

Il Mattino

- 1 Beni culturali - [Provincia e Unisannio promuovono eventi per Arcos e Museo del Sannio](#)
- 2 Cronaca - [I vecchi cavalcavia nel caos dei fondi](#)
- 4 In città - [Mastella: così il «Vigorito» sarà pronto ad ospitare la serie A](#)
- 5 L'iniziativa - [Le cravatte di Marinella in «passerella» da Jardin](#)
- 6 L'analisi - [La metafora di un Paese gestito male](#)

Corriere della Sera - Sette

- 7 Nuove strategie - [Così decliniamo la scienza al femminile](#)
- 9 Il personaggio - [Sara Lowes: "Perché ho scelto Milano. La mia decisione di lasciare Harvard"](#)
- 14 Dossier - [Sergio Rizzo: Sprechi e incuria. L'Italia che crolla](#)

La Repubblica - Il Venerdì

- 10 Scenari - [Ma perché ancora non sappiamo l'inglese?](#)

Il Sole 24 Ore

- 12 Ambiente - [Idrogeno ed energia pulita, finanziamenti per la ricerca](#)

WEB MAGAZINE**IlQuaderno**

[Concorso filosofico "Stregati da Sophia", 131 gli alunni partecipanti](#)

IlVaglio

[Banche - Seminario a Unisannio con Luigi Abete](#)

BeneventoZon

[BCT e Unisannio annunciano il concorso "Diversamente uguali", due sezioni per miglior documentario e per miglior film originale ed inedito](#)

GazzettaBenevento

[Concorso filosofico indetto dall'Associazione Culturale "Stregati da Sophia"](#)

L'Espresso

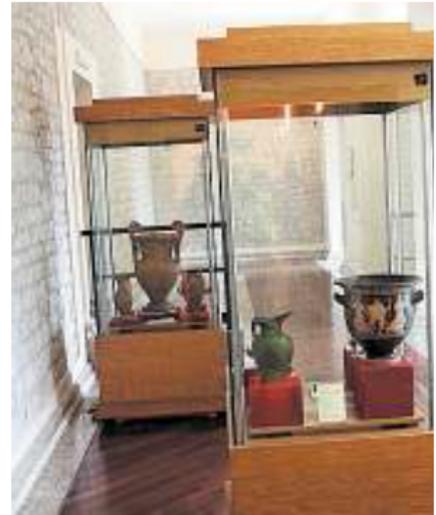
[Tribunale dei minorenni, un documento per chiedere al governo di ripensarci](#)

Repubblica

[Creati 5 cromosomi artificiali dal lievito: il Dna sintetico è quasi realtà](#)

L'iniziativa**Beni culturali, Provincia e Unisannio promuovono eventi per Arcos e Museo del Sannio**

Una sinergia tra le Istituzioni per valorizzare i giacimenti museali e culturali del Sannio e per dare maggiore respiro ed intensità alle proprie attività e programmi previsti dall'ordinamento. Sono queste, in sintesi, come illustrate dalla docente dell'Università degli Studi del Sannio, Aglaia McClintock, le ragioni alla base dell'organizzazione di una Prolusione del professore Clifford Ando, docente di Lettere, Storia e Diritto presso l'Università degli Studi di Chicago (USA), sul tema: "The Roman roots of National Citizenship" in programma il prossimo 14 marzo alle ore 15 presso il Museo del Sannio con la collaborazione della Provincia di Benevento e della Società Sannio Europa, partecipata dalla stessa Provincia. L'iniziativa è stata illustrata nell'auditorium del Museo del Sannio cui hanno preso parte, oltre alla stessa McClintock, anche l'amministratore unico di Sannio Europa, Giuseppe Marsicano, e la responsabile della gestione delle Rete Museale della Provincia, Gabriella Gomma. È da tempo che l'Università, grazie alla cooperazione della Società Sannio Europa, promuove presso il Museo Arcos, ed ora anche presso il Museo del Sannio, entrambi istituti culturali della Provincia, appuntamenti culturali con l'intervento di insigni studiosi di caratura internazionale. «Dopo la conferenza presso il Museo Arcos, accanto ai reperti del Tempio di Iside, per approfondire il tema degli amuleti e delle gemme con il professore Christopher A. Faraone - ha spiegato la McClintock - è opportuno approfondire il tema dell'istituto giuridico della Cittadinanza così come elaborato dal diritto romano e la sua attualità e presenza viva, dopo duemila anni, nell'ordinamento giuridico del mondo occidentale grazie all'intervento di uno dei più insigni studiosi della materia». La responsabile della Rete Museale della Provincia, Gomma, ha sottolineato l'importanza della sinergia istituzionale con l'Università del Sannio e della cooperazione di Sannio Europa che consentono ad Arcos e Museo del Sannio di promuovere iniziative di grandissimo valore anche ai fini della promozione territoriale. Marsicano, amministratore di Sannio Europa, ha rilanciato l'esigenza di valorizzazione di tutti i giacimenti presenti sul territorio grazie all'affidamento proprio alla Società partecipata di alcuni importanti servizi e funzioni di supporto.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

I vecchi cavalcavia nel caos dei fondi

Province lasciate senza risorse per la manutenzione e mappature assenti

Francesco Lo Dico

A luglio del 2013 le barriere degradate del viadotto di Monteforte Irpino che non seppero trattenere il bus precipitato nel vuoto con 38 vittime a bordo, poi il crollo del ponte agrigentino di Scorciovacche nel 2014, e ancora la campata stradale della Salerno-Reggio, franata nel vuoto a marzo del 2015 insieme a un operaio. Poi, nell'ottobre del 2016, il tracollo del cavalcavia di Annona, a Lecco, che si abbatté sulla vita di Claudio Bertini. Infine, ieri, il cavalcavia di Ancona, che ha schiacciato per sempre la vita di altre due persone. Autostrade per l'Italia parla di «un tragico incidente non prevedibile», ma la sensazione è che quello di ieri sia stato solo l'ultimo schianto di un sistema che non funziona.

Dietro le numerose tragedie di questi ultimi anni, si annidano approssimazioni e incompetenza, come può sembrare di primo acchito dinanzi al crollo di Ancona? «Gli incidenti degli ultimi anni non hanno elementi in comune, si è trattato di vicende differenti non riconducibili a un unico parametro di misurazione. Non ci sono elementi per parlare di "problemi patologici" nel nostro sistema autostradale», spiega Giuseppe Cantisani, docente di Progetto e costruzione di strade all'università La Sapienza di Roma. A cedere, ad Ancona, non è stato il cavalcavia, spiega Autostrade, ma alcune strutture provvisorie che avrebbero dovuto sollevare la struttura dopo l'allargamento della strada sottostante. Ma il sindaco di Castelldardo, ha fatto sua la perplessità di chi si interroga in queste ore sulla tragedia: «È inconcepibile eseguire lavori di questa natura senza chiudere l'A14. Il traffico, in quel tratto, andava chiuso? «Esi-



stano operazioni costruttive che possono essere realizzate in costanza di traffico, e altre che ne prevedono l'interruzione o la sospensione specie in ore notturne», risponde Cantisani. «Per com-

prendere quali siano state le responsabilità specifiche - chiarisce il professore - occorre fare riferimento al Piano di sicurezza che valuta i rischi e stabilisce le procedure operative sulla base dei rilievi degli esperti. «La ditta che si occupa di eseguire i lavori - prosegue il professore - è l'esecutrice del progetto di cui deve garantire la corretta applicazione e il rispetto degli standard di sicurezza stabiliti contro gli specifici rischi identificati a monte».

