

Rassegna del 15/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

15/01/2019	Giornale di Vicenza	8 Edilizia, oggi il dibattito sulle imprese "La qualunque"	...	1
SCENARIO				
15/01/2019	Arena	17 Terzo ricorso di Italiana Costruzioni	...	2
15/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Piazze piene, Tav ferma - Tav veneta al palo: cantieri mai partiti	Zambon Martina	3
15/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Piscina di Marghera, c'è l'accordo ma ritorna la delibera contestata	A.Zo.	6
15/01/2019	Gazzettino	12 «Case popolari, caro affitti non oltre il 25 per cento»	Vanzan Alda	7
15/01/2019	Gazzettino	11 «La Tav tra Padova e Bologna? Non serve» - La Tav Padova-Bologna? «Non serve»	Vanzan Alda	9
15/01/2019	Gazzettino Padova	12 Piscina, bocciata la proposta del privato	Turetta Barbara	11
15/01/2019	Gazzettino Venezia	8 Cvn, dipendenti contro i commissari	Brunetti Roberta	12
15/01/2019	Gazzettino Venezia	9 Piscina, Porto ignorato per la seconda volta	E.T.	13
15/01/2019	Gazzettino Venezia	16 Ponte a rilento, l'allarme dei sindaci	De Bortoli Davide	14
15/01/2019	Gazzettino Venezia	16 Variante verde, stop al cemento	Babbo Giuseppe	16
15/01/2019	Giornale Controcorrente	23 Il flop del codice anti-corrotti che ha bloccato l'edilizia - L'abbuffata di regole che ha fermato l'edilizia - Appalti puliti cantieri chiusi	Allegri Angelo	17
15/01/2019	Italia Oggi	40 Edilizia, corsa contro il tempo	Micucci Emanuela	21
15/01/2019	Italia Oggi	40 Presidi in campo con i sindaci La metà degli edifici è senza agibilità	Iuliano Angela	22
15/01/2019	Messaggero	15 Astaldi, Salini Impregilo cambia il piano e apre alla ricapitalizzazione del gruppo	R.dim.	23
15/01/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12 Boccia: «Energia e infrastrutture vanno gestite solo dallo Stato»	...	24
15/01/2019	Piccolo	16 Fincantieri e il patto con Cdp e Snam per rilanciare i porti - Patto di ferro sui porti fra Fincantieri, Cdp e Snam	L.D.O.	25
15/01/2019	Sole 24 Ore	6 Cantieri ancora fermi ma ripartono i bandi:+25%	G.Sa.	27
15/01/2019	Sole 24 Ore	13 La grande riconversione dell'edilizia: una impresa su cinque ora è green	Netti Enrico	28

ANCE GIOVANI Edilizia, oggi il dibattito sulle imprese "La qualunque"

È in programma oggi dalle 16 a palazzo Bonin in corso Palladio 13, aperto a tutti i cittadini, il dibattito di Ance Giovani (con Medionalum) per il ciclo "Impresana" ironicamente intitolato "Impresa edile La Qualunque": una serie di esperti indicheranno le strategie per aiutare i clienti a capire «come scegliere, gestire, valutare l'impresa edile».



Arsenale

Terzo ricorso
di Italiana
Costruzioni

Salgono a tre i ricorsi presentati da Italiana Costruzioni contro il Comune sulla riqualificazione dell'Arsenale. L'ultimo è stato notificato l'8 gennaio scorso e punta ad annullare la delibera di giunta numero 316 del 29 ottobre 2018 con cui teoricamente l'amministrazione prendeva atto degli indirizzi usciti dalla Commissione temporanea sull'Arsenale e dello studio del Politecnico di Milano sulle destinazioni future all'interno del compendio. Proprio ieri gli uffici hanno pubblicato la determina che costituisce il Comune in giudizio contro Italiana Costruzioni.

In precedenza (31 ottobre 2018) la ditta aveva impugnato anche la delibera del Consiglio comunale numero 31 del 21 giugno 2018 con cui l'assemblea adeguava le previsioni sull'Arsenale contenute in Variante 23. Infine, è ancora pendente al Consiglio di Stato il primo ricorso contro la revoca del project financing della giunta Tosi, già bocciato dal Tar.

«La strategia è chiara», dice Michele Bertucco consigliere di Verona e Sinistra in Comune: «bombardare la città di ricorsi nella speranza di fare arretrare il Consiglio rispetto alla decisione già presa».



Grandi opere Nonostante le mobilitazioni, i cantieri veneti non aprono: sindaci in pressing

Piazze piene, Tav ferma

Le autorizzazioni ci sono ma i privati tentennano. La Lega spinge, M5S frena

VENEZIA Se anche la situazione si sbloccasse domattina, per completare la Tav fra Verona e Vicenza ci vorrebbero dai 7 agli 8 anni. Peccato, però, che non siano ancora partiti neppure i lavori del primo dei tre lotti della Brescia-Verona. L'attesa di concentra a Lonato del Garda, il comune ai confini con il Veronese in cui le due aree di cantiere sono state concesse da mesi al consorzio Cepav 2 che dovrebbe realizzare l'opera ma i cantieri non sono ancora allestiti. Intanto Rucco, sindaco di Vicenza, lavora coi sindaci della provincia sulla Vicenza-Padova che è ancora allo studio di fattibilità. a pagina 2 **Zambon**

Tav veneta al palo: cantieri mai partiti

Cepav, permessi ottenuti da mesi ma i lavori non sono iniziati. Rucco: «Per la Vicenza-Padova manca tutto»

**Marangoni**

Se si partisse domani la Tav a Vicenza arriverebbe fra 8 anni

Giordani

Voglio sentire i tecnici di Rfi già nelle prossime settimane

VENEZIA I giri del motore al minimo. Ruspe e «talpe» in attesa. Le «carte», del resto, sono già tutte in ordine, almeno per il tratto fino a Verona. Aspettando uno start che si allontana ogni giorno di più. Nonostante le piazze piene dei pro Tav. Nonostante la voce grossa della Lega e la flebile speranza di un referendum risolutivo.

Se i riflettori sono tutti rivolti alla Torino-Lione, la Brescia-Padova, nel frattempo, muore d'inedia. La situazione è kafkiana. Il dossier di candidatura per i Giochi olimpici invernali 2026, per dire, prevede, nero su bianco che la «high speed railway line Brescia - Verona - Padova», la Tav veneta, sia pronta «entro il 2025».

Ma com'è lo stato dell'arte della linea ad alta velocità e al-

ta capacità in regione? In una parola è «cristallizzato» da giugno scorso, dal giorno in cui il neo ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli faceva calare su ogni potenziale cantiere la formula «analisi costi-benefici».

«E pensi che proprio quel giorno avevamo in visita i componenti del Cipe per finalizzare l'iter del lotto fra Brescia e Verona - ricorda Roberto Tardari il sindaco di Lonato del Garda, provincia di Brescia - era finalmente tutto pronto. Avevamo individuato due aree di cantiere nel nostro Comune, evitato l'impatto dei camion per il trasporto dei materiali scavati in galleria attraverso un sistema di tapis roulant per trasportarli in un'ex cava che ospiterà una delle

due aree di cantiere...e invece niente. Il consorzio Cepav 2 poi si è fermato in attesa di conferme». Il consorzio che sta costruendo la Tav (o dovrebbe farlo) fra Brescia e Padova, del resto, ha per socio di maggioranza Saipem (59%) controllata da Cassa Depositi e Prestiti, insomma, un pezzo di Stato, più Pizzarotti e Malturo entrambi al 20,5%.

Il secondo contratto inte-



gratuito firmato da Rfi e Cepav 2, proprio nei giorni in cui nasceva il nuovo governo, prevede pure penali salate in caso di ritardo da parte dell'esecutore, quindi Cepav 2. «L'impressione - spiega Gaetano Marangoni, delegato alle Infrastrutture di Confindustria Vicenza - è che si stia procedendo con tutte le azioni preliminari per poi partire di corsa appena il nodo verrà sciolto». E, in effetti, spiega l'avvocato Fausto Scappini che segue il gruppo no Tav nel Veronese e nel Bresciano «il contratto sul lotto Brescia-Padova non è stato sospeso, credo Cepav ritenga di essere ancora entro tempi ragionevoli per non incorrere in ritardi».

Nel frattempo Cepav non è propriamente immobile, penso all'acquisito di aree agricole a Sommacampagna, Lonato, Calcinato. Poi in questi mesi ha depositato al Mit il progetto esecutivo e iniziato a spedire la determinazione dell'indennità provvisoria di esproprio. E poi, ancora, procedono il piano di monitoraggio e l'osservatorio previsto dal ministero. Insomma, procedono le attività preparatorie ma i cantieri non sono ancora attivi».

I no Tav e i pentastellati puntano con decisione al rad-

doppio e alla riqualificazione della linea esistente come alternativa al quadruplicamento su nuovo tracciato che al momento è oggetto del contratto. Cepav 2 che, per politica interna, non dialoga con la stampa, sembra pensare, insomma, che sia meglio aspettare prima di spendere soldi che verranno sì indennizzati ma chissà quando. Il costo del primo lotto della Brescia-Verona, val la pena ricordarlo, è di 1,6 miliardi. Nel frattempo, cresce il «pressing territoriale».

A parlare di «Tav Brescia-Padova» e a rilanciare sulla Padova-Bologna a Roma è anche il Partito Democratico con il senatore veneziano Andrea Ferrazzi che tuona: «Si realizzi anche la Brescia-Padova, che è già finanziata, e si inserisca nella progettazione la Padova-Bologna, che manca del tutto».

Una delle roccaforti a favore, poi, è il Vicentino che ha trovato un nuovo alfiere pro Tav: Francesco Rucco nella doppia veste di sindaco del capoluogo e presidente della Provincia. E che pone l'accento sul «buco nero» del tratto fra Vicenza e Padova che non è finanziato affatto: «Posto che fino a Vicenza si dovrà arrivare alla realizzazione, preoccupa il silenzio assordante sulla Vi-

cenza-Padova che al momento non ha neppure un progetto preliminare. Così stiamo già lavorando con i sindaci coinvolti per portarci avanti, per ragionare su demolizioni e sovrappassi. Il 28 ci incontreremo tutti anche con i parlamentari vicentini di ogni schieramento per parlarne». Perché, va sottolineato, la Vicenza-Padova al momento, è giusto una suggestione.

