta. Delrio riuscì invece a ritagliarsi il tempo, l'anno dopo, per volare a Bruxelles e chiedere un altro «aiutino» ai big del settore. L'incontro con il commissario europeo per la Concorrenza, la danese Margrethe Vestager, aveva l'obiettivo di convincere l'Unione europea ad autorizzare la proroga della concessione di Autostrade per l'Italia. Nel documento, il governo chiedeva un doppio regalo per l'azienda dei Benetton: da un lato il prolungamento della concessione fino al 2042 (rispetto alla scadenza naturale nel 2038) e dall'altro l'aumento delle tariffe autostradali. Una misura che serviva, come si legge nel comunicato della Commissione europea, a garantire ad Autostrade «introiti sufficienti per finanziare investimenti di rilievo nel settore autostradale italiano». Nel frattempo pochi mesi dopo, a novembre del 2017, il Pd presentava un emendamento per modificare il codice degli appalti. Obiettivo: ridurre dall'80% al 60% la percentuale di lavori autostradali che devono essere assegnati tramite gara pubblica. Insomma, sembra proprio che il Partito democratico abbia una vera e propria allergia nei confronti della concorrenza e del mercato.

Maurizio Lupi, allora titolare dei Trasporti, difese il provvedimento

Il Pd volle cambiare il codice degli appalti per limitare la concorrenza



PROGRAMMA
Giovanni
Tria

Grandi opere In bilancio 140 miliardi

Alessandro Arona — a pag. 5

Dall'ambiente alla scuola, gli investimenti per la ripresa

La strategia del governo. In bilancio 140 miliardi per i prossimi 15 anni, ma la spesa è in calo
A frenare non sono i vincoli europei, ma la burocrazia, la mancanza di progetti e i contenziosi

Alessandro Arona
ROMA

Tanti soldi per le opere pubbliche e pochi cantieri. Tra il 2015 e il 2018 lo Stato ha aumentato le risorse annuali per infrastrutture da 12,4 a 21,5 miliardi di euro (fonte: ufficio studi Ance), con un aumento in valori reali del 72%. E per i prossimi 15 anni sono già in bilancio 140 miliardi di euro. Eppure gli investimenti fissi lordi pubblici sono in costante calo negli ultimi dieci anni, -36% dal 2007, passando dal 2,9% del Pil al 2,0%.

Il calo è proseguito anche negli ultimi due anni: -6,2% nel 2016 e -5,6% nel 2017, quando valevano 33,68 miliardi. Per quest'anno il Def prevede un aumento di 848 milioni, +2,5%, sempre al 2% del Pil, ma secondo l'Ance non ci si arriverà.

«Gli investimenti pubblici in infrastrutture - ha detto il ministro dell'Economia Giovanni Tria in un comunicato a Ferragosto - sono una priorità dell'attuale governo, e non ci saranno vincoli di bilancio».

Il 18 luglio scorso Tria aveva confermato che «nel bilancio dello Stato, stanziati per i prossimi 15 anni, ci sono 150 miliardi di euro per investimenti pubblici» (non solo la-

vori), aggiungendo che sono stanziamenti «già scontati dall'indebitamento netto».

Non c'è dunque un problema di vincoli europei, ma di rimozione delle complesse cause che frenano la spesa effettiva: procedure contorte, carenze progettuali degli enti locali, difficoltà di attuazione del Codice appalti, contenziosi sulle gare, crisi delle imprese di costruzione. «Negli ultimi anni - ha detto Tria al Sole 24 Ore - nelle amministrazioni (soprattutto locali) è scomparsa per varie ragioni la capacità di progettazione. Occorre ricostruire una struttura che rappresenti una sorta di versione aggiornata del Genio Civile, e sia in grado di fornire progetti definitivi agli enti».

