

Rassegna Stampa

dei

08-09 e 10 ottobre 2016

La Rassegna Stampa è consultabile
nel sito: www.ancesicilia.it

Sicilia, rivoluzione-autostrade

Presto il nuovo consorzio di gestione. A Catania "liberato" il porto

L'assessore regionale ai Trasporti, Pistorio, vuole accelerare la rivoluzione per le autostrade dell'Isola: «Il Cas va chiuso dopo tanti fallimenti e con l'Anas lavoriamo ad una società mista che deve entrare al più presto in azione». A Catania, intanto, cade il muro che divideva la città dal porto. **A. LODATO, V. ROMANO** PAGINE 2-3



L'assessore ai Trasporti, Pistorio. «Vicini al varo della nuova società mista per la manutenzione delle strade che diventeranno moderne e sicure»

«Cas al capolinea pronti con l'Anas a nuova gestione»

«Dobbiamo avviare ora la realizzazione di opere importanti perché l'agenda dell'Ue è cambiata e prevede meno cemento

ANDREA LODATO

CATANIA. Le infrastrutture sono tutto. Non c'è sviluppo, economico (ma anche culturale, civile e sociale), senza strade e autostrade

moderne, senza ferrovie veloci ed efficienti, senza aeroporti ben organizzati e senza porti capaci di attrarre i traffici dei mercati internazionali in espansione. Vero, vero tutto. L'assessore regionale ai

Trasporti, Giovanni Pistorio, lo sa bene, e sa pure che per quanto gli equilibri politici della Regione siano perennemente precari e quelli nazionali più o meno lo stesso, l'occasione che sta passando oggi

per la Sicilia difficilmente si realizzerà in futuro. Risorse disponibili alla mano, ma anche alla luce delle linee politiche scelte dall'Unione europea il futuro. Un futuro con meno cemento, meno asfalto, più trasporti ecosostenibili. Quindi quel che si deve fare, bisognerà cominciare subito a farlo. Non c'è tempo da perdere.

L'assessore, allora, parte da qui per spiegare perché i prossimi mesi, da qui alla fine della legislazione, saranno davvero determinanti per il futuro.

«E' vero che le infrastrutture sono una parte importante del sistema-paese, ma è altrettanto vero che bisogna scegliere con attenzione le priorità, gli investimenti da fare, se no si rischia di realizzare opere magari non proprio determinanti per il territorio».

L'analisi dell'assessore parte da statistiche e dati del traffico su alcune autostrade dell'Isola, e porta ad una autentica priorità, non più differibile. La gestione delle strade in Sicilia.

«Sto lavorando per arrivare al più presto possibile alla nascita della società mista che dovrà occuparsi, finalmente, di gestire la rete autostradale siciliana. L'esperienza del Cas è abbondantemente finita, con un esito fallimentare. Va messa la parola fine per un ente che oggi è depotenziato, senza risorse, nell'impossibilità di gestire la minima manutenzione. E si vede. La nuova società vedrà l'Anas, con cui abbiamo un dialogo allo stato avanzato per questo progetto, protagonista di una autentica rivoluzione. L'azienda, del resto, ha già stanziato oltre 870 milioni per la manutenzione dell'autostrada Catania-Palermo e il presidente Armani mi ha confermato che altre risorse verranno investite in Sicilia. Ma il riordino della gestione, una attenta e puntuale manutenzione sono fondamentali, per questo vogliamo accelerare per creare questa società».

A quel punto è molto probabile che, quando le strade dell'Isola potranno essere davvero definite tali, anche sulle autostrade oggi senza pedaggio, si pagherà. Del resto il paradosso è che oggi si paga, anche parecchio, su un'autostrada come la Messina-Catania che è tutta una buca, percorso vergognoso. In futuro, dunque, la speranza è che si paghi viaggiando su strade sicure.

Ma nel programma dell'assessore Pistorio c'è anche il capitolo ferrovie. E all'interno del Cis, il il contratto istituzionale di sviluppo firmato da Regione e Ferrovie, ci sono quelle importanti novità che vengono anche incontro alle pressanti richieste avanzate in questi anni da chi viaggia in treno. E prevede progetti finalizzati finalmente anche ad una intermodalità intelligente.

«Nella riprogrammazione del contratto abbiamo inserito anche l'interamento della linea ferroviaria Acquicella-Bicocca, con un finanziamento di 235 milioni di euro. E' un progetto di cui si cominciò a discutere 20 anni fa e poterlo finalmente realizzare avrà un significato strategico di straordinaria importanza perché consentirà anche di intervenire sull'aeroporto di Fontanarossa per l'allungamento della pista».

Sul tema ferrovie si lavora a molti grandi progetti, compreso quello della linea Catania-Palermo: «Si partirà con lo stralcio funzionale per un binario, lasciando operativo il secondo per non interrompere il servizio. Velocizzare questa linea è di fondamentale importanza perché unirà le due città siciliane finalmente con tempi di percorrenza che avranno gli standard del traffico ferroviario delle zone meglio servite del Paese».

Ma se c'è un intervento che assume un significato fondamentale per lo sviluppo, per il turismo e per il pendolarismo, è quello previsto sulla Messina-Catania: «Nel

contratto di programma con Rfi la Regione c'è anche il finanziamento di 840 milioni per il nodo Taormina-Letojanni-Fiumefreddo, uno dei più complessi e tormentati della linea Messina-Catania».

E' il momento di svolta epocale. Vero che s'è detto tante volte, ma altrettanto vero che stavolta sono gli altri a dettare l'agenda. Per questo l'assessore Pistorio ha voglia di accelerare per cominciare a dare il via ad alcune di queste grandi opere, per non parlare del Ponte di cui è stato sempre fautore. Ma per farlo serve anche quella benedetta stabilità politica, accordi precisi per il presente e per il futuro. E Giovanni Pistorio non ha dubbi, a cominciare dal Sì al referendum del 4 dicembre.

«Domani a Catania presenteremo con Pierferdinando Casini, Giampiero D'Alia e altri autorevoli esponenti del nostro schieramento, i sacrosanti motivi del Sì al referendum e ad una riforma importante e determinante per il futuro del Paese, per renderlo più governabile, più moderno, anche politicamente più responsabile delle scelte da fare».

E la scelta del Sì è anche la conferma ufficiale che il gruppo dell'Udc siciliana che ha scelto di seguire Casini, ha già virato verso il centrosinistra. Con tutto il pandemonio interno scoppiato con Cesa. Ma Pistorio, del resto, da sempre è stato dalla sua posizione centrista, il maggior dialogante con le forze di centrosinistra, Pd in testa.

«La nostra scelta è quella di sostenere il governo Renzi a Roma e il governo Crocetta a Palermo. Il tempo degli accordi con il centrodestra, francamente, è finito, e non da ora. Anche la posizione assunta su un tema importante come il referendum, del resto, conferma quale sia l'idea del centrodestra, che voterà anche come i grillini, e quale quella di forze che vogliono modernizzare questo Paese».

REFERENDUM DEL 4 DICEMBRE

«Il Sì è una scelta responsabile e importante per il futuro del Paese, per questo siamo favorevoli e con Pierferdinando Casini ci stiamo impegnando per la campagna».

**I CENTRISTI PER IL SÌ
AL REFERENDUM**

Il convegno dei "Centristi per il sì" si svolgerà domani alle ore 10,30, al centro fieristico le "Ciminiere" a Catania. Alla convention interverrà l'ex presidente della Camera dei deputati, Pier Ferdinando Casini, insieme al presidente della Commissione bicamerale per le questioni regionali, Gianpiero D'Alia e ai deputati regionali dell'Udc. L'incontro, promosso dal gruppo parlamentare dell'Udc all'Assemblea regionale siciliana, è l'occasione per illustrare la nuova riforma costituzionale, in vista del referendum del prossimo 4 dicembre e, in particolare, per approfondire i riflessi della riforma sulla specialità siciliana". Tra i partecipanti, oltre all'assessore Giovanni Pistorio ovviamente, annunciati anche Giovanni Ardizzone, Mimmo Turano, Gianluca Micciché, Marco Forzese, Margherita La Rocca Ruvolo, Totò Lentini, Orazio Ragusa, Pippo Sorbello e Gaetano Cani.



CIRCA 3 MLD I COSTI DELL'INSULARITÀ PER LA SICILIA

Un ponte di polemiche lungo tutta l'Italia

DI ELISABETTA RAFFA

Per l'attore Maurizio Crozza il ponte sullo Stretto «è un'opera grandiosa progettata per unire i siciliani al referendum». Battute a parte, da quando il presidente del Consiglio Matteo Renzi ha rispolverato durante l'assemblea convocata per celebrare i 110 anni del gruppo Salini-Impregilo il vecchio cavallo di battaglia del ponte, è riesplora la polemica. Intanto il Movimento 5 Stelle ha già presentato un esposto in Procura, sostenendo che le quotazioni in Borsa della Salini-Impregilo (la società che avrebbe dovuto costruire il ponte e che minaccia penali miliardarie se così non fosse) hanno avuto un aumento del 6,75%, «conseguenza certa delle dichiarazioni del presidente del Consiglio». Fino a oggi il ponte sullo Stretto ha prodotto solo per progetti e consulenze costi per 283 milioni di euro. Ignorando il decreto 187 del 2014, che ha avviato le procedure di liquidazione della concessionaria pubblica Stretto di Messina Spa, e quanto detto fino a marzo scorso, Renzi ha cambiato idea e parlato di 100 mila posti di lavoro. Un assist per il capogruppo Ap-Ncd Maurizio Lupi, che ha subito promesso una proposta di legge entro dicembre. Sulla stessa lunghezza d'onda Giacomo Guglielmo, ingegnere ed esperto di Trasporti e programmazione. «Se si vuole dotare la Sicilia di livelli di servizio ferroviario pari a quelli di cui gode l'Italia e offrire una alternativa competitiva all'aereo, molto costoso perché unica reale modalità di viaggio possibile per i siciliani, il ponte

è indispensabile. Grazie ai 3,9 miliardi di investimenti previsti (al netto di oneri finanziari e opere compensative) che riducono di 2 ore i tempi, il ponte è il lotto funzionale prioritario più conveniente dell'alta velocità Napoli-Palermo. Tra voli e navi, ai siciliani l'insularità costa quasi 3 miliardi di euro l'anno, ma l'alternativa del ponte farà abbassare i prezzi». «Il ministro Delrio non ci ha detto se ci sono questi 2 miliardi (in realtà sono 3,9 ndr) pronti per essere investiti sul ponte sullo Stretto e l'esatto ammontare delle penali», ha puntualizzato il parlamentare Erasmo Palazzotto

(Si) dopo l'intervento di Delrio durante il Question Time sull'opera, «ci ha spiegato che è vergognoso che per andare da Roma a Milano ci vogliono tre ore, mentre da Roma a Palermo sono 10. Ma il problema è che per andare da Trapani a Siracusa ci vogliono oltre 12 ore e 5 cambi. Prima

di connettere il Sud Italia al Paese», prosegue Palazzotto, «in Sicilia si dovrebbe costruire una rete autostradale, ripristinare il pilone crollato sulla Palermo-Catania e completare la Siracusa-Gela, che si ferma in mezzo al nulla. I miliardi che il Governo vuole mettere sul ponte servono invece sul dissesto idrogeologico. In Sicilia il 70% Comuni è a rischio e Messina è rimasta 21 giorni senza acqua per colpa di una frana». «Messina soffre di un gravissimo rischio idrogeologico», incalza Lillo Oceano, segretario generale della Cgil locale, «una promessa di brioche quando ci manca il pane. Ma vorrei ricordare due cose: le brioche le facciamo da soli e sono molto buone, mentre non porta bene proporre brioche a chi non ha il pane». (riproduzione riservata)



Nel 2017 nove infrastrutture in porti Palermo e T. Imerese

PALERMO - Sono nove le opere infrastrutturali che nel 2017 saranno realizzate nel porto di Palermo e in quello di Termini Imerese, previste da una convenzione siglata tra il Provveditorato alle opere pubbliche e l'Autorità portuale di Palermo. Lo scopo dell'intesa, presentata in conferenza stampa alla presenza del sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari, è avviare una collaborazione interistituzionale prevedendo che "tutte le opere infrastrutturali sopra i 2 milioni di euro saranno prese in carico dal ministero delle Infrastrutture tramite il Provveditorato in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, nell'acquisizione di pareri, nell'esame dei progetti, nella pubblicazione di bandi di gara, stipulazione dei contratti e collaudo".

Gli interventi, che saranno completati nel 2017, saranno realizzati in parte con fondi residui dell'Autorità portuale, con fondi statali e con quelli previsti dal patto per il Sud con la Regione siciliana. Nel porto del capoluogo siciliano saranno aperti cinque cantieri nel 2017, le gare d'appalto, infatti, sono in corso di pubblicazione.

IL PRESIDENTE DELL'ANCE: «UN AIUTO, MA SERVONO INVESTIMENTI E NUOVE POLITICHE»

Lavoratori edili, firmato il contratto integrativo

Firmato il contratto integrativo provinciale che riguarda i lavoratori dipendenti dalle imprese edili ed affini della provincia di Caltanissetta. L'accordo è stato reso possibile grazie all'impegno dell'Ance, attraverso il ruolo giocato dal presidente dell'Associazione costruttori della provincia Claudio Mingoia e dei consiglieri Giuseppe Di Giuseppe, Gianfranco Caccamo e Fabio Sciandra. L'intesa è stata siglata tra la stessa organizzazione dei costruttori e la galassia delle organizzazioni che rappresentano i lavoratori del settore delle costruzioni, come Filca Cisl, Feneal Uil e Fillea Cgil.

Molte le novità contenute nell'accordo. In primis quelle riguardanti il

Contratto unico di cantiere. Il nuovo Contratto integrativo provinciale introduce anche il tema della congruità con l'obiettivo di contrastare il fenomeno del lavoro nero. Secondo l'accordo, sarà istituito presso la Cassa Edile di Caltanissetta un Osservatorio che attraverso i dati elaborati tra gli enti bilaterali e le stazioni appaltanti, determinerà la reale incidenza di manodopera per ogni singolo appalto. Anche gli istituti contrattuali quelli più tradizionali (mensa e trasporto), sono stati rivisti con un incremento sostanziale rispetto al precedente contratto provinciale. La nuova intesa riguarda anche il tema dell'assistenza extracontrattuale con l'aumento del-

le prestazioni (contributo scolastico, nascita figli, matrimonio, prestazioni odontoiatriche, oculistiche ed ortopediche). In più l'elemento variabile della retribuzione è stato definito nella misura del 4%. Soddisfazione viene espressa dal presidente dell'Ance Caltanissetta Claudio Mingoia: "L'intesa è stata raggiunta in un momento difficile per l'edilizia. Il settore delle costruzioni fa ancora fatica a rialzarsi. Crediamo che questo accordo possa aiutare il comparto. Fermo restando che in Sicilia servono investimenti e delle nuove politiche di sviluppo".



CLAUDIO MINGOIA

Polemiche stantie sulla possibile opera sullo Stretto. Al Nord traforano Brennero e val di Susa, difendono Venezia con il Mose

Col Ponte, Roma-Palermo in 6 ore

Benefici per passeggeri e merci. Allo Stato costerebbe 2 mld, anziché 1 di risarcimento

PALERMO – Per i siciliani la continuità territoriale col resto del Paese è garantita dalle tratte aeroportuali. Non può essere altrimenti se confrontiamo i tempi delle attuali percorrenze in treno – dalle oltre 10 ore tra Roma-Palermo e Roma-Catania alle 8 di Roma-Messina – e la possibilità, espressa dal ministro Delrio la scorsa settimana, di ridurre di almeno 4 ore la percorrenza tra la Capitale e il capoluogo regionale. Un'operazione da integrare all'interno dello Scandinavo-Mediterraneo, uno dei corridoi Ten-T (rete transeuropea dei trasporti) e nell'ambito dell'alta velocità ferroviaria esistente nel Centro-Nord del Paese.

Vantaggi di prospettiva, senza di-

menticare che in ballo ci sono pesanti sanzioni che lo Stato dovrà sborsare, oltre al denaro pubblico già investito negli scorsi anni per le prime opere e per l'acquisto dei terreni.

a pagina 7



Il Ponte sospeso tra benefici reali e tentennamenti del governo

Tra gli annunci di Renzi e il rilancio di Faraone, la Sicilia continua a perdere un'opportunità di sviluppo

Motivi eloquenti. L'opera servirebbe, invece, eccome. Per il trasporto di persone e merci. E l'investimento non ne pregiudicherebbe altri. Mentre al Nord realizzano Tav, Mose, raddoppio autostrada Bre-Be-Mi...

PALERMO – Prima l'ennesimo annuncio, poi la retromarcia e quindi un nuovo rilancio. Alla fine di settembre Renzi ha lanciato nuovamente nel dibattito politico il Ponte sullo Stretto – “siamo pronti” aveva dichiarato in occasione delle celebrazioni per i 110 anni della Salini-Impregilo –, salvo poi rimangiarsi una parte delle affermazioni qualche giorno dopo, precisando che “non è una priorità”. Una posizione nuovamente ribaltata nei giorni scorsi da un altro esponente del governo: Davide Faraone, sottosegretario democratico all'Istruzione e sempre in prima linea negli affari siciliani, ha parlato al programma di Radio1 “Un giorno da pecora”, spiegando che le risorse ci sarebbero e si è persino sbilanciato sulla possibile operatività per il 2023.

Dal momento che la confusione pare abitare gli spazi governativi, abbiamo pensato di fare un po' di ordine nella vicenda Ponte.

Cominciamo dai costi. La delibera Cipe di riferimento è la 136/2012 e in tal senso il quadro aggiornato del costo si rintraccia nel database Silos (Sistema informativo legge opere strategiche) della Camera dei deputati. Al dicembre del 2012 il costo complessivo era di 8,5 miliardi di euro. Attualmente, come ben sappiamo, il procedimento risulta “interrotto” con una procedura che ha avuto inizio con il decreto interministeriale n.405 del 16/11/2012 che di fatto ha revocato i finanziamenti per il Ponte. In seguito sono stati presi altri provvedimenti che hanno portato alla liquidazione della società Ponte sullo Stretto tuttora in corso. Il caso ha avuto anche un appendice in Tribunale: le possibili penali da pagare alle società che avevano chiuso i contratti, tra cui proprio la Salini-Impregilo, ammonterebbero fino a 800 milioni. Attualmente, spiegano gli esperti, col project financing o con altri strumenti finanziari che hanno permesso alla Turchia di realizzare l'ennesimo ponte sul Bosforo, inaugurato

proprio all'inizio di settembre, lo Stato potrebbe risparmiare e far leva sui capitali privati.

