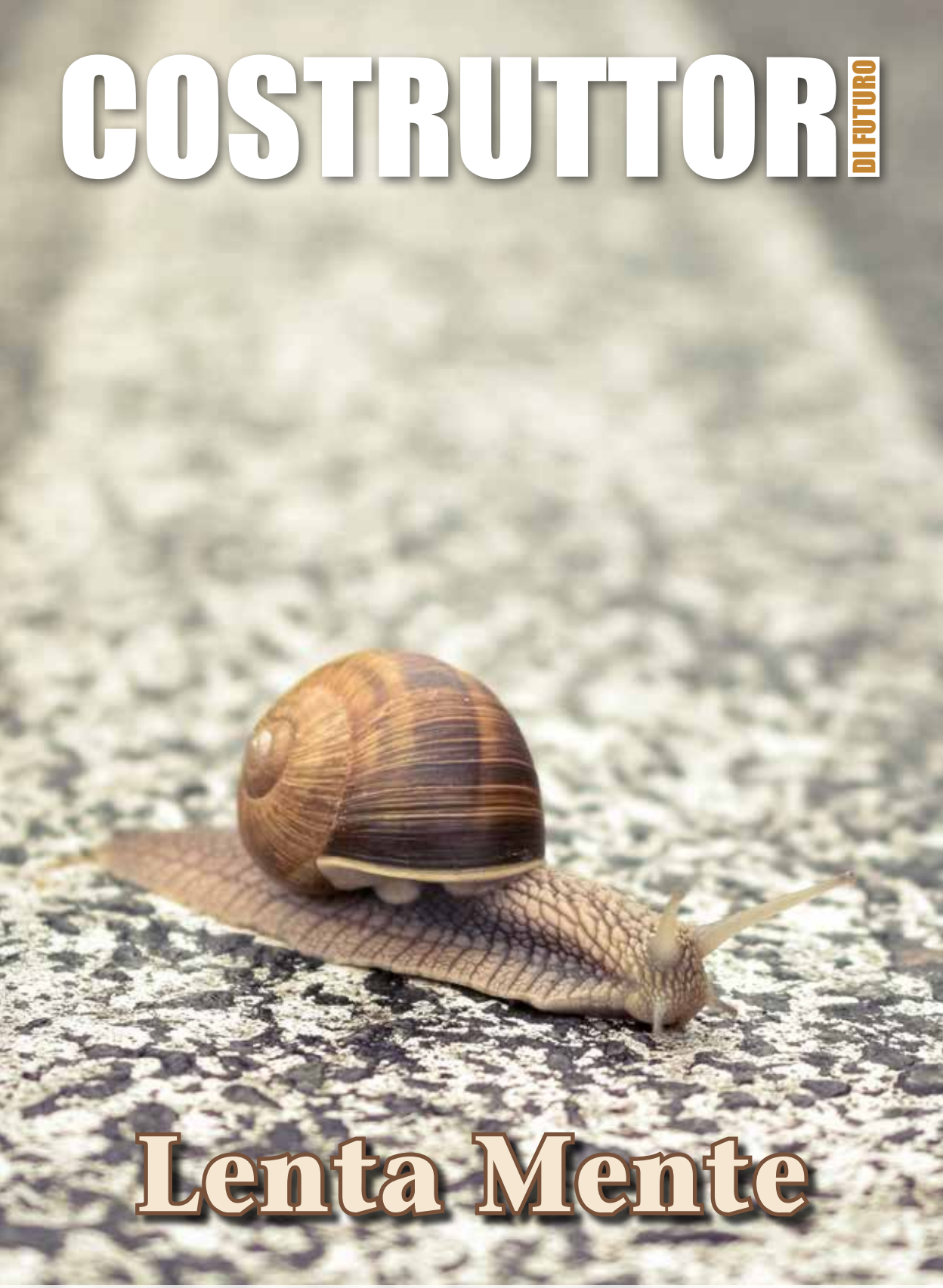
COSTRUTTORI DI FUTURO



Lenta Mente

Rivista del Collegio Costruttori - ANCE Alessandria | anno 2018 | dicembre
Edizione a cura di Edilservizi S.r.l. | Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale -70% DCB/AL

