

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 13 marzo 2016



APPALTI

Repubblica 13/03/16 P. 24 Cantone richiama Adr sugli appalti "Più trasparenza" Liana Milella 1

INNOVAZIONE

Stampa 13/03/16 P. 1 Nelle megacittà la frontiera dell'innovazione Maurizio Molinari 2

RIFORMA APPALTI

Sole 24 Ore 13/03/16 P. 13 Otto idee per spingere l'edilizia fuori dalla crisi Marco Morino 4

Cantone richiama Adr sugli appalti "Più trasparenza"

Il presidente dell'Anticorruzione: criteri privatistici nell'assegnare i negozi

LIANA MILELLA

ROMA. Cantone versus Palenzona. Il presidente della società Aeroporti di Roma, tra la posta, nelle ultime 48 ore ha ricevuto un plico spedito dall'Authority Anticorruzione destinato a guastargli il weekend. Perché Raffaele Cantone, in un dossierino di una ventina di pagine, fa le pulci a Fabrizio Palenzona e alla gestione degli appalti per i servizi commerciali degli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Affidati con criteri del tutto privatistici, quindi ignorando «l'obbligo di osservanza delle procedure ad evidenza pubblica». Per intenderci, Aeroporti di Roma (Adr), quando sceglie a chi dare in gestione negozi, ristoranti e bar, sceglie chi gli pare. E teorizza di poterlo fare. Cantone la pensa all'opposto, ritiene che le regole della trasparenza debbano essere rispettate anche da Adr. Il plico di Cantone è destinato anche al presidente dell'Enac Vito Riggio e al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, nonché all'associazione Fuori Pista.

UN PO' DI CONTI

Per renderci conto del business ecco le cifre. Adr ha versato nel 2014 all'Enac, che gli ha affidato in gestione i due aeroporti, 31,464 milioni di euro. Lo stesso anno Adr, come si può leggere nella relazione finanziaria del 2014, ha dichiarato 726,039 milioni per la gestione, di cui 519,980 da attività connesse alla navigazione aerea e 206.059 per quelle frutto delle concessioni commerciali e immobiliari, dei parcheggi e della pubblicità.

LE CONTESTAZIONI

Il 26 giugno 2015 è l'associazione Fuori Pista a scrivere all'Anac per contestare la concessione ad Adr e la proroga di 35 anni. Ma pure due parlamentari, Michele Anzaldi e Lorenza Bonaccorsi del Pd, chiedono che si faccia maggiore chiarezza sulla natura giuridica della concessione ad Adr e pure sui rapporti con i sub concessionari.

ADR SI DIFENDE

Neppure un mese dopo, Adr si fa sentire. Nessuna violazione, secondo Palenzona, per via della «natura interamente privatistica delle subconcessioni», che non sarebbero neppure configurabili come vere e proprie concessioni demaniali, il che farebbe cadere qualsiasi potere di controllo dello stesso Cantone. In ogni caso, il presidente di Aeroporti garantisce che gli affidamenti delle attività commerciali avverrebbero «nel più ampio rispetto dei principi di concorrenza, non discriminazione, parità di trattamento». Cantone invece ritiene esista l'obbligo di osservare le procedure ad evidenza pubblica per gli affidamenti delle subconcessioni.

I PUNTELLI DI CANTONE

Il presidente dell'Authority Anticorruzione ragiona così: in base al codice della navigazione, i beni del demanio aeronautico sono assegnati all'Enac in uso gratuito. Tra di essi non rientrano solo le infrastrutture destinate ai voli, ma anche le aree e i locali utilizzati per attività diverse. Voli e servizi a terra sono attività di pubblico interesse, tant'è che l'Enac mantiene poteri pubblicistici e quando sottoscrive la concessione con Adr chiede che siano rispettati «precisi obblighi in materia di safety and security». Scrive Enac: «Le subconcessioni in favore di operatori esercenti attività non aeronautiche sono effettuate sulla base delle strategie e politiche commerciali della concessionaria, nel rispetto delle norme vigenti». In particolare, «nell'affidamento delle subconcessioni la concessionaria dovrà assicurarsi il rispetto della concorrenza e della non discriminazione». Adr ribat-

te con una sentenza del Consiglio di Stato (25 maggio 2015) che all'opposto insiste sul rapporto di natura privata. Ma Cantone sposa la tesi opposta, per cui «la subconcessione di aree all'interno dell'aeroporto è espressione del potere pubblicistico veicolato dalla concessione che ne è il necessario precedente».

