

ANCE | ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COSTRUTTORI EDILI

Dossier stampa **La settimana Ance** **sui media**

**Una raccolta delle
principali uscite dell'ultima
settimana**

20-29 aprile 2024

TV

TGCOM24 - NEWS SERA 17:00 - "Direttiva Ue case green: intervento del vicepresidente Piero Petrucco" - (27-04-2024)



Ance: «Allarme sui ristori del caro materiali e sui pagamenti Pnrr»

I costruttori

Brancaccio: «Servono scelte chiare. Riprogrammare ma con versamenti regolari»

È di nuovo allarme dei costruttori sui tempi di pagamento dei ristori per il caro materiali. L'Ance, per bocca della sua presidente **Federica Brancaccio**, torna a puntare i piedi sulle lungaggini che anche in passato hanno funestato il versamento dei pagamenti alle imprese a titolo di compensazioni per l'impennata dei costi delle materie prime. «Siamo molto preoccupati - lamenta la numero uno dei costruttori - da un lato perché dove c'è la copertura delle risorse, e quindi stiamo parlando del secondo semestre 2022, ancora è tutto fermo. Dall'altro perché sul 2024 le coperture sono decisamente insufficienti».

L'associazione ha messo in fila i numeri dei ristori (si veda tabella in alto) e la situazione non sembra rosea. Sul biennio 2022-2023 mancano all'appello quasi 2 miliardi di euro messi a disposizione dal decreto Aiuti: 1,5 miliardi circa già ripartiti ma non erogati e altri 500 milioni tutti ancora da sottoporre al riparto. È nel 2024 che la musica cambia perché ora la coperta è decisamente corta: sul Fondo per la prosecuzione delle opere indifferibili sono stati stanziati

2,640 miliardi per l'anno in corso, il 2025 e il 2026. Ma una grossa fetta di queste risorse sono assorbite da altre voci, (decreto Aiuti 2023 e general contractor per le grandi opere): restano 420 milioni in tutto di cui appena la metà a copertura di quest'anno. Risultato: il fabbisogno per il solo 2024 è di 1,6 miliardi.

«Se di dove c'è la copertura, e quindi degli aiuti del secondo semestre 2022 ancora non si hanno notizie - lamenta **Brancaccio** - figurarsi sul 2024 dove le risorse non ci sono». Ma c'è di più secondo i costruttori. «Non c'è solo il dl Aiuti a complicare la vita delle aziende - spiega la presidente - ma ora registriamo un problema forse anche peggiore: non passa giorno ormai da qualche tempo che non raccogliamo l'allarme di chi lamenta il mancato pagamento dell'ordinario, quindi degli stati di avanzamento dei lavori». Ance parla di una stretta poderosa a tutti i livelli: dalle amministrazioni centrali ai comuni, nessuno escluso. «Dopo un periodo di ripresa, di stabilità, stiamo vivendo di nuovo un brutto film già visto - aggiunge -. E gli allarmi sui conti pubblici non

fanno certo bene alla fiducia delle nostre aziende». Poi la proposta: «A questo punto se veramente c'è un problema di coperture si assumessero delle decisioni coerenti - conclude -. Anche drastiche, fuori dal Pnrr ovviamente, di stralciare alcune opere, mettere mano a una riprogrammazione purché i lavori in corso o i bandi che si decidono di mettere in cantiere abbiano la copertura e vengano pagati regolarmente».

—F.La.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo stato dell'arte

CARO MATERIALI 2022-2023

Da pagare ancora 1° semestre 2022, 3° e 4° finestra 2023. Istruttoria ancora da completare su 2° semestre 2022.

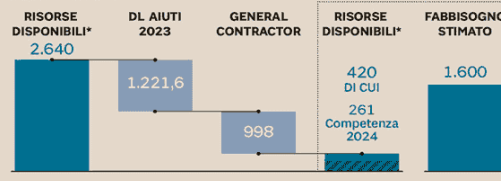
Dati in mln di €



CARO MATERIALI 2024

Disponibili solo 261 milioni per le compensazioni DL Aiuti 2024.

Dati in mln di €



* per gli anni 2024/2025/2026 - Fonte: Ance



Peso: 21%

IL RAPPORTO ASTRID "LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO: INVENTARE IL FUTURO"

“Il codice appalti ha ucciso il PGT, viva il Piano generale trasporti”: se le idee dei Professori tornano dalle chat al dibattito pubblico

Il Rapporto Astrid presentato da Paolo Costa. Riassunto in dodici temi (da mettere in agenda) di una discussione che ha portato molte convergenze e ha posto necessità non trascurabili.

Unanimità sulla necessità di una pianificazione di medio-lungo periodo delle infrastrutture di trasporto: il Rapporto propone la metodologia della “pianificazione a ritroso”, fissando prima gli obiettivi “industriali” al 2030, 2040 e 2050 e poi definendo quali sono le opere che consentono di ottimizzare la competitività. I rischi di un dopo-PNRR senza idee e risorse. Le risposte di Rixi – di Giorgio Santilli

La questione nazionale della programmazione delle infrastrutture di trasporto esce dalla riflessione delle chat di professori ed esperti e torna finalmente nel dibattito politico pubblico grazie al seminario organizzato da Astrid di Franco Bassanini per presentare il Rapporto “Le infrastrutture di trasporto: inventare il futuro”, curato da Paolo Costa, con contributi di Damiano De Marchi, Licia Ferranna, Ercole Incalza, Maurizio Maresca, Corinna Nicosia, Pietro Spirito, Gualtiero Tamburini e Francesco Zollino. “Contiamo su un’attenzione del governo a questo lavoro e a questo tema pari a quella ricevuta dal lavoro fatto sulle semplificazioni che è stato ripreso in molti punti dal governo”, ha detto Bassanini.

L’auspicio del “Diario” è anzitutto che si torni ad alimentare un dibattito aperto che seguiremo e cercheremo di valorizzare nelle prossime settimane e nei prossimi mesi. Di seguito le principali considerazioni emerse dal dibattito del 23 aprile, riorganizzate per temi, e le valutazioni date (quando ci sono state) dal viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, sui singoli punti.

- 1. La cancellazione del Piano generale dei trasporti dal codice degli appalti.** L’eliminazione della norma che prevedeva il Piano generale dei Trasporti dal nuovo codice degli appalti (decreto legislativo 36/2023) ha di fatto cancellato ogni “gancio” nell’ordinamento per una pianificazione infrastrutturale di medio-lungo periodo. Su questo punto, sollevato anche dall’introduzione di Paolo Costa, si è registrata una sostanziale unanimità. Per Federica



Brancaccio, presidente di **ANCE**, questo è “un approccio rischioso” perché rende più difficile per le imprese fare una programmazione della propria attività e degli input produttivi necessari (a partire dal lavoro). Come ha sottolineato l'ex ministro Enrico Giovannini, l'unica forma di pianificazione delle infrastrutture che resta – niente affatto di lungo periodo – è l'elenco delle opere prioritarie che dovrebbe essere contenuta, di anno in anno, nell'allegato Infrastrutture del DEF approvato ad aprile. Anche Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea CGIL, ha insistito sulla necessità di un processo di programmazione stabile nel tempo che, da amante della provocazione, ha tradotto così: “Un Piano generale dei trasporti dovrebbe valere almeno per tre legislature e andrebbe sottratto per un periodo altrettanto lungo alla possibilità per Parlamento e Governo di intervenire a modificare”. La risposta di Rixi sul punto ammette l'attuale carenza di strumenti ma non indica soluzioni a breve e rimanda a una più generale carenza di pianificazione in sede europea. In particolare – dice Rixi – “è vero che gli strumenti pianificatori che abbiamo a disposizione al momento non sono sufficienti, ma questo non vale solo in Italia, vale per esempio anche in Germania e Francia”. Nelle prossime settimane si potrà capire se il governo sia intenzionato nel decreto correttivo del codice appalti (atteso nella seconda metà dell'anno) a resuscitare o meno il Piano generale dei Trasporti. Quella è la prima risposta decisiva.