«Peggio - si inalbera Marangoni - a oggi è solo un tratto di penna su una cartina. E ricordiamo che per quella tratta non c'è un solo euro di risorse allocate a differenza dei tratti precedenti. Da Verona al bivio di Altavilla siamo alla progettazione definitiva, per il nodo di Vicenza, da Altavilla a Borgo Berga, invece, a quella preliminare: si potrebbe pensare a un riaccorpamento dei progetti, sentiti i tecnici di Rfi. Se domani si sbloccasse la situazione ci vorrebbero comunque dai 7 agli 8 anni per realizzare la Tav fra Verona e Vicenza. Continuiamo a perdere tempo prezioso». E da Padova, il sindaco Sergio Giordani, annuncia che si muoverà già nelle prossime settimane per chiedere un confronto con Rfi. Pressing territoriale, si diceva.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'acronimo

CIPE

Le fasi di progettazione di un'opera, inclusa la Tav, partono da uno studio di fattibilità, una valutazione complessiva dell'impatto di una infrastruttura. Si passa poi, alla progettazione preliminare che inizia a definire i dettagli dell'opera. A partire da questo step viene coinvolto il Cipe, il comitato interministeriale per la programmazione economica. Si passa, poi, al progetto definitivo. Ed è in questa fase che il progetto passa, ad esempio per la Tav, dagli uffici di Rfi, rete ferroviaria italiana, a Cepav che realizza l'esecutivo e l'opera.

1,6

Miliardi

Un miliardo e seicento milioni è il valore del primo dei tre lotti sulla tratta Brescia-Verona, «salato» a causa della gallerie da scavare

La Tav veneta

COMUNI ATTRAVERSATI

- 1 Verona
 - 2 San Martino Buon Albergo
 - 3 Zevio
 - 4 Caldiero
 - 5 Belfiore
-
- 6 San Bonifacio
 - 7 Arcole
 - 8 Monteforte D'Alpone
 - 9 Lonigo
 - 10 Montebello Vicentino
 - 11 Brendola
 - 12 Montecchio Maggiore
 - 13 Bivio di Altavilla



Piscina di Marghera, c'è l'accordo ma ritorna la delibera contestata

Spunta nell'albo lo stesso testo. Il Comune: risolveremo tutto

La querelle

VENEZIA La polemica era scoppiata prima della Befana, quando il Comune aveva pubblicato nell'albo pretorio una determinazione che dava il via libera alla costruzione di una nuova piscina in via delle Macchine a Marghera. Il Porto aveva infatti dato parere negativo sottolineando alcune criticità, che però Ca' Farsetti aveva liquidato come «apodittiche» e dunque «non ostative». Il presidente Pino Musolino e il sindaco Luigi Brugnarò si erano parlati e il Comune aveva promesso di ritirare in tempi brevi la determina, ma quando ieri è spuntato in albo lo stesso identico testo, all'Autorità di sistema portuale è prevalso lo sconcerto. «Risolveremo tutto a breve», assicurano da Ca' Farsetti, ma si tratta della seconda *gaffe* in pochi giorni sul tema.

La determina ripubblicata, infatti, non è cambiata, salvo un refuso dell'intestazione, dove invece del «permesso di costruire per immobile in via delle Macchine» era citata la pratica edilizia di un privato. Nel frattempo però Brugnarò e Musolino hanno concordato un testo di accordo che dà il via libera alla piscina, pur riconoscendo il ruolo dell'ente.

Il Porto aveva infatti da un lato sottolineato la pericolosità dell'accesso alla struttura, che si trova su una strada percorsa quotidianamente da decine di camion, dall'altro aveva soprattutto rivendicato il fatto che la piscina non fosse prevista dai propri strumenti urbanistici, essendo quella un'area portuale. Ecco così che l'accordo prende atto che la legge prevede il «documento di pianificazione strategica di sistema», che individua non solo le «aree portuali», ma anche quelle di «interazione portocittà»; afferma che l'area in questione è portuale, ma sarà inserita tra quelle di «interazione» nel nuovo documento che si sta redigendo; e soprattutto stabilisce, vista l'urgenza di realizzare l'opera tanto attesa a Marghera, che fin da subito l'Autorità di sistema dà parere favorevole, salvo poi doversi dotare, a conclusione dell'iter amministrativo, «dei necessari titoli edilizi».

Tutto a posto dunque? Così sembrava, ma la determina di ieri ha per un attimo scompaginato gli accordi. Anche perché l'ultimo punto dell'accordo prevedeva proprio la cancellazione di quel provvedimento, che invece rivendicava la prevalenza degli strumenti urbanistici di Ca' Farsetti, sia il Prg che il piano di recupero di via delle Macchine. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tanto attesa

Il Comune ha deciso di realizzare la nuova piscina di Marghera in via delle Macchine



«Case popolari, caro affitti non oltre il 25 per cento»

►L'associazione delle Ater rassicura gli inquilini: «Dipende dal reddito»

►Ruzzante (LeU): «Rifaranno i conti ma 7 famiglie su 10 pagheranno di più»

«QUESTA GIUNTA SI CONFERMA DALLA PARTE DEI RICCHI»

IL CASO

VENEZIA «Canoni degli alloggi popolari, i rincari non saranno superiori a 25%». Lo assicura l'assessore al Sociale e alla Casa della Regione Veneto, Manuela Lanzarin. E lo ribadisce l'Arav, l'Associazione regionale tra le Ater del Veneto. Per i mesi di gennaio e febbraio gli inquilini dei 42mila alloggi pubblici continueranno a pagare il solito canone. Il correttivo ci sarà a marzo, quando la legge - dopo il rinvio di due mesi deciso in questi giorni - entrerà in vigore.

L'allarme sulla "stangata" degli affitti è arrivato da Venezia dove il ricalcolo dei canoni, in base ai parametri forniti dalla Regione, ha visto gli affitti schizzare. Più che l'algoritmo utilizzato dalla società di incaricata dalla Regione di seguire l'applicazione della nuova normativa, a far aumentare i prezzi sarebbero stati i valori dell'Omi, l'Osservatorio del mercato immobiliare. Tant'è, quando si sono accorti che con la nuova legge sulle case popolari, la numero 39 del 2017, ci sarebbero stati aumenti incredibili, è stato messo uno stop. «Posso assicurare - ha ribadito l'assessore Lanzarin -

che gli aumenti non saranno superiori al 25%. I canoni saranno calcolati in base all'Indicatore della situazione economica del nucleo familiare (Ise-erp) e dunque chi più ha, più paga. Ma non oltre un quarto del vecchio affitto».

IL RICALCOLO

I presidenti delle Ater si sono affidati alla loro associazione, l'Arav, per calmare inquilini e sindacati. «L'articolo 7 del Regolamento regionale n. 4 del 10 agosto 2018 - recita una nota dell'Arav - stabilisce che il canone di locazione da applicare sia calcolato e graduato in funzione della situazione economica del nucleo familiare. Il canone dev'essere sopportabile per ogni nucleo familiare assegnatario. Il canone minimo è fissato in 40 euro mensili con la garanzia che, per i nuclei familiari in situazioni di indigenza, interviene il fondo di solidarietà come previsto dalla legge. Le percentuali da applicare non possono superare il 25% dell'Indicatore della situazione economica del nucleo familiare (Ise-erp)».

Ma quando saranno comunicati i nuovi canoni? «Nel momento in cui sarà completato e testato il software applicativo per il calcolo dei canoni - spiega all'Arav - saranno inviate a tutti gli assegnatari le comunicazioni inerenti l'attuazione della nuova legge ed allegata la

scheda di calcolo del nuovo canone».

LA DENUNCIA

Dura la critica del consigliere regionale Piero Ruzzante (LeU): «Si cominciano a vedere i primi effetti della nuova legge sull'edilizia residenziale pubblica, a cui ci siamo opposti con forza fin da subito. La rivisitazione dei canoni, prevista dalla nuova legge con il riferimento all'Ise-erp e non più al reddito, si tradurrà in un aumento del canone per il 70% circa delle famiglie residenti nelle case Ater. Il fatto che l'assessore al Sociale dica che l'entrata in vigore della legge è rinviata di due mesi, al fine di correggere dei presunti errori di calcolo, è l'ennesima conferma dell'incapacità della Giunta e delle Ater di gestire una questione così delicata. Mentre gli aumenti vengono rinviati solo di un paio di mesi, l'amministrazione regionale colleziona un'altra figuraccia e genera confusione e preoccupazione tra le famiglie che vivono nelle case di edilizia residenziale pubblica. Comunque sia, quando avranno sistemato l'algoritmo, rimarrà il dato politico: il 70% degli inquilini Ater pagherà di più. Con questo attacco al diritto alla casa, la Giunta Zaia si conferma ancora una volta dalla parte dei più ricchi e contro i più deboli».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Inumeri**40**

euro mensili di canone minimo: con la garanzia, però, che per i nuclei familiari in situazioni di indigenza intervenga il fondo di solidarietà come previsto dalla legge

2

mesi di rinvio dei nuovi canoni deciso dalla Regione Veneto per rivedere i criteri di calcolo previsti dalla nuova legge: l'adeguamento degli affitti scatterà a marzo

42.000

gli alloggi pubblici in Veneto. Il 70 per cento di questi rischia un aumento dell'affitto, ma la misura massima non potrà superare il 25 per cento dell'attuale canone



Piero
Ruzzante

Il caso «La Tav tra Padova e Bologna? Non serve»

Alda Vanzan

«Il tratto più veloce è il Roma-Napoli dove si sfreccia a 300 chilometri all'ora. Tra Bologna e Firenze si è sui 250. Sul tratto Padova-Bologna quando va bene non si va oltre i 150». Parla Vincenzo D'Arienzo, uno dei quattro senatori Pd firmatari di un'interrogazione al ministro Toninelli, in cui sollevano il tema della (mancata) alta velocità nell'area centrale del Nord Italia: la tratta Padova-Bologna. L'unica Tav che non c'è.

