

NOTA ALLA

**RASSEGNA
STAMPA**



AGOSTO 2018

- 3** **In primo piano**
Ponte crolla, tragedia a Genova
Tutti gli allarmi inascoltati. I dubbi sui tiranti in cemento
«Viadotto della Magliana fuorilegge: mai collaudato, alto rischio di crolli»
Quando nel 2017 i tecnici dicevano: «Non presenta problemi strutturali»
Il perito dei Pm nel 2013: «Pochi tiranti, non è robusto. Calcestruzzo insicuro»
Da Autostrade 290 mln all'anno
Piano, un ponte e 43 vele di luce
- 11** **Ingegneri**
Ingegneri cercati ma non trovati
Gli ingegneri delle strutture chiedono ruoli ad hoc
Ingegneri nella PA
L'iscrizione alla Cassa non può scattare dufficio
- 14** **Equo compenso**
L'equo compenso sbarca in Sicilia
Professioni con equo compenso
- 16** **Sisma bonus**
Il sisma bonus non copre gli interventi già finanziati
- 17** **Split payment**
Lo split payment tiene fuori i professionisti
- 19** **Edilizia**
La lunga crisi dell'edilizia: scomparse 120 mila aziende e ora rischiano anche i big
- 20** **Appalti pubblici**
Apalti pubblici preclusi ai piccoli: tagliato fuori il 95% delle imprese
Codice appalti, al via la riforma
Testo unico per il codice dei contratti
- 23** **Debiti pubblica amministrazione**
Scambio debiti-crediti Pa anche nel 2018

Dedichiamo il Primo Piano di questo mese e gran parte di questa Nota alla tragedia del Ponte Morandi. Nel proporre una selezione di articoli sull'argomento, dedichiamo un nostro pensiero alle vittime e ai loro cari.

PONTE CROLLA, TRAGEDIA A GENOVA

Auto e camion schiacciati tra le macerie. Mezzi pesanti finiti nel torrente. Alcune palazzine evacuate. A ieri sera si contavano 35 morti, decine di feriti, tira si tratta di un bilancio, dicono i soccorritori, destinato ad aumentare. Il ponte dell'Autostrada A10 di Genova è collassato ieri alle 11,50 per un cedimento strutturale, il tratto più lungo è finito nel fiume Polcevera ma alcuni blocchi sono finiti su case e capannoni industriali, sfiorando le strutture dell'Ansaldo Energia. Altri blocchi potrebbero staccarsi nelle prossime ore. Secondo la Protezione civile al momento del crollo erano in transito sulla struttura una trentina di veicoli e tre mezzi pesanti. Proseguono le ricerche dei dispersi. E si avviano le prime indagini per capire la dinamica del cedimento. Il Ponte Morandi, dal nome dell'ingegnere che lo ha progettato, è una struttura degli anni 60 che nel tempo aveva mostrato più di una criticità richiedendo interventi di consolida-

mento. Il viadotto collegava Genova Est a Genova Ovest, «sosteneva un traffico per il quale probabilmente non era stato progettato», dice il governatore della Liguria Giovanni Toti. E sei anni fa il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Calvini, diceva: «Tra dieci anni il Morandi crollerà». Ora è caccia ai colpevoli. Il premier Giuseppe Conte, accorso a Genova, ha assicurato che lo stato farà la sua parte per accertare cause e responsabili. «Pagheranno tutto, fino all'ultimo», diceva il vicepremier Matteo Salvini. «Dalle verifiche fatte dal ministero, la manutenzione compete ad Autostrade, ai tecnici del ministero seguire gli interventi straordinari» ha detto il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Danilo Toninelli (M5S), puntando così il dito contro l'azienda. Da Atlantia, che controlla Autostrade, arriva invece la smentita che ci fossero preoccupazioni, «non mi risulta», rispondeva l'a.d. Giuseppe Castellucci. «Dai

controlli fatti periodicamente», aggiungeva il direttore del Tronco di Genova di Autostrade per l'Italia Stefano Marigliani, «non c'era nessun elemento per considerare il ponte pericoloso». Cordoglio alle vittime e alla città intera da tutta Italia. La procura di Genova ha aperto un fascicolo per omicidio plurimo colposo. Il crollo del ponte a Genova riaccende i fari sulla politica del Movimento 5stelle sulle grandi opere. Da decenni a Genova si discute della costruzione della Gronda, una nuova autostrada che dovrebbe collegare il capoluogo ligure al resto delle autostrade del Nord, e alleggerire il traffico sul ponte Morandi. I comitati No Gronda, sostenuti anche dal Movimento Cinque Stelle, sono invece convinti dell'inutilità e dannosità dell'opera. Solo pochi giorni fa il ministro delle Infrastrutture, il grillino Toninelli, aveva inserito la Gronda tra le opere da sottoporre a «una revisione complessiva, che contempli anche l'abbandono



PONTE CROLLA, TRAGEDIA A GENOVA

del progetto». Sulla stessa linea anche il vicepremier Luigi Di Maio, che a un'autostrada proponeva l'alternativa di mezzi più ecologici, come i passaggi in auto. Una posizione che è stata sottolineata, e messa sotto accusa, anche dal Pd, dopo la tragedia di Genova. Un appello del presidente della repubblica, Sergio Mattarella: «Gli italiani hanno diritto a infrastrutture sicure». «Decine di migliaia di ponti in Italia hanno superato, oggi, la durata di vita per la quale sono stati progettati e costruiti». Lo scrive in una nota l'Istituto di tecnologia delle costruzioni del Cnr. Gran parte delle infrastrutture viarie italiane ha superato i 50 anni di età, che corrispondono alla vita utile associabile alle opere in calcestruzzo armato realizzate con le tecnologie disponibili nel secondo dopoguerra, dice il Cnr. «Spendere i soldi per la sicurezza, via i vincoli di bilancio», ha detto ieri il vicepremier e ministro dell'interno Salvini. A tenere banco sempre il crollo del ponte a Genova. Il ministro Toninelli accusa anche i precedenti governi per la carenza di investimenti e gli scarsi controlli: «La vera manutenzione delle strutture esistenti è la più grande opera che si possa fare, serve un piano Marshall per le infrastruttu-

re». «Sono stati stanziati solo quattro anni fa 800 milioni di euro per la manutenzione», replica Maurizio Lupi, già ministro delle Infrastrutture.

*A. Ricciardi,
Italia Oggi*



TUTTI GLI ALLARMI INASCOLTATI. I DUBBI SUI TIRANTI IN CEMENTO

«Ci viene poi raccontata, a turno, la favoletta dell'imminente crollo del Ponte Morandi, come ha fatto per ultimo anche l'ex presidente della Provincia, il quale dimostra chiaramente di non aver letto la Relazione di Autostrade nel 2009. Il ponte "...potrebbe star su altri cento anni"». Così scrivevano nel 2013 i comitati No Gronda, contrari cioè al progetto della bretella autostrade di Ponente che alleggerisse il «vecchio» Morandi dal peso crescente dei tir su quell'asfalto in quota (quadruplicati in vent'anni). L'ex presidente citato nel comunicato, prima rilanciato e poi rimosso dal blog del Movimento Cinquestelle, è Alessandro Repetto che sul ponte progettato dall'ingegner Morandi ha sempre avuto molte perplessità. E con lui l'ex assessore al Traffico e ai trasporti di Genova, Arcangelo Merella, oggi funzionario del settore infrastrutture in Regione: «L'avevo detto che l'opera era a rischio, che non era più adeguata ai tempi, che bisognava trovare una soluzione alternativa perché il traffico era sempre più insistente e pesante. I lavori di manutenzione su quel ponte erano all'ordine del giorno, ricordo fra l'altro che 3 anni fa si era staccato un pezzo di soletta, tanto da vedere sotto il vuoto». L'ultima opera di consolidamento era in corso e mercoledì 18 luglio se n'è pure discusso in Comune, in una Commissione dedicata proprio al Ponte Morandi. Erano presenti una ventina di consiglieri, due dirigenti di Autostrade e

una decina di abitanti che vivono sotto il viadotto. «Lamentavano la rumorosità dei lavori di manutenzione notturna e la caduta di materiale - racconta Stefano Bernini, ex vicesindaco ed ex assessore alle Infrastrutture del capoluogo ligure -. Abbiamo chiesto: ma il ponte è sicuro o no? E il dirigente di Autostrade ha risposto che stavano provvedendo a sostituire i tiranti in cemento con i tiranti in acciaio, come avevano già fatto sull'altro versante». I dirigenti rassicuravano ma al tempo stesso sostituivano, «perché il dubbio che i tiranti del Ponte non fossero più così solidi c'era». Da Autostrade oggi spiegano che si tratta di lavori di consolidamento della soletta del viadotto, ragione per cui era stato installato un carro-ponte. Un intervento qui, uno lì, uno oggi, uno domani. In aprile anche un bando di gara da 20 milioni per «interventi di retrofitting strutturale», una sorta di ristrutturazione profonda. Insomma, una continua corsa a rendere stabile una struttura che il tempo ed i venti del mare stavano consumando. «Ma non mi risulta che il ponte fosse pericoloso e che andasse chiuso», ha voluto precisare Giovanni Castellucci, l'Ad di Autostrade per Italia, numero uno anche della holding di controllo Atlantia. Il crollo, ha assicurato Stefano Marigliana, direttore del Tronco di Genova è «per noi qualcosa di inaspettato e imprevisto rispetto all'attività di monitoraggio che veniva fatta. Non c'era alcun elemento che lo facesse presen-