2. **La posizione italiana in Europa.** Se Paolo Costa ha ricordato che oggi le reti TEN sono “il solo quadro di riferimento certo al 2030, 2040 e 2050 anche per il nostro Paese” e ha raccomandato di “coordinare la pianificazione italiana con quella europea”, è stato invece il viceministro Rixi a dare un'indicazione della posizione che l'Italia intende assumere in Europa sul tema della pianificazione delle reti di trasporto. “Quello italiano – ha detto Rixi – è l'unico governo stabile di un grande Paese europeo in questo momento e l'Italia è l'unico Paese europeo a vocazione mediterranea. Questo deve indurci a portare in Europa questioni che solo noi possiamo porre: il sistema dei trasporti europeo ha bisogno di risorse. Vanno ripensati i criteri di pianificazione delle reti TEN, che per altro presentano tempi di realizzazione troppo lunghi. Vanno ripensate le modalità di finanziamento del CEF con risorse che oggi sono del tutto insufficienti”.
3. **Il vuoto dell'ultimo Allegato Infrastrutture al DEF.** Giovannini ha criticato le ultime due versioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF. “Non solo è rimasto l'unica forma di pianificazione infrastrutturale, ma questa ultima versione dell'allegato al DEF, come quella precedente, non ha neanche l'elenco delle opere prioritarie”. La risposta di Rixi: “Nel DEF manca una programmazione, è vero, in questo momento non siamo in grado di



programmare nuove opere. Fino al 2030, però, sappiamo quali sono le opere da realizzare: quelle del PNRR, comprese quelle stralciate ma riprogrammate, e le opere del Piano nazionale complementare (PNC)”.

4. Il vuoto del dopo-PNRR. È stata soprattutto la presidente di ANCE, **Federica Brancaccio**, a insistere sulla grande preoccupazione per un’assenza di risorse, di programmi e anche di una direttrice per il dopo-2026. Non basta il Ponte sullo Stretto. Il timore delle imprese è che, finito il PNRR, il settore torni ai livelli di investimenti registrati durante la crisi 2009-2020, per assenza di risorse nazionali e di scadenze cogenti. Mentre – ha attaccato **Brancaccio** – “le nostre imprese lamentano ancora terrificanti ritardi nei pagamenti”, nonostante gli obiettivi (elusi) del PNRR di pagamenti a trenta giorni. Mario Sebastiani ha invece ricordato come dopo il 2026 “per far fronte al fabbisogno di rigenerazione si renderanno necessari quei capitali privati che hanno mostrato più volte in passato di non disdegnare gli investimenti nei trasporti”. Questo apre un vistoso capitolo sul quadro regolatorio da riformare per favorire il PPP e sulla necessità di adeguare i pedaggi, suddividendoli anche per classi e diversificandoli per giorni e orari diversi. Al tempo stesso Sebastiani ha lanciato – sul fronte pubblico – la proposta di “un accantonamento graduale di risorse in un fondo pubblico”. Due temi, tutta da approfondire, per sprovincializzare un po’ la cassetta italiana degli attrezzi. La risposta di Rixi sul dopo-2026 è la stessa già data a proposito del DEF Infrastrutture: fino al 2030 le opere da realizzare ci sono.

5. Alcuni errori di pianificazione delle infrastrutture al Sud. Pietro Spirito, già direttore della programmazione Fs e presidente dell’Autorità portuale del Tirreno centrale (Napoli), ha aperto un altro tema: “spendere meglio i soldi per gli investimenti di infrastrutture di trasporto, soprattutto nel Mezzogiorno”. Analisi costi-benefici e non solo. Spirito ha citato tre casi significativi di quelli che, secondo lui, sono errori di programmazione delle future infrastrutture ferroviarie del Sud. “Dobbiamo fare l’Alta velocità ferroviaria fra Salerno e Reggio Calabria? Sì, bisogna farla – si è risposto Spirito – ma non per le merci, che fanno crescere di un terzo il costo dell’infrastruttura senza benefici rilevanti per il traffico. E non con l’itinerario centrale, che buca la Sila, ripetendo gli errori, già fatti con l’autostrada, di lievitazione dei costi e di mancato raccordo con i traffici potenziali”. Seconda questione. “Bisogna fare il Ponte sullo Stretto? Sì, bisogna farlo ma non con un impalcato ferroviario, bensì con un sistema di metropolitana leggera che abbatta i costi”. Terza domanda. “Bisogna fare gli investimenti ferroviari in Sicilia? Sì, ma bisogna farli con linee ad Alta



velocità perché se c'è un territorio in cui vale la pena velocizzare lo spostamento è la Sicilia”.

6. La sindrome di Penelope di Cascetta. Ennio Cascetta ha posto un tema istituzionale.

“Dobbiamo riconoscere anzitutto che il processo decisionale di programmazione non funziona. La mia esperienza ministeriale (è stato coordinatore della struttura di missione del MIT, *ndr*) dice che per arrivare a un risultato in termini di pianificazione occorrono sforzi enormi, mesi e anni di lavoro che vengono poi cancellati in un giorno solo quando arriva un nuovo governo. Non ci sono meccanismi che proteggano questo lavoro svolto faticosamente. È quella che nel mio ultimo libro ho chiamato la tela di Penelope”. Anche il Rapporto Astrid tocca il punto quando dice che non bastano le esercitazioni di pianificazione che pure in questi anni sono stati fatti da varie governi (“Connettere l’Italia” di Delrio-Cascetta o “Mobilità e logistica sostenibili” di Giovannini). Quello che serve – ha ribadito Paolo Costa – è “una visione strategica, sistemica, di lungo termine” e – questo è il punto – “istituzionalmente garantita”.

7. I rischi della riforma sull’autonomia differenziata. Da più parti si sono denunciati il rischi che la riforma costituzionale delle autonomie differenziate (legge Calderoli) allontani ancora di più la possibilità di una programmazione nazionale raccordata a quella europea: dare alle Regioni più poteri e più competenze, alcune addirittura in via riservata, in materia di programmazione delle infrastrutture di trasporto aumenta il rischio di un’ulteriore frammentazione della domanda pubblica di infrastrutture e complica enormemente il percorso verso una pianificazione nazionale (si potrebbe ricordare la frammentazione e la moltiplicazione di opere prodotta dalla legge obiettivo a seguito delle intese con le Regioni imposte dalla sentenza 303/2003 della Corte costituzionale). La risposta di Rixi a difesa della legge costituzionale: “Non c’è dubbio che serva un riequilibrio costituzionale delle competenze: nel caso di ANAS e FS, per esempio, il contratto di programma definito a livello nazionale decide su opere che hanno una forte valenza regionale e locale su cui è necessario coinvolgere maggiormente le Regioni o, in alcuni casi, lasciare a loro la decisione”.

8. La questione autostradale. C’è una questione autostradale nel nostro Paese? “Certamente – ha detto Giovannini – c’è la necessità di una riforma delle concessioni”. Non solo autostradali. Ma c’è anche una questione autostradale più ampia, che si compone di vari elementi ed è spesso trascurata nel dibattito pubblico. Anzitutto la manutenzione e l’ammodernamento dell’attuale rete, seconda, per vetustà, solo a quella americana. “Il piano di rigenerazione della rete che il Gruppo Autostrade per l’Italia sta realizzando è necessario, come dimostrano i dati di traffico”, dice Roberto Tomasi, amministratore delegato di ASPI. Ennio Cascetta la prende da un altro lato. “Negli ultimi dieci anni – dice



– sulla rete stradale sono crollati nove ponti e si sono verificati nove distacchi delle calotte in galleria. Un dato poco noto e sottovalutato”. La sicurezza delle infrastrutture è un problema nazionale: prima lo capiamo, con le conseguenti decisioni, meglio è. Poi c’è il potenziamento della rete. “È fondamentale – dice Tomasi – perché l’infrastruttura è vitale per l’economia del paese, dalla rete ASPI passa il 70% del traffico nazionale”.