A pagina 11

La Tav Padova-Bologna? «Non serve»

► È l'unica tratta sulle direttrici est-ovest e nord-sud per la quale non è previsto alcun intervento sulla linea: «Non c'è l'esigenza» ► Con la soppressione del "no stop" dal Veneto a Roma emerge la lentezza della vecchia linea: 1 ora per percorrere 90 chilometri

**INTERROGAZIONE DEL PD:
«OVUNQUE LA VELOCITÀ
È FINO AI 250 ALL'ORA,
TRANNE QUI».
CONTINUA LA POLEMICA
SUL FRECCIAROSSA**

IL CASO

VENEZIA «Il tratto più veloce è il Roma-Napoli dove si sfreccia a 300 chilometri all'ora. Tra Bologna e Firenze si è sui 250, anzi, in questo preciso istante - e lo dico perché sono in treno diretto nella capitale - il monitor indica 247 chilometri orari. Tutto questo mentre sul tratto Padova-Bologna quando va bene non si va oltre i 150». Parla Vincenzo D'Arienzo, uno dei quattro senatori del Partito Democratico - gli altri sono Andrea Ferrazzi, Daniela Sbröllini, Salvatore Margiotta - firmatari di una interrogazione al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, in cui sollevano il tema della (mancata) alta velocità nell'area centrale del Nord Italia. Appunto, la tratta Padova-Bologna. L'unica Tav che non c'è.

LA PROTESTA

Si dirà: perché Ferrazzi, Margiotta, D'Arienzo e Sbröllini lo chiedono oggi e non quando ministro alle Infrastrutture era il dem Graziano Delrio? «Perché - spiega D'Arienzo - fino a ieri la mancanza dell'alta velocità in questo tratto era compensata da un Freccia Rossa "no-stop", un Venezia-Roma che partiva dalla

stazione lagunare di Santa Lucia alle 6.06 e arrivava a Termini alle 9.30, senza alcuna fermata nelle stazioni intermedie, neanche a Bologna Centrale e nemmeno a Firenze Santa Maria Novella». Quel treno è stato sostituito da un Freccia Argento che parte da Venezia alle 6.25, ferma a Bologna e Firenze, arriva a Termini alle 10.10. Parte più tardi e ci mette più tempo. È così che i tre senatori veneti - Ferrazzi è veneziano, D'Arienzo veronese, Sbröllini vicentina - più il lucano Margiotta che è capogruppo Pd in commissione Trasporti a Palazzo Madama, sollevano il tema della Tav dimenticata. Perché il punto è che non c'è neanche la progettazione dell'alta velocità tra Padova e Bologna. «È l'unico tratto dell'asse Trieste-Salerno e dell'asse Torino-Salerno a non avere questa caratteristica», recita l'interrogazione. «Bisogna porre rimedio», dice Ferrazzi.

Resta il fatto che neanche i governi precedenti, né il Gentiloni né il Renzi, avevano pensato di progettare l'alta velocità o la velocizzazione del tratto Padova-Bologna. «Perché? Questo non lo so - dice Ferrazzi - Immagino che all'epoca il ministro Delrio fosse impegnato a fare le altre cose, come la velocizzazione della linea Trieste-Venezia per un investimento di 1,7 miliardi anziché gli inizialmente previsti 7 miliardi realizzando così un grande risparmio di spesa. E tra l'altro la velocizzazione della Trieste-Venezia è stata confermata dall'attuale governo. Ma adesso bisogna assolutamente intervenire

sulla Padova-Bologna, non è possibile che per percorrere 90 chilometri si impieghi un'ora. Altro che bloccare la Tav sulla Brescia-Padova, qua bisogna inserire anche la Padova-Bologna».

Sta di fatto che finora, sia a livello politico (i governi che ci sono stati finora) che tecnico (Rfi) l'alta velocità di questo tratto non è stata ritenuta prioritaria: la linea, a Roma, è considerata «sufficiente». La velocizzazione? Non serve, anche perché l'area è ritenuta fortemente inurbata. Di tutt'altro avviso Ferrazzi: «Va fatta una progettazione seria. E non si dica che non si può, è solo questione di volontà politica».

LA MOBILITAZIONE

Intanto, aumenta la mobilitazione per ripristinare il Freccia Rossa "no-stop" da Venezia a Roma delle 6.06. «Non è una battaglia campanilistica - ha detto il senatore Udc Antonio De Poli, firmatario di una interrogazione al ministro Toninelli - La protesta contro la cancellazione del treno diretto Padova-Roma è una scelta di responsabilità. In primis perché si tratta di un treno che viaggiava sempre pieno e quindi risulta incomprensibile; in secondo luogo perché è una decisione che rischia di mettere ai margini una città come Padova che nel Nordest ha già perso troppo terreno nei confronti di altre città competitori come Milano».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A RILENTO Sui due binari della linea ferroviaria tra Padova, Rovigo, Ferrara e Bologna i treni non superano i 150 chilometri orari

Piscina, bocciata la proposta del privato

MESTRINO

«Il nostro non è un “no” alla possibilità di avere una piscina ma a questa proposta che non è economicamente sostenibile. L’area interessata è inserita nel Pati della città metropolitana come area per un impianto sportivo sovracomunale, ma questo deve essere a vantaggio dell’ente». È il sindaco Marco Agostini, dati alla mano, a fare chiarezza sulle ragioni per cui l’amministrazione comunale non ha avviato l’iter per concretizzare la proposta presentata il 1 giugno da una società di Verona, che voleva realizzare l’impianto natatorio sul terreno comunale. L’idea si era concretizzata nell’ultima settimana di mandato del sindaco Marco Valerio Pedron, predecessore di Agostini, che aveva annunciato a pochi giorni dal voto di lasciare in eredità, a chi si sarebbe insediato dopo di lui, questa importante opera. Ma a carte lette, la proposta non sembra rispecchiare quanto in via preliminare era stato discusso con Pedron. Nulla di ufficialmente concordato, ma sulla vicenda si è rischiato un incidente diplomatico fra l’ex sindaco, segretario locale della Lega Nord, che si chiedeva come mai non ci fosse stata la volontà di proseguire, e l’attuale maggioranza che, invece, si era trovata di fronte ad un project financing che prevedeva un forte impegno economico dell’ente.

Nessun “dispetto” nei confronti dell’ex sindaco, ma la constatazione che in 24 anni di convenzione dei 5.346.000 eu-

ro di investimento dei privati, il Comune ne avrebbe spesi oltre 4: un contributo pubblico in fase di costruzione da 1.500.000 euro, un canone annuo da 183.000 euro, oltre alle garanzie sul mutuo fra la società veronese e il Credito sportivo. Il “no” alla proposta è stato inviato il 14 luglio. «Visionata la proposta – ha detto Agostini – è stato accertato con gli uffici che non è sostenibile finanziariamente. La proposta deve essere vantaggiosa per il Comune che mette a disposizione l’area». «Sono soddisfatto che lo stato della proposta sia stato chiarito dal sindaco e dal tecnico – ha detto Pedron - a beneficio anche dei tanti cittadini che mi chiedevano come mai Mestrino era fermo sulla piscina, mentre Selvazzano procedeva con i lavori». Sulla vicenda anche le minoranze avevano sollevato le proprie perplessità. Primo fra tutti il Movimento 5 Stelle: a fine anno aveva annunciato che la piscina non sarebbe più stata realizzata. «La fantomatica piscina prevista dall’amministrazione Pedron non verrà realizzata – comunicava via social Manuela Provenzano - perché non è vantaggiosa per l’amministrazione pubblica. È un’ottima scelta, ma sarebbe stato altrettanto ottimo non illudere i cittadini». «Abbiamo perso l’occasione di avere un impianto sportivo e natatorio d’avanguardia quando è stato accantonato il progetto di massima elaborato nel 2006 – ha commentato Barbara Bano di Fare Comune - e successivamente sono stati venduti ben due lotti di proprietà del Comune destinati al progetto».

Barbara Turetta



PISCINA L’area individuata



Cvn, dipendenti contro i commissari

UNA DURA LETTERA DELLE RSU CRITICA LA GESTIONE ATTUALE: «POCA TRASPARENZA E TROPPI CONSULENTI» SALVAGUARDIA

VENEZIA Troppi incarichi affidati ai consulenti esterni, mentre i dipendenti vengono lasciati all'oscuro di tutto dai commissari, proprio come avveniva durante la gestione Mazzacurati. C'è malessere tra i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, che attraverso il sindacato hanno scritto una dura lettera indirizzata agli stessi commissari straordinari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nonché al provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti. Solo l'ultimo atto di un rapporto diventato sempre più teso con i commissari, complice la paralisi dei lavori e l'incertezza sul futuro della gestione del Mose. Sullo sfondo, infatti, c'è il destino anche di questi lavoratori, nonché di quelli di Comar e di Thetis. In tutto oltre 200 persone che - è stato detto più volte e da più voci - potrebbero essere utili nella futura gestione del Mose. Ma non ci sono certezze, né si sa in che misura e in che modo potrebbe avvenire il passaggio.

In questo clima, con il Governo che non decide, i cantieri ancora in stallo e le tensioni costanti tra provveditore e com-

missari, le Rsu del Cvn da mesi chiedevano un incontro a Fiengo e Ossola. In assenza di una risposta, ieri hanno preso carta e penna per scrivere ai commissari e anche al provveditore. Una lunga lettera in cui esternano tutta la loro amarezza per come sono andati questi quattro anni di gestione commissariale. L'aspettativa era quella di un «riscatto» dei lavoratori che erano stati «vittime, e non complici» della stagione delle tangenti. Invece, pur conservando il posto, i dipendenti si dicono «marginalizzati» dalla nuova gestione e sempre più preoccupati per la «perdurante paralisi nell'avanzamento dei lavori, la drammatica situazione finanziaria, i contenziosi con le imprese maggiori, i rapporti conflittuali con il Provveditorato». Denunciano la totale mancanza di informazione interna, proprio come avveniva nel passato. «Apprendiamo le notizie dai giornali, soggetti all'altalena delle dichiarazioni contraddittorie».

Ma i lavoratori puntano il dito soprattutto sul sistematico ricorso a consulenti esterni, comprensibile forse all'inizio del commissariamento, ora molto meno. Consulenti a cui vengono riservati premi finali, per incarichi sottratti agli interni, sempre più deresponsabilizzati. Una esternalizzazione strisciante che preoccupa i dipendenti soprattutto per il futuro.