Insieme per costruire il futuro

Grazie alla fiducia dei nostri clienti
abbiamo raggiunto importanti risultati

CQOP SOA
COSTRUTTORI QUALIFICATI OPERE PUBBLICHE

LEADER NEL SETTORE DELLE ATTESTAZIONI
OLTRE 12.000 IMPRESE HANNO GIA' SCELTO CQOP SOA

Scarica gratuitamente le schede tecniche dal nostro sito
e vieni in una delle nostre sedi presenti su tutto il territorio nazionale.

www.cqop.it

"La vita più breve e più tormentata è quella di coloro che dimenticano il passato, trascurano il presente e temono il futuro (Lucio Anneo Seneca)".
Un occhio al passato e l'altro al presente per costruire un futuro sperabilmente migliore di quello che sembrerebbe prefigurarsi per il nostro territorio: ecco ciò che si propone di fare "Costruttori di Futuro". Con l'aiuto, ci si augura, di tutti Voi lettori. Storie, aneddoti, tradizioni, eccellenze di ogni angolo della nostra provincia. Raccontatele, se volete, a costruttoridifuturo@cce.al.it.
Grazie

Regione Piemonte: la nuova Legge sul riuso e la rigenerazione urbana pag. 4

Lenta Mente pag. 10

L'ingegneria naturalistica al servizio della tutela del suolo pag. 22

Più dignità o più turnover? pag. 30

Uno sguardo al condominio del futuro... pag. 35

COSTRUTTORI DI FUTURO
Pubblicazione del Collegio Costruttori Edili ed Affini della Provincia di Alessandria – Reg. Trib. – Alessandria n. 575 del 14 marzo 2005 – Dir. Resp. Marco Caramagna – Poste Italiane Spa – Spedizione in Abb. Postale – 70% DCB/AL – Stampato presso Litografia Viscardi, Alessandria.

Edizione a cura di EDILSERVIZI Srl, via Trotti, 112 – 15121 Alessandria – edilservizi@cce.al.it

DIRETTORE RESPONSABILE: *Marco Caramagna*

ANCE ALESSANDRIA

DIREZIONE E REDAZIONE:
Collegio Costruttori ANCE Alessandria
Corso XX Settembre, 6 – 15121 Alessandria
Tel. 0131.265724 – Fax 0131.56351
e-mail: costruttoridifuturo@cce.al.it
Sito internet: www.ancealessandria.com

* testi e foto non sono riproducibili senza autorizzazione dell'Editore

Regione Piemonte: la nuova Legge sul riuso e la rigenerazione urbana

urbanistica@cce.al.it

A distanza di circa un anno e mezzo dalle prime embrionali anticipazioni, la nuova legge regionale sul riuso è venuta alla luce. Il 26 ottobre 2018 è ufficialmente entrata in vigore la Legge regionale 4 ottobre 2018, n. 16 "Misure per il riuso, la riqualificazione dell'edificato e la rigenerazione urbana".

Addio al Piano Casa: il c.d. Piano Casa (l.r. 20/2009) è stato messo definitivamente "a riposo" e, per ripercorrere la sua storia, è giusto precisare che nasceva nel 2009 a seguito di un'intesa "tra Stato, Regioni e gli Enti locali" finalizzata, tra l'altro, "al rilancio dell'economia attraverso l'attività edilizia" che ha demandato alle regioni stesse l'onere di approvare specifiche leggi di validità temporale "non superiore a 18 mesi" che prevedessero interventi edilizi in deroga e premialità volumetriche: non è andata proprio così……il Piano casa 2009 è stato prorogato per circa 7 anni e l'economia non sembra aver ottenuto un particolare slancio attraverso il settore dell'edilizia. Anzi, a giudicare dai dati, sembra che la situazione si sia paradossalmente ribaltata: il comparto delle costruzioni sembra più una zavorra rispetto all'andamento dell'intero mondo economico, una grande massa inerziale che stenta a muoversi al cospetto degli altri settori. Nel caso specifico i dati regionali e provinciali parlano chiaro: nonostante gli ottimi propositi e le aspettative iniziali, pochi e sporadici interventi sono stati realizzati grazie a questa legge del 2009. I motivi possono essere molti….e, forse, neanche addossabili al testo del piano casa stesso.