Rigenerazione e potenziamento non sono più rimandabili. E si torna alle concessioni. “Si deve partire – dice Tomasi – dalla necessità di ridisegnare i sistemi concessori: la soluzione va ricercata componendo diverse soluzioni, che ribilancino gli investimenti necessari lungo la vita utile delle nuove infrastrutture, individuando soluzioni che non vadano a gravare sul debito pubblico. Bisogna inoltre definire regole funzionali a questa sfida nel solco di continuità, assicurando una stabilità di medio lungo termine, per assicurare che la finanza supporti questa trasformazione”. Ultima sfida culturale che ASPI ha già lanciato e che mette fra le sue battaglie prioritarie: una mobilità su gomma sempre più sostenibile. “Gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e al 2050 – dice Tomasi – si possono raggiungere soltanto intervenendo con una pluralità di soluzioni sui mezzi di trasporto più inquinanti: della gomma non si potrà fare a meno neanche in futuro e deve risultare centrale accelerare gli interventi per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione anche sulla gomma”. Un tema enorme e largamente sottovalutato anche a livello UE, in una ottica di ipervalutazione delle possibilità del vettore ferroviario di spostare quote di traffico a proprio favore.

9. I campioni nazionali. Forte sintonia, anzitutto fra Tomasi e l’amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini, sulla necessità di avere “campioni nazionali” sul fronte dell’ingegneria e delle costruzioni per affrontare al meglio la sfida della realizzazione delle infrastrutture. “Per realizzare opere imponenti, come la Gronda o il Passante di Bologna (300mila veicoli al giorno), serve una grandissima competenza industriale”, ha detto Tomasi. C’è convergenza nel dibattito sul fatto che “negli ultimi decenni non si è investito sulle competenze ingegneristiche e costruttive e oggi ci troviamo ad affrontare un ritardo grave con la necessità di sviluppare rapidamente queste competenze”. D’accordo anche **Branaccio**. Ma campioni nazionali significa anche “continuare a investire nella ricerca e nell’ingegneria”, dicono Tomasi e Salini. L’investimento costa, ma è necessario. Salini ricorda che il suo gruppo ha speso 50 milioni “per fare scuole di formazione che produrranno 1.200 lavoratori all’anno, per realizzare le opere del PNRR”. Altro tema: “Nel Mezzogiorno non ci sono aziende che possano realizzare le grandi opere”. E una buona parte del Rapporto – ne ha parlato Gualtiero Tamburini che ha curato questo capitolo – è dedicato proprio alla necessità di costruire le necessarie “competenze industriali”.

10. Il legame del sistema infrastrutturale con la competitività delle filiere produttive. Il



rapporto – ha spiegato Paolo Costa – propone “un esercizio di pianificazione a ritroso, di ‘decide and provide’ fondato su una pre-visione di domanda di trasporto dettata da uno scenario-obiettivo relativo allo stato futuro preferibile (tra i possibili, plausibili e probabili) del sistema economico e sociale che quella domanda esprime”. In questo quadro, le infrastrutture strategiche prioritarie sono “quelle necessarie a mantenere la competitività internazionale dell’economia italiana di oggi (comparto agro-manifatturiero e incoming turistico internazionale) creare quella di domani (economia della conoscenza). Vengono individuate, in particolare, 19 filiere agro-industriali e otto città d’arte come struttura produttiva capace di sostenere una competizione a livello internazionale. Il ragionamento si sintetizza nella domanda: di quali infrastrutture avrà bisogno l’Italia nel 2030, 2040 e 2050? Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil, è quello che, più degli altri, accetta questo piano di discussione, assicurando che “il sindacato è interessato a parlare di competitività del sistema industriale” e a sviluppare temi, magari scomodi nel dibattito italiano, come il PPP che è strumento per recuperare risorse “su scala europea”. Per Genovesi “la partita del 2030 è già chiusa, dobbiamo decidere come ci regoliamo sul 2040 e sul 2050”. Ma il tema è davvero troppo ampio e decisivo per poterlo esaurire qui.

11. Il ritorno della golden rule in Europa. Ercole Incalza ha ricordato le prospettive che si aprono con l’introduzione nel nuovo Patto di stabilità e crescita dell’Unione europea della golden rule per gli investimenti. E ha voluto sottolineare che si tratta una vittoria dell’Italia che per prima, ai tempi di Maurizio Lupi ministro delle Infrastrutture, aveva proposto una soluzione di questo tipo. Ora, però, bisogna far pesare in Europa questa “golden rule” per realizzare le nostre reti infrastrutturali e anche come primo tassello per riaprire in termini più complessivi la strategia europea di sviluppo delle reti trasportistiche.

12. Fare a meno della democrazia? Posizione drastica, e anche provocatoria, quella di Pietro Salini sul tema del rapporto fra opere pubbliche e democrazia. Lo spunto è dato dalla richiesta di informazioni integrative della commissione VIA sul progetto del Ponte sullo Stretto che per Salini sono espressione di “un pensiero inefficace”, ma si allarga fino a criticare pesantemente il débat public e “le procedure che inventiamo per non fare”. “Sarebbe una bellissima sfida quella di restare democratici, ma se vogliamo realizzare le opere che abbiamo programmato questo non è possibile: possiamo sottoporre il Ponte sullo Stretto a referendum?”. Nella produzione della ricchezza – dice Salini – “tecnica e scienza dominano e noi dobbiamo impostare una politica industriale del Paese sulla

realizzazione di sfide tecnologiche come quella del Ponte”. Altrimenti – chiude l’ad di Webuild – “la politica industriale diventa fare pizzerie”.

Molti altri temi sono stati affrontati dal Rapporto e dal dibattito del 23 aprile, anche in materia di



tecnologia, di ruolo dell'Intelligenza Artificiale, di centralità del Mediterraneo, di ruolo della portualità, della competitività del sistema, ma sarebbe impossibile sintetizzarli qui in un articolo che resta un contributo giornalistico. L'impegno è semmai di fare tesoro dei mille spunti di lavoro e di una discussione tanto interessanti per tornarci sopra nei prossimi giorni e settimane, magari facendo spazio direttamente alle idee e agli interventi dei protagonisti.

📅 26 Aprile 2024 🔖 Articoli



Real Estate 24

Prefabbricazione, nascono nuovi modelli industriali

Maria Chiara Voci — a pag. 14

La prefabbricazione scommette su modelli industriali innovativi

Edilizia. Dalla Francia al Nord Europa le soluzioni modulari sono divenute sistemi standardizzati, sostenuti sia dalla pubblica amministrazione sia dalla finanza. In Italia ci sono ancora casi sporadici

Pagina a cura di

Maria Chiara Voci

Non solo nuove costruzioni. La prefabbricazione in edilizia, come processo di sviluppo di componenti modulari in stabilimento per un assemblaggio controllato e a secco in cantiere, rappresenta un modello cui guardare per il recupero del patrimonio esistente, con notevoli vantaggi in termini di flessibilità, efficacia dei processi, taglio di tempi, costi e sprechi e minore impatto delle opere (anche per la possibilità di eseguire i lavori senza delocalizzare gli abitanti). Non si tratta della mera applicazione di una tecnologia, ma della costruzione di un nuovo modello industriale per il settore delle costruzioni, sostenibile a livello ambientale, sociale ed economico. Un modello che rappresenta una via per l'attuazione della direttiva europea sul rendimento energetico nell'edilizia IV.

Non è futuro, ma presente

Il 18 aprile a Milano, il presidente di Aler, Matteo Mognaschi, ha ufficialmente tagliato il nastro alla fine dei lavori delle torri di via Russoli (dai civici 14 al 20): uno dei casi più spinti in Italia di uso della prefabbricazione per il retrofit e l'efficientamento di immobili di larga scala, peraltro con l'impiego di materiali *bio-based*. Non è l'unico caso (si veda l'articolo a destra), anche se il cammino per la standardizzazione di questi sistemi è, da noi, ancora in salita.

«I sistemi off-site da anni sono al centro di ricerche e studi - spiega Gianluca Pozzi, architetto e docente a contratto del Dipartimento ABC del

Politecnico di Milano - Nel 2013, in Francia, il metodo Plus di Lacatone e Vassalle, vincitori del Pritzker, metteva già in campo un sistema prefabbricato e modulare come strada per la riqualificazione degli edifici popolari delle periferie. Da qui l'innovazione si è diffusa e oggi è impiegata in tanti contesti, compreso quello che consente l'aggancio in facciata e dall'esterno di pannellature modulari e leggere che aumentano la massa dell'edificio e lo rivestono, integrandolo spesso di nuovi impianti o rafforzandolo sotto l'aspetto sismico con veri e propri esoscheletri. La tecnologia è sempre applicabile? Va valutata caso per caso, ma è una risorsa preziosa per quel parco immobili che nelle periferie urbane rappresenta il vero patrimonio da riqualificare».