I crolli restano comunque troppi, e certamente preoccupanti, «dato che siamo l'unico Paese europeo in cui si verificano episodi del genere», ribatte il presidente di Confrasperto Paolo Uggè, già sottosegretario alle Infrastrutture del governo Berlusconi nel 2005. Una diagnosi che il professor Cantisani riconduce in particolare all'obsolescenza «delle reti stradali di competenza territoriale, che andrebbero rivisitate nella loro qualità tecnica. Servirebbero ingenti investimenti per mettere in sicurezza i tratti e le strutture a rischio, ma gli enti, e le Province nello specifico, non hanno risorse disponibili perché vivono in preda a un forte sottofinanziamento».

Se le concessionarie pubbliche come Autostrade per l'Italia gestiscono gli oltre 6500 chilometri di strade veloci del Paese, e sono obbligate a mantenerle tramite gli introiti certi dei pedaggi, non così avviene per le tratte di competenza provinciale che spesso le intersecano. «Il fallimento del referendum - spiega il presidente di Confrasperto Uggè - ha impedito di tornare a centralizzare la manutenzione della rete, che è rimasta frammentata. Gli enti territoriali non fanno altro che rimbalsarsi le responsabilità, in un tragico gioco del cerino che ci dice soltanto una cosa: sono ormai prive di risorse per fare fronte alla sicurezza delle infrastrutture di cui per legge sono affidatarie».

”

La sicurezza

Canterani: «Rischi da valutare a monte lo stop al traffico stabilito nei progetti»

”

Il pasticcio

Le tratte affidate ai concessionari intersecate a quelle gestite dalle Province

”

Le competenze

Uggè: «Enti senza soldi per prevenire Ora cabina di regia unica per monitorare»

Lo schianto

Il crollo del cavalcavia di Ancona è costato la vita a due persone

Il punto nevralgico della questione è che qualunque opera pubblica non è per sempre, ma ha un arco di vita limitato. Superato un certo periodo di tempo, quantificato nei progetti che li hanno ideati, ponti e sovrappassi sono logori e non più affidabili. «Come qualunque opera ingegneristica - chiarisce il professor Cantisani - i cavalcavia hanno una loro specifica vita tecnica. Per garantirne la sicurezza, occorrono opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, sulla base di ispezioni tecniche puntuali che ne valutino le criticità e stabiliscano gli interventi più idonei per superarle».

Ispezioni, controlli, valutazioni, e infine interventi. Anelli di una catena spezzata a monte, dall'assenza di fondi adeguati. Le province faticano infatti a pianificare interventi o a monitorare l'esistente, in assenza di budget disponibile. E inoltre i tagli le hanno private spesso di personale competente per le eventuali valutazioni. In ultima istanza si tratta di prevenzione carente. Ce ne sarebbe bisogno, «dato che la maggior parte dei nostri ponti stradali ha ormai più di 50 anni», osserva Paolo Uggè. Ma dato che le province sono rimaste in vita, ma prive di risorse, e la frammentazione delle competenze continua a generare cortocircuiti burocratici come quelli che sono costati la vita a un automobilista ad Annona, che fare? «La soluzione si chiama mappatura, ma a oggi l'ha fatta soltanto l'Emilia Romagna - risponde il presidente di Confrasperto - occorre creare un database di tutte le infrastrutture stradali, per valutarne lo stato e il grado di sicurezza e mettere in campo risorse adeguate per assicurarne l'efficienza. Investimenti seri in manutenzione, quantificabili in decine di miliardi».

Di fronte all'ennesima tragedia stradale, l'impressione è quella di essere di fronte a un bivio: o si danno fondi alle province, o deve intervenire direttamente lo Stato. E la tesi di Paolo Uggè. «Occorre l'istituzione di un nuovo soggetto politico come quello che tentai di realizzare dieci anni quand'ero sottosegretario - spiega il presidente di Confrasperto - Un attore pubblico di coordinamento, che convogli le competenze di ministero dell'Ambiente, Trasporti, Lavori pubblici e Interni in un'unica cabina di regia che metta finalmente in sicurezza le nostre infrastrutture, a tutela dei nostri cittadini e della nostra economia».

I ritardi
Emilia
unica
regione
ad aver
esaminato
tutti i ponti
stradali



Lecco

Il dramma lo scorso ottobre, un enorme tir passa su un cavalcavia e crolla tutto: un morto e tre bimbi feriti



Agrigento

L'asfalto ha ceduto all'improvviso e due automobili sono state inghiottite dal crollo: 4 i feriti

Salerno-Reggio

La campata del viadotto cede vicino Laino muore un operaio straniero, il tratto A3 resterà chiuso a lungo



Nuoro

Il cedimento dopo le piogge sulla Oliena Dorgali provocò la morte di un agente della polizia nel 2013



La viabilità
Nella prevista ristrutturazione un'attenzione particolare sarà posta certamente posta alle strade che portano all'impianto sportivo

Bruno Marra

È da sempre il «tempio» del calcio sannita lo stadio «Ciro Vigorito», intitolato nel 2010 all'amministratore delegato del Benevento, prematuramente scomparso. Una decisione fortemente voluta dall'amministrazione comunale dell'allora sindaco Fausto Pepe, ma che, allora, non fu condivisa da tutti. Un impianto, quello del Santa Colomba, che ha avuto sempre una storia travagliata dall'inizio, considerato che ci vollero ben sette anni per arrivare alla sua realizzazione dopo il fallimento della ditta Parassilli di Catania e i lavori conclusi dall'impresa di Costantino Rozzi. A quasi quarant'anni dalla sua inaugurazione, avvenuta il 9 settembre del 1979, al «Ciro Vigorito» si potrebbe ora «respirare» anche l'aria della serie A. Un traguardo a cui la squadra allenata da Marco Baroni può ancora aspirare e che sta facendo sognare una intera provincia, con i suoi tifosi ancora «ubriachi» della recente promozione in serie B. Lo stadio cittadino ha, però, ora una capienza di soli 12.847 posti a sedere sui 20.000 disponibili e, quindi, necessita certamente di un adeguamento.



L'impiantistica

Mastella: così il «Vigorito» sarà pronto ad ospitare la serie A

A tale proposito il sindaco Clemente Mastella ha già le idee chiare: «A prescindere dai campionati a cui il Benevento parteciperà stiamo lavorando per rendere l'impianto sempre più fruibile dai nostri concittadini. In primo luogo punteremo ad aprire la curva nord considerato che ci tengo che uno spettacolo, quale potrebbe essere la serie A, sia fruibile dai meno abbienti. Contemporaneamente vareremo un progetto per costruire la nuova strada di accesso al piazzale retrostante lo stadio ed anche così si potrà aumentare la disponibilità dei posti. Per i fondi, mi impegno già da ora - precisa il primo cittadino - a sfruttare al meglio il milione di euro che si sarà assegnato per le Universiadi».

