

GL 0HUFROHGu DSULOH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Nasce Autostrade di Stato per gestire le tratte Anas (L.Serafini)</i>	3
20	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>La grande sfida per ottenere la rivoluzione idrica (R.Cipriotti)</i>	4
1	Il Fatto Quotidiano	10/04/2024	<i>Il ponte e il mistero del progettista ignoto (C.Di Foggia)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
32	Corriere della Sera	10/04/2024	<i>Pubblicita' - Dal governo uno stop ingiustificato al sostegno fiscale per l'abbattimento del</i>	8
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
1	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Lavoro, sanita', imprese: il governo delimita l'intelligenza artificiale (C.Fotina)</i>	9
39	Italia Oggi	10/04/2024	<i>IA e professioni? Solo attivita' strumentali (M.Damiani)</i>	11
Rubrica Sicurezza				
1	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Alert su crimini informatici (I.Cimmarusti/S.Monaci)</i>	12
1	Corriere della Sera	10/04/2024	<i>Vincenzo, Mario. Le vite spezzate (D.Corneo/F.Blesio)</i>	14
Rubrica Ambiente				
41	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Comunita' energetiche tra gli enti del Terzo settore (E.Cusa)</i>	18
Rubrica Economia				
2	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Ancora inutilizzati crediti per 177 miliardi (G.Latour)</i>	19
2	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Le sorprese dell'exploit del Pil pro capite (S.De Nardis)</i>	20
Rubrica Politica				
15	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Giovani: in 20 anni perso un quinto di under 35 (G.Pogliotti)</i>	21
Rubrica Altre professioni				
36	Italia Oggi	10/04/2024	<i>In arrivo gli albi dei pedagogisti e degli educatori socio pedagogici (S.D'alessio)</i>	22
Rubrica Professionisti				
40	Il Sole 24 Ore	10/04/2024	<i>Nasce l'Albo dei pedagogisti Riparte la corsa agli Ordini</i>	23
Rubrica Fisco				
31	Italia Oggi	10/04/2024	<i>Superbonus, nuovi interventi per la voragine da 219 mld (C.Bartelli)</i>	24
34	Italia Oggi	10/04/2024	<i>Sismabonus, c'e' la remissione (C.Angeli)</i>	25

TRASPORTI E PEDAGGI

Nasce Autostrade di Stato per gestire le tratte Anas

Il ministro dei Trasporti Salvini ha presentato in Consiglio dei ministri il decreto istitutivo della nuova società Autostrade di Stato, per gestire le quattro tratte a pedaggio ora dell'Anas.

— a pagina 27

Infrastrutture

Il decreto era in gestazione da tempo e immaginato durante il governo Draghi

Laura Serafini

Nasce una nuova società interamente a capitale pubblico per la gestione delle tratte autostradali a pedaggio partecipate dallo Stato attraverso Anas. Il consiglio dei ministri ha approvato ieri un decreto, in gestazione da tempo e immaginato dai tempi del governo Draghi, ma sinora rimasto in sospeso.

Nella nota diffusa ieri dal ministero guidato da Matteo Salvini, che ha proposto il provvedimento, la società prende il nome di "Autostrade dello Stato" controllata dal ministero per l'Economia e sottoposta al "controllo analogo" del ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Tra gli addetti ai lavori, però, il progetto è conosciuto come "Anas 2.0" perché, nella sostanza, nasce con l'obiettivo di superare una commistione che si è venuta a creare in capo alla società che controlla le strade statali. Una commistione tra gestione di tratte autostradali senza pedaggio, come ad esempio la Roma Fiumicino, il raccordo di Roma o la Salerno-Reggio Calabria e la gestione di tratte sottoposte a pedaggio attraverso partecipazioni in società miste come la Cal (concessioni autostradali lombarde) le Cav (concessioni autostradali venete), partecipate al 50 per cento, la Asti Cuneo (35%), la Sitmb (Traforo del Monte Bianco) partecipata al 31 per cento, e la Sitaf (traforo del Frejus) partecipata al 31,7 per cento.