L'appetibilità di un progetto del genere passerebbe anche dai ricavi tariffari e dai costi di gestione e manutenzione. A fornire un quadro della situazione è stato Paolo Beria, professore associato in Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, che ne ha scritto diffusamente in un articolo per la lavoce.info. Ci sono i benefici per la lunga percorrenza in risparmio di tempo per le merci (“quantificati in 1-1,5 h per gli automezzi, rispetto ai tempi dei traghetti”) da soppesare sul “valore del tempo” e sul volume di traffico in gioco. Per le merci si considera un valore pari a 2-4 euro/ora/tonnellata, anche se si tratta di numeri “molto variabili, che dipendono dal tipo di prodotto: risparmiare un'ora per un tonno fresco o per un pomodoro di Pachino vale molto di più rispetto al risparmio per una tonnellata di benzina prodotta a Priolo”.

Ben altra storia, decisamente più delineata, si prospetta per i benefici relativi ai passeggeri. Il ministro Delrio lo ha dichiarato nei giorni scorsi: “Oggi per andare in treno da Roma a Palermo ci vogliono dieci ore e mezza. Con il Ponte e tutto il corridoio scenderemo a sei ore”. Ovviamente il Ponte da solo non basta. Da Salerno in giù, come abbiamo già denunciato in passato, non esistono le frecce di Trenitalia, cioè l'alta velocità/capacità, e pertanto l'infrastruttura tra Sicilia e Calabria, anche nell'ottica del completamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo che dovrebbe collegare Helsinki con la La Valletta passando da Palermo, necessiterebbe di altri investimenti. Non è un caso che circa un anno fa – esattamente il 29 settembre del 2015 – la Camera abbia approvato la mozione n.1-00993 che impegnava il governo “a valutare l'opportunità di una ricon-

siderazione del progetto del ponte sullo Stretto di Messina come infrastruttura ferroviaria, previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici, quale possibile elemento di una strategia di riaggiornamento del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno”.

Investimenti che non necessariamente ne pregiudicherebbero altri. Lo stato infrastrutturale dell'Isola è pessimo su tutti i punti di vista – lo dicono anche i dati relativi all'indice medio infrastrutturale della regione che risulta tra i più bassi d'Italia –, ma questo non vuol dire che non si possa agire su più fronti contemporaneamente. Nel piano quinquennale dell'Anas (2015-2019) sono previsti investimenti per 3,3 miliardi per le autostrade siciliane, mentre nel 2016 il Cas ha ricevuto, tramite il Patto per la Sicilia, la certezza di poter procedere alla fase applicativa e quindi ai relativi appalti per 414 milioni di euro da spendere tra interventi di vario genere sulla Messina-Palermo, sulla Messina-Catania e per il completamento della Siracusa-Gela. Lo stesso Faraone ha ammesso che il governo ha già investito 8 miliardi per le infrastrutture siciliane e che per il Ponte, in ogni caso, ci sono “le risorse per poterlo fare anche in fretta”. Se un obiettivo plausibile per renderlo operativo è il 2023, allora questa legislatura dovrebbe almeno avviare l'iter. Secondo Faraone, si potrebbero “avviare le procedure, bisogna rimettere in piedi il progetto”. Anche il ministro Delrio, in un'intervista rilasciata recentemente al *Corriere della Sera*, è stato chiaro: “Lo Stato è pronto a mettere soldi pubblici” e “all'interno del corridoio europeo Napoli-Palermo ha molto senso”.

Parole in libertà. Renzi ha lanciato nuovamente nel dibattito politico il Ponte sullo Stretto: “Siamo pronti”, ha dichiarato. Salvo poi rimangiarsi una parte delle affermazioni qualche giorno dopo: “Non è una priorità”

In Turchia ennesimo ponte sul Bosforo utilizzando vari strumenti finanziari

Fattore “tempo”: benefici e risparmi per la lunga percorrenza delle merci

**Testi di Rosario Battiato
A cura di Antonio Casa**

Armani (Anas): "Possibilità di accedere a un mercato molto più ampio"

Le opportunità del Ponte restino fuori dalle beghe

Galletti: sempre qualcos'altro da fare, così mai grandi opere

PALERMO – Per gli addetti ai lavori il concetto è evidente: il futuro della Sicilia, e più in generale del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno, non può essere schiacciato dalle beghe politiche. Lo ha ricordato Gianni Vittorio Armani, presidente di Anas, spiegando che "abbiamo il 10% della popolazione italiana concentrata in Sicilia e un Sud con carenze infrastrutturali, in particolare ferroviarie". Armani, che ha parlato a margine di un'audizione al Senato sul Codice degli appalti, è importante un concetto, cioè che non è possibile "tornare indietro sulla decisione che sarà presa. Se si decide si fa. Fare contratti e poi cancellarli fa perdere credibilità rispetto a tutti i con-

tratti che lo Stato fa".

I vantaggi sarebbero evidenti perché "abbiamo la possibilità di accedere a un mercato molto più ampio (specialmente sul settore ferroviario) che, altrimenti, non sarebbe accessibile questo può giustificare gli investimenti sulle infrastrutture di tutto il Sud, intervenire solo sulla Calabria non sarebbe sufficiente".

Una sponda sul futuro del Ponte è arrivata anche dal ministro Galletti che non ha parlato di costi e benefici ambientali per i quali sarebbe necessario uno studio approfondito, né tanto meno di opportunità politiche, ma di un'opera "che dobbiamo valutare se è o meno nell'interesse del Paese". In altri

termini bisogna evitare di andare avanti "con il benaltrismo, secondo il quale ogni volta che c'è una proposta c'è sempre qualcos'altro da fare, non cominceremo mai a fare le grandi opere in questo Paese".

In Sicilia il 10% della popolazione italiana e in un Sud con carenze



Il presidente di Anas Vittorio Armani e il ministro Gian Luca Galletti

Voucher, parte la stretta

Cannito, Falasca e Maccarone ▶ pagina 13

Jobs act. Pubblicato in Gazzetta il decreto correttivo: verso il debutto le sanzioni per la mancata informazione sull'inizio della prestazione lavorativa

Voucher, partono i nuovi obblighi

In attesa delle modalità di comunicazione, avviso all'Inps o sulla casella del lavoro intermittente

Giampiero Falasca

■ Gli imprenditori (esclusi quelli agricoli) e i professionisti che utilizzano il lavoro accessorio dovranno inviare, almeno 60 minuti prima dell'inizio di ciascuna prestazione, un sms o un messaggio di posta elettronica all'Ispettorato nazionale del lavoro. Per chi non rispetta questo obbligo, si applicherà una sanzione amministrativa da 400 a 2.400 euro, moltiplicata per ciascun lavoratore per cui è stata omessa la comunicazione.

Queste le novità contenute nel decreto (Dlgs 185/2016) correttivo del Jobs act, pubblicato ieri in Gazzetta Ufficiale e in vigore da oggi.

L'obbligo di comunicare (via sms o email) l'intenzione di usare i voucher prima che inizi la prestazione è molto importante, perché impedisce comportamenti truffaldini (come l'uso per giustificare a posteriori la presenza di un lavoratore privo di regolare contratto).

La novità è solo parziale, perché tale obbligo esisteva già: viene soltanto reso più stringente, in quanto non può più riguardare un periodo ampio (fino a 30 giorni), ma deve essere adem-

piuto ogni volta che viene utilizzato il voucher (con la possibilità di doverlo ripetere anche più volte nell'arco della stessa giornata, se vengono svolte ore di lavoro frazionate).

La comunicazione telematica ha un contenuto vincolato: deve indicare i dati anagrafici o il codice fiscale del lavoratore, il luogo, il giorno e l'ora di inizio e di fine della prestazione. Il destinatario dell'sms o dell'email è la sede territoriale dell'Ispettorato nazionale del lavoro. La legge non indica in maniera specifica il numero o la casella di posta elettronica da utilizzare per l'invio, così come non condiziona l'operatività della nuova disposizione a un apposito decreto ministeriale.

Resta tuttavia da capire come si potrà gestire l'adempimento, fino a quando non saranno fornite indicazioni specifiche. Nella relazione di accompagnamento del decreto correttivo viene precisato che la comunicazione preventiva dovrà essere svolta utilizzando le forme previste per il lavoro intermittente (sms al numero 3399942256 oppure email all'indirizzo intermittenti@pec.lavoro.gov.it).

Tuttavia finora non ci sono norme o atti amministrativi che

confermano questa conclusione. Fino a quando il Ministero non darà indicazioni al riguardo, la strada più cauta sarebbe quella di inviare l'sms oppure le mail agli indirizzi esistenti per il lavoro intermittente. In questo modo sarebbe conferita "data certa" all'invio, e sarebbero rispettate in pieno le finalità antifraudolente della norma.

In alternativa, si potrebbe continuare a utilizzare l'attuale modalità di comunicazione telematica prevista per i voucher, con l'accesso a un'apposita sezione sul sito Inps. Entrambe queste modalità dovrebbero mettere i committenti al riparo da eventuali sanzioni, almeno fino a quando non ci sarà un chiarimento ufficiale del Ministero.

L'obbligo di comunicazione non vale per gli enti pubblici, le attività non commerciali, le famiglie e il lavoro domestico. La procedura, invece, si applica agli imprenditori agricoli, ma con termini diversi: tali soggetti devono comunicare i dati anagrafici o il codice fiscale del lavoratore relativi all'utilizzo in un arco di tempo fino a 3 giorni (non devono essere comunicati, invece, inizio e fine della prestazione).

Anche la nuova disciplina del-

le sanzioni suscita alcuni interrogativi applicativi. Il decreto correttivo introduce una sanzione amministrativa di importo variabile da euro 400 a euro 2.400 (in relazione a ciascun lavoratore per cui è stata omessa la comunicazione). Questo provvedimento sembra sovrapporsi alla maxi sanzione sul lavoro nero, già applicabile prima del decreto, ai casi di utilizzo abusivo del voucher.

Per coordinare la nuova sanzione con il regime preesistente è stato suggerito da più parti di operare una distinzione tra il "semplice" ritardo nella comunicazione (quando il buono è stato acquistato, oppure la comunicazione è stata effettuata, ma in maniera tardiva o incompleta) e totale omissione della stessa (quando il committente non ha acquistato alcun buono, ma si è limitato a usare il lavoratore in nero). Una lettura ragionevole, seppure molto distante dal tenore letterale della nuova disciplina che estende la sanzione anche ai casi di omissione della comunicazione preventiva.

LE ECCEZIONI

Enti pubblici, attività non commerciali, famiglie e lavoro domestico esclusi dagli obblighi di invio
Regime ad hoc per l'agricoltura

Allo studio il potenziamento degli incentivi Irpef per i lavori in casa che migliorano risparmio energetico e antisismica

Condomini, bonus fino all'80%

In manovra 400 milioni alla famiglia - Il Tesoro invia all'Upb dettagli sugli investimenti

■ Bonus casa in rialzo al 70% se i lavori porteranno consistenti miglioramenti per risparmio energetico e prevenzione antisismica; nel caso di interi condomini il credito d'imposta Irpef raggiungerà il 75-80%. È l'ultima ipotesi allo studio del Mef. Nella manovra previsti anche 400 milioni per le famiglie. **Mobili e Trovati** » pagina 7

Le vie della ripresa
VERSO LA LEGGE DI BILANCIO

Il possibile compromesso

Al posto della stabilizzazione chiesta dalle categorie si punta a portare a due-tre anni la durata degli sgravi

La variabile chiave

Resta ancora da sciogliere il nodo delle risorse a disposizione per il rifinanziamento

Condomini, eco e sisma «bonus» fino al 75-80%

Allo studio incentivi progressivi per le ristrutturazioni: dal 50% si sale in base al rendimento energetico o sismico

Marco Mobili

ROMA

■ Bonus casa al rialzo se i lavori porteranno consistenti miglioramenti per risparmio energetico e prevenzione antisismica. Se poi questi miglioramenti riguarderanno interi edifici condominiali, il credito d'imposta Irpef potrà raggiungere il 75-80 per cento. È l'ultima ipotesi allo studio dei tecnici del Mef e di quelli della Ragioneria in termini di fattibilità economica per prorogare e rilanciare il bonus ristrutturazioni e l'ecobonus. Un rilancio in grande stile che dovrebbe toccare anche la durata degli incentivi estesi per la prima volta oltre l'orizzonte annuale, per 2-3 anni. Questo darebbe modo di dare certezza del beneficio anche per lavori più complessi anche se non passa la proposta di associazione di categoria e imprese di stabilizzare definitivamente l'agevolazione.

Per il bonus casa del 2017 più che di proroga si può dunque parlare di un vero e proprio restyling con novità di rilievo soprattutto per l'ecobonus e il sisma bonus. Mentre per il credito del 50% per le ristruttu-

zioni semplici si pensa solo a una proroga secca di un anno, per questi due strumenti le novità sono molto più articolate. In primo luogo è prevista l'estensione dell'attuale incentivo ai lavori di prevenzione antisismica anche alle zone 3 (oggi è limitato alle zone 1 e 2 più esposte al rischio sismico). In secondo luogo, è prevista l'introduzione di un meccanismo "premiante" a crescere ispirato al nuovo credito d'imposta per gli interventi di ristrutturazione legati al sisma dell'agosto scorso. Il cosiddetto "sisma bonus" nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbe riconoscere ai contribuenti un credito d'imposta Irpef "base" del 50% che potrà salire al 70% nel caso in cui i lavori di ristrutturazione facciano salire l'immobile di almeno un livello nella classificazione antisismica. Se poi i livelli "scalati" fossero due, il bonus Irpef salirebbe al 75% e potrebbe toccare l'80% nei casi in cui l'adeguamento antisismico riguardasse tutto l'edificio.

Con questa stessa progressione potrebbe essere riscritto il bonus per la riqualificazione energetica. Il con-

dizionale sulle percentuali al momento resta d'obbligo in quanto legato alle risorse disponibili che potranno essere recuperate con la legge di bilancio, ma il potenziamento e il sistema progressivo sono basi solide su cui Mite e Mef stanno lavorando. Se fosse tutto confermato, l'attuale agevolazione del 65% scenderebbe al 50% per il lavoro con basso impatto e crescerebbe fino all'80%, invece, se i lavori di riqualificazione energetica fossero ad alto impatto e coinvolgessero l'intero condominio.

L'altra novità di rilievo e particolarmente attesa soprattutto per stimolare e far crescere ulteriormente l'appeal dei crediti d'imposta per la casa riguarda la durata di recupero dell'agevolazione da parte del contribuente. Gli attuali 10 anni in cui va spalmato il credito d'imposta e il suo recupero nella dichiarazione dei redditi verrebbe dimezzato e portato dunque a soli 5 anni. La tenuta economica della proposta in questo caso è certamente più a rischio visto l'ampio utilizzo di queste agevolazioni. Dagli ultimi dati contenuti nel Rapporto dedicato all'impatto degli incentivi fi-

scali da Servizio studi della Camera e Cresme emerge che i due sconti Irpef per chi effettua lavori in casa, quello del 50% per le ristrutturazioni e quello del 65% per il risparmio energetico, continuano a correre senza perdere appeal. Nei primi sette mesi dell'anno il Fisco ha effettuato ritenute per 1,060 miliardi che corrispondono a un investimento agevolato di oltre 16

miliardi che in termini percentuali rappresentano un più 23,8% del ricorso ai bonus casa nel 2015.

IL RESTYLING

Il periodo per recuperare il credito d'imposta sui lavori tra le mura domestiche potrebbe passare dagli attuali dieci anni a cinque

● Sono gli "sconti" fiscali, attualmente prorogati per tutto il 2016 dall'ultima legge di stabilità, che consentono detrazioni Irpef del 65% sulle spese per la riqualificazione energetica e l'adeguamento antisismico degli edifici e del 50% su quelle per l'acquisto di mobili e di grandi elettrodomestici. Nei primi sette mesi dell'anno il Fisco ha effettuato ritenute per 1,060 miliardi che corrispondono a un investimento agevolato di oltre 16 miliardi

Le misure

%

BONUS «PREMIALE»

Il sisma bonus dovrebbe riconoscere un credito d'imposta Irpef del 50% che può salire al 70% se i lavori di ristrutturazione facciano salire di almeno un livello la classificazione antisismica della casa. Se i livelli sono due il bonus Irpef sale al 75% e può toccare l'80% se l'adeguamento antisismico riguarda tutto l'edificio



CONDOMINIO

Potrebbe essere riscritto, se saranno disponibili le risorse, il bonus per la riqualificazione energetica. L'attuale agevolazione del 65% scenderebbe al 50% per crescere fino all'80% se i lavori di riqualificazione energetica coinvolgessero l'intero condominio



RECUPERO AGEVOLAZIONE

Novità per i crediti d'imposta per la casa, per quel che riguarda la durata di recupero dell'agevolazione da parte del contribuente. Gli attuali 10 anni in cui va spalmato il credito d'imposta e il suo recupero nella dichiarazione dei redditi verrebbe dimezzato e portato dunque a soli 5 anni



LA PROROGA

Nessuna stabilizzazione per i bonus casa. Che però saranno prorogati per un periodo più lungo rispetto al singolo anno. Due o tre anni, sempre a seconda delle risorse disponibili, soprattutto per dare maggiori certezze agli investimenti di ammodernamento ed efficientamento dei condomini

Il Rapporto Ance fotografa un 2015 da record (+14,5%) del fatturato fuori Italia e nuove prospettive arrivano ora dal governo

Lavori all'estero, da Africa e Fs-Anas nuova spinta alle imprese italiane

Gentiloni: «Accordi con l'Africa, grande bisogno di infrastrutture» - Le Ferrovie diventano general contractor

DI ALESSANDRO ARONA

Un altro anno record, il 2015, per i lavori all'estero dei grandi e medi costruttori italiani: fatturato in crescita alla cifra record di 12 miliardi di euro, +14,5% sul 2014 e alla quota record del 70% dei ricavi totali.