Avviare gli interventi con la l.r. 16/2018: a questo punto…è opportuno parlare del nuovo strumento normativo. La l.r. 16/2018 supera sia l'utilizzo dell'istituto della "deroga", sia la validità "temporanea" del c.d. Piano Casa. Ma l'aspetto che differenzia in modo più significativo il nuovo provvedimento regionale è quello procedurale: attraverso il Piano casa gli aventi titolo potevano presentare "direttamente" l'istanza Permesso di Costruire al Comune derogando alcuni limiti previsti dal PRG. Ora, con la nuova legge sul riuso è necessario che preventivamente i Comuni, attraverso una deliberazione del Consiglio Comunale, mettano in atto una cosiddetta "variante non variante" al piano regolatore (ai sensi dell'art. 17, comma 12 della l.r. 56/1977), per individuare i singoli edifici o gruppi di edifici sui quali è consentito intervenire con le disposizioni agevolative previste dalla legge stessa e per definirne, nel dettaglio, gli interventi ammissibili: ristrutturazione con ampliamento, demolizione e successiva ricostruzione con ampliamento e sostituzione edilizia con ampliamento. Ma con quale meccanismo i comuni individuano gli edifici e gli interventi ammissibili? Gli enti locali possono decidere in "autonomia" oppure possono anche promuovere una manifestazione d'interesse allo scopo di raccogliere le istanze dei privati e valutarle in vista della deliberazione comunale. C'è inoltre una terza ipotesi, che consente ai cittadini (aventi titolo) di presentare una proposta d'intervento da sottoporre alla valutazione del Comune che, entro centoventi giorni dalla richiesta, ne delibera l'accoglimento o ne motiva il rigetto. Come intuibile, si tratta di un procedimento sicuramente più complesso rispetto a quello previsto dalla l.r. 20/2009.

Gli interventi agevolati dalla lr 16/2018 - "ristrutturazione con ampliamento" e "sostituzione edilizia": laddove il PRGC già ammette interventi "fino" alla ristrutturazione edilizia con la stessa volumetria sono consentiti per gli edifici esistenti a destinazione prevalentemente residenziale e turistico ricettiva interventi di ristrutturazione "con diversa volumetria" per un ampliamento fino al massimo del 20% della superficie o del volume esistenti, mentre per gli edifici a destinazione prevalentemente artigianale, produttiva, direzionale i comuni possono consentire un incremento fino a un massimo del 20% della superficie coperta esistente o dell'indice di edificabilità fondiaria esistente (massimo di 1.000 metri quadrati): per quest'ultima tipologia di fabbricati possono, in alternativa, essere previsti soppalchi per un aumento massimo del 20% della superficie esistente. Per rendere "realizzabili" queste tipologie di interventi, sono peraltro state previste "eccezioni" rispetto agli indici urbanistici e alle altezze massime. Qualora gli edifici presentino caratteristiche tipologiche, strutturali, prestazionali o funzionali "inidonee" per le destinazioni d'uso ammesse, è altresì consentito l'intervento di "sostituzione edilizia" da attuarsi mediante "demolizione e ricostruzione" anche con diversa localizzazione nel lotto e con diversa sagoma. In quest'ultimo caso i comuni possono consentire un incremento fino ad un massimo del 25% della superficie o del volume esistenti, sugli edifici a destinazione prevalentemente residenziale o turistico-ricettiva e fino

ad un massimo del 20% della superficie coperta esistente (o dell'indice di edificabilità fondiaria esistente), fino ad un incremento massimo di 1.000 metri quadrati, sugli edifici a destinazione prevalentemente artigianale, produttiva, direzionale. La premialità in caso di "sostituzione edilizia" può essere ulteriormente incrementata in caso di riduzione della superficie di suolo impermeabilizzata esistente, in caso di interventi di bonifica del suolo, qualora i materiali prodotti dalla demolizione vengano avviati ad operazioni di recupero e nel caso di utilizzo di manufatti o materiali costruzione derivati da materie prime secondarie provenienti dal riciclo.

Recupero dei sottotetti e dei rustici: la legge 16/2018 ha, in qualche modo, perseguito l'ambizione di raccogliere in un solo provvedimento di legge altre misure già previste in passato per agevolare il recupero del patrimonio edilizio esistente: con tali finalità la legge ha integrato, con alcune modifiche, le disposizioni relative alle leggi regionali per il recupero dei sottotetti (LR 21/1998) e per il recupero funzionale dei rustici (LR 9/2003), disponendone la contestuale abrogazione del testo originario. Tra le novità è rilevante segnalare che Il recupero dei sottotetti è ora consentito anche per usi diversi da quelli abitativi, seppur in coerenza con le destinazioni d'uso compatibili.

