

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 4 settembre 2018



OPERE PUBBLICHE

Sole 24 Ore	04/09/18	P. 1-2	Per un'opera 15 anni Otto persi in burocrazia		1
Sole 24 Ore	04/09/18	P. 2	Genova, 1.500 imprese appese al filo Correzioni in corso per la zona rossa		8
Sole 24 Ore	04/09/18	P. 3	«Serve un commissario che agisca in deroga al codice degli appalti»		9
Sole 24 Ore	04/09/18	P. 3	Scalo di Firenze decisivo ma rischia in conferenza servizi		10

GENOVA

Italia Oggi	04/09/18	P. 7	PONTE MORANDI, LE CARTE DIMOSTRERANNO QUELLO CHE I CITTADINI AVEVANO CAPITO FIN DA SUBITO: N	RUGGERI RICCARDO	11
-------------	----------	------	---	------------------	----

EQUO COMPENSO

Italia Oggi Sette	04/09/18	P. 30	Equo compenso in Sicilia	Michele Damiani	12
-------------------	----------	-------	--------------------------	-----------------	----

INFRASTRUTTURE

Corriere Della Sera	04/09/18	P. 15	CINA, ARRIVA IL PONTE DELLE MERAVIGLIE (E DELLE PAURE)	SANTEVECCHI GUIDO	13
Corriere Della Sera	04/09/18	P. 17	«Subito la demolizione e nuovo ponte nel 2019 I lavori ad Autostrade»		14

Per un'opera 15 anni Otto persi in burocrazia

INCHIESTA

Solo il 45,7% del tempo si usa per la realizzazione: il resto va in procedure

Dalla Tav alla Maglie-Santa Maria di Leuca: giro d'Italia dell'inefficienza

Le imprese in pressing: interventi più rapidi per aiutare la manifattura

Per realizzare un'opera pubblica di dimensioni medio-grandi sono necessari 15 anni e 9 mesi. Più della metà, otto anni di tempo, si perde nell'inerzia burocratica tra una fase e l'altra.

La «variabile tempo», incartata in una visione formalista, attraversata da riforme paralizzanti e scioperi di firme, colpisce le imprese e condiziona l'efficienza del sistema-Italia da Nord a Sud, dalla Tav a Santa Maria di Leuca. Questo mentre le imprese sono in pressing per interventi più rapidi (a partire da Genova) per aiutare l'economia.

— Servizi alle pagine 2-3



L'Italia fragile e le opere al rallentatore: in media persi 8 anni in burocrazia

La crescita frenata. Per realizzare un'opera medio-grande necessari 15 anni e 9 mesi, più della metà se ne va nell'inerzia burocratica fra una fase e l'altra. I ritardi colpiscono anche l'industria: almeno 10 mesi per avviare i progetti nelle «aree di crisi complessa»

**Carminio Fotina
Giorgio Santilli**
ROMA



Il viadotto Himera Crollato il 10 aprile 2015 ci sono voluti sette mesi per ripristinare la viabilità locale e quasi tre anni per la gara di appalto di ricostruzione di questo viadotto sull'autostrada Palermo-Catania

Il viadotto Himera sull'autostrada Palermo-Catania è crollato il 10 aprile 2015, ma ci sono voluti sette mesi per ripristinare la viabilità locale e quasi tre anni per aggiudicare la gara per l'appalto di ricostruzione, il 16 febbraio 2018. Un precedente che avrà il suo bilancio a cantieri chiusi e opera ripristinata ma che già conferma dalla fase iniziale come, anche di fronte alle emergenze, i tempi di risposta della burocrazia italiana restino lunghissimi. Tempi che nessuno si augura di rivedere a Genova per la ricostruzione dopo il crollo del ponte Morandi. I protagonisti pubblici e privati parlano di mesi e non di anni per costruire il nuovo Ponte e c'è da augurarsi che queste previsioni siano realistiche.

Certo è che una riduzione di tempi per la rinascita genovese sarà possibile solo tenendo i riflettori accesi, facendo pressing, denunciando ritardi. Perché la situazione italiana viene da decenni di rallentatore sul fronte delle infrastrutture e del territorio. La pubblica amministrazione italiana, e il mondo delle opere pubbliche in particolare, ha totalmente perso il senso dell'importanza della «variabile tempo», completamente incartata in una visione formalista, attraversata da riforme paralizzanti e scioperi di firme, da un regime di responsabilità incerto (come dimostra anche il caso del Ponte Morandi), da una capacità tecnica di stare sulle cose debolissima. Senza la consapevolezza che la «variabile tempo» è decisiva per l'efficienza del sistema-

Italia, il risultato è la vittoria della burocrazia lenta. Anzi della malaburocrazia come dimostra l'ultimo studio del Nucleo di verifica e controllo (Nuvec) della Presidenza del Consiglio sui tempi di realizzazione svolto su un monitoraggio di 56 mila opere. I tempi medi per lavori medio-grandi (sopra i 100 milioni) sono 15 anni e 8 mesi, in leggera crescita rispetto al precedente studio del 2014. Ma la cosa più clamorosa è l'ammissione che il 45,7% dei tempi (per le grandi opere poco più di 7 anni) sono spesi per la «fase effettiva» (progettazione, gare e lavori) mentre il 54,3% (8 anni e mezzo) è per i «tempi di attraversamento», cioè i tempi «dati dall'intervallo temporale che intercorre tra la fine di una fase e l'inizio della fase successiva». Burocrazia pura, quindi. O anche interminabili iter per l'approvazione di un'opera. Ovviamente questi tempi sono ridotti se si parla di opere di dimensione inferiore, ma la proporzione resta la stessa. E quella di tempi più rapidi è una sfida, o forse un'opportunità, per il nuovo governo.