E due evoluzioni delle politiche del governo possono ulteriormente spingere questo trend. Da una parte la delusione del vertice di Bratislava sta spingendo l'esecutivo verso politiche dirette di cooperazione con paesi africani, cosa che fra l'altro già oggi altri paesi Ue fanno più dell'Italia. Dall'altra il piano industriale Fs presentato il 28 settembre dall'Ad Renato Mazzoncini punta alla crescita all'estero nel ruolo di general contractor per grandi infrastrutture, con l'affidamento poi dei lavori a imprese italiane.

COOPERAZIONE

«L'Africa sarà sempre più la priorità dell'Italia in politica estera», ha affermato il ministro degli

esteri Paolo Gentiloni nel suo discorso introduttivo alla presentazione del Rapporto Ance sulle imprese di costruzione italiane all'estero, alla Farnesina, a Roma. «In Africa - ha aggiunto Gentiloni - c'è una domanda di infrastrutture spettacolare, e apprezzo molto che già oggi la presenza dei costruttori italiani sia già forte, e che la mappa della presenza delle imprese coincida in buona parte con le nostre priorità politiche: Africa, Europa, Medio Oriente».

«Non si possono contrastare i flussi migratori - ha detto il vicepresidente Ance Giandomenico Ghella, presidente del Comitato lavori all'estero, alla presentazione del Rapporto Ance 2016 sulle imprese di costruzione - non esiste muro o fossato che possa fermare la disperazione. Anch'io, se vivessi in certi paesi africani, partirei su un barcone con i miei figli». «L'unica strada - ha aggiunto - è cercare di creare un futuro di sviluppo nei paesi di provenienza. L'Italia si sta muovendo nella giusta di-

rezione, ma si può e si deve fare molto di più». Ghella ha illustrato infatti i dati Eic (European International Contractors), secondo i quali l'Italia non è solo tra gli ultimi paesi europei per livello degli aiuti allo sviluppo sul Pil (0,19%, contro l'1,09 della Svezia, 0,7 del Regno Unito, 0,64 Olanda, 0,42 Germania, 0,37 Francia, 0,28 Austria, meglio solo della Spagna, 0,13%), ma lo è anche per la quota di aiuti diretti (34%, il resto sono aiuti a enti multilaterali), quelli che secondo i costruttori possono garantire un controllo sulle opere da realizzare o almeno la possibilità di scegliere imprese italiane. In Olanda tale percentuale è del 72, in Germania 70, Francia 61, Regno Unito 58, Portogallo 57, Austria 52, fa peggio solo la Spagna con il 25%.

FS-ANAS ALL'ESTERO

Un'ulteriore spinta ai lavori dei grandi costruttori all'estero potrebbe venire dal piano industriale 2017-2026 delle ferrovie. L'Ad Renato Mazzoncini, nei giorni scorsi, ha spiegato che sempre più, dopo

gato che sempre più, dopo il caso Iran, Fs (insieme ad Anas) punterà ad incarichi di general contractor per progettare e realizzare grandi opere, affidando poi a imprese italiane i lavori.

Come "paesi target" Mazzoncini ha indicato, oltre all'Iran, Oman, Arabia Saudita, Malesia, Thailandia, Singapore, Vietnam, Brasile, Argentina, Colombia, Perù, Usa, Canada, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan. «È sicuramente un progetto positivo - commenta Giandomenico Ghella - perché ci sono alcune cose che si possono fare solo con rapporti diretti governo-governo».

I DATI DEL RAPPORTO

In undici anni, dal 2004 al 2015, il fatturato all'estero delle imprese di costruzione italiane si è moltiplicato per quattro, da 3,1 a 12 miliardi di euro. Nel frattempo i ricavi in Italia sono scesi di un quarto (-24%), da 6,8 a 5,1 miliardi. La quota estera è dunque salita dal 31 al 70% del totale. E il trend ha subito un'accele-

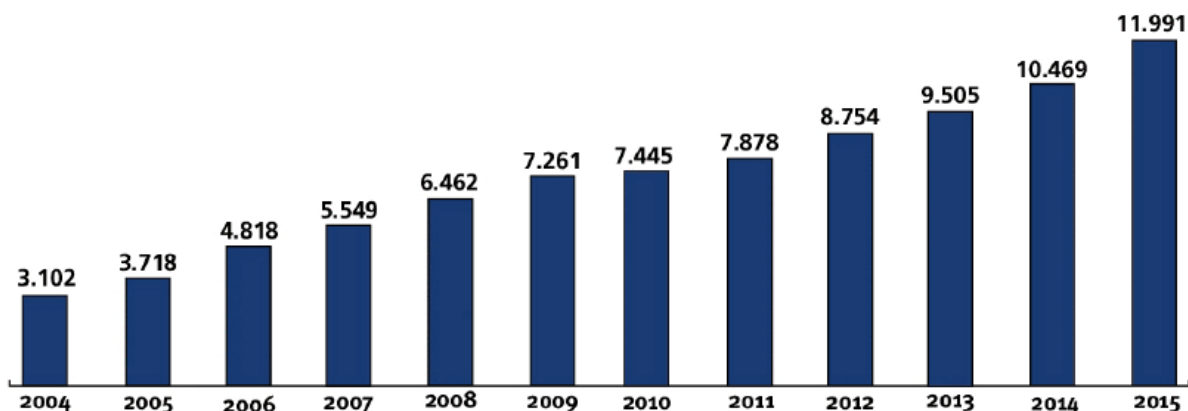
razione nel 2015: +14,5% il fatturato estero (la crescita più forte dal 2007) e -12,2% quello in Italia.

Il rapporto non fotografa tutto l'universo delle imprese di costruzione in Italia, ma solo il campione "al top" delle 38 imprese più attive sui mercati esteri.

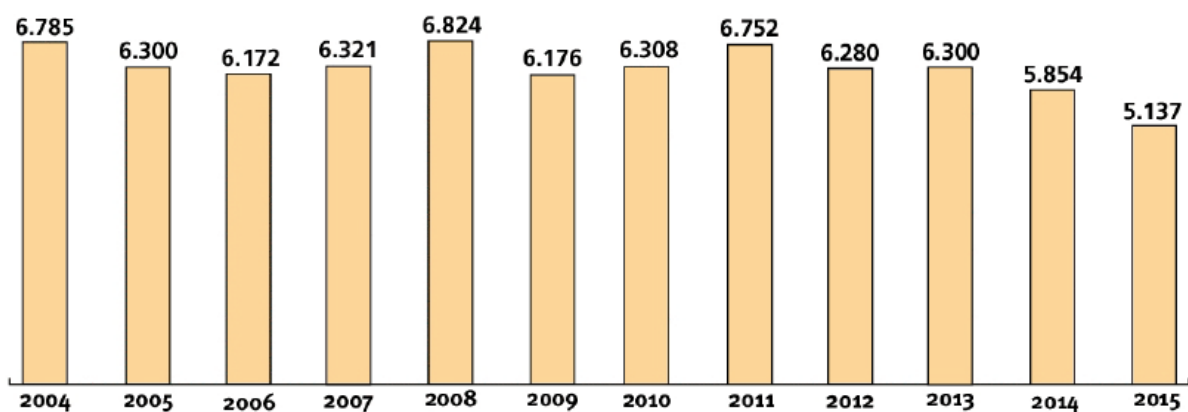
Alla fine del 2015 le imprese italiane di costruzione erano titolari di 627 contratti per un valore di oltre 87 miliardi di euro (+13 miliardi rispetto al 2014) e un portafoglio lavori di 46,5 miliardi. Sempre nel 2015, sono state 231 le nuove commesse, per un importo di 17,2 miliardi di euro. In questi nuovi contratti il 55% del valore si colloca nell'Europa Ue (24%), Europea extra Ue (24%) e Nord America (7,6%), accelerando un riposizionamento geografico dai Paesi in via di sviluppo, nei quali fino a dieci anni si concentrava la presenza italiana, verso paesi dell'Ocse. «Questo dimostra - commenta l'Ance - l'aumento della competitività e della solidità delle imprese italiane».

A guidare la lista dei "campioni dei lavori all'estero" è Salini Impregi-

lo, con 4.028 milioni di fatturato fuori confine nel 2015 (l'85% del totale), seguito da Astaldi (2.357 milioni, 82,5%), Condotte (772 mln, 58%), Bonatti (729,7 mln, 78%), Cmc Ravenna (612,2 mln, 52%), Rizzani (546,3 mln, 82%), Trevi (536,7 mln, 89%), Ghella (474 mln, 66%), Sicim (327,3 mln, 99%), Icm (294,2 mln, 61%). ■

RICAVI QUADRUPLICATI*Fatturato estero (in milioni) delle 38 imprese di costruzione più attive fuori Italia*

Fonte: Ance - Indagine 2016

ITALIA -24% IN DIECI ANNI*Fatturato in Italia (milioni di euro) delle 38 imprese di costruzione*

Fonte: Ance - Indagine 2016

CONTRATTI 2015 (PER PAESE)*Costruttori italiani, nuove commesse 2015, importi in milioni di euro*

	Importo	Imprese	Settori
1 Qatar	3.103,7	Condotte; Grandi Lavori Fincosit; Rizzani; Salini-Impregilo	Metropolitane; Infrastrutture stradali; Edilizia non residenziale; Opere urbanizzazione primaria
2 Francia	2.292,1	Cimolai; Cogeis; Edilmac; GCF; Icop; Pizzarotti	Ferrovie; Edilizia non residenziale, Fondazioni; Oli&Gas; Metropolitane; Porti; Infrastrutture stradali; Scavi in galleria
3 Russia	1.381,8	Astaldi; Cimolai; Pizzarotti; Rizzani	Edilizia residenziale e non residenziale; Infrastrutture stradali
4 Norvegia	1.367,1	Condotte; Ghella; Trevi	Ferrovie; Infrastrutture stradali
5 Polonia	910,7	Astaldi; Ferretti Int.; Pizzarotti; Salini-Impregilo	Infrastrutture stradali; Metropolitane; Industriale
6 Stati Uniti	782,6	Cimolai; CMC; Condotte; Grandi Lavori Fincosit; Pizzarotti; Trevi	Opere idrauliche; Infrastrutture stradali; Aeroporti; Edilizia residenziale e non residenziale; Fondazioni
7 Cile	750,0	Astaldi	Aeroporti
8 Georgia	512,7	Salini-Impregilo	Opere idrauliche
9 Kenia	479,3	Alma Cis; CMC	Opere idrauliche
10 Egitto	463,0	CMC; Trevi	Infrastrutture stradali; Scavi in galleria

Totale primi 10 mercati 2015: 12.043,1 - Totale nuove acquisizioni 2015: 17.237,8

Il Dl terremoto verso il Consiglio dei ministri: struttura di missione, albo progettisti

Stretta anticorruzione sugli appalti post-sisma Invitalia centrale unica

DI MAURO SALERNO

Un "upgrade" del modello Expo, un banco di prova per la capacità di mettere al riparo da scandali e fenomeni di infiltrazione le operazioni post-emergenze e i grandi eventi. Si può leggere anche così il capitolo dedicato agli appalti del decreto terremoto che sarà approvato questa settimana dal Governo. Il premier Matteo Renzi ha dato per certo che l'ok al provvedimento arriverà martedì 11 ottobre. Fino ad allora i tecnici continueranno a lavorare sul testo. Ma la parte che riguarda la gestione degli appalti si può considerare come la più consolidata della bozza del decreto. Difficilmente subirà stravolgimenti.

Punto di partenza è la replica e il rafforzamento del modello Expo, con controlli sugli appalti affidati all'Anac. A disciplinare come saranno svolti nel dettaglio sarà un protocollo firmato da Raffaele Cantone, il commissario per la ricostruzione Vasco Errani e Invitalia. Da qui passa un'altra delle grandi novità del decreto. All'Agenzia per l'attrazione degli investimenti controllata dal ministero dell'Economia viene infatti affidato il ruolo di centrale unica di appalto per gli interventi di ricostruzione. La società, che ha già un ruolo di primo piano nella gestione della bonifica di Bagnoli e che collabora con Palazzo Chigi sul piano anti-dissesto, sarà un po' la «Consip dei lavori» per la ricostruzione di Amatrice. Tutte le stazioni appaltanti dovranno ricorrervi per bandire le gare relative a opere pubbliche e beni culturali.

Nei controlli avrà un ruolo importante anche la Corte dei Conti che vi-

gilerà sugli atti del commissario.

Molti dei passaggi del decreto sono dedicati ad alzare quante più dighe possibili rispetto ai tentativi di ingresso nei cantieri da parte della criminalità organizzata. Da questo punto di vista, cuore del provvedimento, sono le misure dedicate al rafforzamento delle white list (Anagrafe unica antimafia), che diventano obbligatorie per tutte le attività edili interessate a prendere parte alle opere di ricostruzione (vedi articolo in basso). Anche i privati dovranno fare le gare per scegliere le imprese cui affidare i lavori, invitando alle procedure almeno tre operatori, tra quelli iscritti all'Anagrafe antimafia del commissario. Il "verbale" di gara dovrà essere allegato alla domanda di contributo.

Ma il fronte anti-criminalità non si esaurisce qui. Ad eseguire le verifiche antimafia per i «contratti di qualunque valore e importo» sarà una speciale Struttura di missione costituita presso il ministero dell'Interno, presso cui opera anche il Ccsgo (il comitato di sorveglianza sulle grandi opere), che sarà peraltro dotato di un'apposita sezione specializzata (di cui farà parte anche il presidente dell'Anac Raffaele Cantone) con il compito di monitorare sui tentativi di infiltrazione mafiosa nell'area. L'obiettivo non è solo quello di garantire la massima efficacia dei controlli antimafia, ma anche quello di renderli quanto più possibile rapidi in modo da evitare gli effetti-imbuto che hanno intasato per mesi l'avvio delle opere di ricostruzione in Abruzzo e soprattutto in Emilia Romagna.

Tutti i contratti di appalto e di subappalto saranno soggetti agli obbli-

ghi di tracciabilità finanziaria previsti dalla legge 136/2010 (articoli 3 e 6). Per le opere di grande rilievo è previsto un giro di vite in più. In questo caso si potrà infatti richiedere al Cipe di sottoporre l'opera agli obblighi di monitoraggio previsti per le opere strategiche dalla delibera Cipe n.45/2011. In più, viene precisato che i contratti privati dovranno sempre contenere la clausola di tracciabilità finanziaria, con previsione di risoluzione in caso di inadempimento.

Un capitolo è dedicato anche ai subappalti, generalmente la parte più vulnerabile ai tentativi di infiltrazione criminale negli appalti. Su questo fronte il decreto conferma i limiti stabiliti dal nuovo codice (30% del valore complessivo del contratto) per le opere pubbliche e private. Il decreto prevede poi deroghe alle norme sulle terre da scavo e la possibilità che per gli interventi di costruzione e ripristino di depuratori e fogne il commissario possa avvalersi di società in house delle amministrazioni centrali dello Stato, replicando il «modello Sogesid» inaugurato con il decreto Sbocca-Italia.

L'ultimo punto riguarda l'affidamento degli incarichi di progettazione. Potranno ottenerli soltanto i professionisti, in possesso di un Durc regolare, iscritti a uno speciale albo predisposto dal commissario. Il vincolo opera sia in campo pubblico che privato. Per evitare conflitti di interesse viene poi stabilito che i direttori dei lavori dovranno dimostrare di non aver avuto alcun rapporto con le imprese impegnate in cantiere neitre anni precedenti all'incarico. Il decreto stabilisce poi un tetto del 10% ai contributi per le attività tecniche. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nasce l'Anagrafe: obbligatoria per andare in gara

White list estese a tutte le attività di ricostruzione

DI GIUSEPPE LATOUR

White list ad ampio raggio. Non più una porta girante da provare a forzare, ma una vera e propria diga, in grado di scremare le aziende coinvolte negli appalti della ricostruzione. Leggendo il decreto terremoto, è proprio sugli elenchi di imprese certificate che il Governo ha prodotto il massimo sforzo, inventandosi l'Anagrafe antimafia degli operatori, tenuta dalla nuova Struttura di missione del Viminale. Sarà obbligatoria, senza possibilità di cavarsela con la sola iscrizione. Sarà valida sia per i lavori pubblici che per quelli privati. E, soprattutto, coinvolgerà tutta la filiera della ricostruzione: le categorie a rischio, infatti, adesso includono ogni attività possibile nei cantieri del cratere.

Dopo un lungo lavoro sulle bozze, è stato abbandonato il modello degli elenchi puntuali a favore di una definizione che ingloba tutto quello che sarà fatto in sede di ricostruzione.

Gli appalti post terremoto sono ormai da anni un laboratorio per il modello delle white list, gli elenchi di fornitori certificati che, in sostanza, si sottopongono ai controlli antimafia delle prefetture prima della gara e non al momento della presentazione delle offerte. Il meccanismo è partito dai cantieri dell'Aquila, si è rafforzato con l'Emilia Romagna e adesso si prepara a fare un passo ulteriore in avanti. A guardare la bozza di decreto, infatti, le scelte fatte dal Governo sono state particolarmente restrittive.

«Gli operatori economici interessati a partecipare a qualunque titolo e per qualsiasi attività agli interventi di ricostruzione, pubblica e privata», si legge nel testo, devono essere «iscritti a domanda in un apposito elenco», denominato «Anagrafe antimafia degli esecutori»: per accedere alla lista dovranno superare con esito positivo le verifiche antimafia.

La formulazione del decreto, allora, fornisce alcune informazioni fondamentali. Le white list saranno obbligatorie ad ampio raggio: lavori pubblici e privati, ma anche gli eventuali subappalti andranno affidati a soggetti che compaiono negli elenchi. Inoltre, per accedere ai cantieri non basterà la richiesta di iscrizione, come è avvenuto per diverso tempo in molte prefetture italiane,

ma servirà «l'avvenuta iscrizione», con valore di dodici mesi. Quindi, l'impresa dovrà richiedere l'iscrizione, sottoporsi ai controlli e attendere gli esiti delle verifiche. A gestire la procedura, per evitare effetti blocco dovuti allo scarso personale delle prefetture, sarà una Struttura di missione costituita presso il Viminale. Con un'avvertenza: chi risulta già iscritto a un elenco tenuto da una prefettura accederà di diritto. Anche se, va tenuto conto che se l'iscrizione nella white list prefettizia risale a tre mesi prima dell'iscrizione nell'Anagrafe le verifiche andranno rifatte.