Roberta Brunetti



Piscina, Porto ignorato per la seconda volta

IL COMUNE PUBBLICA LA NUOVA DETERMINA PER L'IMPIANTO DI MARGHERA CHE È UGUALE ALLA PRIMA GIÀ BOCCIATA

IL CASO

MESTRE La prima volta forse c'era stata una svista sulla piscina di Marghera, o almeno così l'ha voluta interpretare per carità di patria il presidente del Porto Pino Musolino, la seconda dopo soli dieci giorni, però, è ben strana. Giusto ieri nell'Albo pretorio del Comune è stata ripubblicata la stessa determina del direttore del settore Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile che ai primi di gennaio aveva fatto arrabbiare Musolino. È la decisione che considera influente il parere negativo del Porto e stabilisce che il Comune rilascerà il permesso al Fondo Lucrezio della famiglia Mevorach che potrà così partire con i lavori per costruire le due piscine pubbliche sul suo terreno in via delle Macchine a fianco del Mof (il Mercato ortofrutticolo). Il giorno dopo che venne pubblicata la notizia della determina Comune e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) diffusero una nota congiunta per ribadire il percorso collaborativo avviato su tutte le questioni che riguardano città e porto. E per quanto riguarda la determina il Comune si era impegnato a integrarla tenendo conto della posizione del Porto.

«Sono fiducioso, altrimenti non ci resterebbe che la strada obbligata del ricorso al Tar - aveva detto dieci giorni fa Musolino -. E aprire un contenzioso giuridico sarebbe l'unico modo per non fare mai più la piscina che, invece, anche noi vogliamo». Per poterla costruire il Porto dice che serve una Variante al Piano regolatore portuale che permetta, in

via delle Macchine, la realizzazione di altre attività non solo quelle industriali o commerciali attualmente consentite; altrimenti, anche se il Comune rilasciasse il permesso a costruire, la piscina diventerebbe un abuso edilizio e dovrebbe essere abbattuta.

Ieri il presidente del Porto non ha voluto commentare la seconda "svista", sperando forse che a questo punto serva solo una visita oculistica al dirigente, ma ha diffuso il testo dell'integrazione promessa dal Comune che, sostiene l'Autorità, è già stato condiviso con i vertici dell'Amministrazione comunale e che ieri è stato riconfermato dal sindaco Luigi Brugnaro.

Nel nuovo testo concordato si scrive che la determina del 4 gennaio va revocata (e invece ieri è stata ripubblicata) e che, nei contenuti, le parti riconoscono che il terreno interessato alla costruzione della piscina ricade all'interno dell'Ambito portuale e che sarà inserito nel nuovo Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) che il Porto sta redigendo e nel quale verranno definite anche le aree di interazione porto-città, ossia quei terreni dove non si capisce bene dove finisce il porto e comincia la città. Visto che il Comune ha urgenza di ottenere le autorizzazioni predeudiche alla piscina, continua il nuovo testo, "nelle more dell'adozione del Dpss", il Porto "prende favorevolmente atto dell'erigenda opera pubblica" e nel contempo che Mevorach "dovrà dotarsi dei necessari titoli edilizi e/o autorizzazioni richiesti dal procedimento stesso". Infine "il provvedimento finale della Conferenza dei servizi dovrà tenere conto della sottoscrizione" del nuovo accordo tra Comune e Porto.

Se passa questo testo, e quindi viene pubblicata una terza determina, le porte per la nuova doppia piscina si aprono, altrimenti si apriranno quelle del Tribunale.

(e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN ATTESA Il progetto della piscina di Marghera



Ponte a rilento, l'allarme dei sindaci

►Cereser e Susanna hanno chiesto ad Anas un incontro urgente ►«In ballo ancora la verniciatura e l'importante ristrutturazione sui tempi previsti per i lavori sospesi dopo la piena del Piave della parte sottostante: vogliamo avere certezze sulle date»

ALTRO PUNTO RIGUARDA LA MESSA IN SICUREZZA DELLA PISTA CICLOPEDONALE SAN DONÀ

Preoccupano i tempi per i lavori sul Ponte della Vittoria. Richiesto un nuovo incontro a breve con Anas.

E' quanto concordato nell'incontro di giovedì scorso tra la sindaca di Musile Silva Susanna e il sindaco di San Donà Andrea Cereser.

Non è ancora terminato, infatti, l'intervento di restyling che riguarda sia la ridipintura sia la tenuta dei giunti del ponte che collega San Donà e Musile. «Abbiamo chiesto un incontro con Anas per due motivi - spiega Susanna - poter definire il programma relativo alla verniciatura non ancora completata e ottenere da Anas una data certa relativa al termine complessivo dei lavori, comprendente anche la ristrutturazione della parte sottostante e altri punti della struttura. L'incontro non è an-

cora stato fissato ma dovrebbe essere a breve, perché abbiamo chiesto l'appuntamento con una certa urgenza».

Richieste fatte anche pensando in prospettiva, soprattutto alla prossima estate e ai flussi veicolari.

Tra le richieste che presenteranno i due sindaci anche un sopralluogo dei tecnici di Anas per verificare se gli ultimi ritocchi alla verniciatura sono a posto, a garanzia di tutti i soggetti coinvolti.

TIMORI

«In alcuni punti sembra esserci ancora della ruggine - continua Susanna - forse si tratta di tratti da completare ma l'aspetto estetico ha la sua importanza, quindi chiederemo un controllo da parte dei loro tecnici. Naturalmente ci auguriamo che il completamento possa avvenire nelle ore notturne, senza nuove chiusure». Nei giorni scorsi, infatti, parecchi automobilisti all'imbrunire hanno notato alcuni operai che ridipingevano una parte dell'infrastruttura in acciaio, muovendosi in alto su ponteggi temporanei. Altro punto riguarda la messa in sicurezza della pista ciclopedonale sul

versante di Musile. «Questo stralcio di lavori non è mai stato avviato - precisa la sindaca - anche quel tratto, assieme ad una nuova illuminazione del manufatto, è compreso nella ristrutturazione». Le amministrazioni dei due Comuni avevano già condiviso qualche perplessità per la conduzione del cantiere nel periodo estivo. I lavori erano iniziati lunedì 6 agosto, venendo però spesso interrotti. Un ritardo che l'impresa Salscos di Santa Maria Capua Vetere che si occupa del cantiere aveva giustificato una certa complessità non prevista nell'esecuzione, anche se la lentezza con cui l'opera era stata avviata aveva suscitato l'indignazione dei cittadini e avviato i solleciti delle due amministrazioni comunali. Altra sospensione era stata computa in occasione della Fiera del Rosario (dal 6 all'8 ottobre) e un'altra legata a motivi di sicurezza durante la piena del Piave di novembre. Per questo il genio civile ha disposto la sospensione fino a marzo 2019. Ora il nuovo capitolo per capire quando potrà terminare la manutenzione.

Davide De Bortoli





PONTE DELLA VITTORIA I sindaci Cereser e Susanna chiedono un incontro urgente ad Anas sui tempi dei lavori

Variante verde, stop al cemento

JESOLO

Oltre 184 mila metri quadrati di terreni riclassificati da aree edificabili a zone verdi per quasi 400 mila metri cubi di volumetria non realizzata. E' l'effetto della variante verde che consente la riclassificazione delle aree edificabili, uno strumento introdotto dalla Regione dal 2015 e che fino ad oggi in città ha registrato quindici adesioni. Un risultato definito importante, che conferma l'interesse verso questa possibilità, rinnovata in questi giorni con la pubblicazione della quarta variante verde alla quale si potrà aderire fino all'8 marzo e che punta al contenimento del consumo di suolo. Anche perché nel caso del Comune di Jesolo la variante riguarda indistintamente tutto il territorio e tutte le zone edificabili: residenziali, turistiche e produttive. E in questo senso le domande che fino ad oggi sono state protocollate in Municipio riguardano tutto il territorio comunale, dal lido al paese presentate da chi ha rinunciato a sviluppare, vista la crisi

del mattone, interventi di tipo edilizio. "L'introduzione di questa variante al Piano regolatore - spiega l'assessore all'Urbanistica, Otello Bergamo - ha trovato da subito il nostro pieno sostegno e i risultati fin qui raggiunti ne dimostrano l'efficacia". Il risultato per chi decide di rinunciare alla potenzialità edificatoria di un

terreno, si traduce in un risparmio fiscale. "Per i terreni verdi scatta una tassazione Imu nettamente inferiore - aggiunge l'assessore Bergamo - ma non dimentichiamo che questo provvedimento risulta coerente con l'obiettivo di contenimento del consumo di suolo. Una linea guida, quest'ultima, su cui la nostra Amministrazione è impegnata da tempo e che è stata anche inserita nel Piano di assetto del territorio, che punta al metro cubo zero con uno stop a nuova cubatura edificabile. Al contrario viene promosso il recupero e la riqualificazione, anche attenta all'ambiente e all'utilizzo delle energie rinnovabili, del tessuto urbano esistente".

Giuseppe Babbo



Il flop del codice anti-corrotti che ha bloccato l'edilizia

Allegri alle pagine 23 e 24-25

CANTIERI ALLA PARALISI

L'abbuffata di regole che ha fermato l'edilizia

L'INCHIESTA

Appalti puliti cantieri chiusi

*In 10 anni i lavoratori dell'edilizia si sono dimezzati
Colpa della crisi, ma anche di un Codice dei contratti
pubblici che si è rivelato un inedito autogol istituzionale*

**Il governo vuole cambiare
le norme. E i leghisti
chiedono di ridurre i poteri
dell'Anac di Cantone**

di Angelo Allegri

Per gli addetti ai lavori è semplicemente il Codice degli appalti: la raccolta delle norme da seguire in materia di contratti pubblici, il testo che detta le regole di un settore che nel 2017 valeva 140 miliardi di euro. Un documento a cui è legata una bella fetta di economia italiana, ma che è diventato anche l'esempio di un corto circuito istituzionale con pochi uguali perfino nel malandato Belpaese. Per rendersene conto basta passare in rassegna la sua storia: l'approvazione è del 2016, ma pochi mesi dopo deve intervenire un decreto per correggere decine e decine di errori materiali contenuti nei vari articoli. Nel 2017, un anno dopo il varo, un altro decreto «correttivo», questa volta più sostanziale, e alla fine sono

più della metà le disposizioni che finiscono in qualche modo per cambiare. A questo punto, tutto a posto? Macché. Uno dei primi atti della legislatura iniziata nel 2018 è il via a una serie di audizioni parlamentari per avviare la riforma della riforma. «Il Codice ha fallito, è troppo complicato, farraginoso, così non

si può andare avanti», dicono praticamente tutte le associazioni professionali coinvolte.