Anas 2.0 nasce quindi per separare questo tipo di gestione; essa opererà comunque come una socie-

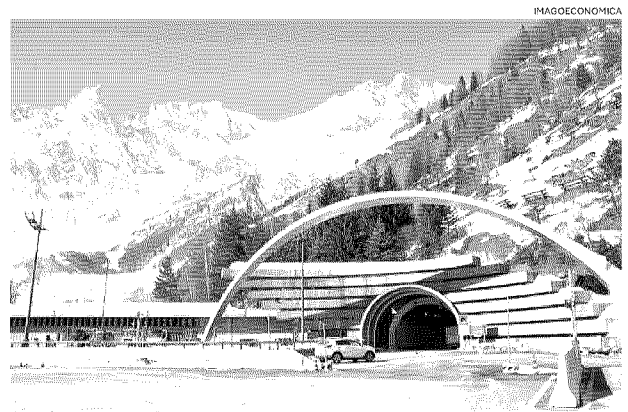
Dal Consiglio dei ministri via libera alla nuova società Autostrade dello Stato

tà in house, ma in futuro potrebbe estendere il raggio di azione ad altre attività. Secondo le indiscrezioni circolate in questi giorni la nuova società potrà anche stipulare convenzioni a titolo oneroso direttamente o indirettamente controllate dallo Stato per acquisire assistenza tecnica e gestionale. Ma potrà anche costituire società di gestione di autostrade statali e acquisire partecipazioni in società esistenti e operanti nello stesso ramo. I rumors legati a questa iniziativa riferiscono anche delle potenzialità legate a un rischio che può innescarsi nel settore con l'avvicinarsi della scadenza di concessioni come la Brescia-Padova e l'A22 del Brennero. Anas 2.0 viene vista come candidata a entrare in campo per aggiudicarsi queste tratte e poiché l'Anas odierna sarebbe, in alcuni casi, al contempo soggetto concedente si rende a maggior ragione necessaria la separazione. All'orizzonte si staglierebbe, però, anche un piano di riforma del settore autostradale che passerebbe attraverso la revisione del sistema dei pedaggi. Scenari che al momento sembrano prematuri. Il decreto, in fase di affinamento, probabilmente fornirà lumi sulle prospettive che si aprono per la nuova società.

A guidare la società come amministratore delegato sarà chiamato Vito Cozzoli, in passato ad della start up Sport e salute. Cozzoli è stato scelto alla luce dei suoi trascorsi da tecnico come capo di gabinetto al ministero dello Sviluppo economico in tre diversi governi, con il compito di gestire importanti dossier industriali anche nel campo delle infrastrutture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova realtà a capitale pubblico gestirà le tratte autostradali a pedaggio partecipate dallo Stato attraverso Anas



Con il pedaggio. Un tratto del Traforo del Monte Bianco

A collage of news snippets from the newspaper. The main headline reads "Esplosione in una centrale: tre morti e quattro dispersi". Other snippets include "Successioni e aziende, ecco le novità", "Economia del mare, in crescita a 161 miliardi il valore aggiunto", and "DIFFICILTA' A PRENDERE SONNO? STRESS?". There are also small images and logos for various services like "big" and "mida".

La grande sfida per ottenere la rivoluzione idrica

Infrastrutture
Rosa Cipriotti

La riorganizzazione del Servizio idrico integrato in Italia è esigenza immediata tra siccità dilagante e infrastruttura che affonda, e richiede un approccio coordinato tra tutti gli attori coinvolti, anche per evitare procedure di infrazione europee, e soprattutto, scaricare inefficienze del “piccolo mondo antico” sulla collettività, che

implicherebbero un incontrollato incremento tariffario. Ad oggi, la rete idrica presenta molteplici criticità, tra cui la frammentazione nella gestione, la scarsa digitalizzazione, la carenza di impianti di depurazione ed è gravata da un “water divide” tra Centro-Nord virtuoso e Sud che “fa acqua” da molte parti.