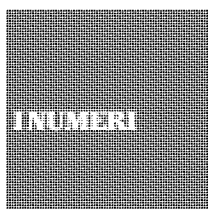
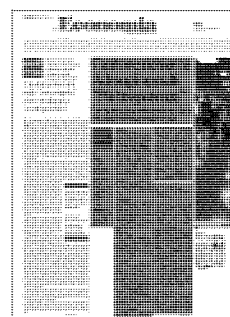
BENI E GARE PUBBLICHE

Nella comunicazione di Cantone a Palenzona merita una sottolineatura il seguente passaggio: «L'obbligo di attivare la procedura ad evidenza pubblica in caso di concessione di beni pubblici, pena l'introduzione di una barriera all'ingresso al mercato e la lesione dei principi di parità di trattamento, di non discriminazione, di trasparenza vale anche per l'affidamento delle concessioni di locali per lo svolgimento di attività commerciali». Invece Adr si comporta in tutt'altro modo. Negli avvisi inviati ai concorrenti per una gara mancano i riferimenti «all'offerta tecnica ed economica, nonché ai criteri di valutazione delle offerte e si omettono riferimenti all'offerta tecnica ed economica, nulla si precisa sui criteri di valutazione, quindi i soli soggetti selezionati ricevono una lettera per presentarsi». Tutto ciò lascia «amplissimi margini di discrezionalità, sia nella scelta dei soggetti, sia in quella dei criteri selettivi».

RISTORANTI E LEGAMI

Anac prende atto che, nel settore dei bar e ristoranti, «tre importanti società si sono aggiudicate gli appalti». Una di queste fa parte dello stesso gruppo che gestisce Fiumicino e Ciampino. Basta questo all'Anticorruzione per chiedere ad Adr che entro 30 giorni chiarisca la situazione.

La risposta: non sono concessioni demaniali e non c'è potere di controllo dell'Autorità



35

LA PROROGA

Le verifiche sulle procedure di Adr cominciano dopo la proroga di 35 anni della concessione ricevuta dallo Stato

206 mln

IL BUSINESS

A fronte di un canone di 31,5 milioni di euro pagato a Enac, Adr ha incassato 726 milioni di cui 206 dagli esercizi commerciali

2005

PUBBLICO E PRIVATO

Anac ribalta la tesi del Consiglio di Stato del 2005 e sostiene che le gare Adr devono rispettare le norme sui beni pubblici

SINDACI ALLA SFIDA

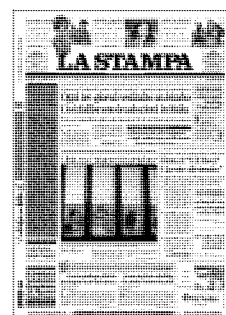
NELLE MEGACITTÀ LA FRONTIERA DELL'INNOVAZIONE

MAURIZIO MOLINARI

Sono le megacittà la nuova frontiera dell'innovazione tecnologica. Nel 1950 i centri urbani con oltre un milione di abitanti erano 77, oggi sono 501 e nel 2030 saranno 601. La loro moltiplicazione traina la crescita umana del Pianeta ed a dimostrarlo c'è il fatto che, secondo le più recenti previsioni dell'Onu, entro il 2050 ben 7 abitanti su 10 vivranno in una megacittà dando vita ad un riassetto geo-economico dell'umanità destinato ad avere conseguenze dirette per ognuno di noi. Come riassume al «Wall Street Journal» Luis Bettencourt, ricercatore di Dinamica urbana all'Istituto di Santa Fe del New Mexico, negli Stati Uniti, «il mondo intero si sta urbanizzando ad una velocità da capogiro» e ciò porterà alla «costruzione di più infrastrutture cittadine nei prossimi 50 anni di quante ne abbiamo realizzate nel corso della nostra Storia».