Proprio a questa "edilizia" si è rivolto alla fine dello scorso decennio il progetto europeo Meefs - *Multifunctional energy efficient façade system*, che ha studiato un modello modulare di rivestimento in facciata per il residenziale che coniuga efficienza, estetica e flessibilità.

L'esperienza che più in Europa ha fatto tesoro della lezione è quella di Energiesprong (in italiano "salto energetico"), nata nel 2013 in Olanda su spinta pubblica e che ha consentito il retrofit di migliaia di edifici (anche in Uk, Francia, Germania e ora in California e Canada) in tempi ridotti (anche del 50% rispetto all'edilizia tradizionale) e con economia di scala (la riduzione dei costi è fra il 30 e il 40%). A dieci anni dall'avvio, l'esperienza è solida: non a caso, Energiesprong ha vinto quest'anno il prestigioso *Gold*

world habitat award. «Soprattutto il caso francese è di estremo interesse - commenta Ezio Micelli, ordinario di Estimo allo Iuav di Venezia e presi-

dente del Comitato Scientifico di Rebuild, evento che da dieci anni parla di questi temi e torna il 14 e 15 maggio a Riva del Garda - perché Oltralpe, rispetto all'Olanda, il sistema amministrativo, di diritto e industriale è molto simile all'Italia, con poche grandi imprese e un pulviscolo di piccoli operatori. Lì, a parità di contesto, sono riusciti a sviluppare un nuovo modello che ha cambiato il modo di operare di progettisti e imprese, ma ha anche trovato la sua sponda nel settore della finanza e dei servizi e nel pubblico,

con appalti che insistono sull'uso di processi innovativi e off-site».

L'innovazione di Edera

Nel nostro Paese, la filosofia Energiesprong è portata avanti da Edera, centro di innovazione edilizia italiano fondato da Ance, Redo Sgr e Fondazione Housing Sociale, con il contributo di Fondazione Cariplo, che ha raccolto intorno a



Peso: 1-1%, 14-43%

sé un ecosistema di oltre 50 realtà tra fornitori di soluzioni innovative e titolari di patrimoni da riqualificare. «Grazie un percorso di open innovation - spiega il fondatore e amministratore Thomas Miorin - lo scorso autunno abbiamo presentato un primo set di strumenti aperti, che comprende un catalogo delle soluzioni industrializzate per la riqualificazione in Italia, una guida alla progettazione che supporta i professionisti nel design di interventi innovativi e un vademecum per il *procurement*, che suggerisce alle pubbliche amministrazioni modalità di appalto compatibili a questi nuovi approcci». Un passo avanti per contaminare la cultura.

Il primo intervento pilota Energie-

sprong in Italia è stato realizzato a Corte Franca (Brescia) nel 2021, su una bifamiliare. Oltre a Torri Risorsa e a un intervento vicino a Trento con il sistema Renew Wall (vedi a destra) saranno presentati nel 2024 gli interventi in corso su un edificio Erp in Toscana e una scuola dell'infanzia in Lombardia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

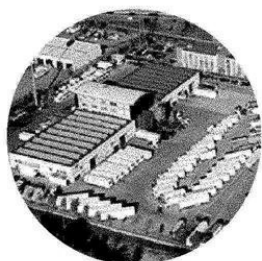
Sono tecnologie che coniugano efficienza ed estetica, impiegate all'estero soprattutto per rigenerare le periferie

Già disponibili un catalogo delle soluzioni applicabili, una guida per i progettisti e un vademecum



Modulari.

La posa di pannellature in materiali naturali riduce tempi e costi e minimizza l'impatto sui residenti



SUL SITO

Dalla logistica ai nuovi brand degli hotel e alla finanza immobiliare. Sono tra gli approfondimenti per gli operatori sul sito del Sole 24 Ore: [ilssole24ore.com/sez/casa](https://www.ilssole24ore.com/sez/casa)



NELLA NEWSLETTER

Ogni venerdì Real Estate+, la newsletter dell'immobiliare riservata agli abbonati. Iscrizioni su: <https://ecommerce.ilssole24ore.com/shopping24/real-estate-z-re.html>



Peso:1-1%,14-43%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

Bankitalia: sulle case green incentivi solo ai redditi bassi

In uno studio la ricetta per finanziare l'efficiamento chiesto dalla Ue senza pesare sul bilancio. Mai più 110% Compartecipazione dei proprietari in base alla ricchezza, esclusione delle seconde case, lavori finanziati in bolletta

di **Rosaria Amato**

ROMA – Non si ripetano gli errori del Superbonus, «un unicum nel panorama internazionale», caratterizzato da «un costo ingente e ben superiore a quello stimato» ma anche da «risultati modesti in termini di abbattimento delle emissioni di CO2». In uno studio appena pubblicato («Il miglioramento dell'efficienza energetica delle abitazioni in Italia: lo stato dell'arte e alcune considerazioni per gli interventi pubblici») Bankitalia suggerisce di indirizzare invece gli incentivi della nuova stagione di efficientamento energetico degli immobili alle famiglie più in difficoltà, a cominciare dai due milioni in povertà energetica. Per attuare la direttiva sulle case Green, che ha avuto l'ultimo via libera dall'Ecofin due settimane fa (ma con il no del governo italiano) servirà mettere in campo interventi diversi, dalle agevolazioni fiscali agli incentivi agli sconti in bolletta, con un forte coordinamento pubblico. Interventi che, a differenza che nel passato, devono essere indirizzati «prevalentemente alle famiglie bisognose» e «a parità di condizioni familiari, alle abitazioni meno efficienti in termini energetici», privilegiando quelle «occupate per la maggior parte del tempo», e dunque non le seconde o terze case.

A motivare il no del governo italia-

no alla direttiva l'assenza di finanziamenti ad hoc: «Chi paga?», ha chiesto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Ma lo studio di Bankitalia risponde anche a questa domanda, analizzando gli strumenti già enucleati dall'articolo 15 della direttiva Ue, e spiegandone pro e contro, anche sulla base delle esperienze degli altri Paesi. Anche gli economisti di via Nazionale ritengono che i nuovi sostegni pubblici all'efficientamento energetico debbano «neutralizzare il più possibile l'impatto sui conti pubblici», a differenza del Superbonus che sta costando già oltre 120 miliardi. Un primo passo, secondo Bankitalia, potrebbe essere quello dell'istituzione di un fondo statale per gli alloggi di edilizia residenziale pubblica, che si faccia carico non solo dei costi degli interventi, ma anche della loro progettazione. Tolta però questa categoria di immobili, in tutti gli altri casi andrà utilizzato un mix di strumenti, che preveda una forma di compartecipazione dei proprietari, per «limitare rischi di azzardo morale». Gli interventi andranno anche modulati sulla base delle caratteristiche patrimoniali dei proprietari dell'immobile. Tra le possibilità, ci sono i mutui green, offerti ormai da molte banche, e finanziati a monte da istituzioni come la Banca Europea degli investimenti. Per facilitare l'accesso, sarebbe opportuno «il riconoscimento di agevolazioni fiscali o di garanzie pubbliche».

Un'altra strada, più innovativa, potrebbe essere quella (già attuata

in diversi Paesi europei) di «schemi di addebito in bolletta che, grazie all'intervento della società che fornisce energia, consentono al consumatore di finanziare i lavori di efficientamento con i risparmi conseguiti sulla fornitura». Un sistema che, come per i mutui green, si basa su un partenariato pubblico-privato e che richiede una normativa ad hoc. Oltre agli incentivi alla ristrutturazione, si potrebbe pensare a disincentivi alla non ristrutturazione: Bankitalia ipotizza di «subordinare la locazione al rispetto di standard minimi, come accade in altri Paesi», offrendo però come contrappeso agevolazioni fiscali all'efficientamento.

Per facilitare l'accesso agli strumenti di supporto, e aiutare le famiglie a capire su cosa possono contare, la direttiva suggerisce l'istituzione di sportelli unici, «strumenti di consulenza accessibili e trasparenti», che selezionino anche gli appaltatori, i progettisti, le imprese di costruzione.