gire». Ma i dubbi qualcuno ce li aveva, su quell'opera progettata negli anni Sessanta da Morandi. «Viene indicata come un capolavoro - disse in tempi non sospetti Antonio Bencich, professore associato di Costruzioni in cemento armato all'Università di Genova -. Ma un ponte deve durare 70, 80, 100 anni senza interventi di manutenzione». Parole che hanno oggi un peso specifico diverso. Oggi che il disastro è compiuto e su quel viadotto, oltre alle tante lacrime, non restano che le indagini avviate dalla procura di Genova. «Cercheremo subito le cause e le responsabilità di questa immane e inconcepibile tragedia», ha promesso il procuratore capo Francesco Cozzi. Due testimoni hanno visto un fulmine colpire il ponte un attimo prima del crollo. Possibile che possa essere quella la causa? «Fantascienza - taglia corto Cozzi che ha aperto un fascicolo per disastro e omicidio colposo plurimo, al momento senza indagati -. Qui c'è da capire se c'era un problema di progettazione, di esecuzione dei lavori, di manutenzione. Ma non voglio sentir parlare di accidentalità, non si invochi il cielo né la cattiva sorte. La cattiva sorte è solo di chi ha perso la vita sotto quel ponte».

*A. Pasqualetto,
Corriere della Sera*



«VIADOTTO DELLA MAGLIANA FUORILEGGE: MAI COLLAUDATO, ALTO RISCHIO DI CROLLI»

«Questa struttura presenta da tempo gravi difetti. Intanto, non è mai stata collaudata. Non sono state fatte prove di carico e di tensione. È un ponte fuorilegge da quando è stato aperto, nel 1950». A metà anni Settanta il Comune si accorse delle condizioni fin d'allora critiche del ponte della Magliana e creò una commissione d'inchiesta: al termine della sua indagine, sostanzialmente sostenne che la struttura non andava utilizzata. Ma poi, come racconta il professor Calzona, non ne seguì nulla: il ponte era molto utile a snellire il traffico nel quadrante sud-ovest della città. Il progettista, Carlo Cestelli Guidi, aveva dovuto seguire la vita tormentata di un programma di lavori avviato nel 1938 e sospeso poi per la guerra. L'opera fu ripresa e ultimata alla fine del primo decennio post-bellico. Senza enfasi emotive, con la lucidità dello scienziato, Calzona indica al Campidoglio la strada da prendere per evitare tragedie come quella di Genova: «Il ponte della Magliana ha oggi elevate possibilità di un crollo. Il rischio di collasso è nell'ordine delle cose. Ha superato di quasi vent'anni il termine della vita di questo tipo di strutture, e sono anni che i danni subiti sono sotto gli occhi di tutti». Non è det-

to che il ponte debba crollare in questi giorni, è la scienza stessa a non fissare perentoriamente dei termini. La «fatica dei materiali» può avere sviluppi diversi a seconda dei casi e delle circostanze ambientali. Ma prevenire è meglio che provvedere, quindi il professor Calzona ammonisce: «Il Campidoglio dovrebbe immediatamente chiudere il ponte ricordandosi che non è mai stato collaudato e che presenta da tempo forti segni di rischio crollo. Si tratta semplicemente di applicare la legge». La possibilità di lasciare la circolazione ad un traffico leggero è una subordinata irrinunciabile, se proprio non si è in grado di assumere decisioni drastiche. Nel 2000 l'allora sindaco Rutelli, impegnato nel rinnovo della città in occasione del Grande Giubileo, pensò che il raggiungimento dei cinquant'anni suggerisse la sostituzione del ponte della Magliana con uno nuovo, «dei Congressi». Lanciò un bando per la progettazione, ma questa struttura non è stata ancora realizzata. La giunta attuale ha di recente sostenuto l'opportunità di mantenere in esercizio il ponte della Magliana inquadrandone la gestione in un ampio piano di collegamenti stradali che riguarda il quadrante sud-ovest. Nel convegno dello

scorso inverno il preside della facoltà di Ingegneria della Sapienza, D'Ambra, ha in parte ridimensionato l'allarme lanciato in quell'occasione da alcuni studiosi. La necessità di intervenire con un significativo restauro della struttura non è stata però smentita. Il professor Calzona ha costruito decine di ponti, Pericolo anche all'estero. Ricorda con In questo stato orgoglio il suo ponte strallato si presentava il sull'Adige, presso Trento, e il viadotto della ponte automobilistico lungo Magliana ad un chilometro lanciato sul lo in aprile scorso, prossimità di Caorso. Ha pubblicato studi sui terremoti sostenendo che se non sono prevedibili, sono assolutamente calcolabili i loro effetti distruttivi. Che possono essere fortemente ridotti, se non annullabili, applicando speciali tecniche di costruzione, come ormai da anni si fa in Giappone.

*G. Pullara
Corriere della Sera*



QUANDO NEL 2017 I TECNICI DICEVANO: «NON PRESENTA PROBLEMI STRUTTURALI»

«Al momento il viadotto non presenta alcun problema di carattere strutturale». È una seduta movimentata, quella del 23 ottobre 2017 in Consiglio regionale. L'assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone è alle prese con una «interrogazione a risposta immediata» che raccoglie la preoccupazione degli abitanti delle case sotto al ponte Morandi. L'assessore spiega di aver sentito personalmente Stefano Marigliani, direttore del primo tronco delle Autostrade italiane, il quale lo ha pregato di riportare la loro conversazione informale al fine di tranquillizzare la cittadinanza. Va tutto bene, dice l'ingegnere, «i lavori attualmente in corso sono opere manutentive, e sono in progetto due interventi di carattere strutturale da realizzarsi nel 2018 che consisteranno nell'installazione di stralli e impalcati per il rafforzamento della infrastruttura». In quel preciso momento, i professori del Politecnico di Milano Carmelo Gentile e Antonello Ruocco, ingaggiati da Autostrade per una consulenza periodica sullo stato dell'opera, stanno scrivendo una relazione che verrà consegnata il 12 novembre, nella quale segnalano una «evidente» disparità di tenuta tra gli stralli, ovvero i tiranti, che potrebbero essere la causa del crollo di martedì. «In particolare gli stralli, ovvero i tiranti, del sistema numero 9 si presentano con una deformata modale non conforme alle attese e certamente meritevole di approfondimenti

teorico sperimentali». Le cause vanno ricercate in una sollecitazione generata da possibili fenomeni di corrosione, oppure da difetti di iniezione del cemento armato. Ma l'anomalia c'era. E il sistema numero 9 fa parte del blocco crollato nel torrente Polcevera e sulle strade sottostanti. La relazione del Politecnico potrebbe essere invece il motivo per cui, nelle sue assicurazioni al Consiglio regionale, Marigliani annunciava quegli interventi strutturali che si sono tradotti in un bando di gara ristretto per 20 milioni di euro. I lavori sarebbero dovuti cominciare il prossimo ottobre, e consistevano nella costruzione dei tiranti esterni sui piloni che ne erano sprovvisti. La storia del ponte Morandi è fatta di molte assicurazioni, e di altrettanti allarmi inascoltati. «La fase diagnostica ha evidenziato una situazione ben più grave rispetto alle forme di degrado cui sono solitamente oggetto le infrastrutture realizzate con gli stessi materiali. Gli stralli, infatti, elementi generalmente tesi, sono in questo caso soggetti a compressione, così come la guaina di rivestimento in calcestruzzo. Questo particolare accorgimento (...) non ha permesso di effettuare alcuna operazione ispettiva sui trefoli di acciaio, le singole fibre del cavo interno, che in molti casi avevano già raggiunto lo snervamento». E ancora: «Numerosi trefoli erano tranciati o fortemente ossidati, altri erano visibilmente rilasciati lasciando supporre una loro rottura a

valle». Così scriveva nel 2001, riferendosi all'intero ponte, Giovanna Franco, docente dell'università di Genova, in uno studio pubblicato sulla rivista di Docomomo Italia, l'associazione per la documentazione degli edifici e dei complessi urbanistici. Il suo segretario, Andrea Canziani, spiega che ognuno di questi studi viene inviato per conoscenza alle aziende competenti. Lo studio della professoressa Franco si riferisce ai lavori di consolidamento sul viadotto eseguiti nel '93. Quando gli stralli della pila u, la più vicina al centro di Genova, furono rinforzati con tiranti esterni. Solo quelli. Coordinamento e sorveglianza erano a carico di Autostrade Spa. La firma sul progetto era della persona che dopo la morte di Morandi, nel '89, conosceva meglio quel ponte malato. Francesco Pisani, 84 anni, risponde al primo squillo dal suo studio alla Balduina di Roma. Dal gennaio 1961 al dicembre '74 è stato il primo collaboratore di quello che è considerato uno dei più importanti progettisti italiani del dopoguerra. «Riparammo e rinforzammo solo gli stralli della pila u. Un intervento mirato. Mi dissero che gli altri piloni erano in condizioni accettabili e sarebbero stati monitorati. Perché negli ultimi 25 anni non sono stati rinforzati come quello di cui mi sono occupato io? Questo dovette chiederlo ad Autostrade».