Non solo infrastrutture

Anche l'industria soffre di tempi inadeguati rispetto alle esigenze di rilancio. Anche qui «tempi di attraversamento» si può dire, spesso legati alle infrastrutture di contesto. Occorrono dieci mesi almeno per far partire i progetti nelle aree di crisi complessa. Si tratta di aree che riguardano specifici territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale. Ne esistono 17, di cui finora 11 già oggetto di intervento. In un'audizione al Senato, Domenico Arcuri - ad di Invitalia, il soggetto attua-

tore - ha spiegato che il primo passaggio è l'istanza di riconoscimento di crisi industriale con una delibera della Regione. Poi il ministero dello Sviluppo riconosce la crisi e nomina un gruppo di coordinamento e controllo. Successivamente Invitalia formula la prima proposta di progetto di riconversione industriale e pubblica la call per le manifestazioni di interesse ad investire. Infine il Gruppo di coordinamento approva il Piano e si arriva all'accordo di programma. «Tra l'istanza della Regione e l'accordo trascorrono non meno di 10 mesi, di cui solo uno è impiegato da Invitalia per la proposta del progetto», dice Arcuri. E allora qual è il «tappo»? Nel Gruppo ci sono amministrazioni non sempre funzionali all'attuazione delle azioni finali. Mancano - sottolinea Invitalia - modalità «straordinarie» di intervento da parte del ministero delle Infrastrutture e trasporti (a differenza di MISE, Ambiente e Lavoro) e questo molto spesso non ha permesso di fornire risposte ai fabbisogni infrastrutturali delle aree di crisi. L'accordo di programma è stato già firmato per le aree di Taranto, Piombino, Trieste, Rieti, area Antonio Merloni, Termini Imerese, Livorno, Venafro-Campochiaro-Bojano, Val Vibrata-Valle del Tronto-Piceno, Savona, Terni-Narni. Ancora indietro invece Venezia, Gela, Frosinone, Portovesme, Porto Torres, aree della Campania. In totale, su 690 milioni di agevolazioni a valere sulla legge 181/89, le risorse impegnate sono il 36%. Diverse le proposte di revisione normativa, a partire dall'introduzione di un gestore unico per l'attuazione degli interventi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRAFORI INTERNAZIONALI



ALTA VELOCITÀ



1992

PIEMONTE

Per Tav bandi ancora sospesi, si attende analisi costi-benefici

La tratta internazionale della Torino-Lione resta sospesa, in attesa che la valutazione costi-benefici del Governo sia compiuta. Dal mese di luglio ad oggi Telt non ha aperto nessuna nuova gara. Ma a far tornare alta la tensione potrebbe essere, nelle prossime settimane, l'avvio della procedura per i bandi riservati allo stock di lavori da 2,3 miliardi destinati a realizzare lo scavo definitivo sul lato Francia.

Dal punto di vista formale, di fatto, l'Esecutivo italiano non ha mosso alcun passo se non l'avvio, appunto, dell'analisi costi-benefici, dunque Telt, la società responsabile dei lavori, potrebbe decidere di andare avanti con la procedura per non incorrere in eventuali richiami da parte di Bruxelles, che finanzia il 40% dell'opera sul totale di 8,6 miliardi di valore. L'idea di un nuovo collegamento ferroviario tra Italia e Francia che potesse superare i limiti del tunnel del Frejus risale ai primi anni Novanta: se ne parla ufficialmente durante un summit a Nizza nel 1990. Due anni dopo, il 10 novembre del 1992, i due Governi siglano un'intesa a favore del progetto del tunnel di base. Nel 1994 la Torino-Lione viene inserita nella lista dei 14 progetti prioritari delle Reti transeuropee TEN-T. Segue la

Commissione intergovernativa nel '96, gli accordi transnazionali, la fase di studio, dal 2002 in poi, la realizzazione dei tunnel geognostici, la nascita dell'Osservatorio, fino al varo del progetto definitivo e al voto dei due Parlamenti.

La Torino-Lione nella sua storia quasi trentennale ha attraversato momenti di grande incertezza, vuoi per le contestazioni pesanti di comitati e territori - nel 2005 il blitz di Venaus e l'escalation di proteste contro il cantiere - vuoi per il dibattito politico interno alle diverse maggioranze alle prese con il dossier, ad esempio l'opposizione del Partito comunista durante il Governo Prodi, nel 2006. La differenza rispetto al passato è che il progetto in questa fase è operativo, con un cronoprogramma, gare già bandite e impegni presi con l'Ue. Una situazione assolutamente inedita, che rende il passaggio politico delicato per l'eventuale contenzioso che ne deriverebbe, con Europa e Francia in primis.

—F.Gre.

TAV TORINO LIONE



Costo dell'opera

8,6

MILIARDI

Lunghezza tratta

65

KM

1991

NORD EST

Av Milano-Venezia da record, ma risolto ora il nodo Vicenza

La linea Milano-Venezia sarà completata non prima del 2028, 37 anni dopo la prima pianificazione, 33 anni dopo l'inizio della progettazione e dopo 25 anni di cantieri. È il record assoluto a livello europeo per durata dei lavori nella costruzione di una tratta ferroviaria di nuova generazione (insieme al traforo del Brennero che però ha tempi tecnici di realizzazione più lunghi e in questi anni ha incontrato meno resistenze sul territorio). L'opera - che fu inserita dall'ex amministratore delle Fs Lorenzo Necci nel 1991 nel piano dell'alta velocità - è in parte già in esercizio visto che ad oggi la linea è costruita nelle tratte Milano-Brescia e Padova-Mestre.