Le nuove norme sono così diventate l'esemplificazione concreta di un vecchio adagio: i posti di lavoro non si creano per legge, ma per legge si possono distruggere. Nelle intenzioni si ispiravano a criteri di flessibilità e trasparenza, ma hanno avuto l'effetto di contribuire a una frenata dei contratti pubblici, gettando sale sul-

le ferite di chi sugli appalti vive. In prima fila le imprese di costruzioni che negli ultimi 10 anni hanno vissuto una vera e propria Caporetto: 500mila posti di lavoro persi, 120mila aziende fuori mercato, più della metà dei grandi gruppi in fallimento o in conclamata crisi finanziaria. Sulla catastrofe del settore ha pesato so-



prattutto la crisi della finanza pubblica con una riduzione degli investimenti nell'ultimo decennio superiore al 50% (in questo campo il governo del cambiamento non ha cambiato proprio nulla: erano attese nuove risorse per 3,5 miliardi, alla fine sono arrivati solo 550 milioni). Ma nell'ultimo paio d'anni anche il Codice degli appalti, secondo i molti detrattori, ha fatto la sua parte.

«BULIMIA» LEGALE

La spinta verso un intervento legislativo organico nel campo dei contratti pubblici è nata dalla necessità di recepire nella legislazione italiana una serie di direttive europee. Ma non ci si è fermati qui. «I provvedimenti di Bruxelles stabiliscono principi generali», spiega Ginevra Bruzone, vice direttore generale di Assonime, l'associazione delle società per azioni. «Ma da noi, dove spesso i comportamenti degli amministratori o delle imprese lasciano a desiderare, l'approccio è quello dell'iper-regolazione, si vuole prevedere e regolare tutto». Di «bulimia normativa» parla Vittorio Barosio, avvocato e docente universitario, un atteggiamento motivato dal fatto che «il legislatore non si fida della pubblica amministrazione, considerata, non a torto, inaffidabile e incompetente». Il risultato è che nel nuovo codice si sono fissate regole così stringenti da risultare paralizzanti e in qualche caso perfino in contrasto con la stessa normativa europea che si voleva attuare. Un esempio è quello dei subappalti, sottoposti a una serie rigidissima di paletti: bisogna tra l'altro indicare in sede di gara una terna di imprese a cui si potranno affidare in un secondo tempo i lavori. «E mi starebbe anche bene se si parlasse di procedure che durano settimane», spiega Edoardo Bianchi, vice presidente dell'Ance, associazione dei costruttori. «Ma qui si parla di anni. Che cosa ne so io che cosa succederà sul mercato tra 24 mesi?».

Un'altra novità è l'introduzione del principio della soft law. Di solito dopo l'approvazione di una norma con valore di legge, un regolamento amministrativo si occupa di definire i dettagli. In questo caso si sono voluti affiancare ai provvedimenti ministeriali le linee guida dell'Anac, l'Autorità anti-corruzione guidata da Raffaele Cantone, che è anche autorità dei contratti pubblici. Nelle intenzioni si opponeva la rigidità del regola-

mento alla flessibilità delle linee guida, in grado di fare da riferimento per la pubblica amministrazione che conservava la sua, in molti casi opportuna, discrezionalità. «La novità, però, ha aumentato la produzione normativa e introdotto una complicazione ulteriore», spiega l'avvocato Barosio. «Le linee guida sono regolatorie e cioè vincolanti, o semplicemente esplicative. Ma alla fine la distinzione non è chiara e alimenta la confusione».

DECRETI IN RITARDO

In termini quantitativi l'Anac ha fatto il suo dovere, tenendo conto anche del fatto che dopo il decreto «correttivo» del 2017 alcune linee-guida già emanate hanno avuto bisogno di una correzione: delle 10 linee-guida obbligatorie sette sono già stati pubblicate. Tutt'altro discorso vale, invece, per i compiti affidati alla burocrazia ministeriale. Nel complesso erano previsti 62 provvedimenti, ma solo un terzo circa ha visto fino ad ora la luce.

«Mancano ancora misure fondamentali come la cosiddetta qualificazione delle stazioni appaltanti», dice Andrea Mascolini, direttore generale dell'Oice, l'associazione delle società di ingegneria. La novità era considerata una delle più importanti del nuovo codice: quelle che i tecnici chiamano stazioni appaltanti sono gli enti pubblici autorizzati a avviare delle gare pubbliche; tenendo conto di tutto (dalle Asl fino ai piccoli comuni), in Italia ce ne sono più di 30mila. Il Codice prevede una serie di criteri per fare in modo che dimensioni e caratteristiche dell'ente pubblico determinino il tipo di gare che questo può avviare. Per capirsi: un piccolo comune in cui l'ufficio tecnico è formato da un paio di geometri non dovrebbe assegnare appalti per milioni, visto che gli mancano le capacità per gestire adeguatamente procedure di questo tipo, e deve fare riferimento a enti più strutturati in termini di competenze e organizzazione. Principio sacrosanto che, però, si è inabissato nei corridoi ministeriali. E anche questo dà la misura delle resistenze della burocrazia alle nuove regole: gli appalti, dai piccoli ai grandi, sono soldi e potere.

SENZA RETE

«L'errore principale del Codice è stato però quello di non aver previsto una disciplina transitoria», aggiun-

ge Mascolini. Nel 2016 gli uffici pubblici hanno dovuto, subito e senza rete, adeguarsi alle nuove regole, che prevedevano, tra l'altro, che la gara non potesse effettuarsi più sulla base del progetto definitivo, ma su quello esecutivo (la fase ulteriore, quella immediatamente precedente all'apertura del cantiere). Il rallentamento nelle aggiudicazioni è stato brusco. Anche se già per il primo semestre del 2018 una ricerca Cresme-Anac segnalava che per gli appalti superiori al milione di euro la crescita è stata del 43% in numero e del 75% in valore (dai 6,1 miliardi del primo semestre 2017 ai 10,1 dell'anno scorso). Ma secondo gli esperti non basta. I provvedimenti in discussione in questi giorni, compreso quello già approvato in sede di legge di bilancio, che alza da 40mila a 150mila euro la soglia degli appalti assegnabili senza gara, hanno come obiettivo quello di rimettere in moto il settore. Una riforma del Codice era stata annunciata dal vice premier Salvini per il mese di novembre, poi tutto è slittato, anche se qualche misura dovrebbe essere inserita nel cosiddetto decreto semplificazioni.

IL GIRO RICOMINCIA

Ma pure la riforma porta con sé alcuni rischi: quello di ricominciare da zero, ripetendo l'errore del 2016, se le modifiche saranno troppo radicali e non graduate nel tempo; e, soprattutto, quello di buttare il bambino con l'acqua sporca. I costruttori spingono per esempio, per la reintroduzione dell'appalto integrato, in cui in gara vengono assegnati insieme progetto esecutivo e lavori. Ma proprio la fase del progetto esecutivo è stata quella in cui spesso, attraverso le ormai famigerate «varianti», le imprese hanno cercato di rientrare dai ribassi a cui erano state costrette per ottenere l'appalto, facendo lievitare l'ammontare complessivo dei lavori. In discussione c'è anche la reintroduzione di un istituto tra i più controversi: l'incentivo del 2% sull'importo dei lavori ai dipendenti pubblici che svolgono in proprio la progettazione. Tra i progetti, quanto meno della Lega, c'è anche il ridimensionamento dell'Anac con le sue linee-guida e il ritorno ai tradizionali regolamenti. Bisognerà vedere che cosa ne pensano i grillini.

LIBRI IN TRIBUNALE

Da Astaldi a Cmc i colossi finiti sul binario morto

Le vittime si susseguono ormai settimana dopo settimana. In ottobre è toccato al colosso Astaldi, che ha presentato al tribunale di Roma la domanda di concordato preventivo. In dicembre è stata la più grande cooperativa del settore, la Cmc, a rivolgersi ai giudici, dopo che, qualche settimana prima, aveva ammesso di non essere in grado di ripagare un bond. Da mesi ha dichiarato la crisi il gruppo Condotte, dove il timone è stato assunto da tre commissari. In difficoltà, tra i grandi del settore costruzioni ci sono anche, e l'elenco è tutt'altro che completo, Trevi, Grandi Lavori e Unieco (che è in liquidazione). In ballo, secondo «Edilizia e Territorio», il quotidiano specializzato del Sole 24Ore, ci sono commesse residue già affidate per oltre 10 miliardi mentre sono più di 20mila i lavoratori a rischio. Tra i cantieri coinvolti ci sono quelli del Terzo valico di Genova, l'Alta velocità di Firenze e molte altre grandi opere di interesse nazionale.

Tutti i gruppi in crisi hanno la stessa malattia: gli squilibri finanziari legati al rallentamento o al blocco degli investimenti. E la gravità della situazione è tale da aver già mobilitato una sorta di squadra di emergenza che sta studiando una soluzione (si è parlato di un maxipolo tra alcuni dei gruppi coinvolti) per evitare che la situazione peggiori ulteriormente. Una serie di banche, tra quelle più esposte (Intesa e Unicredit in primis) starebbero valutando di convertire i loro crediti in azioni mentre il governo ha mobilitato una task force formata dai vertici dei ministeri interessati e affiancata dai tecnici della Cassa depositi e prestiti. Il prossimo 20 gennaio scade il termine per le offerte vincolanti dei pretendenti al gruppo Astaldi. Ai nastri di partenza ci sono Salini-Impregilo e i giapponesi della IHI Corporation che hanno ribadito «il loro forte interesse».