Gli interventi di rigenerazione urbana: la disposizione su cui si concentrano le maggiori "ambizioni" della legge 16/2008 è sicuramente quella relativa alla "alla rigenerazione urbana": si tratta di una possibilità già contenuta nel piano casa ma, di fatto, poco considerata e raramente messa in atto. Nello specifico riguarda "aree" urbane degradate o obsolete in cui promuovere programmi di rigenerazione urbana, sociale, architettonica e di "deimpermeabilizzazione" dei suoli tramite azioni partecipative di consultazione preventiva delle comunità interessate dalla realizzazione degli interventi, di concerto con gli operatori privati.

Anche in questo caso, i comuni individuano gli ambiti di territorio in cui promuovere questi interventi, per i quali gli strumenti urbanistici possono prevedere interventi di demolizione, totale o parziale, e di ricostruzione secondo un progetto complessivo e organico. Anche i soggetti privati possono proporre degli ambiti, mediante la presentazione di progetti da inserire nei programmi di rigenerazione urbana. Sono ammesse premialità nel limite massimo del 30% del volume o della superficie preesistente, con incrementi ulteriori nel caso in cui gli interventi previsti siano realizzati mediante la procedura del concorso di progettazione, nel caso la superficie di suolo impermeabilizzata esistente sia ridotta, e nel caso di bonifiche dei suoli. Gli interventi di rigenerazione urbana possono interessare anche edifici produttivi o artigianali, previa individuazione da parte dei comuni o proposta al comune da parte dei soggetti privati, anche tramite premialità entro il limite del 35% della superficie coperta esistente. A differenza degli interventi di "ristrutturazione con ampliamento" e "sostituzione edilizia", quelli di "rigenerazione urbana", ove comportano variazione dello strumento urbanistico generale, sono approvati con la procedura di "variante semplificata" (di cui all'articolo 17 bis, comma 5, della l.r. 56/1977).

Oneri di urbanizzazione: la nuova l.r. 16/2018, attraverso una modifica apportata alla Legge Urbanistica Regionale (l.r. n. 56/1977), ha sancito che gli oneri di urbanizzazione sono dovuti solo se l'intervento determina aumento del carico urbanistico (inteso come fabbisogno di maggiori dotazioni di standard o di opere di urbanizzazione) e commisurate all'entità di quest'ultimo maggior carico". Tale specificazione ha quindi definito in modo chiaro le circostanze in cui i comuni possono (o, al contrario, non possono) assoggettare gli interventi sul patrimonio edilizio esistente al versamento degli oneri di urbanizzazione, sgombrando il campo (o quanto meno diminuendo i margini interpretativi) da valutazioni arbitrarie che, sovente, hanno minato la fattibilità economica degli interventi.

I centri storici: in molte città e nuclei minori si rilevano ambiti ed edifici che, seppur pur formalmente censiti nel perimetro dei centri storici, sono caratterizzati da detrattori ambientali, da fabbricati ed elementi deturpanti e privi di alcun valore percettivo o culturale. Questa criticità nasce dalla necessità di "semplificare" normativamente e cartograficamente ciò che nella realtà non lo è: difficile immaginare il caso contrario, ossia di un centro storico a "macchia" di leopardo….Ma tra gli edifici "impropriamente" inclusi nei centri storici, saltano agli occhi molti immobili realizzati a partire dal secondo dopoguerra con volumi e linguaggi architettonici inadeguati rispetto al contesto. La l.r. 16/2018 mostra in tal senso un'apertura al rinnovamento prima preclusa in termini "assoluti" dal Piano casa: infatti, limitatamente agli edifici realizzati successivamente al 1950 (e ovviamente non soggetti a tutela ai sensi del d.l-

gs. 42/2004) compresi nei c.d. “centri storici” è possibile utilizzare le agevolazioni sul riuso previste dalla legge regionale (tra le quali…la sostituzione edilizia con ampliamento). E’ una significativa apertura che consente ai comuni e agli operatori di attivare operazioni organiche di miglioramento della qualità architettonica e urbana anche laddove, forse sulla scorta di retaggi culturali non più sostenibili, era considerato un “tabù”.