In questo scenario, un protagonista chiave del “nuovo corso idrico” volto al recupero del gap di servizi al Sud potrebbe naturalmente essere Acea guidata da Fabrizio Palermo. Il gruppo “signore delle acque” serve oltre 9 milioni di abitanti e ha un *track record* riconosciuto dagli investitori istituzionali; è all'avanguardia nell'innovazione digitale, come testimonia il premiato progetto Acea waidy management system ed è diventato una *best practice* nella così detta bioeconomia, quale incrocio virtuoso tra sostenibilità ambientale e circolarità economica.

La fotografia dello *status quo* è però impietosa: pur essendo fattore abilitante per il 20% del Pil, il settore è caratterizzato da infrastrutture obsolete; il 60% della rete ha più di 30 anni e il 25% ha oltre mezzo secolo di servizio. Questo è il risultato di investimenti storici insufficienti, con l'Italia che si colloca agli ultimi posti in

Europa per spesa pro-capite. Il dibattito sulla nazionalizzazione è acceso, con stime discordanti sui costi, ma è innegabile che l'esempio della ripubblicizzazione a Parigi abbia portato ad un aumento degli investimenti e ad una diminuzione delle tariffe, così come è evidente la deficitaria gestione in economia dei casi pubblici italiani.

Un modello misto pubblico-privato con pochissimi *supra-regional champions* potrebbe configurare la soluzione migliore, prospettando investimenti adeguati ed una gestione economicamente “sana” del settore.

L'acqua è inoltre fattore geopolitico cruciale per il futuro delle relazioni italiane con l'Africa, come indicato nel Piano Mattei, e la presenza di interlocutori di riferimento nel comparto è fondamentale per la sua realizzazione.

Le risorse di 4 miliardi destinate dal Pnrr possono essere volano dell'industrializzazione del comparto, ma è auspicabile accompagnarle con altre misure di riordino degli operatori, anche con l'obiettivo di beneficiare di economie di scala: allo stato attuale solo l'1,1% delle imprese supera un fatturato di 100 milioni generando il 55% del totale. Inoltre, solo i grandi operatori sono già aperti al mercato e caratterizzati da modelli di business sostenibili e rendicontazione ESG adeguata, capaci di attrarre “finanza verde” a complemento delle risorse pubbliche da investire. Infine, incentivi dedicati al venture capital per accelerare l'innovazione tecnologica potrebbero essere decisivi nello sviluppo del progetto “smart digital”

lungo la filiera ed in questo ambito un ruolo di rilievo potrebbe essere giocato da Cdp.

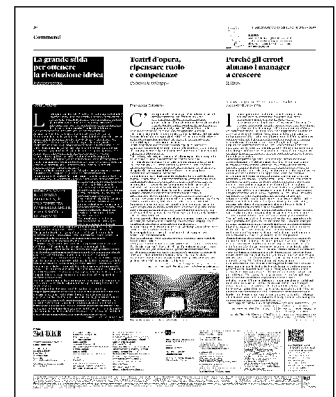
In sintesi, sarebbe auspicabile puntare su pochi grandi operatori a capitale misto ed al coinvolgimento di Cdp venture per guidare il cambiamento.

Se il traguardo del successo è chiaro, di certo la strada per raggiungerlo appare impervia. Alcune misure possibili: rilascio di concessioni a lunghissimo termine e/o promozione tramite agevolazioni fiscali di fusioni e acquisizioni degli operatori minori. In tal caso, per far fronte agli indennizzi dovuti agli “uscenti”, si potrebbe offrire uno scambio di attivi con debito a lunghissimo termine del subentrante. Inoltre, sempre in ambito di struttura del capitale, si potrebbero dare garanzie pubbliche sul rifinanziamento di eventuali esposizioni debitorie in essere che, in caso di cambio di controllo, si renderebbero ragionevolmente necessarie.