AA

LE GRANDI OPERE

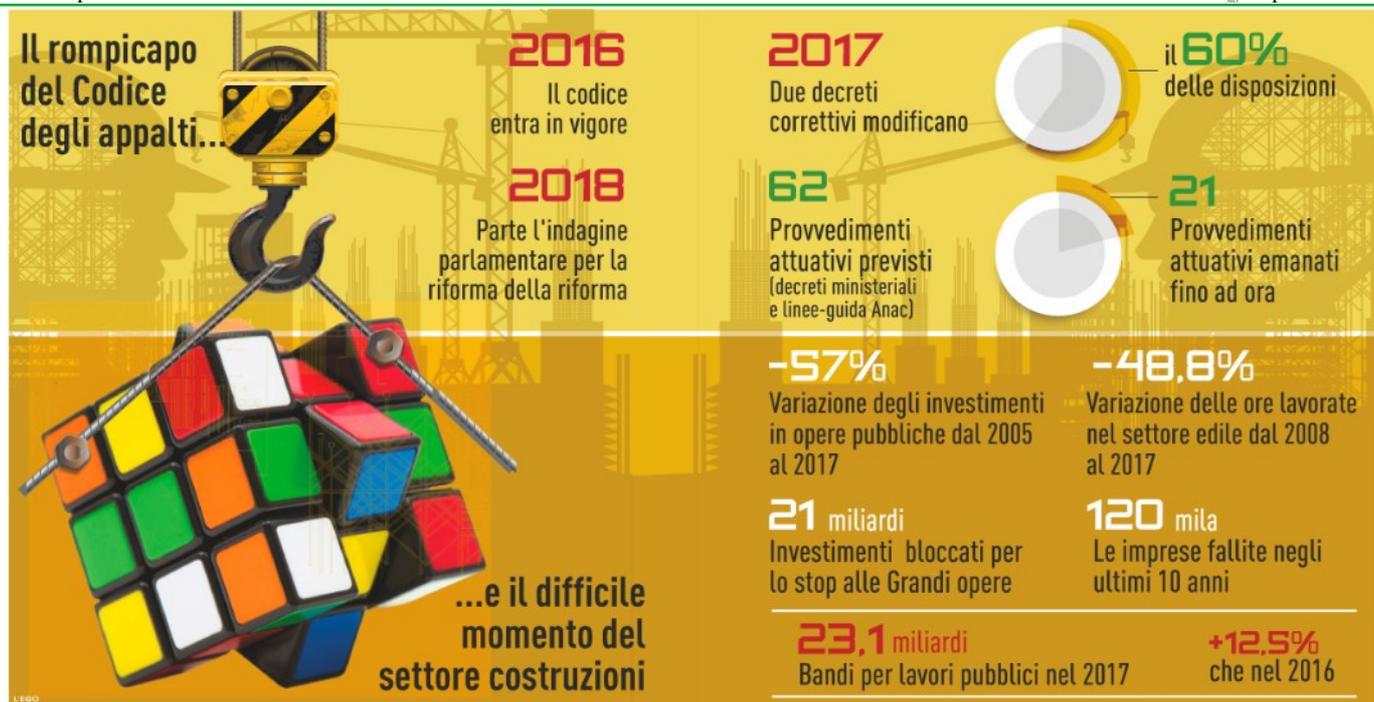
Il problema è tutto nei «tempi di attraversamento»

Tutto dipende da quelli che i tecnici chiamano «tempi di attraversamento»: sono loro a causare i maggiori ritardi nella realizzazione delle opere pubbliche. Si tratta, per così dire, dei tempi morti delle procedure, gli intervalli che interrompono fasi di lavoro concreto (l'ideazione di un progetto e l'apertura di un cantiere, per esempio). Sono i momenti in cui la burocrazia dà il peggio di sé e in cui le carte di un procedimento si fermano o transitano all'apparenza senza costruito da un ufficio all'altro per seguire il percorso di adempimenti puramente amministrativi.

Secondo un recente report dell'Agenzia per la coesione territoriale, pesano in Italia per oltre il 54% dei tempi complessivi di realizzazione di un'opera. Le fasi iniziali sono le più lente: i tempi morti costituiscono il 68% della fase di progettazione preliminare. Un dato all'apparenza negativo e che invece segna un miglioramento. Le precedenti rilevazioni, che risalgono al 2014, fornivano dati ben più drammatici: i «tempi di attraversamento» complessivi rappresentavano il 61% di quelli necessari per realizzare l'opera pubblica, nella fase iniziale addirittura il 74%.

Nel complesso però tra il 2014 e oggi la burocrazia italiana non si è particolarmente velocizzata: secondo il «Rapporto», che prende in considerazione gli interventi realizzati grazie alle Politiche di coesione europee, i tempi restano più o meno gli stessi: 4,4 anni contro i 4,5 di cinque anni fa. Migliora la situazione dei piccoli lavori, si allungano ancora i tempi per le opere di valore superiore ai 50 milioni di euro. I Comuni marcano più lenti rispetto alle Regioni. Ma anche tra queste ultime ci sono delle belle differenze: le più lente sono Basilicata e Molise (5,7 anni), le più veloci Lombardia ed Emilia Romagna (4,1).

AA



Il codice degli appalti del 2016 si è rivelato un flop: troppo complicato da applicare

Circa 120mila aziende fuori mercato, metà dei grandi gruppi in crisi o in fallimento



per saperne di più

Internet

Il tema degli appalti è estremamente tecnico ed in larga parte riservato a giuristi e ingegneri. Sul sito giustizia-amministrativa.it è possibile consultare gli articoli del nuovo codice commentati. All'indirizzo www.agendadigitale.eu/procurement/codice-degli-appalti, è possibile anche avere un'idea del dibattito sulle problematiche della recente riforma.

Film

Un film inconsueto, del 2018, è «Al massimo ribasso», regia di Riccardo Iacopino (produttori Rai Cinema e Arcobaleno): racconta meccanismi (romanzati) e vicende di corruzione nel mondo degli appalti pubblici.

Firmato il primo decreto del Viminale che stanziava 400 mln per la sicurezza delle scuole

Edilizia, corsa contro il tempo

Intanto Conte rilancia la struttura per la progettazione

DI EMANUELA MICUCCI

Ai comuni quasi 400 milioni per la sicurezza delle scuole per il 2019, ma anche per quella di strade, edifici pubblici e patrimonio comunale. Il ministero dell'interno ha, infatti, adottato il decreto di riparto di 394.490.000 euro previsto entro il 10 gennaio dalla legge Bilancio, appena entrata in vigore. Tempi stretti anche per altri provvedimenti a favore dell'edilizia scolastica stabiliti dalla manovra.

Entro oggi, 15 gennaio, il Viminale deve dare comunicazione a ciascun comune dell'importo che gli spetta di quelle risorse, così che possa iniziare i lavori entro il 15 maggio come prevede la manovra. Se non li inizierà entro quella data, la norma stabilisce che il ministero revochi il contributo in tutto o in parte entro il 15 giugno con un apposito decreto. Corsa contro il tempo per il ministro dell'interno **Matteo Salvini** anche per un altro decreto, quello che il Viminale dovrà emanare entro il 20 gennaio, di concerto con il Mef e previa intesa con Conferenza Stato-città e autonomie locali, con cui ripartire il contributo di 190 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019 al 2030 ai comuni per finanziare piani di sicurezza pluriennali finalizzati alla manutenzione di scuole, oltre che strade e altre strutture di

proprietà comunali.

Fondi a titolo di ristoro del gettito non più acquisibile dai comuni a seguito dell'introduzione della Tasi. La manovra, poi, prevede altre risorse per la messa in sicurezza, tra l'altro, degli edifici comunali, in cui si sottolinea la «precedenza per gli edifici scolastici».

Si tratta di contributi per il 2021-33 assegnati alle regioni: 135 milioni annui dal 2012 al 2025, 270 milioni per il 2026, 315 milioni annui dal 2027 al 2032 e 310 milioni per il 2033. Vanno nella direzione di «consentire l'assunzione tempestiva ed efficace di iniziative di investimento, con particolare riferimento» anche al settore dell'edilizia scolastica, le nuove 60 assunzioni all'Inail e l'istituzione di un suo nucleo di valutazione e verifica degli investimenti mobiliare e immobiliari.

Infine, entro il 1 febbraio il premier Conte dovrà adottare un decreto per individuare un'apposita Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici, dunque anche scuole, alla quale potranno rivolgersi enti locali ed amministrazioni centrali. Cancellata la Struttura di missione di Palazzo Chigi per l'edilizia scolastica e Italia Sicura, di renziana memoria, sembrerebbe nascere una nuova gialloverde simile.

—© Riproduzione riservata—



Matteo Salvini



Presidi in campo con i sindaci La metà degli edifici è senza agibilità

DI ANGELA IULIANO

«**U**rgente intervenire destinando agli enti locali proprietari risorse economiche commisurate ai necessari interventi di messa in sicurezza degli edifici scolastici, così da adeguare il patrimonio edilizio scolastico alle normative vigenti». I presidi scendo in campo a fianco di comuni e province per la sicurezza delle scuole. **Antonello Giannelli**, presidente dell'Anp (associazione nazionale presidi), infatti, il 10 gennaio ha scritto una lettera ai ministri dell'istruzione **Marco Bussetti** e dell'interno **Matteo Salvini** «denunciando il grave problema della sicurezza nelle scuole» e della qualità delle strutture edilizie. A rischio è «l'incolumità di circa 8 milioni di studenti, per lo più minori, e circa un milione di lavoratori». «In assenza di un cospicuo piano di interventi», sottolinea Giannelli, «la questione della sicurezza delle scuole si riduce ad un improduttivo rituale di controlli e sanzioni, particolarmente gravoso per i dirigenti delle scuole che non hanno sulla materia competenze di intervento diretto, essendo queste poste in capo agli enti proprietari stessi».

I presidi snocciolano i dati. Una media di 44 crolli all'anno, una scuola su 4 con manutenzione inadeguata. Oltre il 41% delle scuole si trova in zona sismica 1 e 2 e solo il 12,3% delle scuole presenti in queste aree risulta progettato o adeguato alla normativa tecnica di costruzione antisismica.

La metà delle scuole non ha mai ricevuto dall'ente proprietario il certificato di idoneità statica, di collaudo statico, di agibilità e di prevenzione antincendi. Ed è proprio la vicenda dell'adeguamento degli edifici scolastici alla normativa antincendio a continuare ad «essere emblematica» per l'Anp, che ritiene «urgente e non più eludibile l'avvio di un percorso legislativo che permetta un adeguamento effettivo con scadenze certe alle norme di sicurezza antincendio nelle attività scolastiche».