Evidentemente tutte queste forme di intervento e coordinazione richiedono risorse pubbliche. Il governo può ricavarle da fondi europei come il Fondo Sociale, o Repower Eu. Oppure, suggerisce ancora via Nazionale, può prenderle da «selezionati tagli ai sussidi ambientalmente dannosi e dall'introduzione di un sistema di carbon pricing». L'importante, qualunque tipo di fondi si utilizzino, è però «assicurare un adeguato livello di stabilità e certezza dell'incentivo».



Peso: 75%

Quanto ci costa la normativa Ue

L'obiettivo

Entro il 2030, servirà ridurre i consumi energetici del residenziale del **16%**

rispetto alla situazione del 2020, concentrando gli interventi sugli edifici con le prestazioni peggiori (sostanzialmente classi G e F)

Nel lungo periodo (entro il 2050), quindi, l'intero parco immobiliare esistente sarà coinvolto con interventi di ristrutturazione, con l'eccezione degli edifici già costruiti a emissioni zero

I tempi

Entro il **2035**, servirà ridurre i consumi energetici del residenziale del 20-22% rispetto al 2020

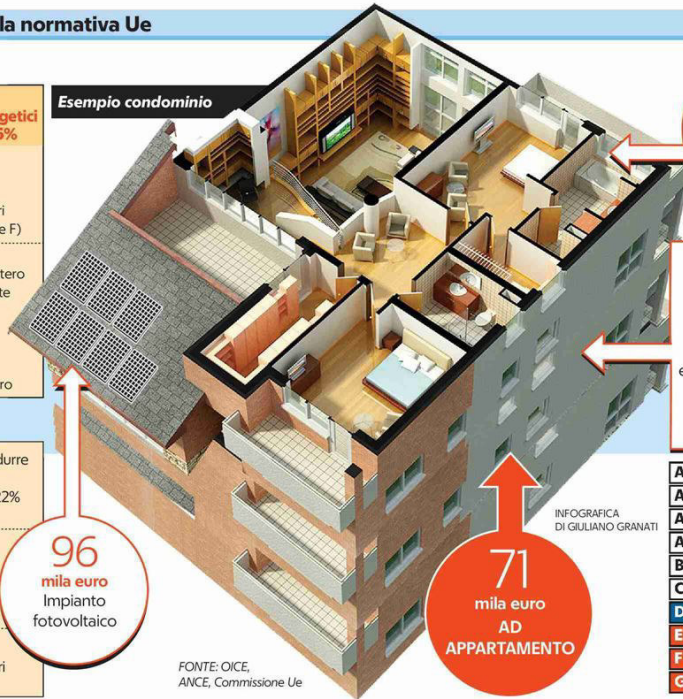
emissioni zero:

2028 nuovi edifici pubblici

2030 nuovi edifici privati

2026-2030 pannelli solari obbligatori nuovi edifici

Esempio condominio



INFOGRAFICA DI GIULIANO GRANATI

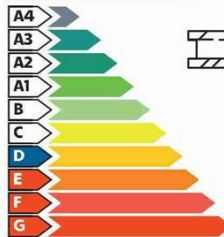
FONTE: OICE, ANCE, Commissione Ue

96
mila euro
Impianto fotovoltaico

71
mila euro
AD APPARTAMENTO

300
mila euro
Infissi e caldaie

540
mila euro
Parti comuni
(Cappotto involucro esterno, coibentazione, copertura e solaio sottostante al primo piano riscaldato)



I numeri



Riqualificazione di edificio con 24 appartamenti con miglioramento di 3 classi

Costo totale intervento **1,204** mila euro

Spese tecniche **168** mila euro

Iva **100** mila euro



8 mesi almeno
TEMPI DI LAVORO

SIMULAZIONE

Edificio tipo costruito negli anni '80 e ubicato a Torino. Sei piani fuori terra, 15 appartamenti da 110 metri quadri. Intervento di efficientamento energetico per passaggio da classe G a classe D



Riqualificazione di una villetta con miglioramento di 3 classi

Caldaia a condensazione **700** euro

Pompa di calore **15** mila euro

Infissi, sostituzione porte e finestre **35** mila euro



Peso:75%

Il diario del lavoro

Quotidiano online del lavoro e delle relazioni industriali



[Home](#) - [Approfondimenti](#) - [Interviste](#) - [Ricci \(Ance\)](#), la direttiva europea sulle case green è un percorso fondamentale

Ricci (Ance), la direttiva europea sulle case green è un percorso fondamentale

di **Tommaso Nutarelli**
24 Aprile 2024



“La direttiva sulle case green approvata da Bruxelles segna un percorso fondamentale, al quale non possiamo sottrarci. Il tema della svolta verde è centrale per noi dell’**Ance**”. A dirlo è **Silvia Ricci**, vicepresidente con delega alla transizione ecologica della maggiore associazione che rappresenta i costruttori edili. Una direttiva che ha visto il nostro governo e quello ungherese votare contro. I punti, come hanno spiegato il ministro del Tesoro e quello dell’Ambiente, Giorgetti e Pichetto Fratin, sono due: quello della sostenibilità finanziaria per accompagnare questa svolta, e la specificità del nostro patrimonio immobiliare, “fatto di tanti centri storici ed edifici che hanno vincoli artistici e



Peso:1-65%,2-82%,3-84%,4-15%

paesaggistici", commenta **Ricci**.

Vicepresidente Ricci, partiamo proprio dalle risorse. Quante ne servono?

È ancora presto per una previsione consolidata ma secondo nostre prime stime, mantenendo il ritmo delle ristrutturazioni degli ultimi anni, da qui al 2035 l'importo complessivo da mettere in campo ammonterebbe a circa 200 miliardi.

Venti miliardi all'anno, in pratica serve una finanziaria solo per questo. Dove si trovano tutti questi soldi?

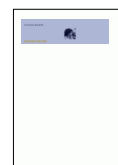
Da tempo abbiamo avviato un percorso di confronto e interlocuzione con le istituzioni per affrontare la transizione e renderla sostenibile. È una svolta alla quale, in parte, devono contribuire anche i privati, ma che devono essere sorretti dal pubblico attraverso un sistema di incentivi e investimenti strutturali che siano sostenibili sia per le casse dello stato che per i cittadini.

C'era il Superbonus, ora cancellato.

Il Superbonus è stato un provvedimento straordinario pensato in un momento in cui occorreva far ripartire il nostro settore dopo la pandemia e dare una spinta a tutto il sistema economico. Non dimentichiamoci, infatti, che le costruzioni sono da sempre un motore per l'economia poiché, insieme all'indotto, cubano il 20% del Pil. Ma la misura, per come era stata disegnata in origine, non era sostenibile a lungo. Per questo sin da subito **l'Ance** aveva sottolineato la necessità di rimodulare il 110%, proprio per avere un incentivo stabile e duraturo, senza stravolgimenti normativi continui come quelli che poi ci sono stati e che hanno messo in grave difficoltà famiglie e imprese.

Con il Superbonus sono anche nate dal nulla 12mila nuove imprese e poi subito scomparse. In che modo ha inciso questo fenomeno?

Purtroppo sono sorte dall'oggi al domani imprese che hanno danneggiato l'intero settore, operando in dumping, al di fuori del perimetro del contratto collettivo nazionale dell'edilizia, non rispettando le norme sulla sicurezza, con carenze sulla formazione, alterando il mercato del lavoro nella ricerca della manodopera e alimentando ancor di più la crescita dei prezzi delle materie prime. E' per questo che chiediamo a gran voce la qualificazione di tutte le imprese e di tutti gli operatori che mettono piede in cantiere.



La patente a punti può essere una soluzione?

Il rispetto delle norme e l'applicazione del Testo unico sulla sicurezza sono nostre priorità, così come non intendiamo sottrarci ai controlli. Ma sul tema sicurezza si può e si deve fare di più. Il nostro timore è che, alla fine, le imprese truffaldine trovino il modo di aggirarla.

Come?

Ad esempio aprendo il 1° di gennaio, consumando nel corso dell'anno tutti i crediti a disposizione, per poi chiudere e riaprire nuovamente con altro nome.

Andrebbero estese anche nel privato le regole previste dal Codice appalti, come chiedono i sindacati?