Senior advisor di Vento & Associati

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**RIORGANIZZARE
IL SERVIZIO
INTEGRATO È
UNA ESIGENZA
IMMEDIATA ANCHE
PER LA SICCIÀ
DILAGANTE**



15 MILIARDI I DATI DEL FLOP ECONOMICO: PIÙ COSTI CHE BENEFICI

IL PONTE E IL MISTERO DEL PROGETTISTA IGNOTO

DI FOGGIA A PAG. 2 - 3

L'INCHIESTA • I SILENZI INTORNO ALLA MAXI-OPERA

Ponte sullo Stretto di Messina, il mistero del progettista fantasma

» Carlo Di Foggia

Basta andare sul sito di Cowi e digitare la parola "Messina" per capire che qualcosa non torna. Cowi è il progettista danese dell'opera che "tutto il mondo ci invidierà", per dirla con Matteo Salvini. Eppure del ponte non c'è traccia. La società non vuol parlare, ci manda solo un virgolettato di poche righe. Stretto di Messina, la società pubblica guidata da Pietro Ciucci che deve realizzarlo, ed Eurolink - il consorzio, capitanato da Webuild, che nel 2005 vinse la gara per costruirlo - non ci fanno parlare con il responsabile del progetto, né forniscono i nomi dei progettisti o chiariscono quando sono entrate alcune società.

Il grande inganno è in fondo il capolavoro di questa storia: tocca ai critici - dipinti come ambientalisti anti-moderni - dimostrare che non si può fare, non il contrario. Giorgia Meloni dovrebbe però farsi qualche domanda prima che la corsa avvii nel marzo del 2023 da Salvini, ripristinando via decreto la ga-

ra, tracci un solco dal quale sarà difficile venirne fuori. Nel frattempo si cerca di spendere centinaia di milioni (o miliardi). Salvini ha dettato il programma: approvazione del progetto definitivo al Cipess entro giugno, apertura cantieri entro l'anno, fine lavori nel 2032. Il decreto ha fatto ripartire la giostra di assunzioni, spese, consulenze che il governo Monti aveva fermato nel 2012.

CHI CIMETTE la faccia? Prendiamo Marco Orlandini, il capo dell'ingegneria di Webuild, è l'uomo che firma la "relazione del progettista" sul Ponte: è il responsabile per legge del progetto, o meglio dell'aggiornamento a tempo di record di quello del 2011. Lo si scopre leggendo la relazione appena pubblicata perché Stretto di Messina non ha voluto dircelo prima. È possibile parlarci per intervistarlo? Eurolink ci dice: "Chiedete a Sdm"; Sdm risponde "Chiedete a Eurolink". Quando gli si fa notare l'incongruenza, nessuno risponde più. Parliamo di un'opera preventivata, oggi, 14,5 miliardi.

Il Fatto avrebbe voluto chie-

dergli: "Garantisce che il ponte si può fare come da progetto?". Abbiamo chiesto allora l'elenco dei progettisti. Sdm ci ha promesso una lista ma poi è sparita e si è limitata a dire che, per il ponte, è Cowi, tra i leader del settore. All'ennesima richiesta, la risposta è stata una brochure di Cowi un po' datata visto che il ponte sospeso più lungo citato è di 1.600 metri, anche se Cowi ha lavorato al più lungo al mondo, il Çanakkale sullo Stretto dei Dardanelli (2022), di 2023 metri, 1.300 meno di quello di Messina. Allora abbiamo chiesto a Cowi se è ripetuta la stessa storia: prima ci ha rimandato al giorno dopo, poi più nulla. Abbiamo insistito per giorni e alla fine è arrivato un virgolettato di poche righe di "Henrik Andersen, Senior Project Director" che spiega che la società ha lavorato al progetto del 2011 e alla revisione nel '23. "Non vediamo l'ora di completare la progettazione (...) Con i suoi 3.300 metri, il Ponte di Messina supererà tutti i limiti imposti

dalle dimensioni dei ponti". Ma non ci si può parlare: "Al momento non abbiamo altri commenti da fare".