A questo si affianca un lavoro di allargamento sul fronte delle categorie di lavori coinvolti nella tagliola delle white list. Gli elenchi classici, regolati dalla legge n. 190/2012, prevedono nove categorie che corrispondono ad altrettante attività a rischio. Questo catalogo è stato allargato in alcune situazioni speciali: in Emilia Romagna, ad esempio, l'ordinanza commissariale n. 91 del 2012 ha previsto altre sette categorie. Adesso vengono superati tutti gli esempi precedenti. Il decreto del Governo, infatti, adotta una formulazione nuova e prevede che tutto quello riguarda la ricostruzione dovrà passare dall'Anagrafe. Rispetto al passato, allora, vengono messi sotto la lente momenti finora poco considerati: le prefetture avvieranno, senza eccezioni, un controllo preventivo su tutta la filiera della ricostruzione, dall'urbanizzazione fino allo smaltimento dei rifiuti. ■

FOCUS. LE STIME CRESME PER L'EDILIZIA

Sfida investimenti, accelerazione prevista nel 2017

di **Giorgio Santilli**

Il settore delle costruzioni è uno dei motori su cui punta il governo per accelerare gli investimenti e gli investimenti sono - come ribadirà il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, martedì in Parlamento - la leva per spingere il Pil fino a quell'1% per il 2017 inserito nella nota di aggiornamento al Def e contestato dall'Ufficio parlamentare di bilancio. Ma, allora, come stanno andando gli investimenti nel settore delle costruzioni?

Arriva in aiuto la Relazione congiunturale annuale che il Cresme, l'istituto di ricerca più autorevole e accreditato nel settore delle costruzioni, presenterà a Bologna il prossimo 18 ottobre. Il segnale è positivo, anche se non mancano incognite, come il referendum, che ancora possono spostare molti decimali nelle previsioni. Per il 2016, anzitutto, il Cresme accredita una previsione di crescita degli investimenti nel settore del 2,2%,

mentre per il 2017 la ripresa si rafforzerebbe, arrivando a un +2,6%. Guardando dentro questi dati di sintesi, si scopre che ancora una volta a «tirare» all'interno del settore è soprattutto il segmento, ormai predominante, del rinnovo rispetto a quello delle nuove costruzioni. Nel 2016 - dice il Cresme - il rinnovo cresce del 3,3% mentre le nuove costruzioni sono praticamente ferme, con un modesto +0,2%. Nel 2017, la forchetta si potrebbe ridurre per l'istituto di ricerca, con un +2,9% per il rinnovo e un 2,2% per le nuove costruzioni. Sarebbe ripartito, infatti, il rilascio delle concessioni, segno di un maggiore risveglio anche per il settore del «nuovo».

Un focus vale la pena di farlo anche sulle opere pubbliche che - dice il Cresme - nel 2015 hanno segnato una ripresa con un +4,9% e hanno poi subito un rallentamento nel 2016 (+2%). Nel 2017 viene accreditata una riaccelerazione (+2,6%) ma le incognite non sono poche.

Quali siano le variabili che possono modificare questo scenario, in avanti o all'indietro, il Cresme lo spiegherà il 18 ottobre, dopo il varo della legge di bilancio. Quel che appare evidente, oltre all'incertezza data dall'esito referendario, è che il governo sta lavorando proprio per rafforzare il business della riqualificazione edilizia con le misure che ieri Il Sole 24 Ore ha anticipato in merito ai bonus fiscali per risparmio energetico e prevenzione antisismica.

Il rafforzamento di questi incentivi, con l'introduzione della progressività delle agevolazioni che premi chi ottiene risultati migliori in termini energetici o di prevenzione, è un pezzo fondamentale del programma «Casa Italia» lanciato dal governo. Rispetto alla vaghezza, che ancora c'è, sulla leva degli investimenti pubblici in senso stretto, il governo sa - proprio dalle indagini fatte in passato dal Cresme in collaborazione con il Servizio studi della Came-

ra - che per dare concretezza a «Casa Italia» può contare sui bonus fiscali che in passato hanno funzionato benissimo e hanno ottenuto un grande successo presso gli italiani. Sono 14,3 milioni le richieste di questi bonus dal 1998 a oggi. Adesso è fondamentale adattare questi incentivi a interventi più complessi di quelli agevolati finora: questo può contribuire fortemente a centrare l'obiettivo che «Casa Italia» si pone, non solo di mettere in sicurezza il Paese, ma anche di diffondere presso i cittadini una cultura della prevenzione che rompa l'immobilismo e inverta la tendenza verso il degrado del patrimonio italiano.

LE PREVISIONI

Nel 2016 per il settore Cresme stima un +2,2% che diventa +2,6% l'anno prossimo. A trainare è il comparto del rinnovo

Gli investimenti nelle costruzioni

Variazioni % su anno precedente calcolate su valori costanti 2005

	2015	2016	2017
Investimenti in nuove costruzioni	-1,3	0,2	2,2
Residenziali	-9,3	-4,4	1,2
Non residenziali private	0,7	3,8	2,9
Non residenziali pubbliche	3,1	0	0,8
Genio civile	5,5	2,3	3,1
Investimenti in rinnovo	2,1	3,3	2,9
Residenziali	0,8	4,0	3,5
Non residenziali private	3,3	2,4	1,4
Non residenziali pubbliche	3,7	1,5	2,8
Genio civile	5,6	2,7	2,7
TOTALE INVESTIMENTI	0,9	2,2	2,6

Fonte: Cresme/Si

Palermo e Termini Imerese

Porti tutelati dal Ministero delle infrastrutture

Saranno garantite tutte le opere sopra i 2 milioni di euro

Vincenzo Lombardo

PALERMO

Tutte le opere infrastrutturali sopra i 2 milioni di euro dell'Autorità Portuale di Palermo che comprende i porti anche di Termini Imerese, Trapani, saranno prese in carico dal Ministero delle infrastrutture per il tramite del Provveditorato opere pubbliche Sicilia e Calabria. È questo il senso di una convenzione stipulata, a Palermo, nella sede del Provveditorato alla presenza del sottosegretario alle infrastrutture Simona Vicari. Sono nove le opere infrastrutturali che nel 2017 saranno realizzate nel porto di Palermo e in quello di Termini Imerese.

«Il Provveditorato – ha detto il sottosegretario – diventa una stazione appaltante, aprendo ad una collaborazione con le istituzioni che volessero chiederlo. Questo - ha aggiunto - garantisce una maggiore trasparenza, certezza, professionalità per svolgere le gare e tempi definiti».

Nella convenzione con l'Autorità Portuale, siglata dal presidente Vincenzo Cannatella e dal provveditore Donato Carlea è previsto che, quest'ultima istituzione, diretta emanazione del Mit, si faccia carico sia della fase di progettazione che dell'acquisizione di tutti i pareri sino alla pubblicazione dei bandi, stipula dei contratti, la direzione lavori e collaudo. Un onere di non poco conto. «Siamo aperti ad applicare un principio di sussidia-

rietà – ha sottolineato l'ing. Carlea – se un ente ha difficoltà noi siamo pronti a dare una mano».

L'intenzione è quella di risolvere e dare uno slancio infrastrutturale a quello che è uno dei più importanti porti italiani. Nell'arco di un anno si prevede di riaprire i cantieri dei lavori che sono fermi – si legge in una nota diffusa nella conferenza stampa – e di concludere quelli in corso e portarli a termini nel rispetto dei tempi.

Una carrellata degli interventi da realizzare nel 2017 è stata fatta dal presidente dell'autorità portuale Cannatella. «Una parte degli interventi - ha spiegato - saranno coperti da circa 12 milioni di euro assegnati all'autorità portuale, negli ultimi tre anni, dal fondo perequativo e non spesi. La Regione

ha, inoltre, inserito nel Patto per il Sud, finanziato dal governo nazionale, quattro opere: il dragaggio del porto di Termini Imerese (35 milioni di euro), a Palermo il molo di soprattutto e di sottoflutto per 21,200 milioni, a Termini Imerese anche il sistema integrato di security per 4,2 milioni di euro». ◀

**Il sottosegretario
Simona Vicari
e il Provveditorato
hanno firmato
una convenzione**

MERCATO IMMOBILIARE

Il Nord vince
la corsa dei mutui

Le richieste di mutuo delle famiglie italiane hanno registrato, nei primi nove mesi dell'anno, segnali positivi anche per quanto riguarda gli importi. La tendenza emerge dall'ultima edizione del «Barometro Crif della domanda dei mutui», che evidenzia come molti capoluoghi di provincia del Nord si rivelino particolarmente dina-

mici. La crescita è generalizzata, ma per le surroghe si è di fronte a una battuta d'arresto.

► pagina 7

Mercato immobiliare. Il Barometro Crif sulle richieste delle famiglie (+11%) - In flessione le surroghe

Corsa dei mutui, vince il Nord

Per importo medio Bolzano al top, ad Asti la crescita maggiore (+48%)

Enrico Netti

■ Volumi in crescita per le nuove richieste di mutuo, importi medi leggermente più consistenti e una decisa flessione delle surroghe. I primi nove mesi del 2016 sono stati caratterizzati da questi tre elementi: le domande delle famiglie hanno visto una crescita dell'11,6% rispetto allo stesso periodo del 2015 (ma settembre registra un segnale di rallentamento delle domande: +6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso), mentre il valore medio dell'importo indicato nell'istruttoria ha messo a segno un +2%, non poco considerando il ciclo deflattivo. E le operazioni di surroga, a detta di alcuni operatori interpellati dal Sole 24 Ore, segnano invece un calo di almeno 10-15 punti percentuali. Al livello geografico, è il Nord che si rivela particolarmente dinamico sia per quanto riguarda gli importi che il trend rispetto all'anno precedente. Nel dettaglio provinciale spiccano tre capoluoghi: Bolzano, Roma e Milano.

È quanto emerge dall'ultima edizione del «Barometro Crif della domanda dei mutui», che fotografa il trend delle richieste di nuovi mutui e surroghe da parte delle famiglie.

«L'incremento medio dell'11,6% si può considerare decisamente positivo, ma resta molto distante dal quasi +59% rilevato nel 2015 rispetto al 2014 - ricor-

da Simone Capecci, executive director di Crif. È da sottolineare come, già lo scorso anno, dopo anni di debolezza del comparto immobiliare si è vista una marcata inversione di tendenza».

In molte province del Nord si registra un deciso balzo degli importi con incrementi a due cifre. Se a Bolzano si sfiorano in media i 168mila euro (+28%) contro i quasi 123mila del dato nazionale, Asti è il capoluogo che con un +48% mette a segno la maggiore variazione nel periodo. Crescita sprint anche per Cuneo, Aosta e Ferrara, a cui si aggiungono città del Sud come Enna, Sassari, Trapani e Siracusa. Si contano invece sulle dita di una mano le città in territorio negativo: la classifica è chiusa da Rieti (-6,7%), che fa peggio di Lecco, Taranto, Pesaro e Avellino.

«Notiamo una crescita generalizzata in tutto il paese, più marcata al Nord, macroarea con un ruolo di anticipatore del mercato - afferma Andrea Lecce, responsabile Direzione marketing di Intesa Sanpaolo -. La domanda si sta muovendo, mentre il valore degli immobili è stabile».

«In questi ultimi anni si è consolidata la propensione a richiedere mutui di importo più basso rispetto al passato soprattutto per contenere, nel limite del possibile, il peso delle rate sul reddito familiare - aggiunge Ca-

pecchi -. Va sottolineato come, rispetto alla fase immediatamente precedente alla crisi, in questi ultimi anni sia cresciuta l'importanza dei mutui di sostituzione che, per loro natura, hanno un importo medio più contenuto».

Anche secondo Crif nel prossimo futuro difficilmente si tornerà ai livelli pre-crisi, quando la cifra richiesta oscillava intorno ai 136mila euro. Ora la maggior parte delle domande (il 29,3%) si concentra su un importo medio tra i 100 e i 150mila euro, un altro 27,6% è al di sotto dei 75mila euro, mentre quella tra i 75 e i 100mila e tra i 150 e i 300mila euro valgono un ulteriore 40 per cento.

Se buona parte dei dossier aperti nel periodo è legata ai nuovi mutui, il numero delle surroghe sta calando. «Le analisi di mercato mostrano come tra la fine 2015 e l'inizio del 2016 il passaggio da una banca all'altra rappresentasse più della metà delle operazioni, ora siamo al di sot-

to» segnala Massimo Macchitella, responsabile dei prodotti di finanziamento retail di UniCredit.

Un cambio di passo fisiologico, in cui l'industria del credito cerca di abbassare la quota delle surroghe. «Ora sono al 30% contro il 40% di fine 2015 - aggiunge Lecce -, mentre la crescita dei nuovi mutui sfiora il 70%».

«Questa operazione sembra perdere appeal ed è passata a rappresentare, nei primi nove mesi del 2016, il 41% dei mutui, mentre nello stesso periodo del 2015 la percentuale era superiore al 56% - conferma Mauro Gia-

cobbe, ad del portale Facile.it, che compara le varie offerte -. A settembre, secondo le nostre rilevazioni, è calata al 39%». Il rallentamento viene spiegato da Giacobbe con la strategia attuata dalle banche, che cercano di trattenere in tutti i modi i "buoni" clienti offrendo migliori condizioni con la rinegoziazione del mutuo.

Nelle richieste dei mutui l'orizzonte temporale preferito, evidenziano i dati di Crif, è tra i 16 e i 20 anni, scelto da quasi il 24% delle famiglie, mentre un altro 45% si spinge oltre questa soglia. «Nel complesso i due terzi delle

richieste promosse in questi primi nove mesi prevedono una durata oltre i 15 anni» sottolinea Capecchi.

Ad avanzare le richieste nella maggior parte dei casi sono gli under 44, il cui peso è intorno al 66 per cento. In questo segmento spicca il 36% di richiedenti tra i 35 e i 44 anni. Allo sportello si affaccia anche una piccola quota, intorno al 2%, di giovanissimi: è la Generazione Z, i post millennials dei contratti a termine e del Jobs act. All'estremo opposto, i baby boomer: il 3,1% dei richiedenti sono over 65.

enrico.netti@ilsole24ore.com

IL RALLENTAMENTO

A settembre il trend delle domande ha registrato «appena» un +6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente

I NUMERI

+11,6%

Le richieste

Nei primi nove mesi del 2016 il numero delle domande di nuovi mutui delle famiglie ha messo a segno una crescita a due cifre rispetto allo stesso periodo del 2015

123mila

Importo medio

A settembre la richiesta si aggira in media intorno ai 123mila euro (+2% sul settembre 2015)

+28,7%

Valle d'Aosta

È la regione che ha registrato la migliore performance nel periodo dei nove mesi

35-44 anni

Fascia d'età

Più di una richiesta su tre (+36%) proviene da persone comprese in questa fascia

23,8%

La durata

In quasi un caso su quattro viene scelto un mutuo compreso tra i 16 e i 20 anni, mentre un altro 20,7% delle famiglie preferisce un periodo tra i 21 e i 25 anni

La classifica delle province per importo medio

Trend degli importi per i mutui richiesti nei primi nove mesi del 2016 rispetto lo stesso periodo del 2015

Provincia	Importo medio	Var. % richieste	Var. n. richieste %	Provincia	Importo medio	Var. % richieste	Var. n. richieste %
1 Bolzano	167.924	28,1	22,3	57 Pescara	111.082	3,4	5,4
2 Roma	146.405	7,4	8,6	58 Cagliari	110.863	9,4	9,0
3 Milano	144.341	14,0	10,1	59 Ascoli Piceno	110.772	19,8	17,9
4 Trento	142.934	3,4	1,4	60 Pavia	109.955	9,2	7,6
5 Como	137.087	6,5	1,9	61 Biella	109.732	11,7	5,3
6 Rimini	133.878	4,5	5,5	62 Olbia - Tempio	109.191	1,7	10,5
7 Firenze	133.081	11,3	12,9	63 Bari	109.173	4,9	7,9
8 Verona	132.864	17,0	15,4	64 Asti	109.156	47,6	38,7
9 Sondrio	132.640	14,6	5,3	65 Piacenza	109.114	4,8	7,4
10 Napoli	130.520	8,6	9,0	66 Arezzo	109.099	20,4	23,5
11 Verbania	130.303	3,1	2,5	67 Chieti	108.858	12,3	8,4
12 Bologna	129.943	8,2	10,8	68 Avellino	108.802	-0,4	4,5
13 Aosta	129.502	26,5	28,7	69 Caserta	107.927	6,9	7,6
14 Modena	129.380	11,4	10,7	70 Udine	107.843	3,9	0,8
15 Varese	128.798	8,2	8,0	71 Perugia	107.390	7,5	9,2
16 Lucca	128.499	15,7	15,9	72 Frosinone	107.181	4,1	-0,7
17 Monza	126.533	12,5	9,8	73 Reggio Calabria	106.935	9,7	11,1
18 Brescia	126.501	19,7	15,6	74 Pordenone	106.764	2,0	2,1
19 Bergamo	126.115	6,6	6,8	75 Benevento	106.333	15,4	17,3
20 Savona	126.073	0,9	4,1	76 Macerata	106.076	11,0	12,3
21 Forlì-Cesena	125.051	7,0	5,7	77 Messina	105.446	15,5	20,5
22 Imperia	124.851	13,3	15,0	78 L'Aquila	105.401	5,5	10,6
23 Cuneo	124.690	32,0	32,3	79 Vercelli	105.265	10,0	10,9
24 Padova	123.784	5,7	9,9	80 Vibo Valentia	104.857	7,9	21,0
25 Pisa	123.038	13,0	12,6	81 Matera	104.733	19,8	20,4
26 Treviso	123.015	19,2	17,0	82 Isernia	104.360	4,5	11,9
27 Massa	122.909	7,0	7,3	83 Campobasso	103.189	17,2	12,1
28 Prato	122.844	16,6	12,5	84 Cosenza	102.801	6,6	4,6
29 Vicenza	122.591	14,6	11,8	85 Sassari	102.041	23,4	17,2
30 Siena	121.833	7,6	15,1	86 Trieste	102.020	15,1	14,8
31 Grosseto	121.374	15,5	17,5	87 Siracusa	101.957	20,3	18,9
32 Lecco	120.932	-4,0	-2,6	88 Potenza	101.576	1,0	3,0
33 Ravenna	120.092	9,2	10,9	89 Teramo	101.124	16,5	14,9
34 Livorno	119.537	7,3	8,4	90 Rieti	100.987	-6,7	-0,1
35 Parma	119.380	5,0	3,9	91 Barletta-Andria-Trani	100.274	4,8	6,5
36 Lodi	119.257	11,8	2,7	92 Ragusa	99.895	13,6	13,1
37 Belluno	118.628	13,9	13,1	93 Viterbo	99.649	13,5	14,5
38 Palermo	118.527	13,6	12,5	94 Alessandria	99.642	12,8	13,8
39 Venezia	118.336	6,7	9,6	95 Terni	99.583	14,2	12,1
40 Latina	118.114	6,5	6,3	96 Rovigo	99.121	11,3	16,0
41 Genova	116.596	3,1	4,3	97 Foggia	97.720	7,6	9,5
42 Pistoia	116.344	18,5	19,9	98 Nuoro	97.268	18,1	18,7
43 Salerno	116.085	8,2	8,9	99 Brindisi	97.255	6,8	6,7
44 Reggio Emilia	115.456	16,8	15,5	100 Taranto	97.123	-2,3	-1,5
45 Pesaro	115.205	-1,7	1,6	101 Lecce	97.078	15,3	15,2
46 Torino	115.089	16,5	17,0	102 Enna	96.738	29,5	30,8
47 Catania	114.276	12,7	12,9	103 Caltanissetta	95.325	6,1	9,0
48 Mantova	114.068	10,4	4,9	104 Oristano	94.689	5,7	7,4
49 Cremona	113.097	16,6	14,7	105 Gorizia	94.418	9,7	10,2
50 Cotanzero	112.425	18,3	17,3	106 Ogliastro	93.867	13,2	25,7
51 Crotone	112.405	3,8	-0,4	107 Trapani	93.450	22,1	21,2
52 Fermo	112.167	10,2	12,2	108 Agrigento	92.885	16,8	18,6
53 La Spezia	112.083	1,5	1,0	109 Carbonia - Iglesias	90.984	10,2	10,9
54 Novara	111.765	9,2	11,4	110 Medio Campidano	82.824	6,4	7,9
55 Ancona	111.612	14,5	13,3				
56 Ferrara	111.188	20,8	16,7				