Spunti per una reale “Rigenerazione urbana”: anni e anni di ideali, leggi e proposte di legge, proclami e convegni. Ma la realtà è davanti ai nostri occhi: salvo alcuni sporadici casi (in genere localizzati nelle grandi metropoli italiane), gli interventi degni di essere annoverati tra quelli di “rigenerazione urbana” rimangono tra le pagine del libro dei sogni. Senza entrare nel merito del dibattito sul tema del consumo di suolo (oramai ridondante) è doveroso sottolineare che, ad esclusione delle grandi città e dei centri ad “alta urbanizzazione” in cui risulta ancora significativa a la spinta demografica, è oramai impensabile riproporre i modelli adottati dal secondo dopoguerra, prevalentemente incentrati sulla costruzione di nuovi quartieri periferici, dall’abbandono dei centri e dei quartieri storici, in quanto inadattabili agli standard attesi. Per mille ragioni, la sfida è ovviamente rivolta “all’interno”: ricompattare le città attraverso gli interventi sul costruito, evitando ingiustificati consumi di suolo, dispersioni e garantendo una nuova visione e fruizione della città stessa. Integrazione tra abitare, servizi e spazio pubblico, ritornando a costruire residenze nella città consolidata e a far riscoprire il senso di comunità. Nell’aprile 2017, l’Istat ha diffuso le nuove previsioni della popolazione italiana. Nello scenario di previsione “mediano”, la popolazione residente è prevista in lieve decrescita nel prossimo decennio (da 60,7 milioni nel 2016 a 60,4 milioni nel 2025) con una ulteriore diminuzione negli anni a seguire. Parallelamente a tale contrazione si assisterà, con forte probabilità, a una concentrazione della popolazione nelle aree urbane più sviluppate e attrattive (sia per la vivacità economica, sia per i servizi offerti). Si tratta di un fenomeno in controtendenza rispetto a quanto avvenuto nel decennio 2001-2011.

“Rigenerazione”: cosa manca per partire: quali sono i principali ostacoli all’avvio su larga scala di interventi di rigenerazione urbana? Innanzitutto è necessario valutare le peculiarità territoriali che, sovente, non consentono una prospettiva di convenienza economica alle operazioni di rigenerazione, in considerazione di prezzi di commercializzazione finali tremendamente stratificati verso il basso. I costi di trasformazione sono sempre più elevati, spesso in balia di nuovi e pressanti adempimenti normativi, dell’insostenibile cuneo fiscale, dell’innalzamento degli standard qualitativi attesi dal mercato, dalla necessità di bonifiche, dalla crescita degli oneri di urbanizzazione: per fronteggiare tale divario, mancano gli incentivi economici da parte dello Stato o quanto meno, quelli esistenti risultano timidi e inadeguati rispetto ai numeri e agli scenari di intervento. Basti pensare ai limiti del meccanismo delle detrazioni che non consentono alcun sostegno agli interventi di sostituzione edilizia in quanto “annoverabili” tra quelli di “nuova costruzione”. Anche in tal senso conviviamo con un altro tabù: il sistema fiscale agevola il “recupero” di edifici spesso privi di valore con operazioni di manutenzione non sempre efficaci (sotto il profilo energetico, sismico e funzionale) e non riconosce il valore collettivo degli interventi di “sostituzione” di ambiti di patrimonio edilizio esistente oramai inadeguati. In sostanza: in certi casi l’incentivo riservato agli interventi di recupero rappresenta una sorta di “accanimento terapeutico” verso il mantenimento in vita di immobili cui nessun intervento, se non una integrale demolizione e ricostruzione, può restituire una nuova vita proiettata nel contesto degli standard edilizi attuali. Anche in questo caso i dati parlano chiaro: secondo l’Istat, nel 2011 gli edifici ad uso residenziale in Italia erano 12.187.698 per un totale di 31.208.161 abitazioni. Di queste, il 53,7%, pari a circa 16,5 milioni di unità, ha più di 40 anni, con caratteristiche strutturali e prestazionali ormai del tutto superate, spesso inadeguate anche con riferimento alla sicurezza. In molti casi è un’utopia il loro recupero.