Tempi così lunghi sono motivati non tanto da una ostilità di parte del territorio all'opera in sé, come succede nel caso della Torino-Lione. Le imprese (e Confindustria in primis) considerano assolutamente necessaria l'opera per agganciarsi alla rete Av, così come favorevole è la Regione Veneto e il Governatore Luca Zaia. A rallentare il percorso è stato invece il confronto su itinerari, fermate, stazioni in un territorio fortemente antropizzato. Da ultimo è stato il nodo di Vicenza la questione che ha rallentato gli iter approvativi, mentre l'intera tratta è stata sottoposta a project review dall'ex ministro Delrio.

L'esito è stato positivo. Sulla tratta Brescia-Verona la project review è stata conclusa da Rfi, in sede di approvazione del Cipe. Viene stralciato lo shunt di Brescia, con una riduzione dei costi a 3,054 milioni. Anche per le tratte da Verona al bivio di Vicenza e dal bivio di Vicenza a Padova, la project review è conclusa in sede di approvazione del Cipe. Dopo uno stallo durato anni, viene rivista l'organizzazione del nodo di Vicenza: l'attraversamento del nucleo urbano è previsto in superficie anziché interrato riducendo i costi a 5,214 milioni e permettendo ai treni Av di garantire un servizio nella stazione di Vicenza.

Il nuovo Governo giallo-verde ha acceso i riflettori sull'opera sottoponendola ad analisi costi-benefici. Non è un mistero che M5S abbia da anni nel mirino questa opera, ma - nonostante l'irritazione fortissima del ministro Toninelli per la firma del contratto fra Rfi e il consorzio realizzatore Cepav 2 il 6 giugno scorso, cioè nel giorno della fiducia al nuovo Governo - l'opera non sembra destinata a una frenata.

—Mar.B.

AV BRESCIA-PADOVA



Costo dell'opera

8

MILIARDI

Lunghezza tratta

150

KM

1987

TOSCANA

Scalo di Firenze decisivo ma rischia in conferenza servizi

Ora è diventato un rebus difficile da risolvere. Ora arriva il momento della verità per il tormentato progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, opera da 330 milioni di euro - si tratta di costruire una nuova pista di volo da 2.400 metri, parallela all'autostrada A11, e di ampliare l'aerostazione - invocata prima di tutto dalle imprese per evitare dirottamenti (frequenti) dei voli per nebbia e vento e per potenziare collegamenti e business, e avversata da comitati locali e parte delle istituzioni (in particolare i Comuni della piana fiorentina). Un'opera di cui si parla da più di 30 anni: risale al 1987 il primo progetto di pista parallela, fatto dall'architetto Luciano Nustrini per conto dell'allora gestore Saf - Società aeroporto fiorentino, che fu valutato sotto il profilo urbanistico e ambientale. Da allora si sono susseguite ipotesi, veti incrociati e polemiche, fino al progetto attuale datato 2008, inserito nel masterplan approvato dall'Enac nel 2014.

Venerdì prossimo si aprirà al ministero delle Infrastrutture la conferenza dei servizi chiamata a verificare la compatibilità urbanistica dell'opera, con la partecipazione di 38 tra enti e società. Ma quell'appuntamento, considerato l'ultimo ostacolo prima dell'avvio dei lavori da parte del gestore Toscana Aeroporti, non sarà una passeggiata. Innanzitutto perché - come la Regione Toscana ha già comunicato al ministero - la nuova pista aeroportuale destinata a incrementare il traffico dai 2,7 milioni di passeggeri nel 2017 a 4,5 milioni nel 2029, oggi non è conforme agli strumenti urbanistici dei Comuni di Firenze e di Sesto Fiorentino (il primo favorevole, il secondo contrario), né al Piano regionale di indirizzo territoriale (Pit) e al Parco agricolo della piana. In secondo luogo perché il ministro grillino Toninelli poche settimane fa ha fatto sapere che è in corso la "project review" diretta a rendere più sostenibile l'opera, e che la convocazione della conferenza dei servizi è solo "un atto procedurale" che non incide in alcun modo sulla revisione progettuale. Una dichiarazione che ha fatto saltare sugli industriali: «La nuova pista è strategica - ripete Luigi Salvadori, presidente di Confindustria Firenze - e fondamentale per attirare investimenti e far crescere le imprese che già ci sono». Gli studi commissionati dal gestore dicono che la nuova pista porterà un incremento dell'occupazione di oltre 2.000 posti di lavoro diretti e 8.400 indiretti e farà risparmiare tra 20 e 45 milioni di euro all'utenza toscana per effetto dei minori tempi di trasporto.

—Silvia Pieraccini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVA PISTA AEROPORTO FIRENZE



Costo dell'opera

330

MILIONI

Lunghezza pista

2,4

KM

AEROPORTI



2001

BASSO LAZIO

Dalla legge obiettivo la Roma-Latina, ora in attesa dei ricorsi

Il primo atto ufficiale può essere considerato la delibera Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) del 2001, che prevedeva la costruzione del collegamento "A12-Pontina-Appia" e della "Bretella Cisterna-Valmontone". Ad oggi, tuttavia, ancora nessuna pietra è stata posta per dare vita all'Autostrada Roma-Latina, un'opera che in realtà il territorio laziale attende da più di trenta anni: l'infrastruttura risolverebbe il nodo dell'imbuto della Pontina (la strada che collega oggi la Capitale con Latina), garantirebbe un collegamento veloce tra l'aeroporto internazionale di Fiumicino e il tessuto produttivo del basso Lazio (a partire dalle multinazionali del chimico-farmaceutico) e immetterebbe nella rete dei trasporti nazionali il litorale sud del Lazio, finora rimasto ai margini dei grandi circuiti turistici. E che la costruzione dell'arteria non sia più rinviabile lo dimostra anche il protocollo firmato a febbraio scorso da praticamente tutte le associazioni di imprese e i sindacati del territorio per promuovere l'opera.