Il senso di tanta riservatezza sfugge, visto che da 20 anni ci ripetono che le migliori menti si sono cimentate sul progetto. Su LinkedIn l'ingegnere Emanuele Codacci Pisanelli, esperto del settore, ha salutato la

relazione con sarcasmo: "Vorrei fare i complimenti a Orlandini per la firma. Forse non noto ai più lo ricordo ingegnere neolaureato in studio dal Prof. Pe-

trangelo dove imparò l'arte di progettare i ponti da un'anziano allora ventottenne". Annota che la relazione contiene alcune "novità come le deroghe ai vincoli normativi": "Con buona pace di chi affermava il contrario, ora il treno che viaggia dritto ma è inclinato potrebbe farlo" o il fatto che le prove aeroelastiche sul modello intero defin-

tivo non sono state fatte, ma rimandate al progetto esecutivo. “La relazione è in sostanza il progetto del 2011 approvato a tempo di record – spiega al *Fatto* – e l’aggiornamento è un elenco di impegni sulle modifiche. In molti casi si rimanda al progetto esecutivo, cosa che non ha alcun senso. Una delle più inconcepibili è lo studio sismico e aeroplastico senza prima definire le masse di impalcato. Se poi si considera che nella relazione di Orlandini vengono preannunciate variazioni di sezione di cavi e pendini è impossibile solo pensare di poter sviluppare un serio modello di calcolo”.

I dubbi sono riemersi dopo che il Comitato scientifico della Stretto di Messina, nominato da Salvini a febbraio, ha dato parere favorevole al progetto con 68 “raccomandazioni”. Diverse (materiali, carichi combinati, prove in galleria del vento, aggiornamenti sismici etc.) pesano come un macigno. Si capisce che alcuni nodi rilevanti su deformabilità e percorribilità del ponte non sono ancora stati sciolti. La parola “prove” compare 63 volte in 57 pagine. Il ponte sorgerebbe su una delle aree più sismiche d’Europa, con forti turbolenze di venti e sarebbe 2,3 volte più esteso del ponte ferroviario più lungo al mondo, il terzo sul Bosforo, completato nel 2016, con una luce di 1.408 metri ma in parte “strallato”, cioè con tiranti rigidi. “La storia si ripete – spiega Antonino Risitano, già preside della facoltà di Ingegneria di Catania –. Nel 2011 il Comitato scientifico diede parere positivo con 13 prescrizioni, alcune a mio parere insormontabili. Ora dà 68 ‘raccomandazioni’. Alcune, se svolte in modo completo, impegnerebbero anni di campagne di prova e i risultati potrebbero contraddire la certezza sulla fattibilità dell’opera. Nel frattempo si corre ad avviare il cantiere”.

Il nodo principale è la funzionalità: il

ponte deve poter essere usato per trasporto stradale e ferroviario senza che le limitazioni di traffico nei giorni di forte vento (60-70 l’anno) rendano complicata, ad esempio, la circolazione dei treni. Ciucci ha replicato che si tratta di semplici “suggerimenti” da risolvere nel progetto esecutivo, cioè quello in cui ogni minimo particolare, dalla vite alla saldatura, deve essere definito e rimanere tale attraverso monitoraggio e manutenzione.