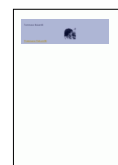
Se parliamo di qualificazione obbligatoria siamo sicuramente favorevoli all'estensione agli appalti privati, soprattutto nei casi di bonus o incentivi. Nel mercato pubblico esiste, mentre quello privato è ancora completamente libero. Chiunque può andare in Camera di Commercio, aprirsi una partita Iva e fare potenzialmente un lavoro privato di dimensioni illimitate.

Tornando ai tempi e al patrimonio immobiliare interessati dalla direttiva green di che numeri stiamo parlando?

Fino al 2023 con il Superbonus sono stati riqualificati 460mila edifici. Per raggiungere gli obiettivi europei occorre intervenire su un altro milione di edifici entro il 2030, data entro la quale bisogna arrivare a una riduzione di emissioni del 16%, e su ulteriori 400.000 entro il 2035, data entro cui è richiesta una riduzione del 20-25%.

Le aziende sono pronte, sotto il profilo organizzativo e delle competenze, per affrontare questo salto?

Il nostro tessuto produttivo è composto prevalentemente da piccole e medie imprese. Noi come **Ance** ci stiamo impegnando molto per trasmettere il cambio anche culturale che la transizione verde porterà con sé. Stiamo promuovendo una molteplicità di iniziative sugli standard di sostenibilità ambientale e anche attraverso le casse edili, insieme ai sindacati, stiamo puntando molto sulla formazione in questa direzione.

Prima ha parlato di confronto con le istituzioni. In un flash, come sta procedendo su

questi temi?

Per quanto riguarda la mia delega, posso dire che i rapporti con il Mase, il ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sono proficui e costanti. Sono soddisfatta.

Tommaso Nutarelli



Tommaso Nutarelli



Peso:1-65%,2-82%,3-84%,4-15%

Infrastrutture, serve una visione di sistema per le reti di trasporto

Rapporto Astrid

Il documento presentato ieri da Franco Bassanini e dall'ex ministro Costa

Celestina Dominelli

ROMA

La sintesi più efficace del filo rosso sotteso al rapporto "Una politica industriale per le infrastrutture sostenibili", promossa dalla Fondazione Astrid presieduta da Franco Bassanini, l'ha fornita Paolo Costa, ex ministro dei Lavori pubblici, nel rimarcare «che serve un segnale di lungo periodo» e che bisogna puntare «a una pianificazione a ritroso fondata su una previsione di domanda di trasporto dettata da uno scenario relativo allo stato futuro preferibile, tra i possibili, plausibili e probabili, del sistema economico-sociale che quella domanda esprime», anche attraverso il dialogo con gli operatori impegnati a investire nel sistema e a svilupparne i confini.

Non a caso, nel presentare ieri la ricerca - coordinata dallo stesso Costa ed elaborata con la partecipazione di Damiano De Marchi, Licia Ferranna, Ercole Incalza, Maurizio Maresca, Corinna Nicosia, Pietro Spirito, Gualtiero Tamburini e Francesco Zollino - Bassanini ha evidenziato come «l'interlocuzione stretta con i protagonisti sul campo» sia parte del metodo messo in campo da Astrid per costruire il lavoro più complessivo, nell'ambito del quale si inserisce il documento illustrato ieri e redatto in collaborazione con Fs, Autostrade per l'Italia, WeBuild, Ance, Almaviva, F2i e Fillea Cgil.

Insomma, una visione partecipata per mettere a fuoco le infrastrut-

ture di cui l'Italia ha bisogno per rispondere a una serie di sfide nel lungo periodo dopo che, come ha ricordato in apertura il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, il sistema ha dovuto fare i conti con tre grandi shock, dal Covid 19 al conflitto russo-ucraino fino alla più recente crisi in Mar Rosso.

Per delineare un assetto coerente sono necessari quindi più tasselli, a partire da un quadro normativo e regolatorio certo e da iter autorizzativi snelli, come hanno sottolineato molti nel corso dell'incontro. L'ha fatto per primo Pietro Salini, ad di WeBuild, nel porre l'accento «sull'eccessiva lentezza dei processi decisionali», che scoraggia operatori e investitori, mentre Federica Brancaccio, numero uno dell'Ance, ha gettato lo sguardo oltre il Pnrr per rimarcare la necessità di guardare la scadenza del 2026 «avendo le gambe per poter camminare da soli». Obiettivo difficile da centrare senza una politica industriale e senza un piano organico che indichi le priorità, come hanno ben evidenziato sia l'ex ministro, Enrico Giovannini, sia il ceo di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi,

che ha indicato anche l'esigenza di competenze strutturate per pianificare e realizzare le opere strategiche.

La cui identificazione, però, non può passare per la logica del mero elenco, come stabilito dal nuovo codice degli appalti, ma necessita di una programmazione stabile. Pena il rischio, come hanno avvertito gli ex ca-

pi della struttura tecnica di missione del Mit, Ennio Cascetta ed Ercole Incalza, che tutti gli sforzi messi in pista per portare avanti i progetti siano vanificati dai cambi di governo e dalla mancanza di una strategia di ampio respiro. Che non deve tralasciare l'importanza della leva tecnologica, ha detto Smeraldo Fiorentini, dg Trasporti e Logistica di Almaviva, mentre Roberto Tundo, chief Technology Innovation & Digital Officer di Fs, ha ricordato l'assist che può arrivare dal partenariato tra pubblico e privato per la realizzazione di una rete funzionale alle esigenze future del Paese. Tante tessere, quindi, che necessitano però a monte di una logica di sistema, come hanno ribadito anche Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil, Gualtiero Tamburini, senior advisor di Nomisma, e gli accademici Maurizio Maresca, Mario Sebastiani e Pietro Spirito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quadro normativo e regolatorio certo e iter più snelli per una pianificazione adeguata



Peso: 24%

Edilizia, turismo, servizi e agricoltura “Serve la manodopera dei rifugiati”

Le associazioni imprenditoriali chiedono percorsi agevolati di inserimento per compensare il mismatch offerta-domanda

Rosaria Amato

«Il 40% delle nostre cooperative ha problemi di manodopera a tutti i livelli. Vanno affrontati agendo sulla formazione, ma va anche costruita una politica per l'accoglienza dei richiedenti asilo che superi la soglia dell'emergenza, diretta anche all'integrazione e all'inclusione lavorativa». L'appello del presidente di Legacoop Simone Gamberini, nel corso di una conferenza stampa di pochi giorni fa, è soltanto l'ultimo in ordine di tempo. A guardare con attenzione al coinvolgimento lavorativo dei rifugiati e dei richiedenti asilo è ormai una parte importante del mondo produttivo, spinta magari anche da motivi umanitari, ma soprattutto dal sempre più drammatico mismatch tra domanda e offerta, che riguarda tutti i settori produttivi, ma in particolare edilizia, turismo e ristorazione, agricoltura.

Settori ad alto impiego di immigrati che però stentano a far fronte al fabbisogno attraverso il decreto flussi, appesantito da tempi e procedure che rendono la vita difficile agli imprenditori. Anche l'attivazione dei “corridoi” che permettono di formare all'estero i lavoratori extracomunitari, facendoli arrivare in Italia in aggiunta alle quote del decreto, fatica a decollare. Ecco perché l'attenzione di molte organizzazioni imprenditoriali si concentra sui rifugiati, che hanno il pregio di essere già in Italia, e quasi sempre vantano un grado altissimo di motivazione.

Questa crescente attenzione del mondo produttivo non è sfuggita all'UNHCR, l'agenzia dell'Onu per i rifugiati, che dal 2017 ha lanciato un ponte verso le imprese attraverso il programma We Welcome. Giunto quest'anno alla sesta edizione (a giugno ci sarà la premiazione delle

aziende e delle organizzazioni che si sono distinte) We Welcome ha permesso finora la promozione di 30 mila percorsi d'inclusione lavorativa. Un numero che potrebbe ancora crescere, considerata la platea potenziale, costituita, dai dati del ministero dell'Interno di fine 2023, da 161.500 rifugiati, o titolari di un permesso di soggiorno per protezione sussidiaria (che viene data a chi non ha i requisiti per lo status di rifugiato, ma correrebbe comunque gravi rischi rientrando nel proprio Paese d'origine), circa 165 mila cittadini ucraini beneficiari della protezione speciale offerta dalla Ue, e circa 147 mila richiedenti asilo, che hanno il diritto di lavorare a partire da 60 giorni dopo la presentazione della domanda.