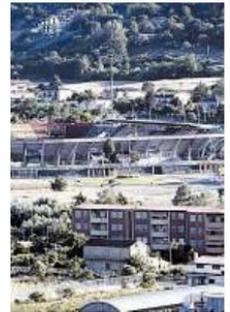
Il «Ciro Vigorito», infatti, è stato scelto per ospitare il torneo di calcio dei Giochi degli universitari in programma nel 2019 in Campania. Da parte sua i tecnici del Comune sono già al lavoro per redigere il progetto come ci conferma l'ingegnere Achille Timossi, responsabile degli impianti sportivi: «Voglio



La curva nord Il sindaco la vuole destinare ai cittadini meno abbienti

subito precisare che il contributo netto da utilizzare sarà di circa ottocentomila euro e una buona fetta verrà assorbita dalla realizzazione della strada che deve avere delle particolari caratteristiche di sicurezza. In secondo luogo dovremo rifare l'impianto di illuminazione portandolo a una potenza di almeno 1200 lux, come richiesto dai dirigenti olimpici. Realizzeremo anche una centrale elettrica che consentirà di non noleggiare il gruppo elettrogeno mobile come adesso avviene per tutte le gare interne del Benevento. Inoltre dovranno essere rinnovati i servizi igienici della curva nord e potenziate le apparecchiature di sicurezza dello stadio».

Nel 2007, infatti, fu installato l'impianto di videosorveglianza con la relativa sala del Gruppo operativo sicurezza, nella zona tra tribuna e curva sud, organismo che è presieduto da un funzionario di polizia nominato dal Questore. Le telecamere attualmente installate andranno certamente sostituite con quelle di nuova generazione che hanno una maggiore risoluzione dell'im-



I fondi

Il «Ciro Vigorito» destinato ad ospitare gare delle Universiadi per cui usufruirà di un investimento di circa 800 milioni che verranno impiegati per aumentare la sicurezza

magini e che potranno così coprire tutte le zone degli spalti. Nel frattempo comunque il Gos continua costantemente la sua attività per migliorare la situazione, sia in prospettiva futura, ma considerando che attualmente comunque le partite più importanti della serie B stanno richiamando tanto pubblico al «Vigorito». A tale riguardo sono stati già varati alcuni provvedimenti per migliorare il deflusso delle auto e dei tifosi al termine delle gare.

Da parte sua anche la Federazione Calcio ha già utilizzato lo stadio beneventano per ben cinque gare della nazionale under 21 e l'ultima volta due anni fa. «In occasione della partita contro la Serbia organizzammo anche una bellissima manifestazione per le scuole calcio sannite - dice il delegato provinciale della Figs, Antonio D'Argenio - avere uno stadio da serie A, sarebbe un volano per tutta la nostra attività. Inoltre potremmo lavorare con l'aiuto del neo presidente della Lega Dilettanti, Cosimo Sibilia, per portare in città anche la nazionale maggiore. Un obiettivo organizzativo ed un sogno che potremmo conseguire con l'aiuto di tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La moda

Le cravatte di Marinella in «passerella» da Jardin

Oggi e domani Trunk Show delle cravatte Marinella alla Boutique Jardin di Serena De Falco in via Ennio Goduti. La centenaria casa di cravatte napoletana, che annovera tra i clienti capi di stato e vip di tutto il mondo, presenterà le nuove collezioni nella altrettanto storica boutique Jardin fondata nel 1960. È la prima volta che il famoso marchio di cravatte si fa ospitare da altri atelier. È noto che le cravatte di Marinella si possono acquistare solo nella sede napoletana e nella boutique di Milano. Sarà presente all'evento dei due giorni anche Maurizio Marinella, patron della casa, con le sue sarte per confezionare cravatte su misura al momento e nell'attesa cocktail e caffè. Marinella, negli anni scorsi era stato anche al centro di iniziative promosse dall'Università degli Studi del Sannio.

L'analisi

La metafora di un Paese gestito male

Giuseppe Berta

Dinanzi alla notizia del crollo del cavalcavia sulla A14, che richiama alla mente un altro tragico crollo recente, quello del ponte nei pressi di Lecco, è probabile che molti italiani si siano domandati che Paese stia ormai diventando il nostro, dove eventi simili si susseguono, a breve distanza di tempo, senza che si creino un'attenzione e una cura maggiori, quanto meno a motivo delle vittime che ogni volta provocano.

> Segue a pag. 46

Segue dalla prima

La metafora di un Paese gestito male

Giuseppe Berta

L'Italia rivela una drammatica carenza nella realizzazione e più ancora nella manutenzione delle infrastrutture, da cui dipende in buona misura la qualità della vita quotidiana di una nazione. Se ponti e strade non danno sicurezza, se le condizioni elementari che regolano la normalità dell'esistenza collettiva sembrano a volte venir meno, come si pensa di ridestare quel grado di fiducia soddisfacente da parte dei cittadini che è poi quanto tiene assieme un Paese?

Sono queste le domande della cittadinanza a cui nessuno sa più fornire le risposte e che accentuano la sensazione di anomalia che sempre più spesso si prova guardando alla situazione dell'Italia. Pare non esserci rimedio davanti a una catena di catastrofi, grandi o circoscritte, davanti a cui non si riesce a reagire. E non basta lamentare, come si fa spesso, che la manutenzione delle infrastrutture è dovuta a una cronica mancanza di fondi. Perché non è così: non è vero che tutto dipende da livelli inadeguati di investimento. Non è raro che gli investimenti si facciano, ma che poi non vadano a buon fine. Ce li ricordiamo gli episodi di strade appena collaudate che frangono rovinosamente poco dopo essere state inaugurate? È successo non molto tempo fa in Sicilia. A fatti come questi seguono in genere promesse solenni di scoprirne le cause, ma subito se ne perde la memoria, salvo parlarne dopo qualche altro disastro che solleva nuovi interrogativi accanto a quelli vecchi, rimasti insoluiti.

Nell'Italia di oggi manca una politica delle infrastrutture. Nel senso che, se alcune opere vengono realizzate, la loro qualità si rivela poi

quanto meno discutibile, mentre l'incuria nella manutenzione peggiora la condizione di strade, ponti, trasporto locale e così via. Così, si citano con una punta di orgoglio i risultati raggiunti nella creazione dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, ma si trascura di garantire alle linee regionali (proprio quelle che utilizzano ogni giorno milioni di pendolari) un grado di efficienza e di qualità minimamente accettabile. Sembra che ogni volta il nostro Paese riveli la propria insufficienza di fronte a ciò che, nel mondo odierno e soprattutto fuori dei nostri confini, viene considerato uno standard degente di civiltà.

Eppure, nella nostra storia ci sono testimonianze indubitabili della nostra capacità di realizzare infrastrutture. Non è il caso di chiamare in causa le strade e gli acquedotti dei nostri antenati romani di due millenni fa; basta ricordarsi dell'Italia che nel periodo del boom seppe costruire in tempi rapidi, con efficienza e buona qualità di esecuzione, l'Autostrada del Sole. Perché queste competenze sono andate smarrendosi nel mezzo secolo di storia che ci separa da allora? Che cos'è intervenuto nel cuore della nostra compagine pubblica perché dobbiamo oggi guardare con un senso d'impotenza a ciò che è avvenuto ieri nelle Marche?