Il 19 dicembre 2011 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il maxi bando in project financing da 2,7 miliardi, mandato in gara da Autostrade per il Lazio (50% Anas e 50% Regione Lazio). Una gara che prevede una concessione a 50 anni articolata su due assi: il «corridoio intermodale» di 68,3 chilometri che parte dallo svincolo tra la Roma-Civitavecchia e la Roma-Fiumicino e termina a Latina Nord; il collegamento di 31,5 chilometri tra Cisterna e Valmontone (che punta a collegare la Roma-Latina con la Roma-Napoli). Poi ci sono 46,2 chilometri di collegamenti e miglioramenti della viabilità esistente. Il contributo pubblico ad oggi disponibile è pari a 468 milioni per il primo lotto. Contributo pubblico che non potrà superare "a regime" il 40% del valore complessivo dell'opera.

L'infrastruttura, tuttavia, si è incartata nei ricorsi, con il gruppo di imprese secondo classificato che si è rivolto al Tar contro l'aggiudicazione al consorzio vincitore. Proprio per questo mese è atteso il pronunciamento definitivo del Consiglio di Stato. Se ci sarà il via libera all'opera, entro due mesi potrebbero partire i cantieri e in cinque anni si stima di poter completare i lavori.

—An. Mari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVE AUTOSTRADE



ROMA-LATINA



Costo dell'opera

2,7
MILIARDI

Lunghezza tratta

100
KM

2004

PUGLIA

Scontro sul tracciato e battaglie legali, Maglie-Leuca al palo

Una storia infinita. Una lunga battaglia legale. Un cantiere mai partito. Lavoratori licenziati più di un anno fa per il progetto bloccato. Un'area a forte vocazione turistica come il Salento mal servita sul piano dei collegamenti stradali veloci e sicuri. È il condensato dell'ammmodernamento della statale 275 in Puglia che collega Maglie a Leuca. Obiettivo, passare da 2 a 4 corsie ed evitare l'attraversamento di una serie di centri del sud Salento. Tutto però continua a restare sulla carta. E sono passati ben 14 anni da quando si parla di quest'opera. «Un'assurdità, una farsa - dichiara Giancarlo Negro, presidente di Confindustria Lecce - La Maglie-Leuca non viene ammodernata e questo peggiora la condizione di un'area già fortemente deficitaria di infrastrutture. Mi chiedo come facciamo a promuovere il turismo? Atterri a Brindisi e poi, una volta arrivato a Lecce in auto o in treno, come raggiungi il capo di Leuca? Il quadro è desolante». Negro annuncia un report per ottobre sulle criticità del Salento (da inviare a istituzioni e parlamentari) e una di queste riguarda le infrastrutture e la 275.

Ma lo scontro ha riguardato anche il tracciato. A fine maggio un vertice tra sindaci e Anas sembra aver trovato la quadra. Ci si era infatti interrogati se la nuova 275 dovesse passare ad est di Tricase, utilizzando una tangenziale esistente da ampliare, oppure ad ovest. I sindaci del Capo di Leuca hanno dato all'Anas il via libera per il tracciato ad ovest. Ci saranno 4 corsie sino a Tricase mentre da qui sino a Leuca due corsie più aree di pertinenza. Appena qualche mese prima, invece, si è consumata un'ennesima battaglia legale.

Il Consiglio di Stato ha riconosciuto la correttezza dell'operato dell'Anas sull'annullamento in autotutela dell'aggiudicazione dei lavori di ampliamento della 275. È stato così bocciato il ricorso del Consorzio Integra e dell'Igeco Costruzioni contro la decisione dell'Anas. In materia il Consiglio di Stato si è rifatto ad una sentenza del 2014, con la quale, accogliendo il ricorso del raggruppamento di imprese Matarrese e Coedisa, ha contestato le «macroscopiche illegittimità» con cui l'Anas dispose tempo addietro l'aggiudicazione in danno di quest'ultimo. In quell'occasione i giudici, pur non potendo annullare direttamente l'aggiudicazione per limiti di competenza trattandosi di un'opera strategica nazionale, affermarono però che «rimaneva nella autonoma disponibilità di Anas la possibilità di ripristinare la legalità violata».

—Domenico Palmiotti

STRADE STATALI



RADDOPPIO SS MAGLIE-SANTA MARIA DI LEUCA



Costo dell'opera

288

MILIONI

Lunghezza tratta

38,7

KM

LA GESTIONE DELL'EMERGENZA

Genova, 1.500 imprese appese al filo Correzioni in corso per la zona rossa

Tra gli obiettivi completare la nuova viabilità a mare prima del Salone nautico

Quasi 1.500 aziende genovesi rischiano di chiudere i battenti, o comunque di subire gravi danni economici in seguito al crollo del ponte Morandi. Le imprese attive con sede o localizzazione all'interno della cosiddetta zona rossa, entro la quale non si può accedere, sono, secondo quanto ha rilevato la Camera di commercio di Genova, 1.432. Di queste, 877 sono ditte individuali, che non dichiarano dipendenti; 373 contano tra 1 e 9 addetti; 87 tra 10 e 50 addetti; 95 hanno oltre 50 addetti.