*M. Imarisio
Corriere della Sera*



IL PERITO DEI PM NEL 2013: «POCHI TIRANTI, NON È ROBUSTO. CALCESTRUZZO INSICURO»

«Il numero limitato di tiranti del viadotto Morandi rende l'intera struttura poco robusta e le azioni di manutenzione piuttosto difficili. Inoltre il calcestruzzo non appare come una soluzione sicura per gli elementi in tensione...». A denunciare i malanni del ponte crollato era stato anche lui: Pier Giorgio Malerba, docente di Tecnica delle Costruzioni al Politecnico di Milano, e, soprattutto, consulente della Procura di Genova proprio nell'ambito dell'indagine sul disastro. In questi giorni concitati, Malerba è diventato una sorta di pm aggiunto, con il suo collega di perizia Renato Buratti. «Ci vuole il loro parere tecnico per decidere in quale direzione indagare e, se del caso, anche gli indagati», stanno ripetendo da una settimana i magistrati genovesi con la cadenza del ritornello. Com'è crollato il ponte? «Ce lo dirà Malerba». La struttura era a rischio? «Aspettiamo Malerba». Malerba, sempre lui. Con Buratti avrà sessanta giorni di tempo per consegnare la consulenza. Ma non è necessario attendere quella data per sapere come la pensa il professore sul ponte Morandi, a meno che non abbia cambiato idea nel corso del tempo. «Il viadotto rappresenta un riferimento eccezionale dal punto di vista concettuale, estetico e tecnico. Ma al giorno d'oggi, un simile schema non può essere ripro-

posto». Troppi rischi, troppe debolezze. L'aveva messo nero su bianco addirittura nel 2013, epoca decisamente non sospettata, quando analizzò il Morandi per la rivista scientifica internazionale *Structure and Infrastructure Engineering* firmando un ampio servizio intitolato «Diagnosi e riparazione di vecchi ponti». Cioè, già nel 2013 erano noti i difetti del ponte e a sottoscriverli era proprio il consulente tecnico che oggi lavora per la Procura. Malerba spiegava nel dettaglio le debolezze del sistema Morandi, partendo dall'intervento di riparazione straordinaria del 1992-1994 eseguito dall'ingegner Francesco Pisani. «Dopo circa 25 anni di vita, molte componenti del ponte (realizzato nel 1967, ndr) presentavano gravi danni. Sui tiranti del telaio n, lato Genova, apparivano evidenti tracce di corrosione... Danni minori erano stati rilevati sul io e in altre parti del ponte. Sul g non erano stati adottati interventi particolari». E il 9 è quello tragicamente crollato il 14 agosto, mentre il moncone del io è lì, in piedi per miracolo, minaccioso e preoccupante. Ora, le campate con i tiranti erano tre. E d'accordo che era quella messa peggio ma viene da chiedersi per quale ragione nessuno abbia fatto nulla sulle altre due per oltre mezzo secolo, considerato che erano tutte uguali. «Perché non era considerato necessario», dicevano

gli ingegneri di Autostrade. «Costava forse troppo?», punge oggi caustico un investigatore. In questo studio Malerba spiegava le ragioni dell'intervento: «Era quello di ridurre il rischio strutturale derivante da eccessive tensioni dei tiranti in cemento, per evitare potenziali effetti di rottura». Da quando è stato nominato super consulente della Procura, il professore non dice più nulla. Un po' per ragioni di segreto istruttorio ma forse anche perché sull'indagine tira aria di incompatibilità. Ne sanno qualcosa Roberto Ferrazza e Antonio Brencich, presidente e membro della commissione ministeriale che conduce l'inchiesta tecnico amministrativa sul disastro, nel mirino per aver espresso un parere sul progetto «tiranti» per conto del Provveditorato alle opere pubbliche. «Non vedo alcuna incompatibilità, né nostra né di Malerba - puntualizza Brencich -. In Italia tutti gli ingegneri esperti di ponti si sono occupati almeno una volta del Morandi». Se ne sono occupati quand'era in vita e se ne stanno occupando ora che non c'è più.

*A. Pasqualetto
Corriere della Sera*



DA AUTOSTRADE 290 MLN ALL'ANNO

Fra il 2013 e il 2038 Autostrade per l'Italia si è impegnata a investire circa 290 milioni di euro all'anno per lavori di ordinaria manutenzione della rete autostradale di propria competenza: è quanto prevede il piano finanziario (allegato E) della convenzione con il ministero dei trasporti. Il testo è stato pubblicato sul sito internet della società dopo le polemiche seguite al crollo del ponte Morandi di Genova. La finalità principale della manutenzione, si legge nel documento, «consiste nel garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza». Tutte le strutture da mantenere «sono monitorate attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione delle stesse: tali indicatori sono elaborati grazie a una costante attività di sorveglianza e monitoraggio volta a identificare gli eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità». Oggetto di lavori di ordinaria manutenzione sono le pavimentazioni, le opere d'arte e i giunti, le gallerie, altri elementi del corpo autostradale, le barriere di sicurezza e la segnaletica, il verde e la pulizia, le operazioni invernali, gli edifici di servizio e le for-

niture varie. I costi per l'ordinaria manutenzione vanno dai 284,4 milioni di euro del 2013 ai 291,9 mln previsti per il 2038. Quest'anno sono stimati a 288,4 mln. Autostrade per l'Italia indica a 7,532 miliardi l'importo delle manutenzioni previste per l'intera estensione del piano finanziario e in 10,34 mld gli investimenti in beni reversibili. Il tutto ipotizzando una crescita annua dell'inflazione dello 1,5%. E inoltre previsto un tasso di remunerazione lordo del capitale pari al 10,21%. La società guidata dall'Ad Giovanni Castellucci ha precisato che il testo è stato reso pubblico «per rispondere alle polemiche e alle strumentalizzazioni che dominano il dibattito pubblico sul tema (della manutenzione autostradale, ndr). Nessuna norma interna o prassi internazionale prevede la pubblicazione di tali documenti relativi alle concessioni autostradali. Ciò anche per assicurare parità di condizioni sul mercato tra i vari operatori del settore, anche per il caso di nuove procedure di affidamento». Intanto Autostrade si farà carico delle esigenze economiche di commercianti, artigiani e imprenditori colpiti dalla tragedia di Genova che hanno le loro attività all'interno della

zona rossa, «in parallelo rispetto agli interventi a favore delle famiglie che hanno dovuto abbandonare la propria abitazione in seguito al crollo del viadotto Polcevera e che si sono concretizzati finora nell'erogazione di contributi per le prime urgenti necessità per 165 nuclei familiari».

G. Berbenni
Italia Oggi



PIANO, UN PONTE E 43 VELE DI LUCE

Il «ritratto della genovesità», per dirla con il suo autore, è uno schizzo. È il disegno del nuovo ponte trasformato in plastico e trasferito su una fotografia. Il torrente Polcevera, la ferrovia, l'Ansaldo, le case. Tutto è al proprio posto ma invece del Morandi su quell'immagine c'è «un'idea di ponte». Renzo Piano, l'architetto degli architetti e senatore a vita, l'ha immaginata e disegnata per la sua Genova, la città in cui è nato il 14 settembre del 1937. «Dire che è un'idea progettuale è eccessivo. È soltanto l'inizio» ha detto lui presentandola al presidente della Regione Giovanni Toti e al sindaco Marco Bucci. La non-idea progettuale è un nastro semplicissimo. Il lembo est della città è legato a quello ovest da una striscia d'asfalto che corre su tantissimi pilastri la cui forma - se guardati da nord o da sud ricorda la prua delle navi. Niente stralli e campate corte a esclusione di quelle che passano sulla ferrovia e sul Polcevera, un po' più lunghe. Rigore e sobrietà. O, per dirla ancora con lo stesso Renzo Piano, «un'idea di ponte che esprime anche un po' della nostra parsimonia, del nostro atteggiamento». Non più un ponte da attraversare al buio ma costellato di altissimi steli che di notte lo illumineranno:

lampioni dalla cui sommità si irradieranno luci a forma di vele. Ogni notte una regata nel buio della valle, per illuminare il ricordo di chi non c'è più. Perché quei lampioni saranno 43, uno per ciascuna delle vite schiacciate e perdute sotto le macerie del Morandi. Bruno, Melissa, Samuele, Stella, Gennaro, Mirko e tutti gli altri. Sarà impossibile passare sul ponte immaginato da Piano e non pensare almeno per un istante all'incrocio delle loro esistenze nel momento e nel posto sbagliato. Sarà impossibile a prescindere. Ma di notte, alla luce delle «loro» vele, lo sarà di più. «Da quando è successo io non penso ad altro» ha detto ieri l'architetto all'amico Toti. «Ho aspettato un po' prima di chiamare te e Bucci perché ero scioccato. Io stesso quel ponte l'ho percorso mille volte...». Era in montagna, Renzo Piano. Ci ha pensato notte e giorno per quasi una settimana, poi ha chiamato sindaco e presidente della Regione: «Vorrei mettermi a disposizione della mia città per dare una mano, a titolo gratuito». Ieri l'incontro in Regione, con l'immagine di quella che lui chiama «idea di ponte» e che «sia chiaro, sarà un'opera corale perché non voglio sostituirmi né a ingegneri né ad architetti che saranno chiamati a la-

vorare sul contesto urbano». «Adesso bisogna che la città ritrovi il suo orgoglio e il suo riscatto», ha commentato alla fine di quella riunione. Ai microfoni di Sky ha parlato di «ponti che non possono e non devono cadere». Il crollo del Morandi «è stata una botta terribile», ha detto, «però chissà che la ricostruzione non diventi un momento di solidarietà». Quello del ponte, ha detto Piano, «è un tema che tocca tutti e tutte le corde: da quella tecnologica a quella poetica». E immaginando il cantiere del nuovo viadotto ha pensato a «momenti belli perché i cantieri sono momenti che uniscono, in cui le differenze si mettono un poco da parte e nasce l'orgoglio, sono momenti di partecipazione e di idee». L'inizio dei lavori? «Bisogna fare rapidamente ma non in fretta».

*G. Fasano
Corriere della Sera*

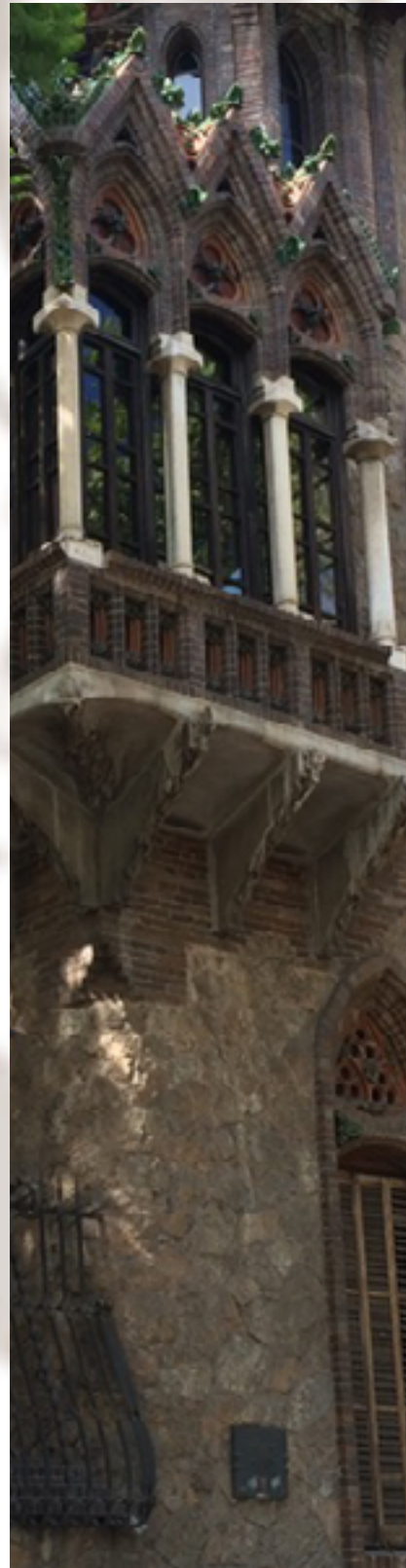


INGEGNERI CERCATI MA NON TROVATI

Gli ingegneri sono tra i professionisti più ricercati e meno reperibili in Italia. Se, infatti, il 24% dei laureati richiesti dalle aziende è proveniente da un percorso accademico di ingegneria, il 53,7% delle aziende ha difficoltà a reperire ingegneri industriali, il 52,3% ingegneri dell'elettronica e dell'informazione e il 42% laureati in altri indirizzi ingegneristici. Tutto questo quando il tasso di difficoltà di reperimento di candidati con laurea è del 34,3%. A riportare questi numeri è il Centro studi del Consiglio nazionale ingegneri nel report «Gli ingegneri e il paradosso del mercato del lavoro». L'analisi si basa sulle ultime rilevazioni del sistema informativo Excelsior. Nel primo trimestre del 2018 le previsioni di domanda di ingegneri da parte del mercato del lavoro hanno visto 20.510 posizioni aperte nel settore, che poi si sono attestate intorno alle 11 mila unità nei trimestri successivi. Tra i laureati, gli ingegneri sono il secondo gruppo professionale più ricercato dopo i laureati in materie economiche. A giugno 2018, infatti, su un fabbisogno di 46.690 laureati il 25% riguarda persone con laurea in campo economico e il 24% riguarda i laureati in ingegneria: in valore assoluto, le

posizioni aperte per i primi sono 11.670, per i secondi 11.180. Ma «se gli ingegneri continuano ad essere tra le figure più ricercate di Italia, essi sono anche quelli che le imprese dichiarano di reperire con maggiori difficoltà», si legge nel report. «Cresce il numero dei laureati in ingegneria, specie nel settore industriale e in quello dell'informazione, ma le imprese non li trovano», afferma il presidente del Cni Armando Zambrano. «A questo punto o le aziende impongono requisiti troppo elevati e poco realistici, o le università formano figure tecniche in modo, per così dire, inappropriato. Io penso realisticamente che la verità stia nel mezzo e che un maggiore dialogo tra università, imprese e sistema ordinistico sia necessario». Al termine dello studio viene riportato il dato generale; nella rilevazione del giugno 2018 la richiesta di laureati è appena il 9% delle oltre 509 mila posizioni aperte. Il 35% ricerca posizioni con livello secondario e post secondario, il 33% posizioni con diploma professionale e il 23% con diploma della scuola dell'obbligo.

*M. Damiani
Italia Oggi*



GLI INGEGNERI DELLE STRUTTURE CHIEDONO RUOLI AD HOC

Con l'attuale assetto, un ingegnere ambientale potrebbe essere chiamato a effettuare le verifiche sul ponte Morandi a Genova. Sotto il profilo formale non ci sarebbero problemi». Sono parole di Andrea Barocci, ingegnere e coordinatore del Gruppo di lavoro su norme, certificazioni e controlli in cantiere di Isi (Ingegneria sismica italiana, associazione che riunisce i soggetti attivi nella filiera dell'antisismica), che descrivono il paradosso del nostro paese: una specializzazione strategica, come quella di chi si occupa di sicurezza delle strutture, viene tutelata in maniera parziale. Il Dpr 328/2001, la norma che ha riorganizzato l'albo degli ingegneri, che fino ad allora non teneva conto delle specializzazioni, ha creato tre settori: civile e ambientale, industriale e dell'informazione. Gli strutturisti sono parte della prima famiglia, ma non sono soli. Quindi, sebbene ci siano differenze nel percorso formativo, sono equiparati ad altri professionisti, come gli ingegneri della sicurezza o quelli che si occupano di ambiente. Tutti questi ingegneri hanno la possibilità teorica di fornire le stesse prestazioni. E, cioè, di firmare progetti complessi, come il calcolo strutturale di un edifi-

cio nuovo. «Un altro esempio che rende l'idea - continua Barocci - è quello di un ingegnere edile, che praticamente non fa esami di strutture e ha un percorso molto più vicino a quello di un architetto. Entrambi sono equiparati a un civile». Con poche eccezioni: agli ingegneri sono, infatti, riservate alcune infra strutture come i ponti, mentre gli architetti hanno competenza in materia di beni culturali. A questo si aggiunge un elemento: chi era iscritto all'albo prima del 2001, con il nuovo assetto, ha avuto la possibilità di scegliere a quale settore iscriversi, esercitando competenze a tutto campo. Così molti abilitati hanno opzionato più settori. Gli effetti di questo sistema si possono misurare in diverse situazioni. Nel privato i cittadini non hanno a disposizione strumenti che consentano di distinguere uno strutturista da un professionista che si è sempre occupato di altro. Nel pubblico i bandi per i professionisti devono per forza mettere sullo stesso piano tutti gli ingegneri civili e ambientali e gli architetti. Insomma, nonostante la delicatezza della materia, le tutele di legge mostrano i segni del tempo. Qualche soluzione è stata ipotizzata. Ne parla Armando Zambrano, presidente del

Consiglio nazionale degli ingegneri: «Abbiamo pensato che fosse giusto affrontare la questione in modo diverso da un intervento tramite modifiche normative, perché per cambiare una legge sono necessari anni». È nata Certing, l'agenzia nazionale per la certificazione delle competenze degli ingegneri: il curriculum del professionista viene vagliato e la sua specializzazione viene riconosciuta e inserita in un elenco. Si crea, così, una sorta di albo parallelo che riconosce le competenze. Il sistema, però, ha avuto poco successo e oggi mette insieme meno di 500 iscritti: «Non è ancora entrato nel dna degli ingegneri dice Zambrano -, molti lo considerano di dubbia utilità. Ci stiamo impegnando per pubblicizzarlo, ma una spinta potrebbe arrivare dall'attivazione di premialità per chi partecipa a gare pubbliche». L'alternativa è una modifica di legge, con la nascita di una sezione dell'albo per gli strutturisti. Una riorganizzazione dai tempi lunghi, perché dovrebbe comunque fare salve le prerogative di chi già oggi è attivo sul mercato. Ma che forse rappresenta l'opzione più efficace.