Sono domande che inevitabilmente si sommano ad altri interrogativi. Perché non sono stati consegnati prefabbricati che erano stati promessi ai terremotati l'estate scorsa? Perché i mesi passano e la loro condizione non cambia? Perché l'Alitalia non riesce, da anni e anni, a sottrarsi a uno stato che è di fatto fallimentare? Che cosa bisogna ancora attendere perché si decida se ha ancora senso che la mano pubblica si impegni nel trasporto aereo

o se non sia invece il caso di uscirne definitivamente? Qual è la maledizione che fa sì che noi perdiamo nei settori dove invece nel resto del mondo si guadagna e non siamo capaci di assicurare un analogo livello di funzionamento?

Sono questioni che ci riportano continuamente a un nucleo di fondo, quella della inefficacia del nostro sistema amministrativo. Di solito, la nostra attenzione viene catturata dal quadro politico che condiziona il funzionamento amministrativo e tendiamo a focalizzare il nostro interesse sui fenomeni più degenerativi, a cominciare da quello della corruzione. Posto che il rapporto tra politica e amministrazione costituisce uno dei più delicati, bisognerebbe cominciare a scavare nelle ragioni che hanno prodotto il degrado della vita amministrativa all'origine delle tante manifestazioni di malfunzionamento dell'apparato pubblico e delle opere che da esso dipendono. Probabilmente, la strada giusta è quella che conduce a responsabilizzare l'amministrazione, restituendo ad essa la dignità e l'autonomia che l'invadenza della politica in tutti i versanti della vita collettiva le ha sottratto.

Guardando ancora alla storia, viene da pensare che se un uomo come Giovanni Giolitti, un secolo fa, fu così efficace nell'indirizzare lo sviluppo del Paese fu forse perché era giunto alla politica relativamente tardi. Prima di entrare in parlamento era stato segretario generale della Corte dei conti: seppe governare bene perché conosceva bene il modo d'essere della pubblica amministrazione e quindi si sapeva rapportare ad essa, considerandone l'autonomia e valorizzando le qualità professionali della burocrazia. È una lezione che si dovrebbe riprendere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuove strategie Sul web un sito sta cambiando la cultura della comunicazione

Così decliniamo la scienza al femminile

Nonostante le donne ottengano grandi risultati nella ricerca e siano sempre più numerose, le loro opinioni sui media non hanno lo spazio che meritano. Ecco che cosa si può fare

di **Andrea Milanesi**

Non c'è molto da stare tranquilli, ma soprattutto tranquille; i dati delle ricerche sui mezzi d'informazione continuano a dimostrare che le donne vengono raramente interpellate dai media in qualità di esperte. Secondo i risultati del Global Media Monitoring Project 2015, negli ultimi vent'anni c'è stato un progressivo aumento della visibilità femminile nel mondo dell'informazione, ma l'avanzamento è giunto a un punto di stallo; a far notizia e opinione tra TG, GR e quotidiani dei 114 paesi aderenti al GMMP sono gli uomini

nel 76% dei casi, esattamente come nel 2010. In Italia, c'è stato un miglioramento sensibile e la presenza femminile in questo contesto è aumentata dal 7% del 1995 al 21% del 2015, ma siamo ancora al di sotto della media europea del 25% e di quella globale del 24%.

A spiegare e interpretare ciò che accade nel mondo sono dunque quasi sempre gli uomini. È per questo che l'Istituto di analisi dei media Osservatorio di Pavia e l'associazione Gi.U.L.L.A. (Giornaliste Unite Libere Autonome) – in collaborazione con Fondazione Bracco e con il sostegno della

Rappresentanza in Italia della Commissione Europea – lo scorso novembre hanno lanciato la piattaforma online 100esperte.it, una banca dati che raccoglie nomi, biografie e riferimenti delle prime cento esperte italiane nell'ambito delle materie STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics), un settore tanto strategico per il nostro Paese quanto storicamente sottorappresentato nei più alti livelli occupazionali dalle donne; si pensi per esempio che le ricercatrici universitarie in ambito scientifico sono il 35%, nonostante le laureate siano il 52% (fonte Observa).

La rivoluzione digitale. Si tratta di un sito ideato e costruito per crescere nel tempo, incrementando il numero di contributi e ampliando anche i settori disciplinari di riferimento, che si propone innanzitutto come strumento di ricerca di fonti femminili competenti per giornaliste e giornali-



Esempi illuminanti
Chiara Montanari, ingegnere, in Antartide. A sinistra, Simonetta Di Pippo, direttore dell'Ufficio dell'Onu per gli Affari dello Spazio extra-atmosferico. Sotto, Barbara Ensoli, ricercatrice per il vaccino contro l'Hiv.



Cento storie di studio, pensiero e passione

Tra carriera lavorativa e vita privata, cento tra le più autorevoli scienziate italiane si raccontano in prima persona nel libro *100 donne contro gli stereotipi per la scienza* (Egea, € 12,90 - pag. 160); quindici di loro, sorteggiate a caso, si descrivono diffusamente, mentre le altre si presentano con brevissimi tweet che forniscono un'immagine incisiva della

loro attività. Curato da Giovanna Pezzuoli e Luisella Seveso, il testo propone anche alcuni contributi di approfondimento del contesto donne e scienza da parte di Monia Azzalini (Osservatorio di Pavia), Barbara Saracino (Observe Science in Society), Michela Matteoli (Istituto di Neuroscienze del CNR) e Telmo Pievani (Università degli studi di Padova).



sti, ma anche come risorsa di voci prestigiose e autorevoli che possono contribuire al dibattito pubblico, dentro e fuori i media, in sedi istituzionali o meno, in alcuni tra i campi dell'informazione considerati più "ostici".

A integrazione della piattaforma web, è ora uscito anche il libro intitolato *100 donne contro gli stereotipi per la scienza* (vedi box), che intende dare appunto la parola a cento scienziate, tra matematiche e informatiche, chimiche e astrofisiche, biologhe e neuropsichiatre, chiamate a raccontare in prima persona la loro vita, le loro emozioni, le loro aspirazioni, la loro determinazione nell'arrivare a raggiungere traguardi professionali di assoluto prestigio.

Pari opportunità. «La scienza è cultura e come tale deve incoraggiare diversità e pari accesso alle opportunità», hanno scritto nell'introduzione al volume Gaeta Bernini (responsabile dei progetti scientifici e sociali di Fondazione Bracco) e Francesca Panzarini (fondatrice di Womenomics.it); affermazioni a cui fa da eco l'appello lanciato da Diana Bracco, presidente e amministratore delegato del Gruppo Bracco e presidente di Fondazione Bracco: «Alle giovani donne dico: non accettate mai il pregiudizio che vorrebbe le donne meno adatte agli studi tecnico-scientifici e alle relative professioni». Varietà di esperienze qualificate e abbattimento di ruoli stereotipati emergono da tutte le testimonianze delle protagoniste del progetto 100esperte, che descrivono la loro realtà di donne e professioniste attraverso brevi dichiarazioni sotto forma di "tweet" o lunghi

racconti come quelli di Simonetta Di Pippo (direttrice dell'Ufficio Onu per gli Affari dello Spazio Extra-atmosferico), Barbara Ensoli (direttrice del Centro Nazionale Aids dell'Istituto Superiore di Sanità) e Chiara Montanari (manager Ricerca e Sviluppo del Politecnico di Milano). «Il progetto "100 donne contro gli stereotipi"», ha scritto invece Monia Azzalini, responsabile del settore media e gender dell'Osservatorio di Pavia, «è una campagna di sensibilizzazione per divulgare conoscenza e coltivare consapevolezza sulla persistente marginalizzazione dei volti e delle voci dell'expertise femminile nei media, e 100esperte.it rappresenta uno strumento concreto per abbattere l'alibi di chi pensa che le donne esperte non ci siano o siano indisponibili». La piattaforma è dunque aperta e il messaggio è più che mai chiaro: "Cherchez la femme"!