Ma il principale ostacolo alla rigenerazione urbana è noto a tutti e non risparmia alcun ambito territoriale: si tratta della dispersione o frammentazione della proprietà immobiliare che caratterizza il nostro Paese. Sempre dall’Istat ….il 93,3% delle abitazioni occupate appartiene a persone fisiche (22,5 milioni di unità), mentre solo l’1,5% appartiene a imprese o società. Lo stock di patrimonio abitativo pubblico raggiunge appena il 4,1% del totale. Le famiglie che vivono in una casa di proprietà sono il 72% del totale, il 18% è in affitto. Il restante 10% occupa le abitazioni con altro titolo (uso gratuito, prestazioni di servizio). Tale limite, se non affrontato con gli opportuni strumenti, non permetterà mai di avviare interventi di rigenerazione coordinati con la pubblica amministrazione su una pluralità di immobili con “sostituzioni” edilizie, accorpamenti e ridistribuzione nell’ambito di intervento: in assenza di un unico soggetto proprietario e decisionale è inimmaginabile ridisegnare spazi della città, sia nei suoi ambiti privati, sia nelle nuove ridefinizioni degli spazi pubblici connessi (piazze, strade, infrastrutture e ed aree a standard).

Dalla struttura nazionale Ance e dalla sua commissione RET (Referente Edilizia e Territorio) emergono percorsi e soluzioni che potrebbero guidarci nella giusta direzione. Per metterle in atto occorre, da un lato, una considerevole dose di coraggio normativo e politico e, dall’altro, un’opinione pubblica (che sembra sempre più rischiosamente influente sulle scelte di governo) pronta ad “accettare” i compromessi necessari per ridisegnare le città e renderle effettivamente “attrattive”. In primis, è essenziale che a livello statale venga normativamente affermato come “principio” che la rigenerazione urbana (anche se attuata da soggetti privati) risulta una finalità di tipo “generale” e di perseguimento di obiettivi di pubblica utilità, quali la sicurezza e l’incolumità dei cittadini, l’igiene, la sostenibilità ambientale ecc. In quest’ottica il Comune potrebbe individuare gli ambiti di rigenerazione urbana nei quali i progetti, relativi anche a sub ambiti, una volta approvati, saranno dichiarati di pubblica utilità. Tale dichiarazione conferirà al Comune stesso e al soggetto promotore del progetto particolari poteri d’azione consentendogli, tra l’altro, di intervenire autonomamente, di diffidare i privati ad adempiere, di sostituirsi agli stessi in caso di loro inerzia, di delegare l’attuazione degli interventi ai soggetti privati scelti in base a procedure di evidenza pubblica ecc. Si tratta di un percorso apparentemente “estremo” rispetto al paradigma giuridico e collettivo di proprietà privata a cui siamo abituati in Italia: ma, probabilmente, vista la condizione del “malato” occorrono cure “estreme”. Il patrimonio edilizio costruito è lì, immobile, cristallizzato e graziato, talvolta, da qualche piccola manutenzione o (nella migliore delle ipotesi) da qualche ristrutturazione. La città, per ospitare la vita della comunità nelle prossime generazioni, ha bisogno di un nuovo spazio organizzato e rinnovato, da raggiungere pur senza oltraggiare gli elementi che ne rappresentano la sua storia.

Lenta Mente

operepubbliche@cce.al.it

"Il desiderio di emulare i rapidissimi computer creati da noi stessi, a differenza del cervello, che invece è una macchina lenta, diventa fonte di angoscia e frustrazione […] la netta prevalenza del pensiero rapido, a partire da quello che esprimiamo attraverso l'uso degli strumenti digitali, può comportare soluzioni sbagliate, danni all'educazione e perfino al vivere civile…"

Prof. Lamberto Maffei
Elogio della lentezza
Il Mulino
Bologna 2014

Con l'ambiziosa prospettiva di *"connettere l'Italia"*[1], il precedente Governo aveva analizzato i fabbisogni infrastrutturali al 2030 *(orizzonte temporale coincidente con le tempistiche previste dalle strategie dell'UE per il completamento della rete europea centrate - Rete Core)* sulla cui base aveva poi programmato investimenti *(nel solo Sistema nazionale integrato dei trasporti di I livello)* per un importo complessivo di quasi 133 miliardi di euro, destinati in gran parte a interventi nelle *"Ferrovie" (circa 65 miliardi)*, nelle *"Strade e Autostrade" (40 miliardi)*, nelle *"(ferrovie e metropolitane delle) Città metropolitane" (22 mld)* e solo in minima parte *(2,3 mld)* allo sviluppo portuale.