*G. Latour,
Il Sole 24 Ore*



INGEGNERI
NELLA PAL'ISCRIZIONE ALLA CASSA NON
PUÒ SCATTARE D'UFFICIO

Praticantato negli uffici della pubblica amministrazione per gli ingegneri palermitani. È stato sottoscritto un protocollo di intesa, infatti, tra l'Ordine degli ingegneri della provincia di Palermo e i comuni di Carini e di Partinico per l'espletamento presso gli uffici delle amministrazioni comunali delle attività di praticantato da parte dei giovani ingegneri. Sul sito dell'Ordine è possibile scaricare il modulo per richiedere la partecipazione. Le domande, con allegato il curriculum personale, dovranno essere presentate esclusivamente tramite Pec entro il 15/10/2018 all'indirizzo ordine.palermo@ingpec.eu.

Italia Oggi

La Cassa degli ingegneri non può iscriverne d'ufficio il professionista che svolge prevalentemente un'altra attività. La Cassazione (sentenza 20389 del 1° agosto) respinge il ricorso dell'Inarcassa, che chiedeva contributi e sanzioni ad un ingegnere nucleare che, nel periodo contestato, si era occupato prevalentemente di operatività delle strategie di marketing: attività - secondo la Corte d'Appello, che aveva ribaltato un verdetto favorevole alla Cassa - estranea all'ambito di "riserva" della categoria, prevista dal Regolamento professionale. I giudici avevano escluso l'esistenza di un nesso tra lavoro svolto e bagaglio professionale acquisito. La Cassa aveva invece ribadito che l'ingegnere non poteva essere sottratto all'obbligo contributivo. E la Corte territoriale aveva sbagliato a giudicare incompatibile la concreta prestazione svolta, di consulente presso la direzione di un'azienda per l'analisi di mercato dei prodotti su costi-benefici, in funzione della loro immissione sul mercato. Per la Cassazione non c'è errore. Ai fini dell'iscrizione ha un peso la valutazione oggettiva dell'attività svolta, mentre resta sullo "sfondo" il profilo soggettivo che riguarda la qualità di ingegnere e il collegato

bagaglio professionale. Nello specifico, non c'è un riscontro dello «speciale contributo fornito dal professionista, in ragione delle sue competenze legate al titolo posseduto, anche in settori tradizionalmente estranei alla struttura formativa del professionista, tale quindi da influire direttamente nell'attività svolta e connotarla significativamente».

*P. Maciocchi,
Il Sole 24 Ore*

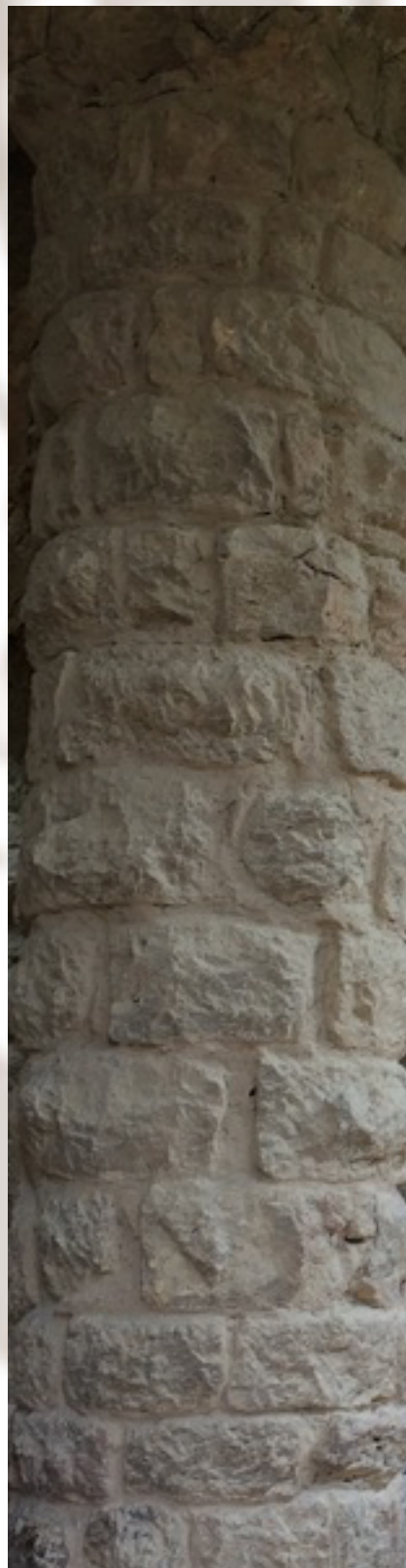


L'EQUO COMPENSO SBARCA IN SICILIA

Arriva l'equo compenso in Sicilia. Entro metà agosto la giunta della regione approverà una delibera che garantirà ai lavoratori autonomi un compenso «commisurato alla quantità e qualità della professione svolta», nonché, «conforme ai parametri ministeriali», così come previsto dalla disposizione introdotta dall'ultima legge di bilancio. La notizia è emersa durante un incontro tra il presidente della regione siciliana Nello Musumeci e alcuni rappresentanti di categorie professionali, tra cui il tesoriere del Consiglio Nazionale Forense Giuseppe Iacona e il presidente della conferenza regionale degli Ordini dei commercialisti di Sicilia Salvatore Dilena. Presenti anche rappresentanti della consulta degli ingegneri, quella dei geometri e dei notai. La Sicilia diventa così la seconda regione italiana a varare una disposizione per garantire l'equo compenso alle prestazioni professionali (la prima in ordine di tempo è stata la Toscana). La norma dovrà essere rispettata da tutti gli organi regionali, compresi enti locali e partecipate pubbliche. Questi organismi, oltre a garantire un compenso commisurato al lavoro svolto e conforme ai parametri ministeriali, non potranno ap-

porre nei contratti clausole vessatorie, come quelle che prevedono la richiesta di anticipare le spese oppure la mancanza del rimborso spese per il lavoratore. Durante l'incontro tra giunta e professionisti, infine, è stata fissato un nuovo appuntamento per l'inizio di settembre, nel quale verrà instaurato un tavolo permanente sul tema delle libere professioni.

*M. Damiani,
Italia Oggi*

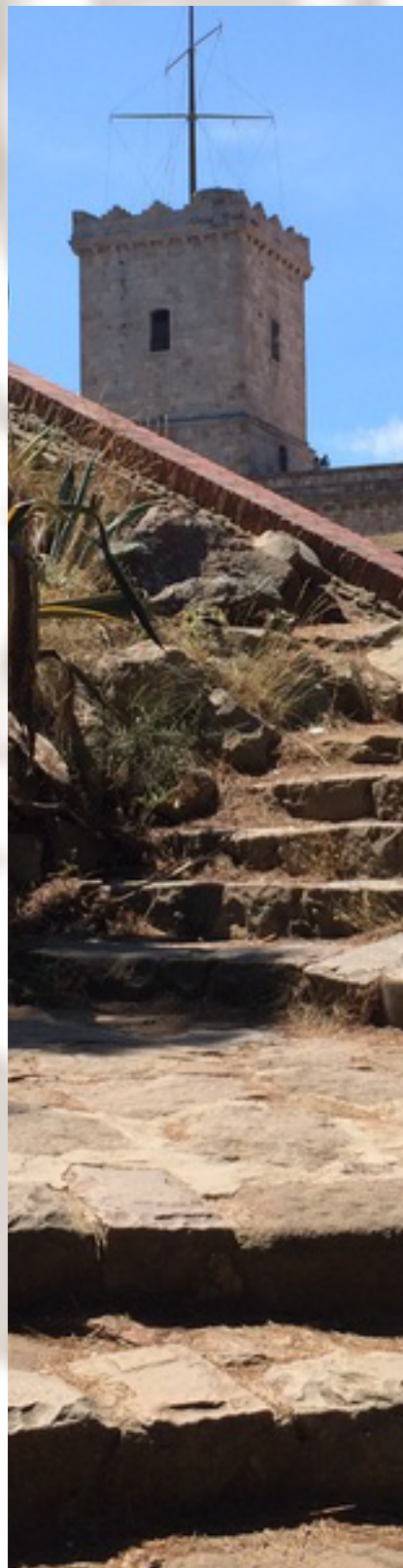


PROFESSIONI CON EQUO COMPENSO

In Calabria l'equo compenso vale anche per i privati. Il Consiglio regionale, infatti, nella seduta del 31 luglio scorso, ha approvato una legge regionale che tutela i professionisti nei rapporti di lavoro verso committenti privati, in particolare per quanto riguarda i compensi a loro destinati. «La presente legge ha come oggetto la tutela delle prestazioni professionali rese sulla base di istanze presentate alla pubblica amministrazione per conto di privati cittadini o imprese», si legge nel primo articolo della disposizione. Questa forma di tutela è garantita attraverso la definizione di una «dichiarazione di pagamento», un documento che ogni professionista dovrà presentare all'amministrazione competente pena il mancato avvio del progetto in questione. La dichiarazione dovrà contenere il numero e l'importo della fattura che il professionista ha emesso per realizzare la progettazione di un qualsiasi intervento, azione preliminare alla realizzazione del progetto stesso. Senza la consegna di questo documento, il piano non sarà approvato dalla regione. Oltre a permettere un controllo sull'entità del compenso percepito, verso il quale l'amministrazione dovrà stabilire se «commisurato alla quantità e