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio

Sara Lowes: «Perché ho scelto Milano La mia decisione di lasciare Harvard»

MILANO «Le differenze di genere e la contrattazione familiare. Le evidenze delle società matriarcali». Con questo paper Sara Lowes, dottorato ad Harvard (ma con un'esperienza precedente anche a Yale), è stata selezionata tra i ricercatori che da settembre entreranno a far parte della squadra di docenti internazionali dell'Università Bocconi. Da diversi anni non si trovava qualcuno disposto a lasciare la prestigiosissima università di Cambridge, nel Massachusetts, per trasferirsi proprio a Milano, proprio in Bocconi.

Lowes è conosciuta (e apprezzata in ambito accademico) per il modo in cui ha esaminato le strutture sociali guidate da esponenti del genere femminile. Conosce molto bene l'Africa. È stata assistente di ricerca in Ghana e in Nigeria, dove ha vissuto per un po'. Prima era andata in Vietnam, nella regione poverissima del Dien Bien, per il progetto di microcredito «Chi Em» dell'organizzazione governativa *Entrepreneurs du Monde*. Progetto il cui obiettivo era quello di favorire l'accesso a microprestiti alle donne della minoranza etnica locale. Nel rapporto — presentato alla commissione che l'ha selezionata in Bocconi — ha sottolineato come il focus dei propri studi siano «i sistemi di parentela», come influenzano «i rapporti intra-familiari» di contrattazione. Nei sistemi di parentela matriarcali, il lignaggio e l'ereditarietà sono tracciati dal genere femminile. Lowes ipotizza «che i sistemi di parentela matrilineare diminuiscono la cooperazione tipica dei sistemi patrilineari» con la creazione di alleanze tra i coniugi. «Uso le misure sperimentali e fisiologiche — ha scritto — per disegnare una geografica regressione in Africa per provare una maggiore discordia tra le coppie matrilineari». «Mostro — ha commentato — che gli individui appartenenti a gruppi etnici matrilineari collaborano meno con i loro coniugi e sperimentano un maggiore stress». Tuttavia i loro figli sareb-



Il profilo

Sara Lowes, PhD all'università di Harvard in «Politica economica e programmi governativi»
Lowes si è laureata al Middlebury College, nel Vermont, nel 2007 e ha scritto diversi paper, tra cui uno sulle società matriarcali

Le società matriarcali

Lowes ha studiato le relazioni parentali delle società a conduzione matriarcale

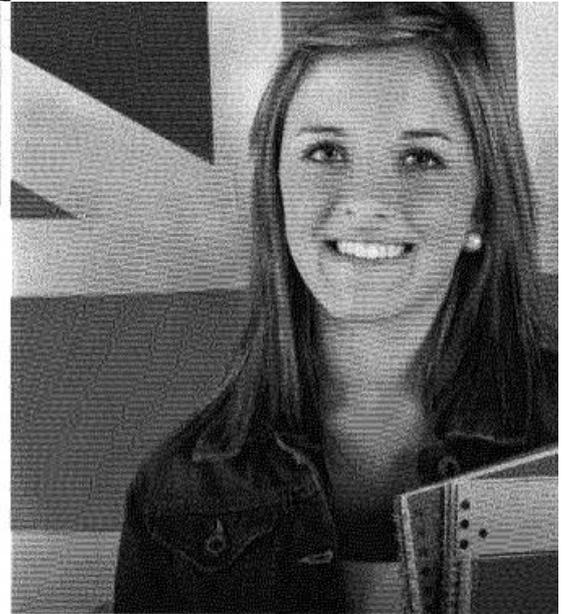
bero più sani e più istruiti. «Esploro i canali attraverso i quali i sistemi di parentela matrilineari influenzano la cooperazione — ha spiegato —. In primo luogo, a causa delle divisioni tra i coniugi, gli individui matrilineari sono meno altruisti verso il loro coniuge. In secondo luogo le donne hanno maggiore potere contrattuale e possono quindi collaborare meno con il loro marito senza aver paura di rappresaglie».

Lowes, raggiunta via mail, ha detto che proseguirà il suo lavoro. Coltivando le sue inclinazioni professionali nel tentativo di trasmetterle agli studenti. Ha ricordato un'altra sua pubblicazione sul Congo, relativa alle privatizzazioni delle aziende statali attive nel settore estrattivo. «La cooptazione dei capi tribù locali — ha scritto nel paper — ha portato ad una regressione culturale, con un peggioramento del loro benessere economico e della loro istruzione». Il saggio accademico intendeva dimostrare come «eventi storici di breve durata possano avere effetti duraturi sulle istituzioni e sulle norme culturali».

Lowes ha studiato anche la lingua araba. Ha vissuto alcuni mesi in Giordania ad Amman. Ha svolto attività di ricerca anche in Uganda, Zambia e Bolivia. E ha indirizzato le proprie ricerche sulle campagne mediche dei Paesi ex colonie francesi, tra cui appunto il Vietnam. «Tra il 192 e il 1958 — ha scritto — l'esercito francese ha organizzato diverse campagne sanitarie concentrandosi sul trattamento e la prevenzione delle malattie riconducibili al sonno». Utilizzando una strategia di variabili strumentali «abbiamo mostrato un effetto significativo di rifiuto delle popolazioni locali ad acconsentire alle analisi del sangue», ha scritto Lowes. Un diniego nei confronti dei colonizzatori, percepiti come ostili nonostante le campagne sanitarie.

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MA PERCHÉ ANCORA NON SAPPIAMO L'INGLESE?

di Raffaele Oriani

Siamo il popolo che lo studia di più e anche quello che lo parla meno. O comunque peggio degli altri. Di chi è colpa? Tra i principali sospettati scuola e doppiaggio

La scena è impietosa. L'11 gennaio la rivista *Politico.eu* organizza un dibattito tra i candidati alla presidenza del Parlamento europeo: due belgi, un'inglese, un romeno, tre italiani. I "nostri", tutti, sono gli unici ad aver bisogno dell'interprete. Ma se a Bruxelles siamo l'eccezione, in patria l'avversione all'inglese accomuna eletti ed elettori: c'è la pronuncia "creativa" del ministro degli Esteri Angelino Alfano, l'eloquio precario dell'ex premier Matteo Renzi, l'italiano impeccabile con cui il pentastellato Luigi Di Maio si fa intervistare dalla Cnn. Da non credere: l'ultima rilevazione della multinazionale delle lingue EF ci relega al penultimo posto in Europa quanto a competenza in inglese. Dopo bosniaci, romeni, slovacchi, prima solo dei france-

si. E si che, sostiene EF, chi parla meglio l'inglese innova di più, guadagna di più, pare pure che sia più longevo. Ma perché facciamo tanta fatica? Secondo Eurostat alla scuola primaria studia inglese il 97,6 per cento dei bambini italiani, contro poco più di un olandese o danese su due. Ci impegniamo come nessuno, parliamo peggio di tutti. Una ragione ci sarà.