L'UNHCR promuove anche altre iniziative in collaborazione con le principali agenzie di intermediazione: a ottobre il Recruiting Day per rifugiati organizzato con Indeed ha messo in contatto oltre 1.000 potenziali lavoratori con oltre 50 imprese. Mentre insieme ad Adecco è stata lanciata lo scorso gennaio la piattaforma Welcome-in-one-click. Iniziative che facilitano l'incontro tra domanda e offerta, che altrimenti rimane complicato: le pastoie burocratiche scoraggiano le aziende, soprattutto le tantissime Pmi che costituiscono l'ossatura del nostro Paese, e che chiedono percorsi agevolati d'inserimento, promossi dal governo. Come il protocollo firmato nel maggio 2022 dal sistema bilaterale delle costruzioni e dall'allora ministro del Lavoro Andrea Orlando. Promosso inizialmente da Ance e da Fillea Cgil, Filca Cisl, Feneal Uil, il programma si è esteso a tutto il mondo dell'edilizia: ne fanno parte anche Anaepa Confartigianato Edilizia,

Cna Costruzioni, Fiae Casartigiani, Claii, Legacoop Produzione e Servizi, Confcooperative Lavoro e Servizi, Agci Produzione e Lavoro, Confapi Aniem. Punta alla formazione e all'inserimento lavorativo di 3 mila rifugiati: finora ne sono stati coinvolti 800, ma il numero, fa sapere il ministero del Lavoro, potrebbe essere sottostimato, perché a breve i territori dovrebbero fornire nuove rilevazioni. La formazione non ha costi per lo Stato, perché si avvale delle scuole di Formedil, l'ente di settore. Un esempio virtuoso che potrebbe replicarsi facilmente in tutti i settori che possono avvalersi della “bilateralità”, cioè di enti di formazione propri, diffusi su tutto il territorio nazionale.

Eppure al momento non ci sono altri protocolli di questo tipo: fonti del ministero del Lavoro fanno sapere che ci sono richieste in questa direzione da parte del settore turismo, in difficoltà soprattutto per il reperimento di lavoratori stagionali. Proprio come l'agricoltura, che secondo l'ultimo rapporto della Fondazione Migrantes nel 2022 aveva la maggiore incidenza di lavoratori stranieri in Italia, quasi il 40%. Il problema è che, denuncia “Made in Immigrality”, il rapporto sul lavoro degli immigrati nel settore agricolo in Italia appena pubblicato dal Centro



Peso: 87%

Studi Confronti, su commissione della Flai Cisl, troppo spesso nei campi finiscono richiedenti asilo in attesa di risposta o che non hanno ottenuto alcun tipo di protezione, ma intendono comunque rimanere in Italia. Persone che non hanno dove andare, e come vivere, e che quindi si adattano a vivere e a lavorare nei tanti "ghetti" della produzione e della raccolta agricola, come quelli di Castel Volturno.

Naturalmente in agricoltura non ci sono solo ghetti per immigrati, anche esperienze molto positive di inserimento, come quella del Trentino, dove, grazie anche a un contratto collettivo provinciale che impe-

gna i datori di lavoro a provvedere all'alloggiamento dei lavoratori in locali riscaldati e provvisti di servizi igienici, le aziende ospitano i braccianti nei propri spazi o prendono in affitto abitazioni idonee. Per favorire l'inserimento legale dei rifugiati e dei richiedenti asilo da tempo i sindacati chiedono da tempo al ministero dell'Agricoltura un protocollo simile a quello dell'edilizia, che però finora non è arrivato.



IL ROVESCIO DELLA MEDAGLIA

Troppo spesso nei campi lavorano immigrati senza regole, senza diritti e senza alcun tipo di autorizzazione o protezione



I PROGETTI PER GLI STRANIERI

40%

Le coop con problemi di manodopera

40%

Incidenza di immigrati in agricoltura

800

Immigrati già coinvolti nel piano edilizia



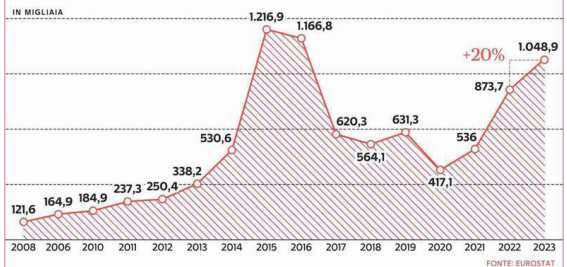
L'OPINIONE

L'esempio virtuoso dell'accordo siglato dal sistema delle costruzioni con l'allora ministro Orlando: formazione senza costi per lo Stato



INUMERI

I RICHIEDENTI ASILO NEI PAESI EUROPEI DAL 2020 IL TOTALE È IN CRESCITA COSTANTE



Peso:87%

I DATI ISTAT

Costruzioni, frena la produzione a febbraio (-3,9%). Il tendenziale positivo ma rallenta

I nuovi dati diffusi dall'Istituto di statistica mostrano un calo su base mensile che interrompe il trend di crescita degli ultimi quattro mesi e apre probabilmente la strada all'attesa flessione per il 2024 dopo la fine degli effetti del Superbonus. Su base tendenziale, a febbraio prosegue la crescita, ma a ritmi molto più ridotti e l'aumento annuo risulta tra i più bassi degli ultimi due anni – di Red.Diar.

Dopo quattro mesi consecutivi di crescita, frena a febbraio la produzione nelle costruzioni che segna un calo congiunturale mentre su base tendenziale resta il segno positivo, anche se con un passo fortemente rallentato. Si tratta, probabilmente, dell'avvio della fase di flessione che tutti gli osservatori (governo, Bankitalia, ANCE, CRESME) attendono per il 2024 dopo la fine degli effetti del Superbonus.

Rispetto al precedente mese di gennaio, l'indice destagionalizzato registra una flessione del 3,9% mentre, rispetto allo stesso mese del 2023, l'indice grezzo registra un incremento tendenziale del 10,2% e l'indice corretto per gli effetti di calendario cresce del 5,9% rispetto a febbraio 2023 (i giorni lavorativi di calendario sono stati 21 contro i 20 dello scorso anno). E' questo il quadro tratteggiato dalle ultime rilevazioni diffuse dall'Istat. Nella media del trimestre dicembre 2023–febbraio 2024 la produzione nelle costruzioni aumenta del 3,6% nel confronto con il trimestre precedente mentre nella media dei primi due mesi del 2024, l'indice grezzo aumenta del 13,6%, mentre l'indice corretto per gli effetti di calendario cresce del 9,4%. "A febbraio 2024, l'indice destagionalizzato della produzione nelle costruzioni registra una flessione rispetto al mese precedente, dopo quattro incrementi consecutivi. Nonostante ciò, i livelli produttivi rimangono elevati e nella media degli ultimi tre mesi la crescita resta robusta. Anche nella serie corretta per gli effetti di calendario la crescita tendenziale rimane sostenuta, seppure in deciso rallentamento rispetto ai periodi precedenti", rileva l'Istat a commento dei dati.

Nella fotografia che consegna l'Istituto di statistica con le nuove rilevazioni spicca, soprattutto, il ritorno del segno meno a livello congiunturale di febbraio. Bisogna riandare indietro allo scorso settembre per ritrovare una variazione negativa con un calo pari all'1%. E ora, dopo mesi



di crescita ininterrotta e a fronte della fase di esaurimento del Superbonus e delle agevolazioni edilizie, il dato di febbraio accende inevitabilmente una spia su quello che potrà essere il contraccolpo sull'andamento del settore. Analizzando le serie storiche dell'Istat, l'indice della produzione nelle costruzioni, che misura la variazione nel tempo della produzione nel settore, a febbraio è pari a 136,6 (base 2021=100), un valore in arretramento che va ad allinearsi a quello di novembre 2023, pari a 136,5. Come si è detto, l'ultima flessione è stata quella di settembre mentre da ottobre è ripartita la crescita su base mensile, proseguita a novembre con un +2,3% (133,4), dicembre +1,1% (136,5) per arrivare al balzo di gennaio con un aumento del 3% con l'indice a quota 141,1, che tocca il picco degli ultimi due anni.