Basti pensare che al momento il 30 per cento del pil globale e la maggiore fonte di innovazione tecnologica vengono dalle 100 città più popolate, come attesta una ricerca di McKinsey & Co. Da qui l'interrogativo su come progettare il governo, la gestione e lo sviluppo di un'accelerazione umana destinata non solo a far aumentare di un milione di anime la popolazione di New York e di un miliardo le abitazioni in Cina ma anche a concentrare nelle più popolate città italiane ed europee la maggioranza dei nostri concittadini.

CONTINUA A PAGINA 23



SFIDA TRA MEGACITTÀ LA FRONTIERA DELL'INNOVAZIONE

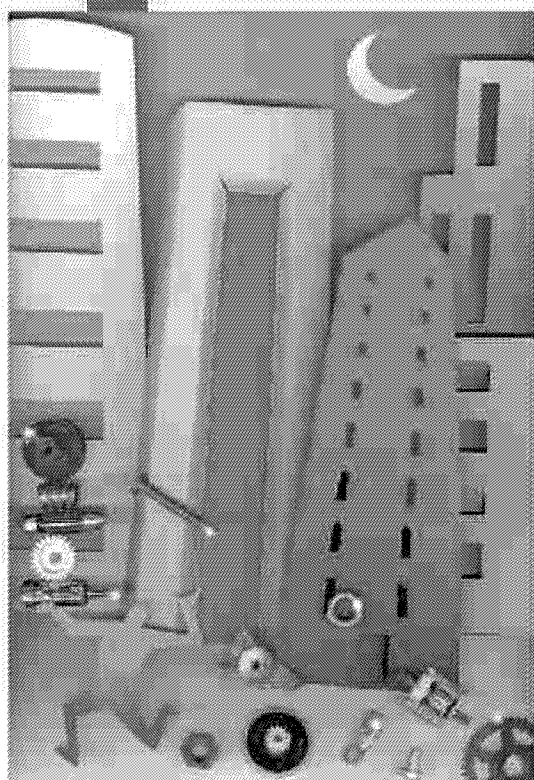
MAURIZIO MOLINARI
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Una prima risposta la diede Michael Bloomberg quando, poche settimane prima di lasciare la guida di New York nel dicembre 2013, firmò un ambizioso piano di riassetto urbano teso a ridefinire quartieri, vie di comunicazione ed infrastrutture per far fronte ai cambiamenti climatici come anche a sfruttare le fonti di energia rinnovabile. Quella mappa sul riassetto della prima città del Pianeta divenuta megalopoli - negli Anni Cinquanta del Novecento - è una finestra sul futuro perché include turbine sottomarine nelle acque dell'East River, atenei digitali a Roosevelt Island, impianti eolici sui grattacieli e l'allontanamento degli abitanti dalle zone più esposte ad inondazioni. E ora un altro newyorkese, Gregory Dobler, aggiunge un tassello in più: si tratta di un astrofisico della New York University che assieme ad un gruppo di colleghi ha deciso di sfruttare le competenze accumulate nell'osservazione del cosmo per studiare il panorama di Manhattan. Negli ultimi due anni, dall'osservatorio del loro ateneo, scattano ogni dieci secondi un'immagine dell'isola al cuore di New York City. L'intento è registrarne ritmi, pulsazioni, luci, fumi e quant'altro producono i suoi abitanti per riuscire a com-