L'obiettivo di rafforzare le strutture centrali di supporto nasce con Fabrizio Barca (governo Monti) che lanciò il progetto dell'Agenzia nazionale per la coesione, poi partita nel

2015. Ma ancora una volta, nel 2017, l'Italia ha avuto tra le peggiori performance di spesa per i fondi strutturali europei 2014-2020 (da spendere entro il 2023), solo 5,6% di spesa contro una media del 10,5%, quart'ultima sui 28 Paesi Ue. Entro fine anno (piani regionali e nazionali) l'Italia deve arrivare a 2,9 miliardi di euro di

spesa certificata, da gennaio a luglio si è saliti da 2,6 a 4,47 miliardi: Agenzia, Ministeri e Regioni stanno accelerando, ma 19 programmi su 51 rischiano di non farcela.

Sui depuratori idrici (altro caso emblematico, il 20% della popolazione vive in zone che ne sono prive) l'Italia è in infrazione dal 2012 per 109 aree "fuorilegge": dal 2014 i presidenti di Regione sono Commissari con poteri speciali, sono stati stanziati 1,8 miliardi, ma le aree senza depuratori si sono ridotte solo a 74, e a fine maggio è partita una multa europea che ci costa 30 milioni di euro ogni sei mesi.

Contro il dissesto idrogeologico ha funzionato dal 2015 al giugno scorso una struttura di missione di Palazzo Chigi, che ha faticosamente rimesso in moto vecchi progetti per 2,2 miliardi, di cui però 800 milioni sono ancora in progettazione. Altre risorse sono state stanziare, per 7,8 miliardi, ma la spesa effettiva è stata nel 2017 di solo 527 milioni.

Lo stesso dicasi per le scuole: messi in campo, sempre coordinati da Palazzo Chigi, 6,2 miliardi di euro tra il 2015 e il 2018, ma la spesa nel 2017 è stata di soli 604 milioni. «Risultati mai visti finora», osserva l'Ance sia per le scuole che per il dissesto, ma

ancora poco rispetto alle risorse messe in campo.

Tria ha spiegato che «serve prima di tutto un monitoraggio centrale e

puntuale». Non è semplice: il Mef ha al momento la situazione dettagliata solo sui programmi con fondi europei, sul resto delle opere pubbliche la

banca dati (Mop) è partita solo due anni fa, e non ci vorrà poco per convincere tutte le amministrazioni a inserire tempestivamente e in tempo reale tutte le informazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Meno burocrazia

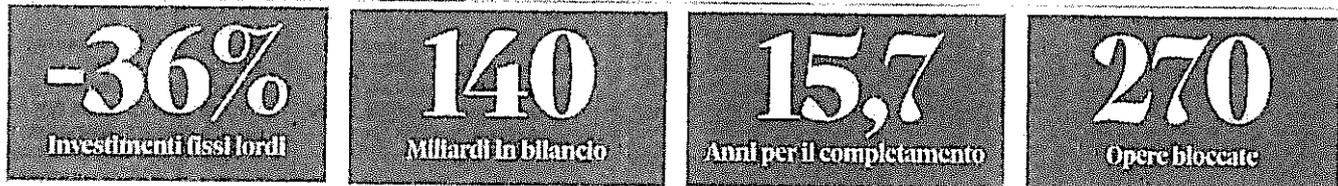
Tra il 2015 e il 2018 lo Stato ha aumentato le risorse annuali per infrastrutture. Eppure gli investimenti fissi lordi pubblici sono in costante calo

Su ilsole24ore.com

INVESTIMENTI IMMOBILIARI DA SBLOCCARE.