È, infatti, decorso il 31 dicembre scorso l'ennesimo termine per la messa a norma antincendio e, non essendo stata approvata nessuna proroga, sottolinea Giannelli, «resta solo l'obbligo dei dirigenti delle scuole di contenere il rischio attraverso misure meramente organizzative che non eliminano, però, le pesanti carenze strutturali e rischiano di produrre effetti solo temporanei e non risolutivi».

Ci sono, poi, gli impianti elettrici completamente a norma in meno di un'aula su 4 e soltanto nel 15% delle palestre e nel 9% delle mense. Nel 18% delle scuole a più piani, non sono presenti scale di sicurezza, né vi sono uscite di sicurezza sui corridoi.

— © Riproduzione riservata —



Astaldi, Salini Impregilo cambia il piano e apre alla ricapitalizzazione del gruppo

LA SVOLTA POTREBBE FAVORIRE L'ESITO FINALE: AUMENTO DI CAPITALE DI 350 MILIONI CON CDP E BANCHE. LIQUIDAZIONE PER LE CONCESSIONI

RIASSETTI

ROMA Salini Impregilo cambia il piano su Astaldi e prova a ipotecare l'esito finale del salvataggio, in vista del termine per la presentazione delle offerte vincolanti: lunedì 21 per dare tempo al consiglio di scegliere quella migliore rispetto a Ihi Corp e al prof Corrado Gatti di asseverare il piano concordatario. Il Tribunale di Roma e i commissari attendono il piano definitivo per il 14 febbraio.

Il gruppo romano guidato da Pietro Salini, secondo quanto risulta al *Messaggero*, negli ultimi giorni ha rivisto radicalmente l'impostazione iniziale della proposta assieme ai suoi partners Cdp e banche (Intesa Sp e Unicredit) ed è avviato verso una soluzione di continuità diretta, gradita a Paolo Astaldi e sicuramente alla massa dei creditori. Il nuovo piano in cantiere prevede l'ingresso diretto, senza più newco, nella Astaldi spa assistita da Rothschild, Enrico Laghi e Gop, attraverso un aumento di capitale che potrebbe aggirarsi sui 350 milioni e poi liquidare le concessioni. Finora Salini, che è assistito da Vitale & co, Merrill Lynch e dallo studio BonelliErede, ha lavorato su una soluzione indiret-

ta. Astaldi avrebbe dovuto trasferire in una newco gli asset delle costruzioni, mantenendo le concessioni e le altre attività. E Salini, tramite un'altra newco, assieme agli alleati, avrebbe acquisito il 100% delle costruzioni. Da subito, però, Paolo Astaldi, presidente e socio di maggioranza tramite Fin.Ast, avrebbe manifestato perplessità per lo spezzatino che l'avrebbe lasciato a gestire le concessioni e con il ricavato della vendita degli altri asset, avrebbe rimborsato i creditori.

Lo scetticismo del presidente faceva leva sul piano alternativo in costruzione da parte di Ihi Corp che l'autunno scorso aveva sottoscritto l'accordo per partecipare alla ricapitalizzazione da 400 milioni. Il gruppo Ihi, affiancato da Pwc, l'altro giorno, ha riaffermato «il forte interesse» a un accordo con la proprietà: aumento di capitale circa di 300 milioni anche se, i giapponesi sarebbero alla ricerca di qualche alleato per ripartire l'onere. Ihi lascerebbe la presidenza a Paolo Astaldi con una quota del 20-30% circa.

Nel nuovo piano, Salini avrà il 51% e si dovrà far carico dei rimborsi. Alla Fin.Ast rimarrà circa il 10% e probabilmente nessuna carica di vertice. In totale il gruppo romano ha circa 1,1 miliardi di debiti per cassa verso le banche più un bond da 750 milioni in scadenza nel 2021. Ci sono poi i debiti di firma sulle commesse.

Ieri pomeriggio si sarebbe svolto un cda Astaldi per un aggiornamento della situazione.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente nazionale di Confindustria tira il freno e avvisa il governo
Immediata la replica dell'assessore lombardo Galli: "Game over"

Boccia: «Energia e infrastrutture vanno gestite solo dallo Stato»

Il leader italiano degli imprenditori
«Un errore creare un nuovo centralismo
Si bloccano opere di valore strategico»

LA QUERELLE

Confindustria tira il freno. «L'autonomia non deve diventare un'idea dei nuovi centralismi. Ritengo che alcuni temi devono avere una clausola di supremazia del Governo come ad esempio l'energia e le infrastrutture così da evitare che qualche Regione possa bloccare opere di interesse nazionale». Lo ha detto Vincenzo Boccia, presidente nazionale di Confindustria, in relazione al tema delle autonomie differenziate. Secondo Boccia, il tema delle autonomie «deve essere una politica che va verso l'efficienza di tutti e non contro qualcuno o a danno della coesione sociale. L'autonomia deve essere una grande questione nazionale». Il leader di Confindustria ha sottolineato l'esigenza «di aprire un dibattito con tutte le Regioni del Paese e non solo con quelle che hanno chiesto l'autonomia differenziata, affinché il Paese abbia un'identità forte. Dobbiamo caratterizzarci come territorio per aprirci e non per chiuderci, questa è l'Italia». Boccia ha evi-

denziato la necessità «di evitare errori dall'una e dall'altra parte. Dico al Governo di essere attento alle clausole di supremazia, alla coesione tra le Regioni, all'efficienza e non al neocentralismo. Sono elementi essenziali per noi», ha concluso Boccia.

Il suo intervento non ha convinto Stefano Bruno Galli, assessore alla Cultura e all'autonomia della Lombardia. «Mi trovo in dissenso rispetto alla proposta lanciata dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, di aprire un grande dibattito tra tutte le Regioni italiane sul tema del regionalismo differenziato. In Lombardia, come nelle altre Regioni che hanno avviato il percorso costituzionale, il tema è stato adeguatamente dibattuto e approfondito, anche confrontandosi con le categorie produttive che in Lombardia hanno esplicitamente appoggiato la richiesta. Game over. Il tempo dei dibattiti approfonditi e delle riflessioni teoriche è terminato. Ora andiamo verso i fatti - verso l'applicazione concreta delle maggiori forme di autonomia per arrivare a un regionalismo differenziato maturo e responsabile, che gioverà a tutto il sistema nazionale. Rassicuro il presidente Boccia sul fatto che l'autonomia non produrrà nuovi centralismi e andrà nella logica dell'efficienza di tutti i livelli istituzionali, senza alcun danno alla coesione nazionale», ha concluso. —



VINCENZO BOCCIA: IL LEADER DI CONFINDUSTRIA È MOLTO PERPLESSO SULL'AUTONOMIA



INDUSTRIA / 1

/ APAG.16

Fincantieri e il patto con Cdp e Snam per rilanciare i porti

Patto di ferro fra Cassa depositi e prestiti, Fincantieri e Snam che hanno sottoscritto un accordo preliminare di collaborazione su progetti strategici per lo sviluppo delle strutture portuali in Italia, e di tecnologie per il trasporto marittimo.

CANTIERISTICA

Patto di ferro sui porti fra Fincantieri, Cdp e Snam

L'accordo siglato dal gruppo triestino per «rilanciare la competitività dei trasporti marittimi». E il ministro francese Le Maire ribadisce la validità dell'intesa su Stx

La Francia esclude "inquietudini" con gli italiani e conferma gli accordi

TRIESTE. Patto di ferro fra Cassa depositi e prestiti, Fincantieri e Snam che hanno sottoscritto un accordo preliminare di collaborazione su progetti strategici per lo sviluppo delle strutture portuali in Italia, nonché per lo sviluppo di tecnologie sostenibili applicate al trasporto marittimo. L'intesa, destinata ad aprire un nuovo capitolo sul fronte dell'intervento pubblico in materia di porti, è stata firmata a Roma dagli amministratori delegati di Cdp (che controlla il gruppo triestino), Fabrizio Palermo, di Fincantieri, Giuseppe Bono, e di Snam, Marco Alverà. Palermo ha chiarito che l'intesa s'inquadra nel piano industriale di Cassa depositi e prestiti con «Fincantieri e Snam metteranno in comune le proprie competenze e la propria capacità innovativa per dare un contributo concreto alla competitività del trasporto marittimo». «L'intesa raggiunta oggi ci consentirà di valorizzare il nostro patrimonio di esperienze e competenze nel campo della sostenibilità ambientale. L'industria globale, compresa quella armatoriale, si rivolge in questa direzione», ha scandito il Ceo di Fincantieri Bono. Le aree oggetto

dell'accordo riguardano anche le fonti di energia alternative nei trasporti marittimi, attività di ricerca, sviluppo e realizzazione di impianti di trasporto marittimo basati su nuove tecnologie e nuove fonti di energia innovative.

Intanto la Francia continua a confidare nella buona riuscita dell'integrazione tra Fincantieri ed Srx France, operazione sulla quale nei giorni scorsi l'Antitrust Ue ha acceso un faro.

IL CASO STX

Parlando ai cronisti riunitisi a Bercy, il ministro francese dell'Economia Bruno Le Maire ha detto di "credere" nella fusione, auspicando che si vada "fino in fondo". Un messaggio distensivo, dopo che nei giorni scorsi erano arrivate critiche da esponenti del governo italiano su un presunto trattamento differente da parte di Bruxelles quando in ballo ci sono operazioni che vedono nel ruolo di aggregatori operatori francesi o tedeschi e quando invece tocca agli italiani ("Si usano due pesi e due misure", la critica mossa da Matteo Salvini). Parigi ricorda che siamo in una «procedura classica, forse sovrainterpretata da alcuni, in cui il dossier viene affidato alla Commissione». Quindi ha aggiunto: «Non ho inquietudini su Stx-Fincantieri». E ha ag-

giunto sulla necessità di avere «oggi dei progetti industriali franco-italiani». Tornando a Stx, le parole del ministro francese fanno il paio con la nota diffusa nei giorni scorsi dal ministero delle Finanze francese in cui si esprimeva fiducia sul fatto che «non ci sarà alcuna preoccupazione di concorrenza». A queste rassicurazioni si è aggiunto anche il chiarimento che a chiedere all'Antitrust Ue di approfondire i contorni dell'operazione, per valutare eventuali restrizioni del mercato su scala europea, è stata l'analoga autorità francese, che è autonoma dal governo transalpino. Intanto Fincantieri sta lavorando alla prenotazione da presentare nei prossimi giorni all'Antitrust Ue. L'analisi dei tecnici di Bruxelles inizierà subito ed è probabile che all'azienda cantieristica triestina venga richiesta una documentazione di dettaglio che darà il là alla notifica vera e propria. La pronuncia definitiva dovrebbe arrivare entro la primavera. — L.D.O.