prenderne l'evoluzione, proprio come si fa con le stelle. E' uno studio che contribuirà a determinare posizione e funzioni dei sensori digitali che dovranno tastare il polso alle megalopoli, in tempo reale, al fine di seguire, analizzare e comprendere - attimo per attimo - l'uso dell'energia, la qualità dell'aria e dell'acqua, il tasso di inquinamento, i livelli di traffico e calore come anche i ritmi di costruzione, i tempi del sonno e del lavoro. Questa ricerca del «Center for Urban Science and Progress» della «Nyu» suggerisce quanto la tecnologia dell'innovazione sia destinata ad accompagnare l'urbanizzazione del XXI secolo. Sarà una generazione di sensori a consentire ad amministratori, sindaci, aziende e quartieri di avere più informazioni - e dunque più opzioni - per migliorare i servizi e la vita degli abitanti. E' una sfida che riguarda anche l'Italia perché oltre alle due megacittà che già abbiamo - Roma e Milano - ve ne sono almeno altrettante che lo diventeranno - Napoli e Torino - senza contare le potenzialità di crescita di Palermo e Genova. Poiché in alcuni di questi grandi centri si andrà presto a votare per scegliere i sindaci è bene tener presente come l'innovazione tecnologica delle megacittà è destinata a diventare il terreno di confronto fra leader determinati a guidare il futuro o incapaci di comprenderlo.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Illustrazione
di Gianni Chiostrì



La riforma degli appalti. Le proposte della filiera del cemento e del calcestruzzo per rilanciare l'industria delle costruzioni

Otto idee per spingere l'edilizia fuori dalla crisi

Marco Morino
MILANO

■ Otto idee per l'edilizia, fondate sull'innovazione e sulla qualità delle opere. Sono i pilastri per rilanciare l'industria delle costruzioni in Italia, sferzata da una crisi durissima: in sette anni, dal 2008 al 2014, il settore ha perso il 32% degli investimenti, pari a circa 64 miliardi di euro. Mentre i consumi di cemento dal 2007 al 2015 sono crollati del 60%, sotto i 20 milioni di tonnellate l'anno, tornando mestamente agli anni 60. Allora però eravamo alla vigilia del boom economico. Ora si ragiona di imprese fallite e posti di lavoro scomparsi.

Il nuovo Codice degli appalti, con un quadro normativo più chiaro e snello, potrebbe rappresentare la svolta. Il nuovo testo, nei piani del governo, dovrebbe essere varato in via definitiva entro il prossimo 18 aprile, ma sta già alimentando molte aspettative. Federbeton, la federazione di

NORME PIÙ CHIARE

Non ragionare più in termini di massimo ribasso permetterà di realizzare progetti di maggior valore e cantieri tecnologicamente evoluti

Confindustria a cui fa capo la filiera del cemento, del calcestruzzo e dei materiali di base per l'edilizia con un valore della produzione pari al 7,8% del mercato delle costruzioni, scende in campo con un libro bianco che riassume idee e proposte per rilanciare l'edilizia in Italia. Il libro bianco è il risultato di un'iniziativa originale, intitolata la fabbrica delle idee: Federbeton ha riunito per due giorni, al Saie di Bologna, oltre cento rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e delle imprese che si sono confrontati sugli strumenti per un rilancio concreto e sostenibile dell'edilizia e delle costruzioni in Italia alla luce del nuovo Codice degli appalti. Il ragionamento cardine, estrema sintesi delle idee contenute nel documento conclusivo di Federbeton, è il seguente: il settore delle costruzioni in senso lato, cioè opere pubbliche ed edilizia residenziale, è pronto a ripartire all'insegna dell'innovazione e della maggior qualità delle opere. Non ragionare più in termini di

massimo ribasso permetterà di realizzare progetti di maggior valore e cantieri tecnologicamente evoluti per opere di qualità a partire dai materiali da costruzione.

Le costruzioni, è stato detto nel corso della due giorni bolognese, hanno un ruolo centrale nello sviluppo economico e nell'evoluzione sociale di ogni Paese. Occorre confrontarsi apertamente e senza pregiudizi sul ruolo che le costruzioni e i settori connessi possono svolgere per la ripresa dell'economia italiana. In che modo? Ecco alcune proposte circolate a Bologna.