Fonte: Euric - Grif

Titoli abilitativi. Nella maggior parte delle autonomie norme in linea con il Tu edilizia

Poche deroghe regionali su inizio e fine dei lavori

Trento concede sette anni, durata variabile in Val D'Aosta

PAGINA A CURA DI
Raffaele Lungarella

■ Sono poche le Regioni che hanno legiferato sui tempi di efficacia dei titoli abilitativi relativamente alla realizzazione delle costruzioni edili. Quelle che l'hanno fatto spesso si sono accodate alla normativa statale.

L'ultima è stata la Sicilia che con una legge dello scorso agosto (legge regionale 16/2016) ha stabilito che i lavori per la costruzione di una casa o di un'officina devono iniziare entro un anno dal giorno in cui il permesso è rilasciato, e terminare entro tre anni dalla posa della prima pietra. Proprio come prevede l'articolo 15 del Dpr 380/2001, il Testo unico sull'edilizia.

Le proroghe

La possibilità, attribuita ai sindaci, di concedere in maniera discrezionale e condizionata delle proroghe, ha prodotto anche un certo contenzioso, davanti al Tar e al Consiglio di Stato, e si è rivelata poco adeguata per la gestione della situazione di crisi profonda e prolungata del settore dell'edilizia nel nostro Paese.

Per rendere più agevole protrarre nel tempo l'efficacia dei titoli abilitativi, l'articolo 30

del Dl 69 del 21 giugno 2013 (convertito con la legge 14 settembre 2011, n. 148), contenente provvedimenti urgenti per il rilancio dell'economia, tra le altre misure di semplificazione per il settore dell'edilizia, introdusse anche una proroga straordinaria dei termini per l'inizio e la fine dei lavori.

Le proroghe hanno diverse scadenze, secondo le tipologie di opere alle quali si riferiscono. Nel caso dei lavori da realizzare per l'attuazione di convenzioni urbanistiche stipulate fino al 31 dicembre 2012, i termini per avviarli e per terminarli sono spostati in avanti di tre anni, per legge, senza necessità che gli interessati ne facciano richiesta.

Per le altre opere, i cui titoli abilitativi furono rilasciati o presentati prima dell'entrata in vigore del Dl 69/2013 (e cioè del 22 giugno 2013) la proroga è di due anni. Anche in questo caso non è soggetta a valutazione da parte del Comune; deve però essere richiesta prima che scada il termine iniziale e l'opera non deve essere diventata incompatibile con le eventuali modifiche introdotte al Prg. In quest'ultimo caso è stata fatta salva la possibilità delle Regioni legiferare

diversamente.

Le norme regionali

Sono poche però le Regioni che hanno approvato norme sui termini e sulle proroghe che si sono allontanate dalla normativa statale ordinaria prevista dal testo unico sull'edilizia e da quella speciale del Dl 69/2013.

Nelle loro leggi sul governo del territorio e sulla disciplina urbanistica le Regioni spesso riportano, anche in termini pressoché letterali, le disposizioni contenute negli articoli delle leggi statali. Visi discostano nella disciplina di casi di dettaglio o situazioni specifiche.

I casi particolari

I punti di maggiore innovazione sono contenuti nelle leggi degli enti con maggiore autonomia. In provincia di Trento per realizzare un'opera si dispone di sette anni di tempo dalla data di rilascio del titolo abilitativo alla costruzione: devono iniziare entro due anni e concludersi nei cinque successivi dal momento della loro partenza.

Per evitare date esistenti solo nelle carte, la provincia trentina e il Piemonte hanno stabilito che non si può ritene-

re che i lavori siano iniziati con la sola apertura del cantiere o con l'esecuzione di qualche scavo e la sistemazione del terreno, ma devono essere realizzate opere più consistenti; dopodiché, per la comunicazione di ultimazione dei lavori, il progetto deve essere stato eseguito in ogni sua parte.

La durata dei lavori in Valle d'Aosta è variabile. Quanto più si sale in montagna, tanto più tempo viene concesso per completare l'intervento: si può arrivare a cinque anni per le costruzioni da realizzare oltre i 1.500 metri. Anche altre Regioni si sono discostate dalle previsioni statali soprattutto sui termini di fine lavoro.

Nei Comuni umbri, invece, dopo aver messo la prima pietra di case e capannoni, vi sono quattro anni per mettere l'ultima, ma è possibile avere una proroga di altri due. Infine, in Liguria la proroga dei termini può essere indicata già nel permesso di costruire.

Le definizioni

I termini previsti dal Dpr 380
Il Testo unico sull'edilizia (Dpr 380/2001) prevede che l'efficacia dei titoli abilitativi alla costruzione abbia una durata limitata. I lavori per la cui realizzazione è necessario il permesso di costruzione devono essere iniziati entro un anno dalla data della loro concessione; una volta avviati devono essere conclusi entro tre anni. Anche la Scia ha un'efficacia di tre anni

I rinvii

I termini di efficacia del permesso di costruire possono essere prorogati, con un provvedimento, ma solo per fatti verificatisi successivamente alla sua concessione e indipendenti dalla volontà del titolare del permesso. La proroga deve essere richiesta prima della scadenza dei termini originari. Il Dl 69/2013 prevede una proroga straordinaria, di due o tre anni, a seconda delle situazioni. La proposta operava automaticamente senza essere assoggetta alla valutazione discrezionale del Comune

Le Regioni

Poche Regioni si sono discostate dalle norme statali. Le differenze riguardano soprattutto le Regioni a statuto speciali e i termini di ultimazione dei lavori

Sul territorio

01 | ABRUZZO

I lavori devono iniziare entro un anno dal rilascio della concessione e terminare entro tre anni dal loro inizio. Per la realizzazione di abitazioni mono e bifamiliari costruite in economia dal proprietario per il proprio uso, l'ultimazione dei lavori può essere posticipata di due anni, portando così a cinque gli anni entro cui completarli.
Lr 12 aprile 1983, n. 18

02 | BASILICATA

Applicazione della normativa statale

03 | PROVINCIA DI BOLZANO

Applicazione della normativa statale

04 | CALABRIA

Applicazione normativa statale

05 | CAMPANIA

Applicazione normativa statale

06 | EMILIA-ROMAGNA

I lavori che possono essere realizzati con Scia devono iniziare entro un anno dalla data della sua efficacia e concludersi entro tre anni dalla stessa data. È possibile posticipare l'avvio dei lavori alla conclusione del procedimento di controllo effettuato dal Comune sulla completezza della documentazione presentata.
Lr 30 luglio 2013, n. 15 articoli 15 e 16

07 | FRIULI VENEZIA GIULIA

L'articolo 23 della legge regionale 19/2009, non indica un termine entro il quale i lavori devono essere iniziati. Specifica che il permesso di costruire deve indicare la data entro cui completare i lavori, che comunque non può superare i tre anni da quella del ritiro del titolo.
Lr 11 novembre 2009, n. 19, articolo 23

08 | LAZIO

Applicazione della normativa statale

09 | LIGURIA

I termini per l'inizio e la fine dei lavori sono quelli previsti dalla normativa nazionale, ma il permesso di costruire può prevedere tempi più lunghi.
Lr 6 giugno 2008, n. 16

10 | LOMBARDIA

La legge regionale non interviene sui termini di efficacia del permesso di costruzione, ma specifica che la data di inizio e fine lavori deve essere immediatamente comunicata al comune.
Lr 11 marzo 2005, n. 12 articolo 35

11 | MARCHE

I termini di efficacia della Scia sono gli stessi previsti per il permesso di costruire, per il quale si applica la normativa statale.
Lr 20 aprile 2015, n. 17, articolo 7

12 | MOLISE

Applicazione normativa statale

13 | PIEMONTE

Per la durata dei titoli abilitativi la Regione applica la normativa statale. La legge regionale specifica quando i lavori possono ritenersi iniziati e conclusi. Per l'inizio non è sufficiente l'apertura del cantiere o l'esecuzione di scavi e sistemazione del terreno; la comunicazione di ultimazione dei lavori può essere data solo al completamento di ogni parte del progetto.
Lr 5 dicembre 1977, n. 56

14 | PUGLIA

Applicazione normativa statale

15 | SARDEGNA

Applicazione normativa statale

16 | SICILIA

Applicazione normativa statale

17 | TOSCANA

Applicazione normativa statale

18 | PROVINCIA DI TRENTO

Nella Provincia di Trento i lavori devono iniziare entro due anni

dal rilascio del permesso di costruire e terminare nei cinque anni successivi all'avvio. In caso di eventi straordinari sopravvenuti all'inizio dei lavori, il comune può concedere una proroga per la loro ultimazione di durata proporzionale alla dimensione, alle caratteristiche dell'opera e alle condizioni climatiche della zona in cui si trova. La proroga deve essere richiesta prima del termine inizialmente previsto per la fine dei lavori. La Scia perde efficacia decorsi cinque anni dalla data di presentazione.
Lp 4 agosto 2015, n. 15, articoli 83 e 86

19 | UMBRIA

Il termine per l'inizio dei lavori non può essere superiore a un anno dal rilascio del titolo abilitativo, quello di ultimazione dei lavori, entro il quale l'opera deve essere completata, non può superare i quattro anni dall'inizio dei lavori, con possibile proroga motivata di altri due. Anche l'efficacia della Scia è di quattro anni dalla data della sua presentazione, con proroga di due anni.
Lr 21 gennaio 2015, n. 1, articolo 121 e 125

20 | VALLE D'AOSTA

L'inizio lavori da realizzare con permesso di costruire deve avvenire entro un anno dalla data di concessione se privati ed entro due se pubblici. Il termine per la loro ultimazione varia da 48 mesi se il posto dove l'opera deve essere realizzata ha un'altitudine sotto i 500 metri a 60 se sopra i 1.500. Per una sola volta può essere richiesta una proroga motivata di massimo 24 mesi sia per l'inizio sia per la fine dei lavori. La Scia ha efficacia per un anno.
Lr 6 aprile 1998, n. 11 articolo 60 e 61

21 | VENETO

Applicazione della normativa statale

Lo prevede uno schema di accordo della conferenza unificata governo, regioni e comuni

L'edilizia parla una sola lingua

Via al regolamento tipo: interventi e definizioni standard

Pagina a cura
di ANTONIO CICCIA
MESSINA

Regolamento tipo per l'edilizia. L'armonizzazione degli strumenti urbanistici riguarda sia le modalità di stesura del regolamento comunale sia la definizione degli istituti urbanistici (per esempio superficie, volume, distanze, verande ecc.).

È l'obiettivo dell'articolo 4 del Testo Unico per l'edilizia che sta facendo passi avanti con lo schema di decreto di accordo della conferenza unificata stato-regioni-enti locali (si veda *ItaliaOggi* del 30 settembre 2016).

In generale va detto che i comuni devono avere un loro regolamento edilizio sulle modalità costruttive e di gestione del territorio. Il regolamento edilizio è citato anche nel codice civile in materia per esempio di distanze e fa parte degli strumenti urbanistici, che definiscono la regolarità dell'attività edificatoria.

Ora dalla babele dei linguaggi e dei regolamenti (l'autonomia regolamentare produce frammentazione) si vuole passare al modello uniforme in tutta Italia. Dappertutto si parlerà la stessa lingua edilizia e non si potrà avere significati diversi per medesimi lemmi.

L'armonizzazione dovrà servire anche a raggiungere obiettivi sostanziali, quali la semplificazione dei procedimenti, igiene pubblica, estetica, incremento della sostenibilità ambientale, superamento delle barriere architettoniche e riqualificazione urbana e recupero aree abbandonate.

Lo schema di accordo della conferenza unificata governo, regioni e comuni sul regola-

mento edilizio tipo si propone di dare seguito a quanto disposto dall'articolo 4, comma 1 sexies, del Testo unico per l'edilizia (Dpr 380/2001).

Questa norma è stata inserita dal decreto legge n. 133/2014 e ha aperto la strada all'adozione di uno schema di regolamento edilizio-tipo, al fine di semplificare e uniformare le norme e gli adempimenti.

L'accordo in sede di conferenza unificata avrà valenza in tutta Italia, in quanto è stato dichiarato livello essenziale delle prestazioni, concernenti la tutela della concorrenza e i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale.

Il regolamento edilizio-tipo, che indica anche i requisiti prestazionali degli edifici, con particolare riguardo alla sicurezza e al risparmio energetico, dovrà essere adottato dai singoli comuni. La finalità del regolamento-tipo è l'armonizzazione delle definizioni dei tipi di intervento, come dei parametri edificatori.

L'uniformità del linguaggio e delle definizioni è importantissima per scongiurare una confusione semantica, che diventa incertezza delle posizioni giuridiche. Per verificare se un certo intervento edilizio sia ammesso o meno molto spesso, se non sempre, occorre, infatti, verificare il vocabolario interno dei piani regolatori e delle norme di attuazione dei singoli enti e magari le definizioni cambiano da comune a comune, anche se ubicati in contesti territoriali omogenei. Dalla definizione di pertinenza o di volume tecnico o di superficie o di altezza, per esempio, può dipendere il rilascio o meno di un titolo edilizio.

Il testo uniforme rende più semplice prevedere se un intervento sia realizzabile oppure no e a trarne beneficio

saranno, in prima battuta, i professionisti chiamati ad asseverare Scia o a valutare la fattibilità di un permesso di costruire. Peraltro l'esigenza di uniformità riguarda anche l'interpretazione e l'attuazione della normativa edilizia, per le quali lo schema di accordo rinvia a linee guida di futura adozione.

Il testo unico. Nel testo unico per l'edilizia (Dpr 380/2001, articolo 4) si prevede che il regolamento deve contenere la disciplina delle modalità costruttive, con particolare riguardo al rispetto delle normative tecnico-estetiche, igienico-sanitarie, di sicurezza e vivibilità degli immobili e delle pertinenze degli stessi. Un contenuto obbligatorio è quello fissato dal comma 1-ter dell'articolo 4 citato: i comuni devono adeguare il regolamento prevedendo, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione a uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenti o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso. Sempre nell'articolo 4, al comma 1-sexies, si trova la base del regolamento edilizio tipo: il governo, le regioni e le autonomie locali, in attuazione del principio di leale collaborazione, devono concludere in sede di conferenza unificata accordi per l'adozione di uno schema di regolamento edilizio-tipo, al fine di semplificare e uniformare le

norme e gli adempimenti. Gli accordi costituiscono livello essenziale delle prestazioni, concernenti la tutela della concorrenza e i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale.

Le tappe. Il regolamento tipo dovrà essere approvato dalla conferenza unificata stato-regioni, poi entro 180 giorni le regioni devono recepirlo nell'ordinamento regionale e le regioni dovranno individuare le modalità di attuazione da parte degli enti locali. Se la regione non dovesse intervenire, i comuni devono comunque adeguare i propri regolamenti edilizi al modello nazionale entro 180 giorni. In sostanza entro un anno ci dovrebbero essere regolamenti edilizi in tutta Italia con la medesima struttura e con il medesimo vocabolario.

Il regolamento tipo. Nello schema reso noto il regolamento edilizio tipo prevede due parti: i principi generali e le disposizioni regolamentari comunali. Nei principi generali il comune non si dovrà dilungare sulla definizione dei parametri urbanistici ed edilizi, definizione degli interventi edilizi e delle destinazioni d'uso, procedimenti sui titoli abilitativi, la modulistica unificata completa di elaborati da allegare, i requisiti generali delle opere edilizie. Su questi aspetti come sulla disciplina dei vincoli paesaggistici, ambientali, culturali e territoriali basterà un rinvio alle discipline statali e regionali, che non richiedono un atto di recepimento nei regolamenti edilizi. Nella seconda parte i regolamenti dovranno disciplinare le procedure interne, le norme su qualità, sostenibilità delle opere, dei cantieri e dell'ambiente urbano e requisiti tecnici integrativi complementari.