Scopo *(auto)*dichiarato del *"nuovo approccio alla politica infrastrutturale del MIT"* era quello di promuovere

"…le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci (evitando strozzature di capacità e "colli di bottiglia") e per connettere le aree del Paese (in particolare le città, i poli industriali e i luoghi di maggiore interesse turistico) attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni…[…]… in linea con una concezione "servente" dell'infrastruttura"[1].

Concezione anche suggestiva - nella misura in cui evoca l'immagine di un'infrastruttura tanto utile quanto necessaria oltreché proporzionata ai bisogni - ma che non pare, di per sé, sufficiente a provare alcuna novità di approccio alla politica infrastrutturale del MIT, che si dubita possa mai essere stata, vieppiù dichiaratamente, volta alla realizzazione di infrastrutture inutili e/o non necessarie e/o sproporzionate ai bisogni.

Pur non potendo, al momento in cui si scrive, avere alcuna certezza al riguardo *(essendo la manovra finanziaria ancora all'esame del Parlamento)*, il nuovo Governo sembrerebbe, invece, intenzionato a *"…dare priorità a una rete di piccole opere diffuse per riparare, dove possibile, o sostituire, dove necessario, le opere esistenti con particolare attenzione a viabilità e sicurezza di ponti, gallerie e strade interne" (Nota di aggiornamento al DEF 2018)* e a istituire, verosimilmente in tale ottica, un Fondo[2], con una dotazione di quasi 49 miliardi dal 2009 al 2034, *"…per il rilancio degli investimenti degli enti territoriali, nei settori di spesa dell'edilizia pubblica, della manutenzione della rete viaria, del dissesto idrogeologico, della prevenzione del rischio sismico e della valorizzazione dei beni culturali e ambientali"*.

Senza alcuna pretesa di poter condizionare decisioni che, fortunatamente per il Paese, competono da sempre a soggetti di irrefutabile capacità, nelle pagine che seguono si tenterà di sottolineare alcuni ambiti d'intervento che *(a seguire i contributi citati nelle note a piè di pagina)* sembrerebbero doversi considerare prioritari per il futuro del nostro Paese.

Gap logistico

Secondo l'ultimo *"Rapporto export -2018"* di SACE[3], diversi indicatori mostrerebbero un ritardo dell'Italia rispetto ai principali concorrenti nei sistemi di trasporto delle merci e, più precisamente, un divario in termini di qualità della logistica che le costerebbe, per le ragioni che si vedranno, circa 70 miliardi di euro di *"export perduto"*[4].

Per un'economia, come quella italiana, che basa più del 30% del proprio Pil[5] sull'export – prosegue il Rapporto – gli investimenti in infrastrutture di trasporto rappresentano una condizione indispensabile di competitività; ciononostante, nel periodo 2013-2017, le infrastrutture dedicate al trasporto marittimo *(il secondo vettore delle esportazioni italiane, dopo quello su terra, verso i mercati extra-Ue)* hanno beneficiato, nel nostro Paese, soltanto del 2% degli investimenti complessivi in logistica e, pur essendone previsto un incremento, sembrano destinati a crescere meno di quanto lo faranno nei principali Paesi *"concorrenti"*.

Il che spiegherebbe perché, a fronte dell'ottima performance nel 2017 *(+7,4%, per complessivi 448 miliardi di euro)*, l'Italia abbia comunque

1 *Allegato al Documento di Economia e Finanza deliberato dal C.d.M. il 26 aprile 2018.*

2 *DDL di Bilancio 2019, AC 1334, art.16.*

3 *https://www.sace.it/media/mag-online/mag-online-dettaglio/rapporto-export-2018*

4 *Detto importo, peraltro, corrisponderebbe solo a quello che l'Italia potrebbe recuperare semplicemente colmando il gap logistico con la Germania.*

5 *Negli ultimi sette anni, infatti, l'export ha fornito l'unico apporto positivo alla crescita economica del Paese: senza il contributo dell'export, il Pil italiano sarebbe inferiore di oltre sei punti percentuali*

subito una lieve perdita della propria quota di mercato, essendo le esportazioni italiane cresciute meno *(+7,4% contro +8,4%, per valori in euro)* di quelle mondiali.