Rottamare gli edifici che non offrono più garanzie di sicurezza e qualità dell'abitare, soprattutto nelle aree a rischio sismico per realizzare nuove costruzioni, con vantaggi per la sicurezza e la sostenibilità ambientale. In Italia ci sono sei milioni di edifici situati in zone sismiche e il 55% di questi ha più di 40 anni di vita, con il 70% costruito prima delle norme antisismiche. Favorire uno sviluppo verticale degli edifici per costruire una nuova identità delle città riducendo il consumo del suolo, come dimostra il caso Milano con il progetto CityLife, con i 231 metri

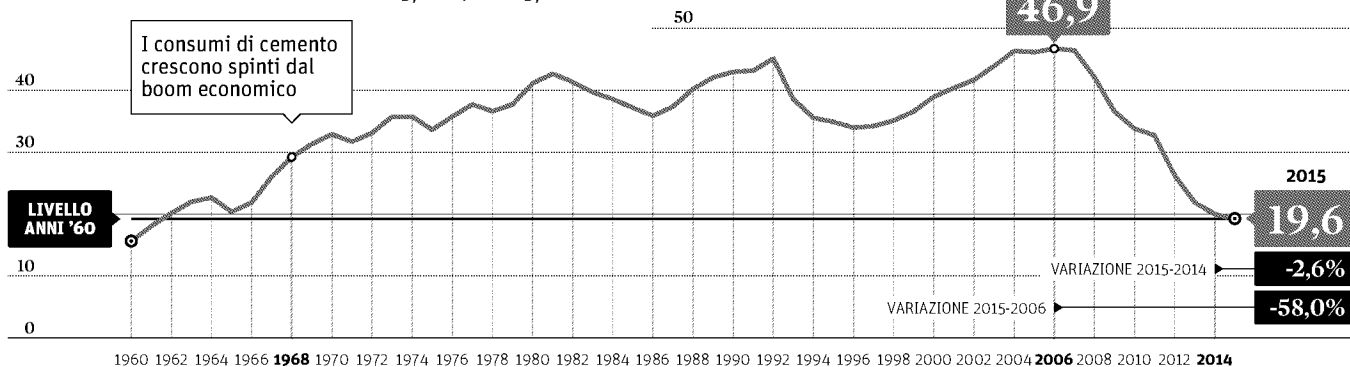
della torre UniCredit a Porta Nuova e con tutti gli altri grattacieli che in questi anni hanno rivoluzionato lo skyline della metropoli lombarda. Investire sulla rigenerazione urbana, rottamando le periferie delle nostre città e sfruttando il rammento urbano come occasione per applicare delle nuove tecnologie costruttive. Detassare le costruzioni realizzate con materiali innovativi e prestazionali. Agevolare le connessioni tra il mondo finanziario, istituti di credito e assicurazioni e il mondo delle costruzioni. Promuovere la conoscenza della filiera del cemento e del calcestruzzo, del suo potenziale innovativo che può assumere i temi di sostenibilità, riduzione del rischio idrogeologico, sicurezza sismica.

Impossibile riassumere qui tutte le idee e le proposte emerse dall'iniziativa promossa da Federbeton. L'auspicio della filiera cemento-calcestruzzo è che la riforma del Codice appalti segni un nuovo inizio per l'industria delle costruzioni in Italia. «Ritroviamo l'energia che ha fatto nascere l'autostrada del sole» è il messaggio conclusivo della due giorni di Bologna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I consumi di cemento in Italia dal 1960 al 2015

In milioni di tonnellate e variazione % 2015/2014 e 2015/2006



Fonte: Aitec (Associazione italiana tecnico economica cemento)



Le proposte della filiera del cemento e del calcestruzzo

SCHEDE A CURA DI **Laura Cavestri**

RIQUALIFICAZIONE

Per riqualificare periferie e aree industriali dismesse senza consumare suolo, occorre una normativa che, da un lato elimini i doppi oneri, fiscali e burocratici, per demolire e ricostruire con nuove destinazioni d'uso. Dall'altro, incentivi economicamente le soluzioni sostenibili, quindi a bassa impronta di CO2, con materiali riciclabili, che privilegino efficienza energetica e sicurezza, soprattutto per interventi di grandi dimensioni