Online la versione integrale dell'articolo sugli investimenti Inail

INFRASTRUTTURE, TUTTE LE CRITICITÀ



Nella pubblica amministrazione
 Sono stati in Italia 33,7 miliardi di euro, -36% reale rispetto al 2007

Fondi per lavori pubblici
 Secondo l'Ance sono i fondi statali già in bilancio per le infrastrutture

I tempi per le opere pubbliche
 Progetto e realizzazione per le opere sopra i 100 milioni di euro

Il monitoraggio
 L'Ance ha monitorato 270 opere bloccate in Italia, per 21 miliardi

ECONOMIA 17/08/2018 12:24 CEST | Aggiornato 7 minuti fa

Il calo degli investimenti pubblici in infrastrutture non c'entra con i vincoli europei

Mentre Bruxelles respinge le accuse di Salvini il governo stanziava 140 miliardi per i prossimi 15 anni. Ma il problema sta nello sbloccare i cantieri, non nel finanziarli

By Huffington Post



ANSA

Tanti miliardi da spendere in opere pubbliche, scuole, infrastrutture. A fronte di decine di cantieri bloccati e investimenti in costante diminuzione. È questo il paradosso che emerge dagli ultimi dati dell'Ance, l'Associazione Nazionale Costruttori Edili, riportati dal Sole24ore.

Un dato, su tutti, balza all'occhio: all'aumento delle risorse annuali dello Stato per le infrastrutture, passate dal 2015 al 2018 da 12,4 a 21,5 miliardi di euro, fa da contraltare il calo costante degli investimenti fissi lordi pubblici, diminuiti del 36% dal 2017 ad oggi. Un trend che il ministro Tria ha più volte dichiarato di voler invertire, annunciando di aver stanziato "150 miliardi di euro per investimenti pubblici nei prossimi 15 anni, già scontati all'indebitamento netto". A bilancio, in verità, ne sono stati messi 140, ma la sostanza cambia poco.

TENDENZE



Renzo Piano alla Repubblica: "I ponti non crollano per fatalità. Nessuno dunque venga a dirci questo"



"Con 40 morti sono convinto che non pagheremo penali"



I Benetton protestano col Governo. "Annuncio revoca concessione senza contestazione specifica".

Titolo cede 22%



"Non si può revocare la concessione ad Autostrade per l'Italia. Salvini l'ha capito, i ministri improvvisati M5S no"



"Ho inchiodato a un passo dall'Inferno e ho visto la macchina di fronte inghiottita. Non dimenticherò mai"



"Caro Di Maio, quella leggina l'abbiamo abrogata insieme" (di G. Colombo)

ISCRIVITI E SEGUI

Prendi in mano il tuo futuro e segui il tuo sogno. Iscriviti a Huffington Post e segui il tuo sogno. Iscriviti a Huffington Post e segui il tuo sogno.



A frenare gli investimenti, tuttavia, non sono i paletti posti dall'Unione Europea, come sostenuto a più riprese da Matteo Salvini: "Se ci sono che ci impediscono di spendere soldi per mettere in sicurezza le scuole dove vanno i nostri figli e le autostrade dove viaggiano i nostri lavoratori, sarà il caso di porsi il dubbio se continuare a rispettarli", aveva detto il ministro dell'Interno. Ma per Bruxelles a confutare questa tesi ci sono i numeri, elencati sul Corriere della Sera dal commissario europeo al Bilancio Gunther Oettinger: "Per il periodo 2014-2020 all'Italia sono stati assegnati 2,5 miliardi di euro per strade e treni, 12 miliardi dei fondi strutturali per aiutare le regioni più povere ed è stata data la luce verde per 8,5 miliardi di spesa nazionale". Non solo. A proposito del crollo del ponte Morandi, che faceva parte del network di trasporto transeuropeo (Tent), l'Ue fa notare, oltre al maxi investimento da 8,5 mld approvato dalla Commissione per le autostrade italiane, anche che il viadotto era "gestito da un operatore privato, che aveva la responsabilità sulla sicurezza e il mantenimento della strada".



