

► ITALIA MARCIA

«I Benetton pubblicano tutti i nomi di chi ha accettato finanziamenti»

Di Maio: «È stato fatto un regalo clamoroso, chiederemo i danni erariali agli ex ministri responsabili»
Renzo Piano dona «un'idea di ponte» a Toti. Toninelli: «Autostrade pagherà, ma ricostruiremo noi»

di CARLO TARALLO



Il governo guidato dal premier Giuseppe Conte si prepara a presentare, tra pochi giorni, un esposto per danno erariale alla Corte dei conti in relazione alle concessioni autostradali. L'esposto coinvolgerebbe i precedenti governi. Fonti vicine al vicepremier Luigi Di Maio sottolineano che gli avvocati interpellati dal leader del M5s hanno confermato che ci sono i margini per presentare l'esposto. Il clamoroso annuncio è stato dato ieri da Di Maio, con un post sul blog del Movimento.

«Con dieci anni di ritardo», ha scritto Di Maio, «tutti gli italiani ora sanno che la concessione di autostrade ai Benetton è stata un regalo clamoroso che ha consentito loro di fare gli imprenditori non con il

Il leader grillino:
«L'imprenditore a rischio zero è un'invenzione italiana. Di solito è amico di quelli che furono i partiti di governo»

loro capitale, ma con quello dei cittadini. Il contratto prevedeva infatti una rendita garantita del 7%: una rendita spropositata! L'imprenditore a rischio zero è un'invenzione tutta italiana. Di solito è amico di quelli che furono i partiti di governo, non disdegna di assumere nelle sue aziende uomini di partito (tombati o meno), finanzia lautamente in maniera opaca o meno i partiti e i giornali a loro collegati infatti il suo nome non compare quasi mai nella carta stampata. «Chiamiamolo», ha aggiunto Di Maio, «col suo nome: prenditore. I prenditori hanno preso possesso delle infrastrutture italiane, pagate dai nostri nonni e dai nostri padri, e gra-



GENOVESE Renzo Piano, architetto e senatore a vita, all'inaugurazione del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino

[LaPresse]

zie a politici compiacenti le hanno trasformate in macchine mangia soldi dei cittadini».

Luigi Di Maio ha messo in luce le responsabilità dei governi precedenti: «La cosa più grave», ha sottolineato il vicepremier, «è che chi stava al governo li ha sempre protetti, addirittura fino all'anno scorso con il governo di Matteo Renzi che ha dichiarato solo dieci giorni fa: "Quando e perché è stata prorogata la concessione? Nel 2017, seguendo le regole europee, dopo un confronto col commissario Ue Margrethe Vestager (altro che leggina approvata di notte, è una procedura europea!), si è deciso di allungare la conces-

sione di quattro anni, dal 2038 al 2042, in cambio di una fondamentale opera pubblica". Bravo! Anziché preoccuparsi dei piccoli imprenditori e dei loro drammi quotidiani», aggiunge Di Maio, «hanno pensato a prolungare, mantenendoli secretati, i privilegi dei prenditori. Con il governo del cambiamento il paradigma si inverte. I privilegi dei prenditori vengono pubblicati e saranno eliminati».

Al termine del post, è arrivata la clamorosa notizia dell'esposto alla Corte dei conti: «Chi ha sbagliato», ha annunciato Di Maio, «pagherà: è ora che tutti i ministri che hanno autorizzato questa follia paghino di tasca propria. Se chi ha fatto la

concessione regalo ad Autostrade e chi non l'ha annullata ha causato un danno alle casse dello Stato sarà denunciato alla Corte dei conti per danno erariale: siamo già al lavoro per questo. E parlando di trasparenza: chiediamo ai Benetton di pubblicare i nomi di tutti i politici e tutti i giornali finanziati nel corso di questi anni. Questo faciliterà il lavoro. Fuori i prenditori dallo Stato!».

Il M5s sulla questione delle concessioni autostradali e sulla necessità di far pagare gli eventuali responsabili del crollo del ponte Morandi di Genova mostra una compattezza granitica. Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli,

non utilizza giri di parole nell'esprimere il suo parere sulla ricostruzione del viadotto: «Autostrade», ha sottolineato Toninelli a Radio anch'io, «i soldi li mette, ma lo ricostruiamo noi il ponte. Che Autostrade debba ricostruire il ponte è scontato in termini risarcitori. Sugli immani danni morali e civili è normale che debba mettere i soldi, ma è altrettanto normale che non possa ricostruire. Sarebbe irrispettoso nei confronti delle famiglie e dei cittadini».

A proposito dei ricavi stratosferici delle società concessionarie della rete autostradale, dai documenti resi pubblici in queste ore emerge che le convenzioni sottoscritte con

alcune delle maggiori società concessionarie italiane prevedono rendimenti garantiti simili a quello assicurato ad Autostrade per l'Italia, ovvero il 10,21% lordo e 6,85% netto. In particolare, Strada dei parchi del gruppo Toto ipotizza un tasso di remunerazione del capitale investito del 9,71% lordo (6,25% netto) mentre la Satap tronco A4 del gruppo Gavio indica il 10,52% lordo (e 7,16% netto) e la Milano Serravalle il 10,77% lordo (6,48% netto).