Anche Ansaldo Energia (2.600 dipendenti) ha subito danni indiretti per il crollo, dovuti al fatto che parte dell'azienda si trova sotto uno dei tronconi del ponte rimasti in piedi. Da giovedì scorso, grazie a un'ordinanza del sindaco di Genova, Marco Bucci, sono rientrati al lavoro gli ultimi 750 dipendenti. Ma per consentire questi rientri, l'azienda ha dovuto realizzare una pannellatura della palazzina uffici per proteggerla da eventuali ulteriori cedimenti del Morandi. Inoltre una parte dello stabilimento resta inaccessibile. L'obiettivo delle istituzioni, di fronte a questa situazione, è di fare in fretta: occorre abbattere quel che resta del Morandi e poi costruire un nuovo ponte. «Penso - ha detto ieri il governatore della Liguria, Giovanni Toti, commentando un sopralluogo dei tecnici di Aspi sul luogo del crollo - che nei prossimi giorni Autostrade per l'Italia si farà viva per presentarci il piano definitivo di abbattimento del ponte Morandi. La società aveva bisogno di ulteriori rilievi per preparare il



Entro fine settembre dovrebbe essere pronto il piano per avviare la fase di demolizione del ponte

piano definitivo di abbattimento».

Venerdì scorso il gruppo aveva presentato alcune indicazioni preliminari che hanno permesso a Toti di prevedere, in linea di massima, che in 30 giorni, quindi entro la fine di settembre, dovrebbe essere pronto il piano per avviare la fase della demolizione. A quel punto potrebbero iniziare le opere, che si dovrebbero concludere entro ottobre. Il sindaco, da parte sua, sta lavorando per correggere, con ordinanze ad hoc, di volta in volta, i confini della zona rossa in modo da permettere ad alcune imprese di riprendere il lavoro. È stata anche istituita una commissione tecnica deputata a trovare la soluzione per consentire agli sfollati di rientrare, almeno qualche ora, nelle proprie case per riprendere qualche oggetto personale.

«Insieme a Comune e Regione Liguria - spiega Maurizio Caviglia, segretario generale della Camera di commercio di Genova - abbiamo creato una task force e stiamo andando a verificare le esigenze delle imprese

inserirle nella zona rossa, per vedere se è possibile ricollocarle o trovare delle sedi provvisorie in cui possano lavorare o, ancora, se si possano verificare situazioni in qualche modo compatibili con l'esercizio dell'attività. Per ora sono venuti da noi in 25 e, di questi, cinque ci hanno già scritto illustrandoci nel dettaglio le loro esigenze. Per un'azienda abbiamo già trovato una soluzione: una postazione presso l'incubatore d'impresе Bic Liguria. È chiaro però che si dovranno trovare contributi e assistenza per le altre».

Sul versante portuale, l'obiettivo di Bucci e Toti e dell'Autorità di sistema portuale, è di completare, prima dell'apertura del Salone nautico (il prossimo 20 settembre), la nuova viabilità a mare per i mezzi pesanti che passerà attraverso l'Ilva di Cornigliano. E i terminalisti si preparano, se i livelli di congestione del traffico saranno alti, all'eventualità di aprire i terminal anche di notte.

—R.d.F.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Una città in coda.

Ripercussioni pesanti sul traffico del ponente di Genova dopo il crollo del ponte Morandi



INTERVISTA/1

Giovanni Mondini. Il presidente di Confindustria Genova chiede tempi certi per la ricostruzione del Ponte

«Serve un commissario che agisca in deroga al codice degli appalti»



“
Va bene se al concessionario si affianca Fincantieri, l'importante è che la governance non rallenti le opere
Giovanni Mondini

Raoul de Forcade

Nominare al più presto un commissario straordinario, che possa agire anche in deroga al codice degli appalti, per la demolizione e ricostruzione del viadotto sul Polcevera, in parte crollato il 14 agosto scorso; e dare tempi certi per la realizzazione di un nuovo ponte. Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, ritiene fondamentali questi due passaggi per assicurare alle imprese del territorio che l'opera non si arenerà.

Quali sono le richieste delle imprese rispetto alla situazione creata dal crollo del Morandi?

Siamo chiaramente in una situazione di emergenza e quel che resta del Morandi va demolito e ricostruito al più presto. Mi pare che siano su questa linea di pensiero sia le categorie produttive che il mondo politico, quanto meno quello ligure.

E i tempi?

Sono assolutamente urgenti. Anche perché occorre dare certezze a chi ci vede da fuori, dagli operatori economici a quelli turistici. Se non diamo loro queste certezze sui tempi si rischia che Genova rimanga sempre più isolata.

In concreto cosa si dovrebbe fare?

Partire con la nomina di un commissario unico straordinario per la demolizione e ricostruzione del ponte. Questo sarebbe un segnale già fondamentale perché se non lo si fa, vuol dire che si procederà con le usuali procedure, il che significa non uscirne più. Sappiamo benissimo che per progettare e costruire un'opera infrastrutturale in Italia, ancorché il ponte in questione non abbia un co-

sto esorbitante, i tempi sono lunghissimi. Insomma, per il Morandi serve procedere in deroga rispetto alle norme del codice degli appalti e con la nomina, come dicevo, di un commissario. Bisogna pensare a un affidamento diretto. Ciò non vuol dire, ovviamente, che non vada fatto con tutti i crismi; in questo mi allineo alle posizioni dei sindacati.

Si dovrebbe affidare l'opera ad Autostrade per l'Italia?

Oggi quel tratto di autostrada ha un concessionario e la realizzazione dell'opera dovrebbe passare attraverso il concessionario. Poi, se a questo si affianca no, con un'operazione di più ampio respiro, Fincantieri o altri, va benissimo. Basta però che un simile iter non rallenti i tempi, creando una governance ingestibile.