Insomma, stando a questi numeri il problema starebbe a casa nostra: nelle procedure troppo confort, nella burocrazia, nelle carenze progettuali e gli enti locali, nei contenziosi sulle gare. Ostacoli che frenano gli investimenti anche sul dissesto idrogeologico e nell'edilizia scolastica: nel primo caso, a fronte di 7,8

Personalizza Per saperne di più

✉ Newsletter

huffingtonpost.com/it

Iscriviti ora →

Twitter
 Facebook
 Instagram
 Messenger

VIDEO

Di Maio si scaglia contro i Governi precedenti: "Hanno coperto Autostrade e la famiglia Benetton"



Il camion simbolo della tragedia di Genova è ancora acceso, con i tergicristalli in funzione



La lucidità del poliziotto sul Ponte Morandi: "State indietro, calmi, alle vostre auto ci pensiamo noi"



"Oh mio Dio!". Il momento del crollo del Ponte Morandi sull'A10 a Genova



L'ipotesi dell'esperto sul crollo del ponte di Genova: "Costruito con tecnologia fallimentare"



Sull'autostrada di Genova crolla il ponte Morandi: le prime immagini



"Non c'erano avvisaglie di pericolo. Le cause? Da accertare". Parla il direttore di Autostrade del Tronco genovese

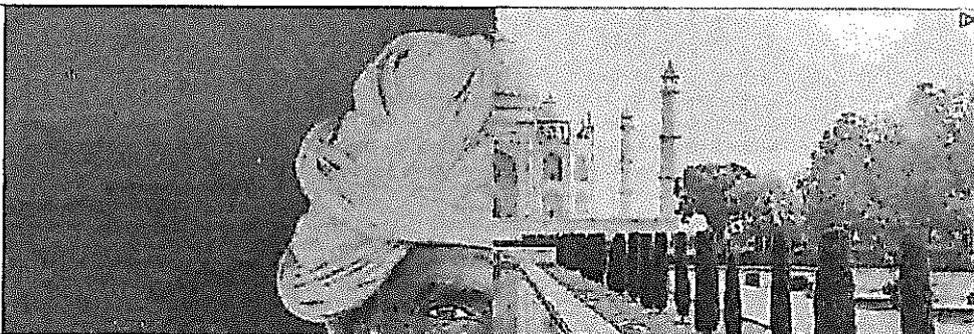


Baby gang getta un anziano nel cassonetto: la video-denuncia



CORRIERE DELLA SERA / ECONOMIA

AIRITALY
VOLATA A DELHI DA 334 €
PRENOTA ORA



- 0
- 1035
-
-
-
-
-

LA SCIENZA

Crollo del ponte a Genova, la concessione di Autostrade per l'Italia: ecco cosa dice

Dopo la privatizzazione, la società Autostrade per l'Italia e il ministero hanno firmato una Convenzione che prevede doveri e sanzioni. Ma i controlli non sono sempre facili

di **Valentina Santarpia**



Revoca della concessione e multe fino a 150 milioni di euro: l'annuncio su Facebook del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli fa tremare i polsi ai vertici di Autostrade, e pone una serie di questioni tecniche. Il rapporto tra ministero dei Trasporti, che rappresenta lo Stato che concede la gestione della rete autostradale, e il concessionario, Autostrade per l'Italia, è infatti regolato da un documento complesso, la Convenzione unica, firmata il 12 ottobre 2007, diventata efficace l'8 giugno 2008 e di durata fino al 31 dicembre 2038. È proprio la Convenzione a stabilire diritti e doveri delle parti, definendo il canone di concessione e sub