Ieri l'archistar Renzo Piano, genovese, ha incontrato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti e ha donato alla città di Genova una «idea di ponte» concretizzata in un plastico. «Quando è crollato il viadotto Morandi», ha detto Piano, «ero a Ginevra e da allora non penso a altro. Spero di essere utile, lo faccio con molta convinzione. Bisogna che la città ritrovi orgoglio e riscatto, bisogna ricostruire questo ponte e ripensare l'intera area della val Polcevera. Il ponte lo costruiscono gli ingegneri, ma sono lieto di poter essere utile al progetto perché dietro al ponte c'è l'orgoglio e la bellezza della città. Mi sono fatto un'idea di come deve essere il nuovo ponte», ha aggiunto Renzo Piano, «ma è soltanto l'inizio. Credo nei tempi giusti, bisogna fare presto ma non in fretta».

Intanto, prosegue l'inchiesta della Procura di Genova.

L'archistar:
«Bisogna che la città ritrovi orgoglio e riscatto, si deve ripensare l'area della val Polcevera. Sono lieto di essere utile al progetto»

L'ex presidente della commissione ispettiva del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sul crollo di ponte Morandi, Roberto Ferrazza, è stato sentito venerdì scorso dal pubblico ministero Massimo Terrile. Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche di Piemonte, Liguria e Val d'Aosta, si è presentato spontaneamente e ha rilasciato dichiarazioni, oltre a consegnare numerosi documenti. Ferrazza era a capo della commissione del provveditorato che lo scorso febbraio diede parere favorevole, anche se con alcuni rilievi, al progetto di manutenzione del ponte presentato da Autostrade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN DIFESA

Le grandi infrastrutture si monitorano anche dallo spazio

di FLAVIA GIACOBBE

Il crollo del ponte Morandi a Genova ha alimentato una discussione su come rendere più sicure e controllate le grandi infrastrutture sparse su tutto il territorio nazionale. L'aiuto può venire anche dal cielo. I satelliti possono infatti monitorare i più piccoli spostamenti di un'opera e del terreno. La tecnologia alla base di questo prezioso strumento (già ampiamente utilizzato in realtà in altri ambiti come l'agricoltura

ra, l'ambiente e i disastri naturali) è l'interferometria radar da satellite. Si tratta di una tecnica in grado di monitorare spostamenti anche millimetrici del terreno e delle strutture.

Le misurazioni ottenute devono naturalmente essere «incrociate» con altre informazioni come i dati di sensori specifici in sito e con tecniche di posizionamento differenziale (come quello fornito da Galileo o dal Gps). Attualmente questa tecnologia spaziale

viene impiegata, solo per fornire qualche esempio, per il monitoraggio delle piattaforme energetiche offshore, per il monitoraggio di infrastrutture critiche, per l'avanzamento di cantieri, per il monitoraggio degli stabili e per altri settori di business. Sono i prodotti avanzati di data analytics basati sulla geoinformazione in cui e Geos, joint venture tra Telespazio e Asi, è leader mondiale.

La tecnologia spaziale sarà un valido aiuto per chi è chia-

mato a controllare e studiare il ciclo di vita delle infrastrutture. Un esempio pratico di utilizzo di interferometria radar è la costellazione italiana di Cosmo skymed, finanziata dall'Agenzia spaziale italiana e dal ministero della Difesa, che da circa dieci anni fornisce immagini radar di precisione metrica e sub metrica, di giorno e di notte, anche in presenza di nuvole, di tutto il territorio nazionale (progetto MapItaly). Queste mappe, aggiornate ogni 16 giorni, hanno permesso

di controllare e studiare il ciclo di vita delle infrastrutture. Un esempio pratico di utilizzo di interferometria radar è la costellazione italiana di Cosmo skymed, finanziata dall'Agenzia spaziale italiana e dal ministero della Difesa, che da circa dieci anni fornisce immagini radar di precisione metrica e sub metrica, di giorno e di notte, anche in presenza di nuvole, di tutto il territorio nazionale (progetto MapItaly). Queste mappe, aggiornate ogni 16 giorni, hanno permesso

di controllare e studiare il ciclo di vita delle infrastrutture. Un esempio pratico di utilizzo di interferometria radar è la costellazione italiana di Cosmo skymed, finanziata dall'Agenzia spaziale italiana e dal ministero della Difesa, che da circa dieci anni fornisce immagini radar di precisione metrica e sub metrica, di giorno e di notte, anche in presenza di nuvole, di tutto il territorio nazionale (progetto MapItaly). Queste mappe, aggiornate ogni 16 giorni, hanno permesso

ture e in genere per l'analisi di situazioni emergenziali. La precisione delle osservazioni radar permetterà nel prossimo futuro anche il monitoraggio sistematico di infrastrutture strategiche per migliorarne gli aspetti relativi alla sicurezza. La costellazione Cosmo skymed, di cui il prossimo anno partirà la seconda generazione, Csg, è stato un investimento fondamentale che ha permesso all'Italia di ottenere la leadership mondiale nell'utilizzo della tecnologia satellitare radar al servizio della sicurezza del nostro Paese.

redazioneairpress@gmail.com