Che tempi immagina per un nuovo ponte?

Una volta data l'impostazione che ho detto, ci si dovrà fidare del soggetto al quale l'opera è stata appaltata. L'importante è che i tempi di realizzazione si sappiano; che siano, 12, 18 mesi o massimo - speriamo - 24, sapremmo almeno che il processo è partito. E fa molta differenza sapere che l'orizzonte è di un anno e mezzo, massimo due o essere di fronte a una totale incertezza.

E le altre opere in fieri, come la gronda autostradale di Ponente?

Non c'è dubbio che serva tutto. La gronda era già determinante e urgente prima del crollo del Morandi, figuriamoci adesso. Anche quando il ponte sarà rifatto, la gronda rimarrà prioritaria. Lo stesso vale per il terzo valico ferroviario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TOSCANA

Scalo di Firenze decisivo ma rischia in conferenza servizi

O rmai è diventato un rebus difficile da risolvere. Ora arriva il momento della verità per il tormentato progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, opera da 330 milioni di euro - si tratta di costruire una nuova pista di volo da 2.400 metri, parallela all'autostrada A11, e di ampliare l'aerostazione - invocata prima di tutto dalle imprese per evitare dirottamenti (frequenti) dei voli per nebbia e vento e per potenziare collegamenti e business, e avversata da comitati locali e parte delle istituzioni (in particolare i Comuni della piana fiorentina). Un'opera di cui si parla da più di 30 anni: risale al 1987 il primo progetto di pista parallela, fatto dall'architetto Luciano Nustrini per conto dell'allora gestore Saf-Società aeroporto fiorentino, che fu valutato sotto il profilo urbanistico e ambientale. Da allora si sono susseguite ipotesi, veti incrociati e polemiche, fino al progetto attuale datato 2008, inserito nel masterplan approvato dall'Enac nel 2014.

Venerdì prossimo si aprirà al ministero delle Infrastrutture la conferenza dei servizi chiamata a verificare la compatibilità urbanistica dell'opera, con la partecipazione di 38 tra enti e società. Ma quell'appuntamento, considerato l'ultimo ostacolo prima dell'avvio dei lavori da parte del gestore Toscana Aeroporti, non sarà una passeggiata. Innanzitutto perché - come la Regione Toscana ha già comunicato al ministero - la nuova pista aeroportuale destinata a incrementare il traffico dai 2,7 milioni di passeggeri nel 2017 a 4,5 milioni nel 2029, oggi non è conforme agli strumenti urbanistici dei Comuni di Firenze e di Sesto Fiorentino (il primo favorevole, il secondo contrario), né al Piano regionale di indirizzo territoriale (Pit) e al Parco agricolo della piana. In secondo luogo perché il ministro grillino Toninelli poche settimane fa ha fatto sapere che è in corso la "project review" diretta a rendere più sostenibile l'opera, e che la convocazione della conferenza dei servizi è solo "un atto procedurale" che non incide in alcun modo sulla revisione progettuale. Una dichiarazione che ha fatto saltare su gli industriali: «La nuova pista è strategica - ripete Luigi Salvadori, presidente di Confindustria Firenze - e fondamentale per attirare investimenti e far crescere le imprese che già ci sono». Gli studi commissionati dal gestore dicono che la nuova pista porterà un incremento dell'occupazione di oltre 2.000 posti di lavoro diretti e 8.400 indiretti e farà risparmiare tra 20 e 45 milioni di euro all'utenza toscana per effetto dei minori tempi di trasporto.

— **Silvia Pieraccini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UNA SOLA CERTEZZA: NE VEDREMO DELLE BELLE MA SONO FIDUCIOSO, I NODI TORNERANNO AL PETTINE

Ponte Morandi, le carte dimostreranno quello che i cittadini avevano capito fin da subito: non è certo stata una fatalità

DI RICCARDO RUGGERI

Lo confesso, la caduta del Ponte Morandi ha prodotto in me uno sconvolgimento emotivo inatteso, continua, a un mese data, va e torna, mi fa compagnia ogni giorno. E mi porta a leggere tutto ciò che riesco a raccattare sul tema. E mi fa pensare, riflettere, mentre una rabbia sorda mi assale via via che acquisisco sempre più informazioni. Mi chiedo perché questo interesse profondo per il Morandi? È come se nel crollo avessi perso un congiunto, un amico caro. È come se fossi uno delle migliaia di sfollati che hanno perso la casa (e i piccoli ricordi, molto preziosi, proprio perché non hanno alcun valore di mercato). Mi ha colpito un operaio dell'età dei miei figli: il modello di cui Atlantia e il sistema bancario fanno parte, gli ha si abbattuto la casa, sottratto sì il lavoro, ma al contempo gli lasciato in piedi le rate del mutuo. E i compe-

tenti ti spiegano che tecnicamente, secondo la legge, è giusto così, deve pagare. Che mondo strano, feroce nella sua gelida razionalità, eppure l'abbiamo costruito noi, giorno dopo giorno.

Fin da quando è avvenuto, il

14 agosto, ho avuto un'intuizione e una certezza-speranza. La certezza-speranza che questa volta il «modello» avrebbe pagato fino all'ultima euro (almeno questo), l'intuizione che la soluzione era nel Contratto. Lì bisognava scavare, scavare. Noi dei media abbiamo l'opportunità di fare un lavoro di alto profilo professionale (mi permetto di chiamarlo servizio pubblico), muovendoci in tre direzioni: 1. Stigmatizzare i comportamenti del governo. Contro qualora prevalessse l'idea idiota della nazionalizzazione (il sogno segreto di Atlantia?). 2. Continuare a scavare, in termini giornalistici, nell'enorme massa di documentazione sequestrata. 3. Stare, con garbo, con il fiato sul collo sia del Procuratore **Francesco Cozzi** sia del Governatore **Giovanni Toti**, e vicini alle famiglie dei 43 morti e delle migliaia di lavoratori e pensionati costretti a sfollare.