AVENGERS
ACQUISTO DIGITALE
GUARDALO SUBITO SU
CHILI



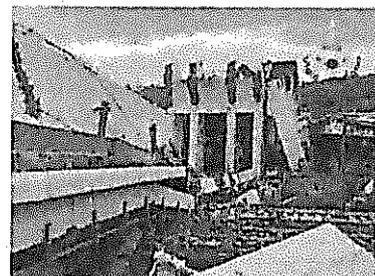
SCORRI QUANTO TI PAGANO

CORRIERE DELLA SERA

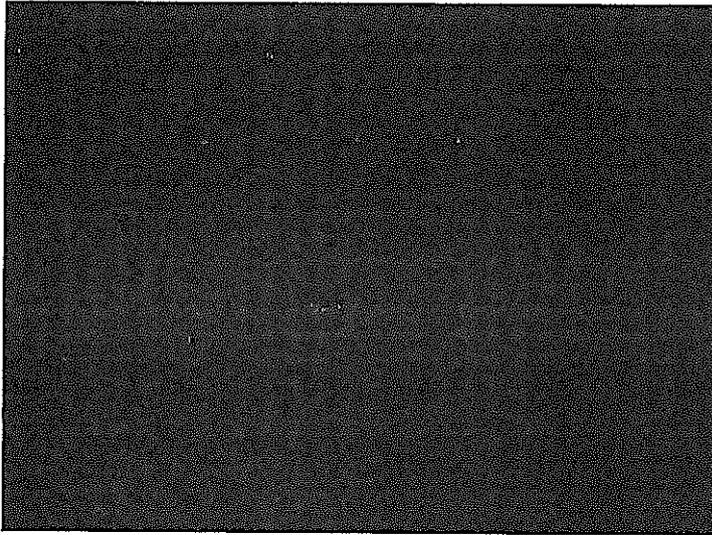
LA TRAGEDIA DEL PONTE CROLLATO A GENOVA

**Conte: «Via la concessione ad Autostrade». La replica: «5 mesi per il nuovo ponte»
I costi (alti) della revoca**

di **M. Sabetta, L. Salvi, F. Stefanoni**



concessione, fissando la formula con cui si adeguano le tariffe e stabilendo le garanzie patrimoniali: documento complesso, dicevamo, perché il settore delle concessioni autostradali è disciplinato da un insieme di leggi, decreti e delibere del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica). Naturalmente Autostrade per l'Italia, controllata da Atlantia (Benetton) non è l'unico concessionario: ma gestisce da sola una buona metà della rete, 2854,6 km (che diventano 2964,6 se si aggiunge la rete delle controllate) su 6668 km complessivi, anche se ci sono (oltre all'Anas, che gestisce direttamente 904,6 km senza pedaggio) altri 23 concessionari. Quindi è evidente che la Convezione con Autostrade è quella più economicamente rilevante.



I conti

Autostrade per l'Italia paga un canone annuo di concessione pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggio, cioè al netto di Iva. I contratti che regolano le concessioni erano segreti per legge fino a febbraio scorso ma ora sono disponibili anche online le convezioni (ma non i piani economico-finanziari). Di quanti soldi parliamo? Dando un'occhiata ai bilanci si può avere un'idea di quanto ci guadagni Autostrade: nel 2017 su 3,9 miliardi di ricavi il margine lordo è stato di 2,4 miliardi, oltre il 50% di redditività. Eppure dagli ultimi conti di Autostrade emerge un calo degli investimenti operativi sulle infrastrutture in concessione: dai 232 milioni del primo semestre del 2017 ai 197 del primo semestre 2018.

La proroga

Negli ultimi anni si è puntato molto di più a programmare nuove strade e autostrade, per vedersi prorogare la concessione, piuttosto che investire sulla manutenzione del sistema stradale nazionale, dove passa il 90% delle merci e l'80% del trasporto di persone in automobile: l'ultima proroga è stata approvata dalla Commissione europea ad aprile scorso. Quattro anni in più di concessione (fino al 2042) che secondo la commissione dovrebbero consentire di terminare «tempestivamente» la Gronda di Genova e altri miglioramenti sulla rete, i cui lavori dovrebbero iniziare entro gennaio 2020. Anche se Autostrade per l'Italia replica: «Negli ultimi cinque anni (2012-2017) gli investimenti della società in sicurezza,