— © Riproduzione riservata —

Un estratto del nuovo vocabolario

Pertinenza	Opera edilizia legata da un rapporto di strumentalità e complementarietà rispetto alla costruzione principale, non utilizzabile autonomamente e di dimensioni modeste o comunque rapportate al carattere di accessorietà
Balcone	Elemento edilizio praticabile e aperto su almeno due lati, a sviluppo orizzontale in aggetto, munito di ringhiera o parapetto e direttamente accessibile da uno o più locali interni
Ballatoio	Elemento edilizio praticabile a sviluppo orizzontale, e anche in aggetto, che si sviluppa lungo il perimetro di una muratura con funzione di distribuzione, munito di ringhiera o parapetto
Terrazza	Elemento edilizio scoperto e praticabile, realizzato a copertura di parti dell'edificio, munito di ringhiera o parapetto, direttamente accessibile da uno o più locali interni
Veranda	Locale o spazio coperto avente le caratteristiche di loggiato, balcone, terrazza o portico, chiuso sui lati da superfici vetrate o con elementi trasparenti e impermeabili, parzialmente o totalmente apribili
Tettoia	Elemento edilizio di copertura di uno spazio aperto sostenuto da una struttura discontinua, adibita ad usi accessori oppure alla fruizione protetta di spazi pertinenziali
Pensilina	Elemento edilizio di copertura posto in aggetto alle pareti perimetrali esterne di un edificio e priva di montanti verticali di sostegno

Invariate le previsioni dimensionali

L'applicazione del regolamento edilizio uniforme non deve spostare la cubatura edificabile. L'effetto di invarianza, per i profili dimensionali, è una scelta obbligata, anche per rispetto alle autonomie locali nella determinazione delle scelte di pianificazione urbanistica del territorio.

Nella bozza del provvedimento, l'articolo 2, comma 4, prevede che il recepimento delle definizioni uniformi inderogabili nel regolamento edilizio comunale non comporta la modifica delle previsioni dimensionali degli strumenti urbanistici vigenti, che continuano a essere regolate dal piano vigente oppure dal piano adottato alla data di entrata di sottoscrizione dell'accordo in sede di conferenza unificata.

La clausola neutralizza eventuali possibili effetti sostanziali derivanti dalla semplice adozione del vocabolario unico nazionale. Il solo recepimento delle definizioni edili-

zie non può portare effetto di incremento o decremento delle dimensioni edificabili. Peraltro le scelte sul se, quanto e cosa edificare non possono essere stabilite con un provvedimento sull'armonizzazione dei regolamenti, ma sono appannaggio della strumentazione urbanistica locale e non della normativa statale che stabilisce regole standard sulla produzione delle fonti regolamentari edilizie.

Altro discorso è quello degli obiettivi delle disposizioni regolamentari, una volta approvate. Lo schema indica ai comuni una serie di obiettivi, tra i quali spicca quello della semplificazione dei procedimenti, per il profilo burocratico, e quello della sostenibilità ambientale ed energetica, per i profili di tutela del territorio. Particolare enfasi è attribuita, poi, alla sicurezza pubblica e al recupero urbano delle aree dismesse e degli edifici abbandonati.

Grandi opere un ingorgo da 90 miliardi

- > Soldi a Tav e strade, pochi al territorio
- > L'authority: tanti progetti valutati male

MARCO RUFFOLO

GLI investimenti pubblici si stanno riprendendo dopo il crollo degli anni scorsi. Una "torta" da 90 miliardi: ma ancora si sceglie con scarse valutazioni e ci sono conflitti di competenza. Intervista al ministro Delrio: «Ecco il piano per collegare l'Italia».

ALLE PAGINE 2 E 3

Il costo delle grandi opere



L'ingorgo delle grandi opere

MARCO RUFFOLO

ROMA. Quando due anni, sette mesi e 18 giorni fa si insediò il governo Renzi, la macchina delle opere pubbliche era ridotta più o meno così: progetti portati avanti senza uno straccio di valutazione, zero risorse o quasi per interventi salva-vita come la difesa del suolo e la messa in sicurezza degli edifici, fondi europei non spesi o sprecati in una miriade di micro-interventi affidati alla cieca a Comuni e Regioni, dieci anni di attesa e più per il completamento di infrastrutture di oltre 50 milioni di euro. Cosa si è fatto da allora per aggiustare quello che è considerato uno dei principali motori della crescita? Un fatto è certo: gli investimenti pubblici si stanno lentamente riprendendo dopo il crollo verticale degli anni scorsi e ci sono più soldi da spendere. Ma le grandi opere di collegamento come l'alta velocità ferroviaria sono ancora in gran parte prive di un serio esame preventivo e ciononostante hanno a disposizione molte più risorse delle opere salva-vita, quelle che dovrebbero prevenire alluvioni, frane, crolli di edifici e incidenti ferroviari. Le quali hanno sì più soldi di prima ma non quanto sarebbe necessario. E intanto l'Ufficio parlamentare di bilancio denuncia la assoluta incapacità dei ministeri nel valutare i progetti e l'assenza di una seria programmazione nazionale.

Mai forse come in questo momento il ruolo degli investimenti, e in particolare delle opere pubbliche, è stato così cruciale per le chance di crescita del nostro Paese. Dal loro successo o meno dipende se l'Italia resterà

impantanata nella malinconica teoria degli zero virgola o riuscirà a prendere il largo superando la soglia maledetta dell'1%, sempre più simile alla porta che nel film di Bunuel "L'angelo sterminatore" gli invitati non riescono a oltrepassare alla fine della serata. Situazione surreale come surreale è la condizione in cui sono stati tenuti in tutti questi decenni gli investimenti pubblici. Eppure non c'è politico che non li abbia evocati come arma risolutiva contro la crisi. Sono diventati uno stucchevole refrain, un mantra tanto insistito quanto inascoltato. Il governo Renzi cerca ora di rimettere in moto le infrastrutture, puntando su 90 miliardi di opere prioritarie. Vediamo con quali risultati.

LE RISORSE: ADESSO CI SONO

L'Italia ha vinto due battaglie con Bruxelles ottenendo da una parte la fine del patto di stabilità interno che impediva a molti Comuni di investire e dall'altra la possibilità di finanziare in deficit parte degli investimenti già decisi: avevamo chiesto per il 2016 poco più di 5 miliardi, la Ue ce ne ha riconosciuti 4,3. Non male. In più (come spiega l'Ance in un suo recentissimo studio) la legge di stabilità di quest'anno ha previsto un aumento di risorse per le infrastrutture del 10%, che le porta a 13 miliardi e mezzo. Ovviamente solo una piccola parte potrà essere spesa quest'anno. Ma l'inversione di tendenza c'è, soprattutto se pensiamo che tra il 2008 e il 2015 i soldi per le opere pubbliche sono crollati del 42,6%. Questa volta dunque i soldi ci sono. Come si stanno spen-

dendo e con quali priorità?

LE PRIORITÀ: COSA SCEGLIERE

Qualcuno ricorderà la lunghissima lista di infrastrutture che i governi precedenti avevano aganciato al carro della "legge obiettivo", una procedura straordinaria nella quale finì letteralmente di tutto, a cominciare dalle grandi opere, quasi tutte rimaste al palo. Un anno fa il governo Renzi sfoltì quella assurda lista annunciando anche che avrebbe spostato l'asse degli interventi sui piccoli cantieri, più facilmente realizzabili e in molti casi anche più utili dei maxi-progetti. «Focalizzarsi sulle grandi opere - spiegò il ministro Delrio - ci ha portato in 14 anni di legge-obiettivo a stanziare 285 miliardi per vederne impiegati soltanto 23, appena l'8%». «Opere utili, snelle e condivise», è lo slogan del Def 2016. Ma le grandi opere, pur dimezzate nel novero di quelle prioritarie, sono rimaste, soprattutto quelle ferroviarie di valico, prolungamento dei corridoi europei, e quelle per l'alta velocità al Sud. A queste, almeno nelle intenzioni di Renzi, si aggiungerà anche la madre di tutte le infrastrutture: il Ponte sullo Stretto.

Nello stesso tempo, però, viene data per la prima volta certezza di risorse pluriennali al riassetto idrogeologico, all'edilizia scolastica e alla manutenzione stradale e ferroviaria. Così il governo sembra voler dare una risposta a due grandi obiettivi contemporaneamente: da una parte collegare l'Italia, dall'altra metterla in sicurezza. Ma in che proporzione le risorse sono destinate all'uno e all'altro? Difficile inoltrarsi nel labirinto dei finanziamenti pubblici. Prendiamo le opere che il governo potrebbe ora accelerare: quei 5,1 miliardi poi leggermente ridimensionati da Bruxelles. La parte del leone (circa la metà) la fanno trasporti e banda ultralarga per velocizzare Internet, mentre solo il 5% va alla protezione ambientale. Se poi restringiamo il campo ai progetti effettivamente in corso (2,6 miliardi) quasi il 40% va alle reti transeuropee con dentro i famosi corridoi ferroviari.

Questo non significa che non vi siano fondi per i cantieri minori e spesso più urgenti. L'Ance calcola in 900 milioni la disponibilità 2016 per l'edilizia scolastica e in 800 quella contro il rischio idrogeologico. C'è chi fa notare però che bisognerebbe concentrarsi quasi esclusivamente sul quel tipo di infrastruttura, che potremmo chiamare "opere salva-vita", perché rispetto alle "opere di collegamento" presentano carenze infinitamente maggiori, oltre a garantire una crescita economica più diffusa e certa.

I FABBISOGNI DEL SALVA-VITA

Per avere un'idea di fabbisogno delle infrastrutture salva-vita, guardiamo alla difesa del suolo e alla sua lotta impari con le catastrofi. Nei primi quindici anni del nuovo millennio, abbiamo da una parte duemila alluvioni che hanno spazzato via 293 vite umane e provocato danni per 3 miliardi e mezzo di euro l'anno. Dall'altro, un impegno dello Stato per il riassetto idrogeologico che non è andato oltre i 400 milioni annui. Insomma, i poteri pubblici han-

no investito per prevenire catastrofi in gran parte prevedibili un nono dei costi provocati dalle stesse catastrofi. Ora Italiasicura, la "struttura di missione" messa in piedi nel 2014 contro il dissesto idrogeologico, ci dice che il ritmo di spesa è aumentato a oltre un miliardo l'anno, e che tra fondi europei e nazionali saranno disponibili nei prossimi 7 anni altrettanti miliardi. Ma ci dice anche che questo non basta affatto: per dare alla parola prevenzione un significato appena dignitoso ci vorrebbe almeno il doppio, da spendere per più di dieci anni consecutivi. Solo così potremmo sperare di avvicinarci al fabbisogno indicato dalle Regioni: una ventina di miliardi. Per adesso gli unici progetti che vanno avanti sono quelli di alcune città metropolitane, a partire da Genova, devastata dalle ultime alluvioni, e da Milano. E il grosso degli interventi sarà avviato solo nel 2018. Insomma, i tempi e i finanziamenti delle opere saranno anche meno lenti di prima ma sono ancora scanditi dal trascorrere degli anni, mentre torrenti e frane non aspettano. E se rinunciasimo ad alcune grandi opere per dare più spazio alle infrastrutture salva-vita? Una domanda alla quale se ne lega un'altra: quelle grandi opere confermate dal governo sono veramente utili? Chi le ha scelte e come?

CHI VALUTA E CHI SCEGLIE

Il governo, oltre a selezionare le nuove grandi opere, ha rivoluzionato le regole nella valutazione degli investimenti e negli appalti. Obiettivo: più qualità e trasparenza, tempi più rapidi, scelta delle opere in base a valutazioni rigorose, le cosiddette analisi costi-benefici. «Già, tutte buone intenzioni - dice Claudio Virno, esperto in valutazioni degli investimenti e consulente dell'Ufficio parlamentare di bilancio - ma questo sembra applicarsi ai progetti futuri, non a quelli in corso per i quali pare che il governo voglia mantenere le vecchie procedure, che di rigoroso non hanno

nulla». Sotto esame finiscono importanti opere ferroviarie per l'alta velocità: il terzo valico della Milano-Genova, il tunnel del Brennero, quello del Frejus della Torino-Lione, la Napoli-Bari. «Queste ultime due in particolare - continua Virno - non supererebbero test seri: hanno chiaramente sopravvalutato la domanda, il traffico futuro». Ma del resto abbiamo avuto un ministro dei Trasporti, predecessore di Delrio, che rispose così a quelle critiche: «Per le grandi opere non serve che ci sia traffico, si fanno e poi il traffico arriverà». L'aspetto più drammatico - rincalza Marco Ponti, che insegna economia dei trasporti al Politecnico di Milano - è la irreversibilità dei progetti: una volta che li approva il Cipe non si torna più indietro. Prima di far partire un progetto, bisognerebbe fare una gara internazionale con serie valutazioni comparative tra soluzioni diverse. Oggi invece le analisi non vengono fatte o vengono demandate ai diretti interessati. I trucchi per far passare i progetti politicamente più gettonati sono molteplici. Pensi che c'è una leggina per cui quando un'opera è interamente finanziata dallo Stato (e le opere ferroviarie lo sono tutte) non è richiesta nessuna analisi economica o finanziaria. Ossia, se l'opera è pubblica i soldi si possono anche buttare dalla finestra. La conclusione è che ci sono una trentina di miliardi di progetti che rischiano di non essere valutati a dovere». Ma il ministero delle Infrastrutture la vede in modo diametralmente opposto: «Questa era la situazione fino ad oggi, ma ora con la nostra struttura di missione, fatta di esperti di livello internazionale, abbiamo rivisto moltissimi progetti facendo risparmiare miliardi di euro». Il problema però è che su 90 miliardi di opere prioritarie, 50 sono vincolati giuridicamente e 75 già approvati dal Cipe.

Strutture di missione, valutatori esterni: ecco, per far funzionare una amministrazione pubblica, sembra che ci si debba per for-

za rivolgere a qualcuno al di fuori dei ministeri. Ma allora che ci stanno a fare le centinaia di funzionari e dirigenti? Se lo chiede l'Ufficio parlamentare di bilancio in suo recente studio. «I ministeri non dispongono di personale interno con le competenze professionali specialistiche necessarie, e lo stesso si può dire per i Nuclei di valutazione. Non c'è scambio di informazioni all'interno, non sono mai state applicate sanzioni per chi non fa il suo dovere». In queste condizioni non c'è da stupirsi se i progetti sono fatti male e si impantanano in un crescendo di tempi e di costi. Per non parlare del diluvio di sigle che ruotano intorno alla scelta delle opere: in ogni ministero ci sono i Nuvv (nuclei di valutazione degli investimenti), ai quali si affiancano a Palazzo Chigi il Nuvap, l'Uftp e il Nuvec che fa capo all'Agenzia per la coesione territoriale. A tutte queste sigle si chiedeva di scrivere almeno una cosa: il documento pluriennale di pianificazione, con l'analisi di tutti i fabbisogni infrastrutturali. Ma questo documento è ancora fantasma, come sono fantasmi le Linee guida per la valutazione. Niente paura, nel frattempo sono stati preparati i Vademecum che faranno da guida alle Linee guida. Un percorso kafkiano che l'Ufficio bilancio chiama eufemisticamente «quadro istituzionale molto frammentato». Come frammentato è il quadro delle competenze, dove Regioni e Comuni hanno il potere di rallentare ogni opera e di aprire un contenzioso dopo l'altro portando l'Italia ai vertici mondiali dei ritardi. Di fronte a questo affresco di deresponsabilizzazioni, si capisce come in tutti questi anni siano finiti i soldi dei progetti europei: da una parte in maxi-opere che si sono presto impantanate con costi e tempi fuori controllo, dall'altra in migliaia di micro-progetti locali che non rientrano in nessuna strategia nazionale.

Progetti al buio ministeri incapaci e l'alta velocità batte la prevenzione

Una torta da oltre 90 miliardi ma si sceglie senza serie valutazioni e ci sono conflitti di competenza. Per la difesa del suolo 800 milioni, 25 volte meno del necessario



IL PONTE SULLO STRETTO

Nei giorni scorsi il premier Renzi ha rilanciato il Ponte sullo Stretto, assicurando l'appoggio del governo al progetto

L'Italia "deformata" dell'alta velocità



L'ampiezza delle aree è proporzionata al numero di treni ad alta velocità in arrivo ogni giorno

Area servizio Area non servizio

PONTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Il costo delle opere prioritarie

• = 100 milioni di euro

FERROVIE	
Torino - Lione	
Tunnel del Brennero	
Milano - Venezia	
Terzo valico	
Milano - Genova	
Napoli - Bari	
Palermo - Catania	
Messina	
TOTALE	41,4 miliardi €

STRADE	
Autostrade Venezia - Trieste	
Pedemontana Lombarda	
Pedemontana Veneta	
Tangenziale est Milano	
Salerne - Reggio C.	
Agrigento - Caltanissetta	
Grassano - Siena	
Quadrilatero Marche - Umbria	
SS Ionica Taranto - Reggio C.	
SS Sassari - Olbia	
TOTALE	28,4 miliardi €

MOSE	
TOTALE	5,5 miliardi €

METROPOLITANE	
Roma, linea C	
Napoli, linea 1	
Catania, Circumetnea	
Palermo, nodo integrato	
Firenze, sistema tramviario	
Bologna, servizio ferroviario Metropolitano	
TOTALE	14,8 miliardi €

TOTALE **90,1 miliardi €**

Il costo della difesa del suolo

Quando saranno avviati e quanto valgono i cantieri per mettere in sicurezza i fiumi



• = 100 milioni di euro

ENTRO IL 2016	
Bisagno (Liguria)	
Lusore (Veneto)	
Seveso e Lambro (Lombardia)	
Litorale del Tevere (Romagna)	
Era, Carbone (Toscana)	
TOTALE	227,7 miliardi €

ENTRO IL 2017	
Bisagno, Fersaglio (Liguria)	
Seveso e Lambro (Lombardia)	
Oriolo, Aslico (Veneto)	
Ilento (Emilia-Romagna)	
Arno (Toscana)	
Albera (Abruzzo)	
Olbia (Sardegna)	
TOTALE	355,2 miliardi €

ENTRO IL 2018	
Bisagno (Liguria)	
Seveso (Lombardia)	
TOTALE	217,7 miliardi €

TOTALE **800,6 miliardi €**

PONTE RAPPORTO SERVIZIO STUDI DELLA CAMERA

PONTE ITALIA SICURA

L'intervista. Il ministro delle Infrastrutture: più risorse per rafforzare la manutenzione

Delrio: "Ecco il mio piano per collegare l'Italia non finisce tutto a Napoli"

ROMA. «Sì. L'ho detto e lo confermo: il Ponte sullo Stretto di per sé non lo considero una priorità. La domanda che mi faccio è un'altra: vogliamo che il Mezzogiorno sia connesso al resto d'Italia o no? Possiamo tollerare che tra Roma e Palermo in treno ci si mettano dieci ore e mezzo e tra Roma e Milano tre? Noi stiamo lavorando per connettere l'Italia e i corridoi europei sono una risorsa economica e sociale».