Espresso e La Stampa stanno impegnandosi molto per arrivare alla verità giornalistica. **Fabrizio Gatti**, ha trovato un interessante chiave di lettura per giungere presto alle responsabilità: «Il Morandi è caduto per colpa di una sigla: art. 2.2, lettera C5, Convenzione unica». Da anni il Morandi stava degradando, la sigla indicava che era a pezzi, ma tutti rimasero fermi, si guarda-

rono bene dal ripararlo una volta per tutte o abatterlo, in ogni caso chiudere i caselli. Era evidente che il Morandi aveva bisogno di rimanere solo a leccarsi le ferite che incompetenza e disonestà gli avevano procurato.

Marco Grasso e Matteo Indice de *La Stampa* hanno trovato il verbale dell'Assemblea di Autostrade dove l'operazione viene definita non «impellente» ma «migliorativa». Sembra lana caprina. Non è così, battezzarla «migliorativa» significava che cambiava natura, ora era foriera di uno «scomputo degli oneri dovuti da Autostrade allo Stato». Gratta, gratta, torniamo sempre lì, alla privatizzazione, a «Il Business sarà il Contratto». Ogni giorno che passa il diario del disastro si arricchisce di nuovi elementi, le carte dimostreranno quello che i cittadini hanno capito fin da subito: non è stata una fatalità. Dalla Riviera devo tornare a Torino, tante le uscite dalle infinite gallerie e l'imbocco di infiniti viadotti, chissà quante volte, durante il viaggio, il Morandi, come un lampo mi attraverserà la mente.

Una sola certezza: ne vedremo delle belle, però sono fiducioso, tutti i nodi torneranno al pettine. Una prece ai 43 morti. Sarebbe giusto non dimenticarli, sul Morandi poteva esserci ciascuno di noi.

www.riccardoruggeri.eu



ATTO INDIRIZZO

**Equo
compenso
in Sicilia**

DI MICHELE DAMIANI

In Sicilia c'è l'equo compenso. La giunta regionale, infatti, ha approvato un atto di indirizzo volto a garantire la tutela dei compensi professionali per le attività svolte nei confronti degli enti regionali, dando seguito all'annuncio del presidente Musumeci fatto all'inizio del mese di agosto (si veda *ItaliaOggi* del 7 agosto scorso). Nell'atto vengono richiamati i punti cardine della disposizione introdotta nell'ordinamento italiano dall'ultima legge di bilancio. D'ora in avanti, quindi, in Sicilia si dovranno fissare compensi commisurati alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, conformi ai parametri ministeriali e i contratti non potranno avere apposte le cosiddette clausole vessatorie. L'atto elenca anche i parametri a cui fare riferimento, con uno specifico richiamo ad un futuro decreto ministeriale che fisserà quelli ancora mancanti (ad esempio per le professioni non regolamentate). Stop a incarichi pubblici con compensi zero: i parametri saranno la base su cui fissare le remunerazioni previste nei bandi pubblici.



Cina, arriva il ponte delle meraviglie (e delle paure)

Il più lungo del mondo sul mare, unirà al continente Macao e Hong Kong. Che teme l'omologazione

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PECHINO Dopo otto anni di lavori e 20 miliardi di dollari di spesa la Cina ha concluso un'altra impresa spettacolare: un ponte di 55 chilometri, compresi 6 chilometri di tunnel sottomarino e tre isole artificiali per gli snodi, che collega Hong Kong a Zhuhai nella Cina continentale e Macao. È pronto per l'apertura al traffico, che avverrà nei prossimi mesi.

L'opera ridurrà da oltre 3 ore a circa 30 minuti i tempi di collegamento tra le tre città della Grande Area della Baia, e

le altre di una regione con una popolazione complessiva di quasi 70 milioni di abitanti. È studiato per durare 120 anni e resistere a terremoti di 8 gradi Richter.

È il ponte dei record: il più lungo del mondo sul mare. Sono state utilizzate 420.000 tonnellate d'acciaio e 1,08 milioni di metri cubi di cemento, 14 mila operai e una flotta di 100 navi per i lavori.

Il ponte è molto più di una meraviglia dell'ingegneria, è una sfida economica e politica. Xi Jinping vuole costituire una regione omogenea e interconnessa intorno alla Grande Baia. Sommati, i Pil di

Hong Kong con la sua forza di piazza finanziaria, Macao, capitale mondiale del gioco d'azzardo, Zhuhai, Shenzhen con la sua alta tecnologia, Guangzhou fabbrica manifatturiera del mondo, hanno un Pil da 1,5 trilioni di dollari (una potenza da G20 per intendersi).

Però, il fronte democratico che vuole difendere l'eccezionalità di Hong Kong teme che porti all'omologazione della City con le altre grandi città della Cina continentale. La struttura è vista come l'ultimo passo di Xi per integrare il territorio ad amministrazione speciale con il potere centra-

le.

Da Pechino rispondono che il ponte che collega le due ex colonie (Hong Kong britannica, Macao portoghese) con Zhuhai è una struttura strategica per far correre la crescita economica e sociale. Ed è anche questo. Hong Kong, per esempio, con i suoi 7,2 milioni di abitanti, soffre di problemi di spazio che hanno reso drammatico il problema della casa: molti giovani potrebbero andare a vivere nella Cina continentale, a Zhuhai e dintorni, e continuare a lavorare nell'isola, facendo i pendolari grazie al nuovo ponte.