Dal 2003 in tutta Italia l'inglese è obbligatorio dalla prima elementare, mentre il 98,4 per cento degli allievi delle medie studia addirittura due lingue. Perché allora una ricerca di Wall Street English calcola in 225 milioni di euro il mercato italiano delle lingue, mentre il colosso Berlitz parla addirittura di un miliardo? Le famiglie italiane non si fidano dell'inglese a scuola. Probabilmente a ragione: «Per noi è più facile insegnare ai piccoli di tre anni che a quelli di sette» assicura la responsabile di un network privato. «Perché a scuola i bambini assorbono difetti di

ogni tipo». C'è il manager olandese scandalizzato dall'insegnante d'inglese che si rifiuta di parlargli in inglese (che pretesa!) di suo figlio; e c'è l'addetta d'ambasciata orientale furente perché «in cinque anni di scuola pubblica mio figlio ha imparato quanto in due mesi di scuola privata». Dalla primaria al diploma qualcosa proprio non va: «Alle superiori il nemico principale è la noia» ci dice Silvia Mocchi, docente d'inglese in un Istituto tecnico di Monza e referente dell'associazione per lo scambio scolastico Intercultura. «I ragazzi escono dalle medie con scarse competenze ma ben otto anni di esercizi alle spalle: il risultato è che parlano poco e non ne possono più».

Pensando al nostro Mezzogiorno, Giorgio Bocca si lamentava che le eccellenze a macchia di leopardo non facessero mai un leopardo intero. Ecco, secondo Margaret Fowler del British Council di Milano, l'insegnamento dell'inglese negli ultimi dieci

225 milioni
DI EURO

IL MERCATO ITALIANO
DELL'INSEGNAMENTO
DELL'INGLESE

Fonte: WALL STREET ENGLISH

59%
DEI GENITORI

È MOLTO INTERESSATO
A ISCRIVERE I PROPRI FIGLI
A UN CORSO DI LINGUE
EXTRA-SCOLASTICO

Fonte: BERLITZ

27%
DEGLI ADOLESCENTI

GUARDA FILM IN LINGUA
ORIGINALE (CONTRO L'85%
DEI COETANEI SVEDESI)

Fonte: INTERCULTURA



QUI CI VUOLE UN TRADUTTORE

1) A SINISTRA, TRE ANNUNCI CHE PUBBLICIZZANO ALCUNI CORSI DI INGLESE

2) **GIANNI PITTELLA** (NEL MEZZO) E **ANTONIO TAJANI** (A DESTRA), CANDIDATI ITALIANI ALLA PRESIDENZA DEL PARLAMENTO UE: AL CONTRARIO DEI COLLEGGI EUROPEI ENTRAMBI, NEL DIBATTITO IN FOTO, HANNO AVUTO BISOGNO DELL'INTERPRETE 3) IL MINISTRO DEGLI ESTERI **ANGELINO ALFANO**, NOTO PER LA SUA VIA CREATIVA ALL'INGLESE: CELEBRE IL SUO *WIND* (PER *WIND*, VENTO) 4) IL PARLAMENTARE PENTASTELLATO **LUIGI DI MAIO**, INTERVISTATO DALL'AMERICANA CNN, RISPONDE IN UN ITALIANO ASSOLUTAMENTE IMPECCABILE



anni «è migliorato enormemente», mentre per Peter Brown, fine anglista e fondatore dell'Associazione italiana scuole di lingue (Aisli), nello stesso periodo si sono fatti «passi da gigante». Gli italiani certificati Cambridge (la patente internazionale di anglofonia) sono stati un milione negli ultimi cinque anni, mentre i connazionali che dichiaravano di parlare una lingua straniera erano 4 su 10 nel 2005, ma già 6 su 10 nel 2011. Segnali incoraggianti. Ma il leopardo ancora non c'è: da un lato il nostro inglese resta tra i peggiori d'Europa, dall'altro si deve spesso al sacrificio delle famiglie. Secondo una ricerca Berlitz, il 59 per cento dei genitori italiani, contro il 35 dei tedeschi, è «molto interessato» a iscrivere i propri figli a un corso extra-scolastico: lo sanno bene proprio alla Berlitz, dove in anni di crisi sono crollati i corsi aziendali ma non hanno mai smesso di crescere quelli per bambini e ragazzi.

C'è un indicatore che più di altri misura la rincorsa delle famiglie italiane all'inglese come si deve: siamo i primi clienti delle scuole di lingua sia in Gran Bretagna sia a Malta. Per le multinazionali dei soggiorni all'estero l'Italia è tra i mercati più ricchi e più concentrati sull'inglese. STS per esempio ha la casa madre in Svezia: «Gli scandinavi vanno in America per il viaggio coast to coast, gli italiani per im-

parare l'inglese». ESL offre viaggi di studio in tutta Europa: «Gli olandesi li usano per la seconda lingua, gli italiani al 90 per cento per l'inglese». Nel 2015 111.610 italiani sono andati Oltremarica per frequentare 265.267 settimane di lezioni di inglese: il doppio degli spagnoli, quasi il quadruplo dei tedeschi. Stesso discorso a Malta, dove la classifica dell'inglese è guidata da 18 mila italiani seguiti da 10 mila tedeschi. Nessuno come noi: solo in Gran Bretagna il settore dà lavoro a 25 mila persone. Uno su otto è mantenuto dai ragazzi italiani, che pagano fino a duemila euro a testa per un soggiorno di due settimane.

È proprio vero: ci impegniamo come nessuno, parliamo peggio di tutti. Certo,

c'è l'annosa questione del doppiaggio: secondo una ricerca di Intercultura guarda film in lingua originale il 27 per cento degli adolescenti italiani contro l'85 per cento degli svedesi. Ma per Carmel Mary Coonan, ordinario a Ca' Foscari e tra le massime esperte di didattica delle lingue, c'è anche un problema di competenza degli insegnanti: «I bambini hanno bisogno di full immersion, ma la maggior parte delle maestre italiane non parla correntemente in inglese». Ci si scontra con l'anagrafe: ha meno di quarant'anni solo il 12 per cento delle docenti elementari. E ci si scontra con un passato diverso: «Chi insegna oggi ha studiato negli anni Ottanta, quando non si dava grande importanza alle lingue» aggiunge Coonan. «Ma l'inglese non si improvvisa: parlare bene una lingua è difficile come diventare virtuosi di violino».

Secondo Peter Brown alle elementari dovrebbero insegnare solo i migliori: «È qui che si fa davvero la differenza, nel bene e nel male». Ma in questa fascia d'età la scuola italiana delega l'inglese a insegnanti con competenza B1, se non addirittura A2. Per capirci: A2 è il livello che si pretende (invano) da chi finisce le medie, B1 è (più o meno) il valore raggiunto alla maturità, C1 è invece il requisito per insegnare inglese nella scuola polacca. Sarà per questo che la Polonia ci precede di ben diciotto posizioni nella classifica targata EF? La nostra scuola ha un problema, e la buona notizia è che al Ministero se ne rendono finalmente conto: «Sta per partire un programma di formazione che coinvolgerà 110 mila insegnanti, 35 mila dei quali solo alle elementari» assicura Gisella Langé, funzionaria del Miur che gode di stima unanime tra gli operatori del settore. La brutta notizia è che i 36 milioni di euro messi sul piatto dalla Buona Scuola arrivano con quattordici anni di ritardo sull'introduzione dell'obbligo del 2003. A domanda sul perché ad Amsterdam si parli un inglese «da inglesi», l'ambasciata olandese risponde che «da noi l'inglese alle elementari è obbligatorio dal 1986, ma siccome in Olanda prima di promulgare una legge si cerca di creare i presupposti per la sua realizzabilità, nelle accademie pedagogiche l'insegnamento dell'inglese è materia obbligatoria sin dal 1983». ■