Ma, se pur in un quadro di crescita, anche a livello tendenziale non mancano le ombre. Guardando, infatti, alle variazioni tendenziali dei dati corretti per effetti di calendario, la produzione delle costruzioni mostra sempre il segno più, con un indice pari a 133,9, ma in drastico ribasso, più che dimezzato, rispetto alla crescita a doppia cifra che si era registrata nei tre mesi precedenti: l'incremento di febbraio si confronta, infatti, con il +13,3% di gennaio (128,7), con il +12,4% di dicembre (124,9) e con il +10,6% (144,6). Ma il valore tendenziale di febbraio rimane, comunque, quello più basso degli ultimi otto mesi. Andando a ritroso, per trovare il precedente aumento percentuale più basso bisogna riandare al mese di aprile 2023 che aveva fatto registrare un modesto +1% (mese che, peraltro, aveva fatto registrare la più ampia contrazione congiunturale del 2023, -2,7%), seguito da maggio dove l'incremento non è andato oltre l'1,2%. Allargando poi l'orizzonte agli anni 2022-2023 e ai primi due mesi dell'anno in corso, il dato di febbraio si colloca al terz'ultimo posto della classifica, seguito, appunto, da maggio e aprile 2023. Insomma, a maggior ragione, risuona il campanello d'allarme per le prospettive che ora si dischiudono per il prossimo futuro per il settore delle costruzioni. (Red.Diar.)

📅 21 Aprile 2024 ➡️ Articoli



Peso:1-74%,2-76%

Costruzioni: senza i bonus a febbraio calo del 3,9%

Il dato. Secondo l'Istat rispetto a gennaio l'indice destagionalizzato fa registrare la prima contrazione dal settembre del 2023

Giuseppe Latour

L'ultimo calo c'era stato a settembre del 2023. Da allora, l'indice destagionalizzato della produzione delle costruzioni, elaborato dall'Istat, aveva fatto segnare quattro aumenti consecutivi. Ieri, però, c'è stata una importante inversione di tendenza, con una contrazione del 3,9% a febbraio, rispetto al mese precedente (con la riduzione mensile, in percentuale, più alta dal 2022).

Una contrazione che arriva in una situazione comunque molto positiva per il settore (che viene da mesi di crescita sostenuta) e si porta probabilmente dietro i primi effetti dei tagli assestati dal Governo ai bonus edilizi. Dal 2024, infatti, il superbonus è passato ufficialmente dal 110%/90% al 70%, riducendo di molto la sua attrattività.

Resta da capire se nei prossimi mesi questa tendenza sarà confermata. Anche se il colpo assestato dall'esecutivo con il decreto 39/2024 di fine marzo, con il blocco totale di cessione del credito e sconto in fattura, fa pensare che la spinta delle agevolazioni casa si ridurrà in modo strutturale. Un ruolo decisivo, per rimettere la bilancia degli investimenti in equilibrio, sarà giocato dagli appalti legati al Pnrr.

Sitratta, comunque, ancora di numeri da prendere con le molle e da interpretare solo vedendo quello che succederà nei prossimi mesi. «Non vedo segnali preoccupanti - spiega Flavio Monosilio, direttore del Centro studi Ance -, perché a gennaio ci confrontavamo con un dato molto

alto, quindi a livello tendenziale a febbraio abbiamo una produzione ancora alta, caratterizzata sicuramente da una spesa elevata dei Comuni. Detto questo, finita la coda del superbonus e delle cessioni dei crediti, andiamo verso un ridimensionamento degli investimenti in efficientamento energetico. Immaginiamo che, a livello complessivo, ci sia una frenata della produzione, ma non un crollo perché il Pnrr compenserà in parte l'effetto dei bonus edilizi».

Tornando ai numeri di ieri, questi dicono che a febbraio 2024 si stima che l'indice destagionalizzato della produzione nelle costruzioni diminuisca del 3,9% rispetto a gennaio. Il calo - va precisato - è un primo passo falso in un contesto nel quale i numeri del settore restano comunque molto alti, per effetto della grande spinta registrata in questi ultimi anni.

«Nella media del trimestre dicembre 2023-febbraio 2024 - spiega infatti la nota ufficiale Istat - la produzione nelle costruzioni aumenta del 3,6% nel confronto con il trimestre precedente». Su base tendenziale (quindi, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente), l'indice grezzo registra un incremento del 10,2%, mentre l'indice corretto per gli effetti di calendario cresce del 5,9% (i giorni lavorativi di calendario sono stati 21 contro i 20 di febbraio 2023). Nella media dei primi due mesi del 2024, l'indice grezzo aumenta del 13,6%, mentre l'indice corretto per gli effetti di calendario cresce del 9,4%.

L'andamento dell'indice nel cor-

so del 2023 rispecchia la corsa dei bonus edilizi. Dopo una prima metà dell'anno su livelli alti ma stabili rispetto al 2022, la seconda metà dell'anno ha fatto registrare una vera e propria fiammata, superando il muro dei 130 punti ad agosto (l'indice prende come base di riferimento il 2021, che vale 100). La corsa, esattamente come è avvenuto per il superbonus, è stata parecchio sostenuta per tutta l'ultima parte dell'anno. Sono stati i mesi nei quali c'è stata la volata per utilizzare la cessione dei crediti e avviare subito i lavori, provando a schivare il taglio dello sconto fiscale, programmato per il 2024.

L'indice a gennaio 2024 ha, allora, addirittura superato quota 140 punti (record assoluto della serie storica). A febbraio, però, comincia a scendere. Resta da capire, per misurare la consistenza del trend, se il calo sarà confermato nei prossimi mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Monosilio (Ance):
«Non è un segnale preoccupante ma lo stop al 110% porterà una frenata»

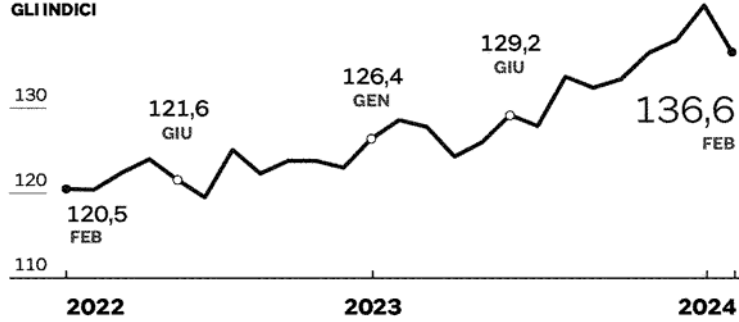


Peso:1-12%,3-29%

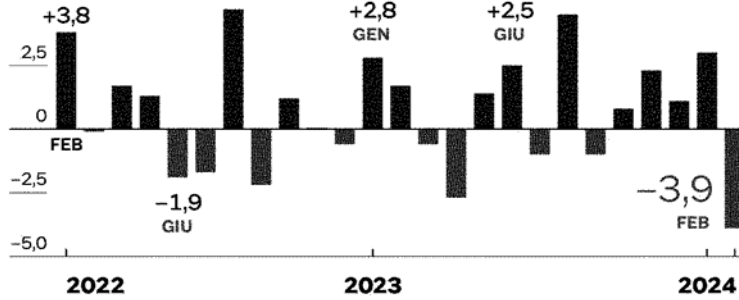
L'andamento

Indice della produzione nelle costruzioni e var % cong. Base 2021=100

GLI INDICI



VARIAZIONI %



Fonte: dati Istat

140 punti

INDICE DELLA PRODUZIONE

L'indice della produzione nelle costruzioni a gennaio 2024 ha superato quota 140 punti , record assoluto della serie storica.



Peso:1-12%,3-29%

SOCIAL

X



ANCE @ancenazionale · 21h

#caromateriali: ritardi nei pagamenti. Così si rischia il blocco delle opere, comprese quelle del #Pnrr. La presidente Brancaccio alla presentazione del rapporto #Astrid sulle infrastrutture



FACEBOOK



Negli ultimi 13 anni triplicata la spesa per danni da alluvioni. La tutela del territorio deve essere una priorità assoluta

[#EarthDay2024](#) [#RapportoAnceCresme](#)



LINKEDIN



La vicepresidente [Silvia Ricci](#) a [INTERMAT Paris](#) la fiera sulla decarbonizzazione. Innovazione, tecnologia e sostenibilità le parole chiave