Ministro, significa che il Ponte finiremo per farlo?

«Non per forza. Io sto facendo fare uno studio di fattibilità sul corridoio Napoli-Palermo, dopo di che vedremo: risulta però complicato pensare che un'opera di alta velocità si interrompa. L'importante è che passi il treno, sopra o sotto vedremo. Ora non voglio entrare nel merito».

Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, si alza dalla sedia per farci vedere un grafico curioso, elaborato dalla struttura tecnica di missione del Mit. È un "cartogramma deformato" dello Stivale. Il gambale del Centro-Nord è smisuratamente largo mentre la punta e il tacco del Sud sono esili fili. Le isole scomparse. Ogni area viene ingigantita o ridimensionata a seconda del numero di treni ad alta velocità che arrivano ogni giorno.

«Lo vede, ci sono intere regioni sconnesse: tutto il Mezzogiorno tranne la Campania ma anche la Liguria. Collegarle vuol dire

far partire l'economia di quei territori. Questo Paese ha bisogno di muoversi meglio: persone e merci. Soprattutto via ferro. Per questo abbiamo puntato su quattro direttrici: la linea adriatica Bologna-Lecce (300 milioni da spendere in innovazione tecnologica per risparmiare un'ora secca di tempo, più 550 milioni per il nodo Termoli-Lesina); la linea Napoli-Bari (oltre 6 miliardi, dai 2,2 della legge obiettivo, due ore invece di tre e quaranta); la Messina-Catania-Palermo e infine la Tirrenica Napoli-Palermo».

Lei parla di grandi opere di collegamento. Ma in Italia c'è un bisogno enorme anche di cantieri di minori dimensioni ma più urgenti: difesa del suolo, messa in sicurezza degli edifici, manutenzione. Non sarebbe il caso di privilegiarli?

«Stiamo facendo molto anche per questo tipo di infrastrutture. L'Anas ha una quantità di risorse per la manutenzione stradale dieci volte superiore che in passato, soldi che sta spendendo subito. Nel piano di Ferrovie dei prossimi dieci anni ci sono 32 miliardi per la rete tradizionale, contro i 24 per le nuove linee di alta velocità del Sud. Questo però non significa che non si debbano mandare avanti anche le altre opere. L'importante è che siano utili».

Sono utili? Da più parti si criticano i progetti in corso, dalla Napoli-Bari alla stessa Torino-Lione, dal Brennero al ter-

zo valico Milano-Genova. Opere che sovrastimerebbero il futuro traffico, mai sottoposte a rigorose valutazioni. Il piano di revisione previsto si applicherà solo ai progetti futuri? È una marcia indietro?

«No, nessuna marcia indietro. Stiamo rivedendo tutti i progetti e per molti abbiamo ridimensionato i costi. La Torino-Lione costava 4,3 miliardi, costerà 1,7. La Venezia-Trieste alta velocità costava 7 miliardi, spenderemo solo 300 milioni. È chiaro però che se è stata fatta già la gara non posso sospenderla. Altrimenti vado incontro alle penali. E se devo pagare 2 miliardi come sarebbe stata la penale per stoppare la Brebemi Milano-Brescia, preferisco completarla».

È vero, come dice l'Ufficio parlamentare di bilancio che il personale dei ministeri non ha la professionalità per valutare i progetti? Come sceglierete le opere meritevoli?

«Se ne occupa la nostra struttura di missione, formata da esperti di livello internazionale».

Quali sono i cantieri più avanti nei lavori?

«Il tunnel del Brennero, il terzo valico dei Giovi per portare in Svizzera e in Germania le merci provenienti da Genova, e la Napoli-Bari, inclusa la stazione di Afragola. Per le strade: la Caltanissetta-Agrigento e la Salerno-Reggio Calabria».

Quali risultati finora in termi-

ni di miliardi investiti?

«I bandi nel 2012-2013 valevano 18 miliardi, nel 2014-2015 sono saliti a 32. Ma i bandi non significano cantieri. L'aumento delle opere cantierate è stato molto più modesto, lo 0,8%, che tuttavia ha interrotto un crollo spaventoso: tra investimenti pubblici e privati 110 miliardi in meno in 7 anni. Quest'anno faremo l'1,5% in più e nel 2019 arri-

veremo a 285 miliardi (tra pubblici e privati) contro gli attuali 259. Ma bisogna curare le malattie croniche di questo nostro Paese, dalla corruzione ai progetti fatti male, che moltiplicano tempi, costi contenziosi. A questo serve il nuovo codice degli appalti».

(m.ru.)



Il Ponte sullo Stretto?
L'importante è
connettere il Sud al
resto del Paese, stiamo
studiando come

I progetti vengono
valutati dalla nostra
struttura di missione,
formata da esperti
di fama internazionale

GRAZIANO DELRIO
MINISTRO INFRASTRUTTURE



Lo Stretto e la politica

UN PONTE
CHE MAI
SI FARÀdi **Angelo Panebianco**

Il governo Renzi ha scelto di investire risorse nella costruzione del ponte sullo Stretto di Messina. Se ne parla da un secolo e nessuno è mai riuscito nell'impresa. La vicenda del ponte è ricca di insegnamenti, aiuta a capire certe costanti, certi schemi di comportamento che, in Italia, si ripetono sempre uguali a se stessi, pur nel variare delle situazioni e dei protagonisti. Ci sono due domande che meritano di essere formulate.

La prima: perché nonostante l'enfasi posta sulla sua necessità, e le risorse periodicamente investite da questo o quel

governo, il ponte non è mai stato costruito e, con ogni probabilità, non lo sarà mai?

La seconda: perché il tema del ponte entra improvvisamente nell'agenda pubblica nazionale, e poi scompare per anni o anche decenni, riappare e scompare di nuovo?

Rispondere (o tentare di rispondere) alla prima domanda può aiutarci a capire alcuni aspetti del complicatissimo e travagliatissimo rapporto fra la Sicilia e il resto del Paese. La fondamentale ragione per cui il ponte non è mai stato costruito è che i siciliani sono sempre stati divisi

sull'argomento. Ci sono nell'isola, naturalmente, i favorevoli al ponte ma sono sempre stati numerosi anche i contrari.

Non si capisce la Brexit se non si mette in conto il rapporto storicamente complicato fra le isole britanniche e l'Europa continentale.

continua a pagina 26

Lo Stretto e la politica Si parla da un secolo di collegare la Calabria alla Sicilia e nessuno è mai riuscito nell'impresa. È una vicenda ricca di insegnamenti e aiuta a capire certe costanti, certi schemi di comportamento che nel nostro Paese si ripetono sempre uguali, pur nel variare delle situazioni e dei protagonisti

UN PONTE CHE MAI SI FARA

di **Angelo Panebianco**

SEGUE DALLA PRIMA

Allo stesso modo non si capisce l'opposizione di una parte non piccola dei siciliani per il ponte se non si considera che esso — in definitiva, una passerella che collegerebbe stabilmente, permanentemente, la Sicilia alla Calabria — sarebbe, psicologicamente, un *vulnus* per l'insularità. Ciò, nono-

stante il fatto che quasi sempre, se non sempre, quando si abbattano costi e tempi di trasporto di persone e merci (come fanno appunto i ponti), ciò ha, nel lungo periodo, effetti economici benefici per i territori interessati.

Naturalmente, oltre alle divisioni dei siciliani, ha sempre giocato anche la scarsa disponibilità del resto del Paese a dirottare verso tale impresa le ingenti risorse necessarie. Le tradizionali obiezioni al ponte (rischi sismici, rischi di impatto ambientale) non sono mai state davvero dirimenti. Anche

perché esistono i mezzi tecnici per ridurre quei rischi. Le ragioni autentiche dell'opposizione sono altre.

La seconda domanda a cui occorre rispondere è: da cosa

dipende il movimento pendolare per cui il tema appare e scompare, viene rilanciato da un governo e poi bruscamente accantonato da quello successivo? La questione ha a che fare, prima di tutto, con il grado di centralizzazione del potere di volta in volta prevalente. In Italia alterniamo momenti in cui si afferma (o tenta di affermarsi) una leadership individuale, personale, in cui il potere si concentra, ad altri momenti, in genere molto più lunghi, in cui il potere è diluito, in cui le redini del gioco sono nelle mani di una oligarchia, di una ristretta aggregazione di ottimati. Dal movimento pendolare, dall'oscillazione fra il polo della leadership individuale e il polo del potere oligarchico-collegiale dipendono la comparsa e la scomparsa del ponte sullo Stretto dalla discussione pubblica. Quando si afferma una leadership individuale, il progetto riappare, quando quella leadership individuale viene sconfitta e sostituita da una oligarchia, il progetto viene di nuovo accantonato. Lasciando da parte (perché non c'entra niente) l'età fascista, restando

al solo periodo democratico, sono stati favorevoli al ponte sullo Stretto, nell'ordine, Bettino Craxi, Silvio Berlusconi, Matteo Renzi. Lasciando agli stolti di sostenere che fra tali uomini politici non ci sia differenza, notiamo però che un elemento di somiglianza c'è effettivamente: sono tutti casi di leadership personali, individuali, uomini che gestiscono il potere in modo antitetico rispetto a quello che è proprio degli assetti oligarchico-collegiali. Non è un caso che tutti e tre siano andati incontro all'accusa di autoritarismo, all'accusa di volere imporre una tirannia, da parte dei fautori del potere oligarchico, da parte dei nemici delle leadership individuali.

Che cosa muove questi leader, che cosa li spinge a imbarcarsi in una impresa difficilissima, probabilmente disperata, come il tentativo di fare il ponte sullo Stretto? Due cose, forse. Da un lato, la volontà di legare la propria leadership a un progetto di modernizzazione del Paese, Mezzogiorno d'Italia incluso (e il ponte diventa un simbolo di questo progetto). Dall'altro, l'idea che,

data la forza degli ostacoli, dato il volume di fuoco che è sempre in grado di scatenare l'artiglieria dei nemici del ponte, riuscire a costruirlo, nonostante tutto e tutti, sarebbe una indiscutibile dimostrazione di potenza.

Lo sappiamo tutti, conta anche un'altra cosa: il ponte sullo Stretto è di destra. Come la mozzarella, si sarebbe detto un tempo. Il non-ponte, invece, è di sinistra. Come il gorgonzola. Oltre all'oscillazione fra leadership personali e leadership oligarchico-collegiali, anche gli alti e bassi dell'eterno conflitto fra le due fazioni contribuiscono a favorire il movimento per cui l'interesse per il ponte appare e scompare. Appare quando è in vantaggio la destra oppure quando, come accade oggi, c'è un leader di sinistra «impuro» o anomalo, uno che cerca di rimescolare le carte, attirando dalla sua gli italiani della più varia provenienza politica. Scompare invece quando è in vantaggio la sinistra dura e pura (ma anche un puro potere oligarchico-collegiale come fu quello democristiano). Ma questo movimento non modifica di un mil-

limetro la situazione: il ponte, quasi certamente, non si potrà mai fare. Se venisse costruito potrebbe destabilizzare, quanto meno nel medio-lungo termine, equilibri consolidati, indebolire gerarchie sociali, dinamizzare un mondo che chiede di restare immobile. Quel desiderio di immobilità è più forte del ponte nonché di qualunque governo voglia costruirlo. Il futuro, naturalmente, è sempre imprevedibile ma gli scommettitori, se conoscono il loro mestiere, non possono che puntare sulla vittoria di quel desiderio di immobilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Resistenza

Se venisse realizzato potrebbe dinamizzare un mondo che chiede di restare immobile

Legge di bilancio, bonus edilizi (eco e sisma) fino all'80% della spesa per i condomini

Marco Mobili

Bonus casa al rialzo. È l'ultima ipotesi allo studio dei tecnici del Mef e di quelli della Ragioneria in termini di fattibilità economica per prorogare e rilanciare il bonus ristrutturazione e l'ecobonus. Un rilancio in grande stile che nelle intenzioni del Governo non dovrà tagliare fuori dai lavori di ristrutturazione e di riqualificazione energetica degli edifici i ceti meno abbienti perché incapienti, gli anziani e soprattutto i condomini. In particolare gli immobili della grande urbanizzazione italiana degli anni '50-60-70.

Per i bonus casa del 2017 più che di proroga si può dunque parlare di un vero e proprio restyling con novità di rilievo soprattutto per l'ecobonus. In primo luogo l'introduzione di un meccanismo "premiale" a crescere ispirato al nuovo credito d'imposta per gli interventi di ristrutturazione legati al sisma dell'agosto scorso. Il cosiddetto "sisma bonus" nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbe riconoscere ai contribuenti un credito d'imposta Irpef del 50% che può salire al 70% nel caso in cui i lavori di ristrutturazione facciano salire di almeno un livello la classificazione antisismica della casa. Se poi i livelli sono due il bonus Irpef sale al 75% può toccare l'80% nei casi in cui l'adeguamento antisismico riguardi tutto l'edificio.

Con questa stessa progressione potrebbe essere riscritto il bonus per la riqualificazione energetica. Il condizionale sulle percentuali al momento resta d'obbligo in quanto legato alle risorse disponibili che potranno essere recuperate con la legge di bilancio. Se fosse tutto confermato l'attuale agevolazione del 65% scenderebbe al 50% per crescere fino all'80% se i lavori di riqualificazione energetica coinvolgessero l'intero condominio.

L'altra novità di rilievo e particolarmente attesa soprattutto per stimolare e far crescere ulteriormente l'appello dei crediti d'imposta per la casa riguarda la durata di recupero dell'agevolazione da parte del contribuente. Gli attuali 10 anni in cui va spalmato il credito d'imposta e il suo recupero nella dichiarazione dei redditi verrebbe dimezzato e portato dunque a soli 5 anni. La tenuta economica della proposta in questo caso è certamente più a rischio visto l'ampio utilizzo di queste agevolazioni. Dagli ultimi dati contenuti nel Rapporto dedicato all'impatto degli incentivi fiscali da Servizio studi della Camera e Cresme emerge che i due sconti Irpef per chi effettua lavori in casa, quello del 50% per le ristrutturazioni e quello del 65% per il risparmio energetico, continuano a correre senza perdere appeal. Nei primi sette mesi dell'anno il Fisco ha effettuato ritenute per 1,060 miliardi che corrispondono a un investimento agevolato di oltre 16 miliardi che in termini percentuali rappresentano un più 23,8% del ricorso ai bonus casa nel 2015.

La richiesta avanzata dalle associazioni di categoria e dalle imprese di una stabilizzazione delle agevolazioni fiscali per la casa verrà invece respinta al mittente. Ci sarà la proroga ma per un periodo più lungo rispetto al singolo anno. Due o tre anni, sempre a seconda delle risorse disponibili, soprattutto per dare maggiori certezze agli investimenti di ammodernamento ed efficientamento dei condomini.

Legge di bilancio/2. Misure allo studio per rilanciare la spesa per investimenti dei Comuni

Gianni Trovati

Nel capitolo che la manovra dedicherà ai Comuni si profila una doppia mossa per spingere gli investimenti locali. In prima fila c'è la replica del «bonus» sul fondo pluriennale vincolato, cioè il meccanismo degli impegni di spesa che non si traducono in pagamenti nel corso dell'anno. Ma sul tavolo si studia anche la possibilità di uno sblocco selettivo degli avanzi, cioè i risparmi di bilancio che potrebbero essere concentrati sui programmi per edifici pubblici ed edilizia scolastica che prenderanno forma all'interno di «Casa Italia». Almeno per il momento, nonostante le richieste dei sindaci, non è invece all'orizzonte l'unificazione di Imu e Tasi, per cui il 2017 sarà il terzo anno di convivenza delle imposte gemelle all'interno di un fisco locale ancora «congelato» nelle aliquote.

Le prospettive dei conti locali sono state ieri al centro dell'incontro fra il sottosegretario a Palazzo Chigi Claudio De Vincenti e la delegazione dell'Anci. L'incontro è servito per mettere in fila un elenco degli ambiti di intervento in arrivo, ma senza arrivare alle cifre che dipendono da un quadro programmatico di finanza pubblica ancora da definire.

In prima fila, ancora una volta, c'è il tema investimenti. La riforma della legge sul pareggio di bilancio approvata in estate è stata accompagnata dall'accordo politico sulla conferma degli spazi finanziari sul fondo pluriennale, ma ora si tratta di tradurre l'intesa in cifre. I 660 milioni all'anno dell'accordo sono in fase di verifica, per due ragioni: il peso del «bonus» dipende ovviamente dall'indebitamento netto che sarà «autorizzato» dalla manovra (e da come sarà distribuito fra le varie misure della legge di bilancio), e l'obiettivo è quello di replicare nei prossimi tre anni gli spazi reali che gli enti hanno potuto autorizzare nel 2016.

Agli investimenti, che nell'anno di debutto del pareggio stanno vedendo crescere gli impegni di spesa ma ancora stentano sul versante dei pagamenti effettivi, potrebbe essere dedicata anche una quota degli avanzi di bilancio ancora fermi nei conti di molti Comuni. Una destinazione possibile è quella dello sblocco per finanziare la parte locale dei programmi di Casa Italia, che dopo l'apertura del commissario Ue agli Affari economici Pierre Moscovici sembra destinato a poter sfruttare gli spazi aggiuntivi di deficit da concordare con Bruxelles.

«Serve un patto per l'autonomia locale per riconoscere agli enti locali più flessibilità nella gestione delle risorse finanziarie e del personale», spiega il presidente Anci Piero Fassino. Questi spazi di autonomia, sottolineano i sindaci, dovrebbero riguardare anche il fisco, con l'obiettivo dichiarato di «concorrere a una strategia di riduzione della pressione fiscale», ma per il momento l'idea di correggere il blocco delle aliquote sembra lontana dalle intenzioni del premier.