qualità del lavoro svolto», la dichiarazione avrà un effetto anti evasione, visto che l'ente potrà visionare la fattura e controllare che la stessa sia stata emessa dal professionista incaricato. «La regione approva una disposizione per cui ci stiamo battendo da anni», dichiara a ItaliaOggi il presidente di Confprofessioni Calabria Francesco Galluccio. «L'esibizione all'ente della fattura del professionista produrrà l'effetto di garantire al professionista stesso un compenso equo, commisurato alla prestazione svolta. Si impedirà in tal modo che gli stessi professionisti continuino a essere penalizzati dalla concorrenza spietata o dalla necessità ad accontentarsi di compensi spesso avvilenti e indecorosi, a fronte di prestazioni professionali di qualità», conclude il presidente Galluccio.

*M. Damiani,
Italia Oggi*



IL SISMA BONUS NON COPRE GLI INTERVENTI GIÀ FINANZIATI

Il «sisma bonus» potrà sostenere solo interventi edilizi non coperti da finanziamenti appositi per la ricostruzione. Questi ultimi andranno, dunque, contabilizzati in modo del tutto separato rispetto alle opere su cui si punta a chiedere la detrazione. Lo riporta la rivista dell'Agenzia delle Entrate, FiscoOggi. La specifica riguarda esclusivamente i soggetti privati che hanno potuto beneficiare dei contributi per la ricostruzione nei comuni colpiti dal sisma del 2016 e del 2017 in Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria. Scatta, così, il divieto di cumulo previsto dalla legge di bilancio 2017 tra due tipologie di agevolazioni. A definire il ventaglio ridotto del sisma bonus è l'ordinanza n. 60 del 31 luglio scorso, adottata dal Commissario straordinario del governo e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 195 del 23 agosto 2018 (si veda ItaliaOggi di ieri). Quindi, riassumendo, il provvedimento indica le regole tecniche in base a cui predisporre i progetti relativi alle ipotesi di intervento finanziabili. In particolare, l'ordinanza definisce quattro punti: le modalità di definizione dei progetti per chi vuole fruire del sisma bonus per interventi sugli edifici privati distrutti o danneggiati dal terremoto (specie imme-

diata esecuzione, ricostruzione, riparazione e ripristino); stabilisce il suddetto divieto di cumulo. In pratica, i beneficiari dei contributi per il finanziamento della ricostruzione privata degli edifici distrutti o danneggiati dal terremoto possono usufruire delle detrazioni fiscali per adottare misure antisismiche, ma solo per le IN 4 1 eventuali spese eccedenti il contributo ricevuto (e concesso in base alle ordinanze commissariali 4 e 8 del 2016, e 13 e 19 del 2017); spiega che le spese sostenute per gli interventi edilizi coperti dai contributi andranno contabilizzate separatamente da quelle per gli interventi non coperti dai contributi e per i quali si intende fruire della detrazione fiscale; indica che alla domanda di contributo debba essere allegata una dichiarazione d'impegno a richiedere la detrazione o copia della documentazione, che attesta l'avvenuta presentazione della richiesta. E prescrive che, all'istanza di erogazione del saldo finale (pena la decadenza dal contributo) venga allegata la documentazione utile a dimostrare le spese sostenute. L'ordinanza si applica a tutti i progetti di ricostruzione per i quali al 3 agosto 2018 (data della sua entrata in vigore) non sia stato ancora emesso il decreto

di concessione dei contributi. Qualora a questa data la domanda di contributo sia già stata depositata, l'Ufficio per la ricostruzione potrà assegnare al richiedente un termine non inferiore a 15 giorni per integrare l'istanza.

Italia Oggi



LO SPLIT PAYMENT TIENE FUORI I PROFESSIONISTI

Split payment ridimensionato. Tornano al di fuori dal meccanismo speciale di applicazione dell'Iva le prestazioni professionali sottoposte a ritenuta Irpef, sulle quali le amministrazioni pubbliche e gli altri committenti indicati nell'art. 17-ter del dpr n. 633/72 devono quindi corrispondere l'imposta ai prestatori e non più direttamente all'erario.

Questa la principale misura in materia di Iva contenuta nel dl 87/2018, cosiddetto decreto dignità, convertito in legge con il voto finale di ieri del senato. La novità, come espressamente stabilito dall'articolo 12 del dl, sostanzialmente invariato rispetto al testo originario, ha effetto per le fatture emesse a partire dal 14 luglio scorso, giorno di entrata in vigore del decreto, indipendentemente dal momento in cui è stata effettuata la prestazione, nonché, è da ritenere, per le eventuali note di variazione in aumento (in sostanza fatture integrative) emesse dalla predetta data, ancorché riferite ad operazioni effettuate precedentemente.

Le variazioni in diminuzione (note di credito), invece, seguono il trattamento dell'operazione originaria, per cui dovranno essere emesse in regime di split payment se ri-

ferite a fatture emesse prima del 14 luglio in vigore di tale regime. L'estromissione dal regime particolare riguarda solo le prestazioni professionali, come si desume sia dal riferimento ai «compensi» che dal richiamo della ritenuta di cui all'art. 25 del dpr n. 600/73. Ma vediamo le altre disposizioni del decreto.

Spesometro

Confermate anche le modifiche al calendario della comunicazione dei dati delle fatture ai sensi dell'art. 21 del dl n. 78/2010, adempimento che andrà in soffitta con la generalizzazione della fattura elettronica obbligatoria, e dunque, salvo novità, a partire dalle operazioni 2019. Al riguardo, l'articolo 11 del dl 87/2018 stabilisce in primo luogo che i dati relativi al terzo trimestre 2018 potranno essere inviati, anziché entro il 30 novembre 2018, entro il 28 febbraio 2019, ossia nello stesso termine previsto per l'invio dei dati del quarto trimestre 2018. Viene inoltre espressamente previsto, come poteva desumersi in via interpretativa, che per i contribuenti che si avvalgono della facoltà di inviare i dati con cadenza semestrale anziché trimestrale (scelta, questa, non soggetta ad alcuna formalità), i termini per la

trasmissione dello spesometro 2018 sono il 30 settembre 2018 per il primo semestre ed il 28 febbraio 2019 per il secondo. Una novità introdotta dalla legge di conversione riguarda i produttori agricoli marginali esonerati dagli adempimenti Iva ai sensi dell'art. 34, comma 6, del dpr n. 633/72, ai quali viene concesso l'esonero dallo spesometro 2018. Parallelamente, per ragioni di coordinamento, viene abrogato il comma 8-bis dell'art. 36 del dl n. 179/2012, che obbligava i predetti soggetti all'invio dello spesometro.

Registri Iva

Un'altra innovazione inserita dal parlamento è l'esonero dall'obbligo di annotazione nei registri Iva, ai sensi degli articoli 23 e 25 del dpr n. 633/72, a favore dei soggetti «obbligati alla comunicazione dei dati delle fatture emesse e ricevute ai sensi del comma 3» dell'art. 1 del dlgs n. 127/2015. La formulazione della norma, invero, non appare chiarissima, giacché il richiamato comma 3, nel testo modificato dalla legge n. 205/2017, non prevede adempimenti di comunicazione, bensì la fatturazione elettronica.