Guido Santevecchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Isola artificiale Il ponte è lungo 55 km, aprirà in ottobre

L'opera

- Il ponte dei record collega Hong Kong a Zhuhai e Macao

- La spesa è stata di 20 miliardi. I lavori sono durati 8 anni. Il ponte, lungo 55 chilometri, comprende tre isole artificiali e un tunnel sottomarino



«Subito la demolizione e nuovo ponte nel 2019 I lavori ad Autostrade»

Il governatore Toti: «Sì a collaborazione con Fincantieri ma non possiamo aspettare il ridisegno delle concessioni»

L'intervista

dall'inviata **Giusi Fasano**

GENOVA Alle spalle del presidente della Liguria Giovanni Toti ci sono le braccia spezzate del ponte Morandi. Riceve anche qui, a due passi dalle macerie. Un posto diventato una specie di secondo ufficio.

Partiamo da una premessa: lei è il Commissario per il superamento dell'emergenza. Ma per superare l'emergenza serve un ponte nuovo. Giusto?

«Più che giusto direi ovvio».

E però abbiamo sentito parlare mille volte di demolizione, di piano di abbattimento. La parola «ricostruzione» è passata in secondo piano?

«Per niente. Abbiamo detto che serviranno un paio di mesi per tirar giù quel che resta del Morandi e forse non è abbastanza chiaro che questi due mesi non devono andare perduti. Noi stiamo lavorando pancia a terra per la ricostruzione e per essere in grado di cominciare un'ora dopo che il

ponte sarà realmente abbattuto».

Proviamo a ipotizzare dei tempi.

«Anche se i due mesi che dicevo sono realistici, nella peggiore delle ipotesi mi aspetto che la demolizione completa si concluda entro dicembre di quest'anno. Inizio 2019 per avere il progetto del nuovo ponte. Natale per inaugurarlo. Siamo nelle condizioni di poterlo fare».

Non sarà troppo ottimista? Al momento non c'è che la bozza dell'architetto Renzo Piano...

«Se tutti i soggetti che giocano questa partita sapranno fare squadra ce la faremo. E sarà un bene non solo per Genova e per la Liguria ma per il Paese intero».

Chi potrebbe non collaborare?

«Chiunque contribuisse a ritardi o addirittura blocchi del cantiere, magari in attesa che si ridisegni il sistema delle concessioni. L'ho già detto e lo ripeto: che nessuno pensi di tenere fermo il cantiere Genova per fare battaglie ideologiche. Sarebbe inaccettabile».

Si riferisce ai 5Stelle che vorrebbero stracciare la concessione ed escludere Autostrade dalla ricostruzione?

«Mi riferisco a chiunque terrà aperta la ferita di Genova anche un'ora più del necessario. Quello che ci serve è la praticità. Al di là di ogni discussione sul futuro assetto

del Paese, noi andiamo avanti spediti e lo facciamo con Autostrade che al momento è titolare della concessione. Al tavolo della demolizione e della ricostruzione abbiamo davanti loro, come vuole la legge. Se con nuovi provvedimenti parlamentari dovesse subentrare qualcun altro al posto di Autostrade vorrà dire che si farà carico di quello che troverà già in corso d'opera».

Il governo chiede l'intervento di grandi aziende pubbliche come Fincantieri. A che punto sono gli accordi sulla sua presenza nella ricostruzione?

«Autostrade e Fincantieri si parlano da molti giorni e hanno già stabilito la volontà di collaborare. Oltretutto essendo genovese, la Fincantieri per la città sarà un vantaggio aggiunto in termini di occupazione. Venerdì ci vedremo in Regione e sapremo di più



sul loro dialogo e sulle modalità di questa collaborazione. Fermo restando che pagherà tutto Autostrade, ci sarà un consorzio di aziende pubbliche e private che concorrerà alla ricostruzione del Morandi».

Chi sarà presente all'incontro di venerdì?

«Ci saremo noi, il sindaco Bucci, i vertici di Autostrade — cioè il Castellucci o Cerchiai — l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, in rappresentanza anche della sua controllante, cioè la Cassa Depositi e Prestiti. E ci sarà Renzo Piano a illustrare la sua idea di ponte. Ovvio che il disegno e la suggestione di Piano dovranno passare poi per approfondimenti ingegneristici e tecnico-costruttivi».

Autostrade vi ha presentato finora qualche suo progetto di ricostruzione del ponte?

«No. Solo studi di fattibilità. Mi pare evidente che l'idea di Renzo Piano sia quella da cui partire. Mi risulta che sia d'accordo anche Grillo, come ho sentito durante un suo spettacolo l'altra sera».

Costi stimati?

«Si parla di 200 milioni ma, non essendoci nemmeno un progetto è chiaro che sono cifre buttate lì, senza molto senso al momento».

Si è mai parlato dei materiali?

«Si è parlato di molto acciaio. Quasi tutta la struttura dovrebbe essere metallica, in sostanza, con parti in cemento. Ma anche qui: stiamo parlando di un progetto che ancora non esiste. La parola d'ordine è: facciamolo bene e in fretta. Se ci riusciremo vorrà dire che qualcosa è cambiato e che sarà cominciata la terza Repubblica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Su Corriere.it

Leggi tutte le notizie, guarda le foto e i video sul ponte crollato e sull'inchiesta sul sito www.corriere.it

La visita

Giovanni Toti (centro), l'ad di Cdp Fabrizio Palermo (sinistra), e Giuseppe Zampini, presidente di Ansaldo, in un recente sopralluogo nella zona rossa