Novità importanti potrebbero invece arrivare sul meccanismo di premi e sanzioni che accompagna i vincoli di finanza pubblica. In linea con gli indirizzi fissati nella riforma del pareggio di bilancio, i tecnici studiano un sistema di sanzioni progressive sulla base dell'entità dello sfioramento dagli obiettivi di finanza pubblica. Nel pacchetto potrebbero però entrare dei premi, finanziari ma anche sotto forma di spazi aggiuntivi nella gestione del personale, per chi raggiunge il pareggio: per evitare l'overshooting, cioè le risorse bloccate dagli enti molto oltre l'obiettivo a causa delle difficoltà di programmazione, i bonus potrebbero essere riservati a chi raggiunge o supera di poco il pareggio, evitando di premiare anche chi risparmia troppo bloccando più risorse del dovuto.

Oltre alla replica del fondo Tasi (390 milioni) per i 1.800 Comuni più colpiti dal taglio delle imposte sull'abitazione principale e ai rimborsi per una serie di partite arretrate (a partire dalle spese di giustizia anticipate dai sindaci e mai coperte dallo Stato), sul tavolo è tornata la richiesta di stoppare i tagli aggiuntivi già previsti per Province e Città metropolitane, che rischiano di far saltare i conti degli enti di area vasta. Sul punto, però, per avere qualche certezza occorre aspettare i numeri.

L'intervento

Il Ponte sullo Stretto non è sufficiente Calabria e Sicilia senza infrastrutture

DI EMANUELE IMPERIALI

Ponte sì, Ponte no. Il governo cade in evidente contraddizione. Renzi l'ha riproposto per l'ennesima volta, forse in chiave elettorale per recuperare consensi a favore del Sì al referendum tra calabresi e siciliani. A sua volta il ministro Graziano Delrio, prima dice che va fatto con soldi pubblici, poi che non è una priorità. Il solito tormentone. Ci sembra di capire che la vera posta in gioco non siano i costi, perché, come spiega la Salini Impregilo, azienda capogruppo del consorzio Eurolink che a suo tempo si aggiudicò la commessa, la maxi opera si dovrebbe realizzare in project financing. L'economista Paolo Beria snocciola due cifre: il contratto vale 3,8 miliardi solo per la costruzione del manufatto, mentre la delibera Cipe di 4 an-

ni fa indicava un costo di 8 miliardi e mezzo, di cui oltre 7 da reperire. Si intuisce per le opere di accesso e i costi finanziari, ai quali aggiungere quelli di gestione e manutenzione, che non si sa se i ricavi tariffari copriranno. Allora, se in una logica costi - benefici, i rischi sono molti più delle certezze, l'operazione va valutata politicamente, come un'infrastruttura decisiva per migliorare i collegamenti tra la Sicilia e il Continente.

Ma, a che servirebbe se le reti ferroviarie da Salerno a Reggio Calabria resteranno ancora a lungo quelle attuali, con tempi di percorrenza lunghissimi e la totale carenza di un sistema di Alta Velocità? E, poi, una volta sbarcati sull'isola, non ci si porrebbe lo stesso problema per muoversi in Sicilia, dove il cattivo stato di manutenzione delle strade rallenta anch'esso i collegamenti?

La verità è che, se il Mezzogiorno è separato dal cuore dell'Europa, lo è soprattutto per la carente, arretrata e incompleta armatura infrastrutturale, della quale la rete dei trasporti è certamente la maglia principale. Allora, non sarebbe meglio, se ci sono risorse pubbliche, da poter investire senza sfiorare le rigide regole del Patto di Stabilità, canalizzarle su

alcune opere pubbliche strategiche?

Come quelle ferroviarie, ed eventualmente sui porti meridionali, che hanno ormai perso competitività nel Mediterraneo? E poi sulla logistica e sui retroporti per connettere i movimenti delle merci a un'efficiente rete di trasporti su ferro e su gomma? Il completamento della terza corsia sulla Salerno Reggio Calabria, che sarà inaugurata a fine anno, fa sicuramente parte di queste priorità, anche se c'è voluto un tempo immemorabile per finirla. Il Ponte, invece, almeno oggi, non lo è certamente. "Crea occupazione", così difende la sua scelta il presidente del Consiglio. Senza dubbio. Perfino i lavori socialmente utili la fanno aumentare, ma non contribuiscono allo sviluppo e, peggio, in molti casi servono solo a elargire un po' di assistenza. Proprio ciò di cui il Mezzogiorno ha meno bisogno.



Il premier
Matteo Renzi
crede nella
realizzazione
del progetto

Programmazione/1. L'assenza del decreto attuativo del nuovo Codice appalti mantiene in vigore il vecchio obbligo

Lavori pubblici, piano entro sabato

In settimana va approvato in giunta il documento sulle opere pubbliche

**Anna Guiducci
Patrizia Ruffini**

■ Per la prima volta quest'anno tutti gli enti locali sono obbligati a verificare la coerenza fra il documento unico di programmazione presentato al consiglio entro lo scorso 31 luglio e lo schema del programmi triennale dei lavori pubblici che deve essere adottato dalla giunta entro il 15 ottobre. A pesare, sul già complicato quadro normativo, è l'assenza del decreto del ministero delle Infrastrutture a cui era stato demandato il compito di dare attuazione alle novità sulla programmazione introdotte dall'articolo 21 del nuovo codice di contratti.

La disciplina prevede l'obbligo, per le amministrazioni aggiudicatrici, di adottare il piano biennale degli acquisti di beni e servizi (di importo unitario pari o superiore a 40 mila euro) e la programmazione triennale dei lavori pubblici e i loro aggiornamenti annuali, nel rispetto dei documenti programmatici e in coerenza con il bilancio. Le opere pubbliche incompiute vanno inserite nella programmazione triennale, per il loro completamento o

per l'individuazione di soluzioni alternative quali il riutilizzo, anche ridimensionato, la cessione a titolo di corrispettivo per la realizzazione di altra opera pubblica, la vendita o la demolizione.

Nell'ambito del programma, le amministrazioni individuano i bisogni che possono essere soddisfatti con capitali privati. Inoltre gli enti devono comunicare, entro ottobre, l'elenco delle acquisizioni di forniture e servizi d'importo superiore a un milione di euro che prevedono di inserire nella programmazione biennale al Tavolo tecnico previsto dall'articolo 9, comma 2, del Dl 66/2014.

In attesa del decreto attuativo (il termine, del 18 luglio, è ampiamente scaduto), le amministrazioni applicano le vecchie regole sia per la gestione dell'anno in corso sia per la nuova programmazione. Questo significa che entro il 15 ottobre gli enti dovranno adottare in giunta il programma dei lavori pubblici per il 2017-2019, facendo riferimento agli schemi e modelli approvati con decreto del ministero delle Infrastrutture del 24 ottobre 2014. All'interno dei nuovi program-

mi, le amministrazioni individuano un ordine di priorità degli interventi, tenendo comunque conto dei lavori necessari alla realizzazione delle opere non completate e già avviate sulla base della programmazione triennale precedente, dei progetti esecutivi già approvati e dei lavori di manutenzione e recupero del patrimonio esistente, oltre che degli interventi suscettibili di essere realizzati attraverso contratti di concessione o di partenariato.

Occorrerà inoltre che il programma triennale delle opere pubbliche rechi anche la previsione degli stati di avanzamento dei lavori in base ai quali si determini l'imputazione alle singole annualità del bilancio di previsione e, ove l'opera è finanziata con risorse già accertate, il fondo pluriennale vincolato (da elaborare sulla base dei cronoprogrammi) in attuazione al principio della competenza finanziaria potenziata.

Una volta che gli schemi sono stati adottati in giunta, occorrerà renderli pubblici con affissione nella sede delle amministrazioni per almeno 60 giorni consecutivi ed eventualmente mediante publi-

cazione sul profilo di committente della stazione appaltante. È prudente infatti continuare a rispettare quest'obbligo che, sebbene previsto dalla vecchia disciplina abrogata (articolo 128, comma 2 del Dlgs 163/2006), resta transitoriamente ancora in vita per la programmazione del prossimo triennio.

Entro il 15 novembre, infine, con lo schema di delibera del bilancio di previsione finanziario 2017-2019, la giunta presenterà al consiglio la nota di aggiornamento del Dup.



Anac. L'esame dell'offerta più vantaggiosa

Appalti, i criteri vanno definiti fin dal progetto

Alberto Barbiero

■ Le stazioni appaltanti devono definire i criteri di valutazione delle offerte fin dalla fase della progettazione, collegandoli alle caratteristiche fondamentali dell'appalto

L'Autorità nazionale anticorruzione ha approvato e pubblicato le linee-guida 2/2016 relative all'applicazione delle disposizioni del Codice dei contratti pubblici sull'offerta economicamente più vantaggiosa, fornendo anche alcune importanti precisazioni sui presupposti e sulle modalità di utilizzo del criterio del prezzo più basso.

Proprio la prevalenza dell'offerta più vantaggiosa e la limitata casistica nella quale si può prevedere la selezione con il minor prezzo costituiscono, secondo l'Anac, presupposti che richiedono già nella fase di progettazione dell'appalto la compiuta definizione del sistema criterio, rapportato al quadro prestazionale descrittivo del lavoro, della fornitura o dei servizi da affidare.

Le linee-guida focalizzano l'attenzione sulla necessaria connessione dei criteri all'og-

getto dell'appalto e sulla possibilità di fare ricorso agli elementi premiali definiti dai decreti esplicativi dei criteri ambientali minimi, ma evidenziano anche la novità relativa al possibile utilizzo di alcuni elementi soggettivi, i quali devono comunque riguardare aspetti (ad esempio riferiti alla qualificazione del personale impiegato) che incidono in maniera diretta sulla qualità della prestazione. L'Anac precisa che anche in questo caso, la valutazione dell'offerta riguarda, di regola, solo la parte eccedente la soglia richiesta per la partecipazione alla gara, purché ciò non si traduca in un escamotage per introdurre criteri dimensionali.

Le linee-guida sollecitano le stazioni appaltanti a ricorrere al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa con costo fisso con una certa prudenza, soprattutto al di fuori della casistica definita da leggi e regolamenti: in tal caso, se le amministrazioni vogliono limitare o annullare la concorrenza sul prezzo devono adeguatamente motivare sulla ragionevolezza della scelta e sulla metodologia seguita

per il calcolo del prezzo o costo fisso (e. un'accurata indagine di mercato), in base al quale verrà remunerato l'oggetto dell'acquisizione.

Nella pesatura dei criteri, le stazioni appaltanti non possono attribuire a ciascuna componente, criterio o subcriterio un punteggio sproporzionato o irragionevole rispetto a quello attribuito agli altri elementi da tenere in considerazione nella scelta dell'offerta migliore, preservandone l'equilibrio relativo ed evitando situazioni di esaltazione o svilimento di determinati profili a scapito di altri. In tale prospettiva l'Anac indica due soluzioni: ripartire proporzionalmente i punteggi tra i criteri afferenti all'oggetto principale e agli oggetti secondari dell'affidamento, nonché attribuire un punteggio limitato o non attribuire alcun punteggio ai criteri relativi a profili ritenuti non essenziali in relazione alle esigenze della stazione appaltante.

Nella distribuzione dei pesi ponderali, l'Anac evidenzia come le stazioni appaltanti debbano attribuire un punteggio limitato alla componente prezzo quando intendono va-

lorizzare gli elementi qualitativi dell'offerta o quando vogliono scoraggiare ribassi eccessivi. Viceversa, esse devono attribuire un peso maggiore alla componente prezzo quando le condizioni di mercato sono tali che la qualità dei prodotti offerti dalle imprese è sostanzialmente analoga.

Inoltre devono limitare il peso attribuito ai criteri di natura soggettiva o agli elementi premianti relativi alle varianti progettuali.

Punteggi. Le regole per la riparametrazione

Il bando può puntare sulla parte tecnica

Le stazioni appaltanti possono prevedere nei bandi delle gare con l'offerta economicamente più vantaggiosa la riparametrazione dei punteggi assegnati ai criteri della parte tecnico-qualitativa delle offerte.

Le linee-guida 2/2016 elaborate dall'Anac per guidare le amministrazioni nella gestione delle procedure selettive aggiudicate sulla base di un sistema multicriteriale evidenziano che l'utilizzo della riparametrazione risponde a una scelta della stazione appaltante, che deve essere prevista nei documenti di gara ed è finalizzata a preservare l'equilibrio tra le diverse componenti dell'offerta.

L'Autorità muta il proprio orientamento in materia e far rilevare anche che questo procedimento comporta il rischio dare un peso eccessivo a elementi carenti delle offerte dei concorrenti.

Il presupposto per l'applicazione della riparametrazione si determina quando i punteggi relativi a un determinato criterio sono attribuiti sulla base di subcriteri e nessun concorrente raggiunga il punteggio massimo previsto. Questa situazione rischia di alterare la proporzione stabilita dalla stazione appaltante tra i diversi elementi di ponderazione, specie quando la valutazione è basata sul metodo aggregativo compensatore.

L'amministrazione, prevedendolo nel bando, può quindi riparametrare i punteggi attribuiti a ciascun criterio, riallineandoli rispetto ai punteggi

massimi previsti, sia per l'offerta migliore sia per le altre.

L'Anac fa rilevare come la procedura di riparametrazione sia riferibile principalmente ai criteri di natura qualitativa (quelli rispetto ai quali la commissione giudicatrice esprime le proprie valutazioni su metodologie, aspetti funzionali o organizzativi) e come possa essere effettuata una seconda volta, sul punteggio complessivamente assegnato alla parte tecnico-qualitativa dell'offerta.

L'Autorità precisa che ai fini della verifica di anomalia la stazione appaltante deve fare riferimento ai punteggi ottenuti dai concorrenti all'esito delle relative riparametrazioni.

In relazione ai criteri di natura quantitativa le linee-guida forniscono un articolato quadro di formule applicabili alle gare, evidenziando come le modalità di calcolo adottate dovrebbero comunque rispettare il principio per cui il punteggio minimo, pari a zero, è attribuito all'offerta che non presenta sconti rispetto al prezzo a base di gara, mentre il punteggio massimo è assegnato all'offerta che presenta lo sconto maggiore.

Tuttavia l'Anac fa rilevare che la scelta sull'utilizzo della formula deve tener conto del peso attribuito alla componente prezzo: pertanto, se a questa componente è attribuito un valore molto contenuto, non dovranno essere utilizzate le formule che disincentivano la competizione sul prezzo e viceversa.

Al.Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sentenza del Tar Lazio: impresa nel casellario dell'Anac dopo la contestazione sui lavori

Ati, lo stop porta alla black list

Sciolto il contratto per inadempimento c'è segnalazione

DI DARIO FERRARA

Dopo che il comune ha risolto per grave inadempimento il contratto con l'associazione temporanea d'impresa la società partecipante finisce sul casellario informatico dei «cattivi» gestito dall'Anac, l'autorità che vigila sugli appalti pubblici: è legittima l'iscrizione ex articolo 8, comma 2, lettera p) del dpr 207/10 sulla black list laddove anche sui lavori assegnati alla singola azienda sono state rilevate negligenze, a partire dal degrado riscontrato sul cantiere alla data di scadenza dei lavori. E quanto emerge dalla sentenza 9654/16, pubblicata dalla terza sezione del Tar Lazio.

Niente da fare per l'impresa di costruzioni: resterà sulla «lista nera» gestita dall'Anac creata per tutelare le stazioni appaltanti dei lavori pubblici. Fa bene il comune a chiedere

re all'azienda «incriminata» il procedimento avviato nei confronti di un'altra società. E ciò perché l'amministrazione locale si è vista costretta a risolvere il contratto dopo le contestazioni del direttore dei lavori nel parco archeologico. La società non può chiamarsi fuori perché è stata informata degli inadempimenti contrattuali di sua specifica responsabilità: non sono state realizzate le strutture di copertura degli scavi e si segnalano la sparizione di suppellettili e addirittura la presenza di scavi abusivi, dovuti all'omessa custodia. Insomma: è in base a documentali che l'autorità nazionale anticorruzione procede ad annotare l'intervenuta risoluzione del contratto nel casellario informatico. Spese di giudizio compensate.

E si può finire sulla lista dei cattivi anche per la violazione delle norme antinfortunistiche. Resta la «macchia» sulla «fedina» dell'impresa appaltatrice che sta costruendo la cittadella

della cultura nel territorio del comune quando il coordinatore della sicurezza rileva irregolarità tali da sospendere i lavori: su segnalazione dell'ente che ha messo a gara quel lotto, infatti, l'autorità di settore, ieri Avcp oggi Anac, deve dar conto del fatto nel casellario informatico delle imprese qualificate a svolgere lavori pubblici. L'annotazione è un atto dovuto senza obbligo di una particolare motivazione perché l'impresa deve ritenersi al corrente delle proprie inadempienze. E quanto emerge dalla sentenza 6522/16, pubblicata dalla prima sezione del Tar Lazio. Decisivo il sopralluogo del coordinatore che blocca i lavori: nel cantiere vede lavorare operai su vani scala senza parapetto a più di due metri dal piano inferiore e accerta altre omissioni in termini di protezione dei lavoratori; lo stop alle operazioni scatta dunque per un «pericolo imminente». Ecco allora che è inevitabile l'annotazione nel ca-

sellario informatico: la segnalazione della stazione appaltante non ha margini discrezionali perché è «grave» la violazione riscontrata rispetto alle norme antinfortunistiche. E dunque non c'è bisogno di coinvolgere l'impresa nel procedimento amministrativo: deve ritenersi che l'appaltatore sia al corrente degli illeciti che gli sono contestati dopo che gli è trasmesso il verbale del coordinatore per la sicurezza. Inutile in particolare per l'impresa lamentare che non è stato comunicato l'avvio del procedimento in base alla legge sulla trasparenza dell'attività amministrativa (legge 241/90).

Il punto è che la segnalazione all'autorità vigilante costituisce un provvedimento a carattere vincolato per la stazione appaltante, il che consente di comprimere il diritto del privato a partecipare al procedimento amministrativo.