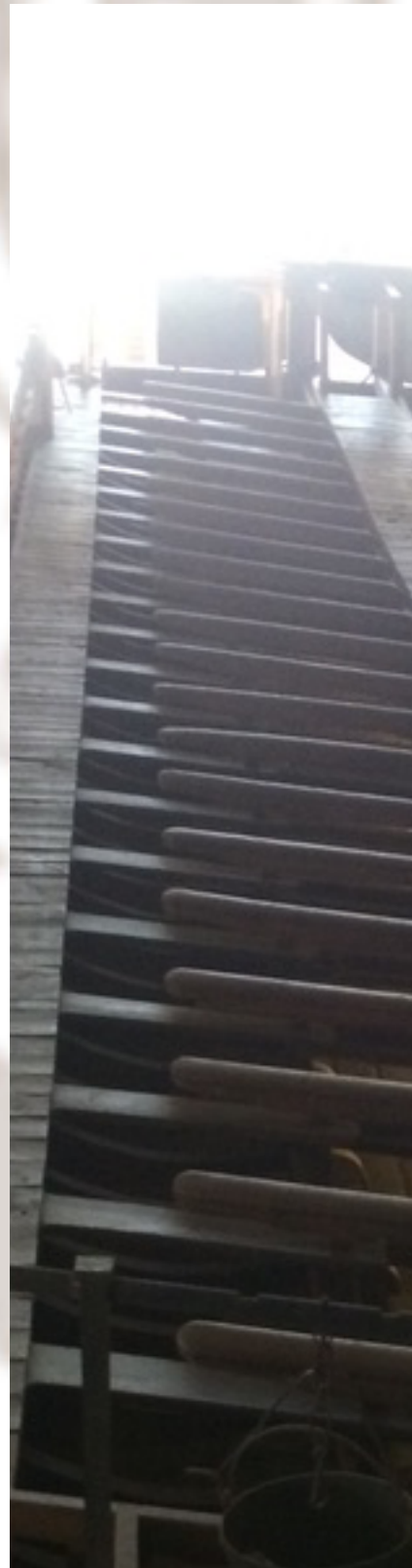
LO SPLIT PAYMENT TIENE FUORI I PROFESSIONISTI

Adempimenti dei carbogestori

Sono confluite nel decreto «dignità» le disposizioni del dl n. 79/2018 per i gestori degli impianti stradali di distribuzione di carburanti, prima fra tutte l'esclusione delle cessioni effettuate dai predetti soggetti dall'anticipazione al 1° luglio 2018 dell'obbligo di emissione della fattura elettronica prevista per le cessioni di benzina o di gasolio destinati ad essere utilizzati come carburanti per motori. Per i carbogestori, quindi, l'obbligo della fattura elettronica scatterà nel 2019. In considerazione della formulazione letterale della norma, il rinvio non prevede eccezioni ed è quindi riferibile anche alle cessioni effettuate, in base a contratti di somministrazione (cosiddetto netting), nei confronti delle compagnie petrolifere o di altri cessionari, ma vi sono opinioni diverse al riguardo (tra cui Assonime, si veda ItaliaOggi del 7 luglio scorso). Altra disposizione conseguenziale trasfusa nel decreto è la proroga al 31 dicembre 2018 del regime della scheda carburante, con correlato rinvio dell'obbligo per le imprese acquirenti di documentare gli acquisti con fattura. In proposito, si deve segnalare che, secondo il comunica-

to stampa dell'agenzia delle entrate del 29 giugno 2018, i carbogestori hanno comunque la facoltà di emettere sin d'ora la «nuova» fattura elettronica, sicché si consente il superamento, in tal caso, del divieto di fatturazione contemplato dalla disciplina sulla scheda carburante.

*F. Ricca,
Italia Oggi*



LA LUNGA CRISI DELL'EDILIZIA: SCOMPARE 120 MILA AZIENDE. E ORA RISCHIANO ANCHE I BIG

C'è un settore in cui la ripresa non è mai arrivata. Sono le costruzioni, che hanno superato l'infausto traguardo del decimo anno di crisi. Seicentomila i posti persi, 120 mila le aziende sparite dai radar. La novità è che ora la crisi morde anche i grandi. Il caso sotto i riflettori è quello di Condotte, terzo gruppo del settore in Italia, che ha chiesto l'amministrazione straordinaria ai sensi della legge Marzano. Domani la nomina del commissario. «Finalmente», dice il sindacato che teme per i 3.000 posti di lavoro del gruppo. «Al commissario chiederemo di fare chiarezza rispetto all'andamento dei conti. E la garanzia del pagamento degli stipendi», dice Stefano Macale, segretario della Filca Cisl. Resta il fatto che le nostre grandi imprese delle costruzioni sono tali solo viste dall'Italia. Le prime tre società europee (Vinci-Francia, AcsSpagna e Bouygues-Francia) fatturano rispettivamente 40,2, 34,9 e 32,9 miliardi di euro. La nostra maggiore società, Salini Impregilo, «solo» 6 miliardi e mezzo. La seconda per grandezza (3 miliardi di euro di giro d'affari nel 2017) è Astaldi, ora alle prese con un delicato aumento di capitale da 300 milioni di euro (previsto a settembre, in concomitanza

con la presentazione della semestrale). La scorsa settimana il presidente di Ance, Gabriele Buia, ha incontrato il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Ovviamente la prima richiesta è stata lo sblocco dei lavori delle grandi infrastrutture. La seconda? «Non andiamo da nessuna parte se non riduciamo la burocrazia - si infervora Buia -. Negli ultimi tre anni gli stanziamenti pubblici in infrastrutture sono aumentati. Ma non si trasformano in cantieri. A oggi abbiamo a disposizione 140 miliardi per i prossimi 15 anni. Ogni miliardo può generare 15 mila addetti. Nel Def per il 2018 è previsto un aumento degli investimenti in opere pubbliche del 2,4%. Il nostro timore è che a settembre questa percentuale sia rivista al ribasso e diventi addirittura negativa a fine anno, come è avvenuto nel 2017». Il sindacato fa notare che le costruzioni restano un settore ad alta intensità di lavoro. «Anche perché qui la digitalizzazione non ha fatto presa - spiega Macale -. Su un punto siamo d'accordo con il mondo dell'impresa: non vanno bloccate le grandi opere. Poi su altro abbiamo idee diverse. Secondo noi è necessario ridurre gli appalti al massimo ribasso. E serve rigore sui documenti che ac-

certano la regolarità contributiva. Al governo, che pare interessato a mettere mano il codice degli appalti, facciamo notare che il sindacato può dare un contributo importante». C'è poi il problema dell'invecchiamento del settore. «Il 30% degli addetti dei cantieri oramai ha più di 50 anni - fa il punto Macale -. Con l'ultimo contratto abbiamo creato un fondo che aiuta ad «agganciare» l'Ape per andare in pensione prima. Ora il governo sembra intenzionato a cambiare le regole. Il problema è serio è andrebbe affrontato in modo stabile. Anche perché è strettamente collegato all'aumento degli infortuni sul lavoro».

*R. Querzè,
Corriere della Sera*

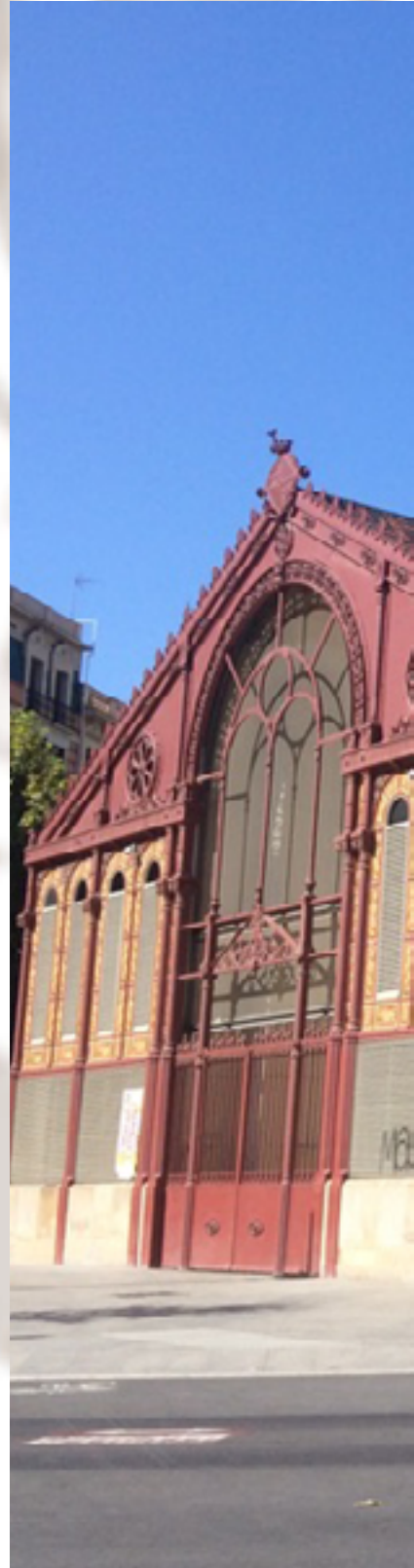


APPALTI PUBBLICI PRECLUSI AI PICCOLI: TAGLIATO FUORI IL 95% DELLE IMPRESE

Su un punto piccole e grandi imprese sono d'accordo: il Codice degli appalti va modificato. Mentre i grandi sono per una revisione sostanziosa, i piccoli auspicano un tagliando alla normativa in vigore ormai da due anni. Con un obiettivo su tutti: aprire il mercato anche alle piccole e medie imprese. Ieri Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori vicini al mondo Confindustria, ha incontrato il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. «Positiva la spinta del governo per semplificare le procedure», è la sintesi della posizione dei costruttori. Che per rendere più fondate le proprie rivendicazioni ricordano i dati della crisi del settore: persi in dieci anni 600 mila addetti e oltre 120 mila imprese. I dati Anac, Autorità nazionale anticorruzione, parlano di appalti pubblici in ripresa dal 2017. E a partire da queste rilevazioni che Cna ha fatto i conti per individuare l'importo medio di ciascun appalto. Ne risulta che i volumi delle gare sono cresciuti del 28,9% nel giro di quattro anni (tra 2014 e 2017). E hanno raggiunto un valore medio superiore al milione: 1.012.664 euro, per la precisione. Visto che quando il valore di un appalto supera il milione possono candidarsi