Ambiente e trasporti. Iniziativa per incoraggiare il ricorso alle tecnologie sostenibili

Idrogeno ed energia pulita, finanziamenti per la ricerca

Aperto l'invito per il 2017: 116 milioni a Pmi e università

Maria Adele Cerizza

È aperto l'invito 2017 nell'ambito dell'«**Impresa comune Idrogeno e Celle a combustibile**», finanziato grazie al Programma **Horizon 2020**. L'Impresa comune è un partenariato pubblico-privato finalizzato ad accelerare l'introduzione sul mercato di tecnologie pulite ed efficienti nei settori dell'energia e dei trasporti. Il budget totale dell'invito 2017 è di 116 milioni di euro e riguarda ventiquattro tematiche il cui elenco completo - con i relativi budget - è disponibile nel sito nel portale dei partecipanti del Programma Horizon 2020 (<http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html>). La presentazione dei progetti deve avvenire entro il 20 aprile.

IFONDI

I progetti andranno inviati entro il 20 aprile: budget

per due filoni, le azioni di ricerca al 100% e quelle innovative al 70 per cento

le prossimo. Possono partecipare all'invito Pmi, Università, centri di ricerca, e industrie appartenenti agli Stati Membri Ue e ai Paesi associati ad H2020. È richiesto un consorzio composto da almeno tre partecipanti provenienti da tre differenti Stati membri.

I temi di ricerca aperti nell'ambito del presente invito a presentare proposte sono numerosi e riguardano progetti per elettrolizzatori altamente flessibili per la produzione di energia di bilanciamento nel parco del vento (acronimo invito FCH-02-4-2017), per i quali vi sono a disposizione 5 milioni di euro, a progetti per la dimostrazione di elevata produzione di idrogeno rinnovabile dalle celle elettrolitiche (FCH-02-5-2017) per i quali sono disponibili 10 milioni di euro.

Altro tema di ricerca ri-

guarda la dimostrazione di vettori per la distribuzione dell'idrogeno su larga scala, per il quale vi sono disponibili 2,5 milioni.

Per lo sviluppo di celle a combustibile per grandi centrali elettriche flessibili (FCH-02-7-2017) vi sono 4 milioni e altri 3 milioni sono disponibili per progetti che sviluppino nuovi o significativamente diversi processi di fabbricazione di componenti dei protocolli delle celle a combustibile che sostituiscano l'intero processo o le diverse fasi di lavorazione con nuove tecnologie o attrezzature.

Tali tecnologie di produzione innovative dovranno essere più efficienti e meno costose delle tecniche attualmente in uso.

Inuovi processi di fabbricazione prenderanno inoltre in considerazione gli aspetti ambientali, mirando a una riduzione dell'uso dell'energia e dei materiali.

I fondi, che vengono assegnati attraverso «inviti a pre-

sentare proposte» pubblicati nel portale dei partecipanti dedicato al programma sono disponibili mediante due meccanismi di finanziamento che rimborsano rispettivamente il 100% per le azioni di ricerca e innovazione (RIA) ed il 70% per le azioni innovative (IA) dei costi eleggibili sostenuti per l'implementazione del progetto sostenuto dalla Commissione.

L'organizzazione richiedente deve avere la capacità operativa (tecnica e gestionale) necessaria per attuare l'azione sovvenzionata. In particolare i responsabili del progetto devono possedere qualifiche ed esperienze professionali adeguate. Per dimostrare di possedere la capacità tecnica richiesta, l'organizzazione dovrà accludere alla domanda il curriculum vitae di ciascun membro del personale che parteciperà all'azione, oppure fornire dettagli sull'eventuale partecipazione, presente o passata, ad azioni finanziate dalla Commissione e qualunque altra informazione rilevante.

01 | L'IMPRESA COMUNE

L'impresa comune «Celle a combustibile e idrogeno» (FCH) è un partenariato pubblico-privato che sostiene attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sulle tecnologie delle celle a combustibile e idrogeno in Europa. Il suo obiettivo è accelerare la commercializzazione di tali tecnologie e utilizzarne le potenzialità per conseguire un sistema energetico a basse emissioni di CO₂. I tre membri dell'impresa comune sono la Commissione europea, le industrie europee delle celle a combustibile e dell'idrogeno, rappresentate da Hydrogen Europe e la comunità della ricerca da «Research Grouping N.ERGHY»

02 | L'INVITO

Il nuovo invito a presentare progetti per il 2017 rientra nel Programma Horizon 2020

03 | DESTINATARI

Possono partecipare all'invito Pmi, Università, centri di ricerca, e industrie appartenenti agli Stati Membri Ue e ai Paesi associati ad H2020. È richiesto un consorzio composto da almeno tre partecipanti provenienti da

tre differenti Stati membri

04 | LE RISORSE

Le risorse disponibili ammontano a 116 milioni

05 | I PROGETTI VINCENTI

Sono cinque le mosse per presentare un progetto di successo :

1. Verificare la sussistenza dei requisiti richiesti dall'invito;
2. Seguire alla lettera le indicazioni contenute negli inviti e visionare preventivamente le aree tematiche dei programmi oggetto d'inviti a presentare proposte;
3. Garantire una gestione professionale del progetto, definendo in modo chiaro i ruoli del coordinatore e il contributo di ogni singolo partner;
4. Usare la lingua inglese nella stesura del progetto, per garantirne una maggiore comprensione e apprezzamento;
5. Predisporre un piano finanziario chiaro ed equilibrato, perché ogni spesa ammissibile dovrà essere adeguatamente documentata

06 | LA SCADENZA

La scadenza per la presentazione dei progetti è il 20 aprile 2017


IL DOSSIER

CORRUZIONE E INEFFICIENZE

**L'ITALIA FRAGILE
DEGLI SPRECHI**di **Sergio Rizzo**

Cronica carenza di risorse, scriteriata frammentazione delle competenze fra Stato, Regioni e quel che resta delle Province, per concludere con la follia degli appalti made in Italy e la corruzione. Sono i fattori della fragilità delle nostre infrastrutture. a pagina 6

Sprechi e incuria L'Italia che crolla

Poca efficienza nella spesa pubblica e manutenzioni insufficienti. Ecco perché le nostre infrastrutture sono fragilissime

di **Sergio Rizzo**

Al di là della facile metafora a proposito del Paese che crolla, due cavalcavia venuti giù nel giro di quattro mesi e mezzo con tre morti e sei feriti, portano a una conclusione perfino ovvia: le strade italiane non attraversano il loro periodo migliore di forma. È così dal Nord al Sud, come appare evidente a chi le percorre tutti i giorni. Le ragioni sono molteplici. A cominciare dalla cronica carenza di risorse. Per continuare con la scriteriata frammentazione delle competenze fra Stato, Regioni e quel che resta delle Province. E concludere con la ordinaria follia degli appalti made in Italy.