BY NENDI ALCUNI DIRITTI RISERVATI





I cantieri francesi di Stx acquisiti da Fincantieri e finiti nel mirino dell'Antitrust Ue: le assicurazioni di Parii

DATI CRESME 2018

Cantieri ancora fermi ma ripartono i bandi: +25%

Il codice varato nel 2015 funziona a pezzi, ma resta largamente inattuato

ROMA

Continua la fase di espansione degli appalti «di carta», mentre i cantieri sono ancora fermi. Il governo ha confermato nell'aggiornamento del Def l'ennesima riduzione della spesa in investimenti pubblici per il 2018 (a dispetto delle previsioni di crescita fatte fino a maggio dal precedente governo), ma l'anno appena concluso ha fatto registrare un boom dei bandi di gara delle stazioni appaltanti, con un incremento del 25% per importo rispetto al 2017: 29,7 miliardi contro 23,7. A diffondere questi dati è stato ieri il Cresme, istituto di ricerca del mondo dell'edilizia. Il mese di dicembre ha segnato un risultato mensile storico, sono stati pubblicati 3.140 bandi per 6,7 miliardi di euro, quasi il doppio di quanto messo in gara nel dicembre 2017.

Crescono tutte le classi dimensionali di opere bandite, con l'eccezione di quella più grandi, sopra i 50 milioni (-4,7%), mentre il picco è raggiunto con le opere medio-alte fra 15 e 50 milioni di euro che hanno registrato una crescita del 74%. Anche sul piano territoriale, l'incremento dei bandi di gara è generalizzata: 20,8% nel nord-ovest, 30,3% nel nord-est, 55,6% al centro, 85,5% al sud, 25,6% nelle isole.

La crescita delle procedure di gara si riflette sul trend delle aggiudicazioni, pure in forte ascesa: si è passati da 14 miliardi del 2017 a 17,2 miliardi del 2018, con un +23%. A spingere più forte sono stati i mercati più tradizionali e in particolare gli appalti di sola esecuzione (+113%) che fanno largamente ricorso al criterio del massimo ribasso e quindi scontano meno le difficoltà collegate alla composizione delle commissioni aggiudicatrici.

I grandi enti di spesa hanno registrato tutti picchi alti di crescita delle aggiudicazioni: +97% i comuni, +162% le Fs, +115% le concessionarie autostradali. Unico grande

committente ancora fermo è l'Anas (-2,3%). Un segnale che fa ben sperare per una ripresa effettiva della spesa nel 2019. Restano tuttavia numerosi problemi irrisolti a bloccare la cinghia di trasmissione fra l'aggiudicazione e l'apertura dei cantieri, a partire dal fenomeno dei ricorsi successivi all'aggiudicazione, per non parlare dell'ampia verifica del governo su numerose opere in corso. Quanto al codice degli appalti, che è stato il motivo principale del blocco nei tre anni passati, è presto per dire se la crisi sia finita. Le resistenze delle amministrazioni restano forti e sembra piuttosto che le regole abbiano preso a funzionare a pezzi, con alcune stampe, ma abbiano bisogno comunque di una messa a punto. L'esempio del massimo ribasso fatto sopra è, in questo senso, calzante. Doveva restare marginale per fare spazio all'offerta economicamente più vantaggiosa, che però non funziona ancora. Il codice resta inattuato soprattutto nella parte innovativa (si pensi alla qualificazione delle stazioni appaltanti).

Una curiosità in materia di bandi di gara riguarda i piccoli lavori (fino a 350mila euro) che dal 1° gennaio scorso, per effetto della legge di bilancio (articolo 1, c. 912), saranno esentati dall'obbligo di un bando di gara formale. Da quest'anno le informazioni su questo segmento del mercato non ci saranno più. I numeri aggiornati per il 2018 confermano quanto anticipato dal Sole 24 Ore il 27 dicembre. Le gare fino a 150mila euro, che vengono liberalizzate dalla legge di bilancio, sono state 9.405 (il 25% del totale) per un importo di 618 milioni (il 2%). Ma a queste vanno aggiunte le opere fra 150mila e 350mila, fascia per cui la semplificazione è forte, con consultazioni senza gara formale, per arrivare a un totale di 12.500 gare (53%) e un importo di 1,2 miliardi (4%).

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La grande riconversione dell'edilizia: una impresa su cinque ora è green

COSTRUZIONI

In tre anni le aziende che hanno investito in prodotti verdi sono 34mila

Symbola e Fassa Bortolo presentano le 100 storie delle costruzioni del futuro

Enrico Netti

Una nuova edilizia per portare più valore al patrimonio immobiliare italiano. In altre parole aggiungendo sicurezza, efficienza, ecosostenibilità e perché no anche bellezza percorrendo la via del rinnovamento e della riqualificazione edilizia. Specializzazioni ed innovazioni che fanno parte dell'edilizia del futuro che si sta sempre più affermando anche grazie agli investimenti in ricerca e sviluppo delle società del settore mentre i bonus fiscali aggiungono maggiore convenienza le operazioni di ristrutturazione. Le ricadute? Bollette energetiche più leggere e un aumento del valore degli immobili che in media è intorno al 30 per cento. Da non trascurare le ricadute occupazionali per un settore come quello delle costruzioni che nel-

l'arco di un decennio ha perso circa 600mila posti di lavoro.

In questo contesto giovedì a Milano verrà presentato il rapporto con le «100 storie italiane per le costruzioni del futuro» realizzato dalla Fondazione Symbola con Fassa Bortolo in collaborazione con la Triennale, coinvolgendo esperti del settore e Made-Expo in qualità di partner tecnico. Le imprese selezionate operano nell'impiantistica, la progettazione, negli interventi e i servizi integrati, le finiture. «Tra le radici del futuro dell'Italia ci sono le grandi e piccole aziende dell'edilizia che stanno cambiando e riqualificando le città - sottolinea Ermete Realacci, presidente di Symbola, la fondazione per le qualità italiane -. Ora si deve dare stabilità agli incentivi che per il bonus sisma può arrivare fino all'85% se abbinato ad interventi di efficienza energetica».

Le ricadute di questo circolo virtuoso della riqualificazione immobiliare non mancano. Nel 2017, per esempio, i vari bonus per le ristrutturazioni hanno attivato oltre 28 miliardi di investimenti e portato alla creazione di oltre 418mila posti di lavoro tra diretti e indotto. Il capitolo manutenzione ordinaria e straordinaria diventa così preponderante segnando un giro d'affari di 87,6 miliardi contro

i 41,4 delle nuove costruzioni.

«Migliorare materiali e prestazioni risulta indispensabile per ottimizzare gli interventi, così come agire sulla formazione degli operatori sui temi del *green building* - spiega Paolo Fassa, presidente della trevigiana Fassa Bortolo, storica impresa del settore -. Le imprese lo hanno capito: tra 2014 e 2017 le aziende del settore costruzioni che hanno investito in prodotti e tecnologie green sono state oltre 34mila, il 20,8% del totale delle imprese».

Una via che è anche un antidoto alla svalutazione del patrimonio immobiliare che vale quasi il quadruplo del Pil ma anno dopo anno vede limare il proprio valore. Con nuovi materiali, una efficace coibentazione, investimenti anche nei giardini condominiali portano valore e una maggiore qualità della vita.

Nel caso dei condomini, per esempio, Enea in collaborazione con Logical Soft ha appena realizzato "Condomini+4.0" app gratuita per conoscere i consumi energetici e le caratteristiche strutturali dei condomini. I professionisti sono così in grado di valutare gli interventi per la l'efficientamento e riqualificazione oltre ai fattori di rischio.

enrico.netti@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



100 STORIE

La via smart ed efficiente per vivere la casa

Sicurezza, fonti rinnovabili ed efficientamento energetico per edifici a bassissimo consumo e smart. Sembra questo il filo comune delle «100 storie italiane per le costruzioni del futuro» nel report preparato dalla Fondazione Symbola con Fassa Bortolo che sarà presentato giovedì a Milano. Aakhon è una di queste: la Pmi nell'hinterland milanese, è specializzata nella progettazione, prototipazione e produzione di prodotti evoluti per l'edilizia ha sviluppato un modello per realizzare abitazioni smart ed efficienti a costi accessibili. Nasce così E-Home, sistema industrializzato per realizzare in fabbrica i componenti, assemblati poi in cantiere eliminando sprechi e tempi morti. Come fonte

rinnovabile invece si può ricorrere ai pannelli fotovoltaici di Dyaqua che camuffa gli antiestetici grandi pannelli nelle classiche tegole curve in cotto delle "Invisible solar". Tra le altre cose l'azienda ha ideato la collezione Medea per avere luce green con un impatto architettonico zero. I punti luce di Medea infatti sono lampade led da incasso in mattoni, pietre e sampietrini.

Puntando invece alle ristrutturazioni nelle aree a rischio sismico Ecosism ha brevettato «Geniale cappotto sismico», sistema industrializzato e modulare da utilizzare per le murature portanti, i tramezzi e fornisce tra le altre cose un efficace isolamento termico, il risparmio dichiarato dalla società

può arrivare all'80% rispetto ai sistemi tradizionali, acustico e la resistenza al fuoco.

Tra le tante peculiarità sempre più apprezzate nel residenziale c'è la domotica. Con una app Gewiss rende possibile controllare la gestione smart della casa. Compatibile con gli standard Knx e Zigbee rende più facile l'interoperabilità tra sensori, interruttori, clima e sicurezza di casa.

Quando poi un grande immobile giunge a fine vita ecco TopdownWay, macchinario innovativo della bergamasca Despe per accelerare i tempi di demolizione in modo green. Si chiude così l'intero ciclo.

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un prato sul tetto. Casa Riga a Comano Terme (Tn) è un b&b in legno inglobato nel terreno: finalista a CasaClima 2016