SVILUPPO VERTICALE

Vanno eliminati i vincoli che oggi frenano la scelta di soluzioni radicali come l'abbattimento di singoli edifici, o di interi contesti immobiliari e post-industriali, per favorire uno sviluppo verticale degli edifici, ovvero quei grattacieli sorti numerosi a Milano ma che faticano a farsi strada nella programmazione urbanistica delle altre città italiane, per un approccio conservativo e il timore che possano dequalificare il patrimonio storico-artistico. Naturalmente previa valutazione su sicurezza sismica, estetica e integrazione nel contesto locale

RICICLAGGIO INERTI

I rifiuti inerti provenienti da costruzione e demolizione (C&D) costituiscono, in termini di volume, la più grande fonte di rifiuti nella Ue. Ma in Italia manca una cultura del riciclo. La Ue ha messo in atto una politica per promuovere una gestione ottimale dei rifiuti nel settore delle costruzioni. In Italia, si rende necessaria la creazione di un network, ossia di una rete, tra gli attori della filiera del cemento. Oltre a formare e a richiedere una normativa che incoraggi il riciclo degli inerti occorre una banca dati su produzione e gestione dei rifiuti

INNOVAZIONE

Occorre sostenere, anche attraverso i finanziamenti e gli incentivi fiscali, l'attività di ricerca svolta dalle aziende *in-house* o in collaborazione con il mondo accademico. L'intenzione è quella di incentivare fiscalmente l'utilizzo di materiali innovativi e prestazionali. Sul fronte degli appalti, è importante potenziare, all'interno del prossimo Codice, procedure che consentano, in fase di gara, di valorizzare soluzioni innovative di processo e di prodotto

CANTIERI

Bisogna andare verso la riduzione degli oneri di cantiere in termini di costi, tempi e sicurezza dei lavoratori. Un dialogo più stretto tra produttori di materiali, tecnologie, macchine e impianti, casseforme, deve poter migliorare l'organizzazione del cantiere che va adattata alle peculiarità di ogni progetto. Da coinvolgere anche le soprintendenze che aprioristicamente ostacolano l'utilizzo di calcestruzzo per qualsiasi operazione di recupero degli edifici storici

EDILIZIA SCOLASTICA

La riqualificazione del patrimonio scolastico italiano riguarda oltre 40 mila scuole. I bandi del Miur devono valorizzare le soluzioni innovative per l'edilizia scolastica: pavimentazioni continue antistatiche e antibatteriche, soluzioni per l'isolamento acustico, abbattimento delle onde elettromagnetiche e una sufficiente inerzia termica per migliorare il comfort. Ma anche materiali autopulenti e in grado di ridurre l'inquinamento; materiali di lunga durata e a bassi costi di manutenzione

SOCIAL HOUSING

Su un milione di abitazioni pubbliche, solo 20 mila sono per il *social housing*. Come per le scuole, i bandi di intervento di *social housing* nella scelta dei materiali, dovrebbero valorizzare le migliori soluzioni innovative a basso costo. Ad esempio: strutture massive in grado di assicurare un isolamento acustico, abbattimento delle onde elettromagnetiche e una sufficiente inerzia termica. Materiali di lunga durata e a bassi costi anche per ridurre i costi di gestione

VIABILITÀ

L'utilizzo del calcestruzzo per le pavimentazioni stradali, urbane e non, diffuse in molti Paesi sia in Europa sia nel mondo, è in Italia una soluzione poco praticata. Questo è dovuto a due fattori: resistenza culturale all'innovazione e ridotta conoscenza delle soluzioni esistenti. Bisogna sensibilizzare politica e Pa affinché, in fase di progetto definitivo, scelgano tra diverse soluzioni costruttive e diversi materiali e, in fase di gara, tengano conto della convenienza del materiale