IL SENSO COMUNE suggerirebbe che non si può procedere senza prima accertare oltre ogni ragionevole dubbio che il ponte si può fare come da progetto. A Rai Radio 1, Ciucci ha spiegato che “ci sono 40 km di strade intorno da fare e quindi la progettazione esecutiva potrà essere fatta per *tranche*, in modo da accelerare al massimo l’avvio dei lavori. Entro fine giugno il Cipess, insieme al definitivo, approverà un piano di opere anticipate che potranno essere avviate ancor prima della progettazione esecutiva, già in estate”. In un documento di Sdm sono elencate 422 operazioni per creare il cantiere, una mole enorme di lavori: bonifica dei terreni, indagini archeologiche, geotecniche, geognostiche, to-

pografiche e ambientali, demolizioni, allestimento cantieri, opere di compensazione ambientale. Stime preliminari parlano di 680 milioni, al netto degli espropri. Queste opere altereranno il territorio in maniera irreversibile. Che succede se, per assurdo, il progetto esecutivo (che andrà ri-sottoposto al Cs) non dovesse essere approvato o richieda modifiche tali da essere antieconomiche? Replicando a un ascoltatore, Ciucci ha detto che non vede il motivo per cui non si debba procedere ma che nel caso a pagare i danni “sarebbe lo Stato”.

SE SI PROCEDERÀ con l’esecutivo “a *tranche*”, si partirà dalle opere a terra, che valgono 7 miliardi, comprese le fondamenta. Che la partita sia rilevante lo dimostra l’arruolamento da ottobre, per la progettazione, della Proger, mini colosso italiano con ottime relazioni *bipartisan*.

Per stilare il cronoprogramma delle opere anticipate, Eurolink aveva ipotizzato di partire il 28 aprile con la firma dell’“atto aggiuntivo” che farebbe rivivere il contratto con Eurolink fermato nel 2012 per terminare nell’ottobre 2025. I tempi si sono già allungati. Se il Cipess darà il via libera si siglerà il contratto con annessa penale se l’opera non dovesse farsi. La scelta di richiamare Ciucci, uno dei padri dell’opera e alla guida di Sdm per anni, è indicativa. È stato l’uomo che nel 2009, governo Berlusconi, rinegoziò il contratto con Eurolink, dopo il primo stop voluto da Prodi, dove fu inserita una penale che scattava anche in caso di non approvazione del progetto definitivo al Cipess, clausola che Webuild ha usato per far causa allo Stato chiedendo 700 milioni (in primo grado ha perso). Ora si supererà il miliardo.

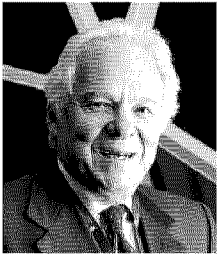
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giallo Sconosciuto l’elenco dei nomi. La società Sdm promette invano una lista. La danese Cowi tace. Ma la corsa dei cantieri è partita



IL CONTRATTO E LA PENALE MILIARDARIA

NEL 2009 il contratto tra la Stretto di Messina e il consorzio costruttore Eurolink, capitanato dalla Salini-Impregilo (oggi Eurolink) fu modificato con un atto aggiuntivo dopo lo stop imposto dal governo Prodi nel 2008. Fu inserita una penale che sarebbe scattata se l'opera non fosse partita 540 giorni dopo l'approvazione del progetto da parte della Stretto di Messina (e non del Cipe). Monti fermò tutto l'ultimo giorno utile. Eurolink ha fatto causa (e in primo grado ha perso)



14,5

MILIARDI È il costo preventivato a oggi di tutta l'opera, che dovrebbe essere conclusa entro il 2032. Il governo vuole mettere la prima pietra a giugno 2023

3.300

METRI È la lunghezza del futuro viadotto sullo Stretto che diventerebbe il ponte sospeso più lungo del mondo. Attualmente il "record" della campata più lunga è il ponte sullo Stretto dei Dardanelli, di 2.023 metri, ben 1,3 km in meno

“

**Dal comitato scientifico solo suggerimenti
 Con lo stop i danni sono dello Stato**

Pietro Ciucci (Sdm)

Il plastico
 Il progetto del ponte. In alto, Matteo Salvini. In basso, l'Ad di Sdm, Pietro Ciucci ANSA