solo le imprese che fatturano almeno due milioni, il risultato è che il 95% delle aziende del settore sono tagliate fuori. «La riforma degli appalti ha mancato il bersaglio politico e strategico di aprire la strada alle piccole imprese, come ci chiedeva l'Europa», fa notare il segretario generale di Cna, Sergio Silvestrini. Da qui alla richiesta successiva il passo è breve: «Governo e parlamento intervengano per porre rapidamente rimedio a questa situazione». All'Anac fanno notare che gli interessi da contemperare sono due. Da una parte la necessità che a prendere un appalto sia chi ha le spalle abbastanza larghe per portarlo a termine. Dall'altra favorire la partecipazione alle gare del numero più ampio possibile di attori. Un equilibrio da «registrare» e mettere a regime.

*R. Querzè,
Corriere della Sera*



CODICE APPALTI, AL VIA LA RIFORMA

Subito una consultazione pubblica sul Codice appalti, propedeutica alla riforma vera e propria che il governo metterà in cantiere a settembre. L'obiettivo sarà far ripartire gli investimenti e rivitalizzare il settore. E per fare questo il ministero delle infrastrutture sta lavorando su regole più chiare e snelle, perché «snellire le procedure non è in contraddizione con la difesa della legalità». La semplificazione dovrà partire dalle delibere Cipe, passando per un miglioramento del raccordo tra la fase di programmazione e la progettazione da parte delle stazioni appaltanti, il cui livello qualitativo va innalzato per abbattere sprechi e casi di opere incompiute. In audizione dinanzi alla commissione lavori pubblici del senato, il ministro delle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli ha illustrato le linee programmatiche del proprio dicastero. Un programma che punta deciso verso obiettivi sostenibili, abbandonando la logica delle opere mastodontiche e dispendiose («la legge obiettivo», ha detto Toninelli, «ha fallito, avendo realizzato il 15% del programma iniziale, travolta dall'ennesima sequela di scandali che ne hanno dimostrato la permeabilità rispetto alla corruzione, alla speculazione e alle infiltra-

zioni delle attività criminali») per virare su «tante piccole opere diffuse che servano realmente ai cittadini»: ponti, strade, varianti autostradali, riqualificazione del tessuto urbano, manutenzione della rete ferroviaria, rinnovo del parco mezzi (autobus e treni) e soprattutto sicurezza. Su questo fronte Toninelli ha annunciato che sono in arrivo incentivi per gli enti locali che avvieranno progetti sulla sicurezza stradale finalizzati a ridurre il numero delle vittime sul proprio territorio. I dati del 2017, infatti, parlano di oltre 3.300 vittime, 95 in più rispetto al 2016. Obietti vi, ha sottolineato il ministro, molto lontani dai target europei. Confermati anche gli incentivi fiscali per l'installazione di dispositivi anti-abbandono dei bambini sui seggiolini auto. Tornando alle grandi opere, Toninelli ha spiegato che non tutte verranno abbandonate al proprio destino. Tutto dipenderà dall'analisi costi-benefici che il governo porterà avanti per ciascuna di esse. Un approccio nuovo che riguarderà non solo la Tav Torino-Lione, ma anche la Gronda autostradale di Genova, l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana lombarda, oltre alle opere dell'alta velocità (Terzo Valico, Nodo di Firenze, collega-

mento tra Brescia e Padova). Sulla Tav Toninelli ha confermato l'impegno preso dal governo Conte nella richiesta di fiducia al parlamento, ossia l'integrale ridiscussione del progetto tra Italia e Francia dopo una nuova valutazione costi-benefici. A svolgere tale analisi sarà la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di Alta sorveglianza presso il Mit. Nei prossimi mesi, ha annunciato il ministro, se ne conosceranno le valutazioni e sulla base di questi risultati il governo valuterà l'utilità delle singole opere e la loro sostenibilità. Sulla fusione tra Anas e Ferrovie, Toninelli ha parlato di criticità «non adeguatamente valutate». Criticità che fanno della fusione «un fallimento annunciato». «Eventuali sinergie industriali», ha concluso il ministro, «possono essere realizzate a prescindere dalla fusione».

*F. Cerisano,
Italia Oggi*



TESTO UNICO PER IL CODICE DEI CONTRATTI

Raccogliere in un unico testo organico i contenuti delle linee guida Anac e dei decreti attuativi del codice dei contratti in modo da avere un regolamento di attuazione unico. Questa una delle richieste presentate dalla Rete delle professioni tecniche in una lettera inviata al ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli. Le modifiche proposte riguardano, in particolare, il settore dei servizi di architettura ed ingegneria «e sono finalizzate ad assicurare la semplificazione, la qualità delle prestazioni professionali, la trasparenza negli affidamenti e l'apertura del mercato agli studi professionali medio piccoli, che costituiscono più del 90% degli operatori economici in esercizio sul territorio nazionale», si legge nella nota diffusa dalla Rpt. «In ogni caso, qualunque modifica non può che mantenere inalterato il principio che connota il nuovo codice della centralità della progettazione, in quanto evita l'aumento di costi dovuti al mal costume delle varianti».

Italia Oggi



SCAMBIO DEBITI-CREDITI PA ANCHE NEL 2018

Si allunga per un altro anno lo scambio dare-avere tra importi dovuti con le cartelle e somme che si devono avere dalla Pa. Imprese e professionisti, che vantano crediti con la Pa, potranno compensare, anche per il 2018, i loro crediti con i debiti iscritti a ruolo. Compensazione che sarà possibile per le cartelle di pagamento i cui carichi sono stati affidati agli agenti della Riscossione entro il 31 dicembre 2017. L'allungamento al 2018 è previsto da un emendamento al decreto Dignità. L'articolo, intitolato «Compensazione delle cartelle esattoriali in favore di imprese e professionisti titolari di crediti nei confronti della pubblica amministrazione», stabilisce che le «disposizioni di cui all'articolo 12, comma 7-bis, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145 (...) si applicano, con le modalità previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro dello sviluppo economico 24 settembre 2014 (...), anche per l'anno 2018, con riferimento ai carichi affidati agli agenti della Riscossione entro il 31 dicembre 2017» I contribuenti potranno perciò compensare le cartelle di pagamento, per i carichi affidati alla Riscossione entro il 31 dicembre 2017, con i crediti

non prescritti, maturati nei confronti della Pa e certificati, a condizione che la somma iscritta a ruolo sia inferiore o pari al credito vantato. Questa speciale compensazione è disciplinata dall'articolo 28-quater del Dpr 602/1973. L'articolo richiamato, che ha per titolo compensazioni di crediti con somme dovute a seguito di iscrizione a ruolo, dispone che i crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, maturati nei confronti delle amministrazioni pubbliche per somministrazione, forniture e appalti, possono essere compensati con le somme dovute a seguito di iscrizione a ruolo. A questo fine, le certificazioni dei crediti, recanti la data prevista per il pagamento, emesse mediante l'apposita piattaforma elettronica, sono usate, a richiesta del creditore, per il pagamento, totale o parziale, delle somme dovute a seguito dell'iscrizione a ruolo, effettuato in data antecedente a quella prevista per il pagamento del credito. L'estinzione del debito a ruolo è condizionata alla verifica dell'esistenza e validità della certificazione. Nei casi in cui la pubblica amministrazione non versa all'agente della riscossione l'importo oggetto della certificazione, entro sessanta giorni dal termine nella stessa indicato, l'agente della

riscossione ne dà comunicazione ai ministeri dell'Interno e dell'Economia e l'importo oggetto della certificazione è recuperato mediante riduzione delle somme dovute dallo Stato all'ente territoriale a qualsiasi titolo, incluse le quote dei fondi di riequilibrio o perequativi e le quote di gettito relative alla partecipazione a tributi erariali. Dai recuperi sono escluse le risorse destinate al finanziamento corrente del servizio sanitario nazionale. Nel caso in cui il recupero non sia possibile, l'agente della riscossione procede alla riscossione coattiva, sulla base del ruolo emesso a carico del titolare del credito. E' infatti disposto che le eventuali somme non recuperate sono iscritte a ruolo, affinché il recupero venga effettuato dagli agenti della riscossione competenti per territorio, in ragione della sede della pubblica amministrazione inadempiente.

*S. Morina e T. Morina,
Il Sole 24 Ore*