LA HOLDING CHE CONTROLLA AUTOSTRADAE

Atlantia, crolla in borsa: «Ci spetta comunque il valore residuo della concessione»

di Redazione Evemenia

IL DISASTRO

Il procuratore di Genova: «C'è un video, capiremo meglio la dinamica»
«Oh mio Dio!», il video

dell'incidente Andrea Pasqualetti



Genova ferita, la rabbia degli sfollati. Le ricerche: Diretta

di Antonio Casatolo, inviato

IL BILANCIO DELLE VITTIME

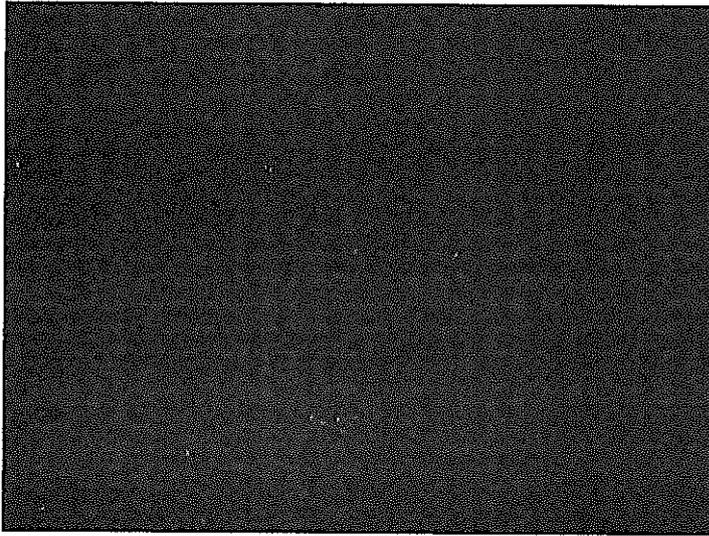
39 morti, 630 sfollati: «Decine di dispersi, auto ancora sepolte» - DirettaTV
Speciale multimediale

in abbonamento

di Salvatore Frequenti e dell'inviato Cesare Guzzi



manutenzione e potenziamento della rete sono stati superiori a 1 miliardo di euro l'anno. Ciò ha contribuito in maniera sostanziale all'innalzamento sulla rete di Autostrade per l'Italia del livello di sicurezza - misurabile attraverso l'abbattimento dei tassi di mortalità e di incidentalità - che è stato portato a livello di eccellenza in Europa». Ma chi si occupa dei lavori? Per lo più società interne, perché, come denunciava l'Ance (associazione dei costruttori) in una relazione alla Camera di tre anni fa, non c'è concorrenza nel settore: «L'analisi dei bandi di gara dimostra che una parte importante del mercato dei lavori delle concessionarie autostradali è scomparsa a seguito dell'introduzione, ad inizio 2009, della possibilità, per i concessionari privati, di affidare in via diretta -senza gara d'appalto- fino al 60% dei lavori a società loro controllate o collegate».



Diritti e doveri

Ma quali sono i compiti di Autostrade, in cambio dei proventi del pedaggio? Deve occuparsi della gestione tecnica delle infrastrutture e del mantenimento della funzionalità attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva, di realizzare gli interventi previsti dalla convenzione (ovvero gli investimenti di potenziamento, che attualmente ammontano a 21 miliardi di euro), di organizzare e mantenere un soccorso stradale, di comunicare il programma di tutti i progetti di manutenzione ordinaria e straordinaria, e infine di trasferire le autostrade in buono stato alla scadenza della concessione. E se non rispetta gli obblighi? Come ricordava l'ex ministro dei Trasporti Maurizio Lupi in un'audizione al Senato, mentre prima del 2006 esisteva un sistema sanzionatorio «inadeguato», la legge di riforma del settore autostrada n.286/2006 ha previsto «un articolato meccanismo di sanzioni e di penali intermedie, riferite ai più importanti aspetti del rapporto concessorio».



SEGUI CORRIERE SU FACEBOOK

Mi piace 2,5 mln

Genova, il giorno dopo il crollo del ponte Morandi sulla A10