L'aumento delle tariffe

Tutto questo vale però per la struttura viaria normale, quella cioè dove non si paga il pedaggio. Se invece parliamo delle autostrade, la musica è completamente diversa. Là, intanto, i soldi non mancano di sicuro. Ogni primo gennaio che Dio manda sulla terra c'è una sola certezza: l'aumento delle tariffe autostradali. È successo anche all'inizio di quest'anno, con rincari che vanno dallo 0,24% dell'autocamionabile della Cisa al 7,88% della Bre.Be.Mi., passando per lo 0,64% della società Autostrade che gestisce anche il tratto dove si è verificato ieri il drammatico crollo.

La motivazione con cui vengono regolarmente autorizzati dallo Stato gli aumenti è la necessità di far fronte ai lavori di adeguamento della rete e alle manutenzioni, che dunque pagano gli utenti di tasca propria. Senza che per giunta l'autorità dei Trasporti, esclusa dalla

partita in base alla legge (!), possa arginare le pretese di una lobby fra le più potenti che esistono. Le sovrapposizioni di competenze, poi, qui non hanno occasione di manifestarsi. Quanto infine agli appalti, sono gestiti dalle concessionarie medesime e si è faticato non poco per ottenere la riduzione della percentuale di lavori che queste possono realizzare «in house» con proprie società.

Visto dunque da questa prospettiva il disastro di ieri, avvenuto mentre erano in corso lavori di allargamento della A14, non avrebbe niente a che vedere con quello di fine ottobre sulla strada che collega Milano a Lecco. Né con il crollo del viadotto Scorciovacche in Sicilia, all'inizio del 2015. Ma neppure con i cedimenti strutturali del ponte sulla statale 115 fra Trapani e Agrigento o di quel pilone del viadotto Himerà sulla Palermo-Catania. Meno che mai con la tragedia del ponte Italia sulla Salerno-Reggio Calabria, anch'esso venuto giù giusto due anni orsono. Se non fosse che la frequenza con cui si ripetono casi di questo genere non può non dare da pensare.

Un'occasione mancata

Ossessionati (giustamente) dal rigore di bilancio, tagliamo la spesa pubblica senza il necessario coraggio, per la paura di incidere la carne viva o il timore di toccare interessi intoccabili. Continuando così a sprecare lo stesso un sacco di soldi ma al tempo stesso smettendo di prenderci cura del nostro Paese. Un esempio? L'ex commissario alla spending review Carlo Cottarelli aveva stimato un risparmio della bolletta elettrica del Paese di 300 milioni l'anno soltanto adeguando il livello eccessivo della nostra illuminazione notturna a quello degli altri

Paesi. Con 300 milioni l'anno si potrebbe pagare una manutenzione in profondità di qualche centinaio di chilometri di strade, o contribuire a finanziare un piano straordinario nazionale di riassetto idrogeologico del costo stimato in 1,5 miliardi. Inutile dire che la proposta di Cotarelli, insieme a tante sue altre, è caduta nel vuoto. Tipico di un Paese strabico e allergico al buonsenso.

Lo spreco della luce

Dunque teniamo troppe luci inutili accese ma non curiamo le infrastrutture, che ne hanno un bisogno disperato. Non curiamo nemmeno un territorio fragilissimo, e fatalmente un terremoto distruttivo in media ogni cinque anni ci presenta l'inevitabile conto astronomico: in termini di vite umane, di patrimoni storici e artistici inestimabili andati perduti e di denari per

o la sciatteria riusciamo a spendere per le poche strade e ferrovie che costruiamo somme elevatissime rispetto agli altri Paesi sviluppati. Impiegando anche tempi enormemente superiori. Le statistiche dicono che per cantiere un'opera pubblica del valore di oltre 50 milioni servono al Sud non meno di 1.500 giorni. E confermano che un chilometro di autostrada o di alta velocità ferroviaria costa qui in media oltre 30 milioni, il triplo che in Francia o Spagna.

Il bello è che a questa assurdità nella quale tutti sono coinvolti, dalle burocrazie delle varie amministrazioni alle imprese, nessuno ha mai voluto concretamente metterci mano. Valanghe di parole, diluvi di convegni, slavine di promesse. Il risultato? Al massimo qualche toppa, talvolta rivelatasi peggiore dello stesso buco, ed è ancora troppo presto per dare un giudizio compiuto sul nuovo codice degli appalti.

I pedaggi

I continui aumenti vengono giustificati con la necessità dei lavori di adeguamento. Gli appalti sono poi gestiti dalle stesse concessionarie

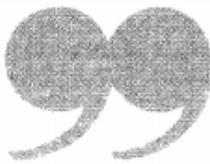
rimettere in piedi città e borghi antichi.

Incapaci di comportarci come un buon padre di famiglia che tutti i mesi deve far quadrare il bilancio, mentre i viadotti crollano per l'incuria

Gli effetti della corruzione

Per non parlare degli effetti della corruzione: quattro anni fa uno studio del governo di Mario Monti era arrivato alla conclusione che il malaffare fa lievitare mediamente del 40 per cento il costo delle opere pubbliche. Di quelle che si realizzano, ovviamente. Perché nell'Italia dove i viadotti cadono come le mosche succede che si siano già spesi 350 milioni, con il rischio di arrivare fino a un miliardo, per un ponte che non si farà mai. Quello che avrebbe dovuto attraversare lo Stretto di Messina, e avrà fatto lavorare certamente più gli avvocati che gli ingegneri.

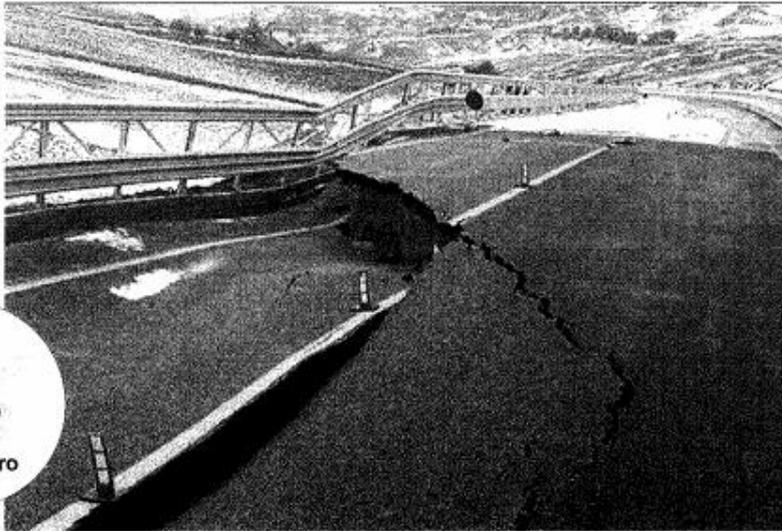
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Realizzare un chilometro di autostrada o di Alta velocità ferroviaria nel nostro Paese costa in media 30 milioni, il triplo che in Francia o in Spagna

Sicilia/1

Dieci giorni dopo essere stato inaugurato, il 23 dicembre 2014, un viadotto nel Palermitano cede e si spezza



Viadotto
Himera
Caltavuturo
(Pa)

Sicilia/2

Il 10 aprile 2015 una frana innescata dalla pioggia provoca il crollo di un pilone che sorregge un viadotto nel Palermitano



Viadotto
Scorciavacche
Lercara Friddi
(Pa)

Calabria

Il 2 marzo 2015 crolla una campata sul viadotto «Italia» lungo la Salerno-Reggio. Un operaio muore nella caduta di 80 metri



Viadotto
Italia
Cosenza