Prima di chiudersi con previsioni ragionevolmente ottimistiche riguardo alle potenzialità dell'export italiano, il Rapporto in argomento si concentra ampiamente sulle cause e sugli effetti del *"gap logicistico"* del nostro Paese, offrendone un quadro così chiaro cui pare utile, in appresso, attenersi *(quasi)* testualmente.

(Possibili) Cause ed effetti

Tra il 2013 e il 2017, soltanto la Germania *(248 miliardi)* ha investito in logistica più dell'Italia che, con i suoi 147 miliardi di euro, ha di gran lunga superato i rimanenti *competitors* europei *(Francia con 122 miliardi, Regno Unito con 106 miliardi e Spagna con 89 miliardi)*.

Dal confronto con la Germania, tuttavia, emerge che gli investimenti italiani sono stati prevalentemente concentrati nel comparto *"terra" (i due terzi, in linea con il dato mondiale)* e solo marginalmente nelle infrastrutture marittime e portuali *(2% del totale investito in infrastrutture nel periodo)*, ragion per cui - come evidenziato dal *Liner Shipping Connectivity Index*[6] *(Lsci)* dell'UNCTAD[7] - **l'Italia avrebbe perso connettività riguardo alle principali reti marittime internazionali.**

Nella classifica inerente a tale ultimo indice, infatti, il nostro Paese è passato dal 14° posto del 2004 *(58,1 punti contro i 100 della Cina capolista)* al 20° del 2018 *(con soli 67,22 punti, contro i 187,78 della, sempre capolista, Cina)* e – oltre a esser stato notevolmente distanziato dagli storici *competitors* europei[8]- sta seriamente rischiando di essere *"sorpassato"* da Portogallo e Polonia *(che hanno, rispettivamente, triplicato e quasi nonuplicato il proprio punteggio)*.

Un recente studio – basato su un diverso indice *(il Logistic Performance Index)* elaborato dalla Banca Mondiale proprio per misurare la qualità della logistica – proverebbe, invece, come a un incremento di 1 punto *(sui 5 che compongono lo score di tale indice)* corrisponda un incremento del 35,6% del rapporto tra l'export complessivo *(beni e servizi)* e il Pil.

Considerando che, nel 2016, il divario con la Germania *(prima in classifica)* è stato pari a 0,47 punti *(come già nel 2010)*, che il rapporto export/Pil dell'Italia nel 2016 e nel 2017 è stato, rispettivamente, del 31% circa e del 32% e ammettendo, altresì, che la parte relativa all'export di beni rispetto al totale rimanga sostanzialmente invariata *(82% circa)*, se ne ricaverebbe *(come anticipato in premessa)* che se l'Italia colmasse il *gap logistico* con la Germania potrebbe recuperare tra i 65 e i 70 miliardi di euro di export, pari al 16,7% dell'export complessivo 2017 *(un ammontare superiore alla somma delle esportazioni italiane verso le Americhe e l'Africa Subsahariana)*.

Se si considera, infine, che l'Italia sconta anche un certo ritardo nella dotazione infrastrutturale per i trasporti – poichè la rete ferroviaria e autostradale italiana *(nonostante Italia e Germania abbiano un'estensione territoriale simile*[9]*)* si protende per meno della metà di quella tedesca - il gap italiano sembrerebbe rappresentare un extra-costo, nella *"bolletta logistica"* delle imprese, di 13 miliardi di euro l'anno, circa l'11% in più rispetto alla media europea.

Le potenzialità di crescita

Allo stato attuale, sicuramente non ottimale, per le esportazioni italiane si prevede comunque una crescita del 4,5% medio nel triennio 2019-2021, giacchè l'export verso le 15 geografie prioritarie[10] *(95 miliardi di euro di vendite nel 2017)* e quello verso le 5 *"nuove promesse"*[11] dovrebbero crescere, rispettivamente, a un tasso medio annuo del 6,9% e del 4,8%.

È, infatti, proprio in Italia che confluiscono le due direttrici della maestosa strategia cinese della *"Belt and Road Initiative"*, che si snoda, via terra e via mare, dall'Asia all'Europa promettendo investimenti per 350 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni *(nei primi mesi del 2018, la Cina sembrerebbe aver già "…investito 12 miliardi di dollari, 6,4% più dell'anno scorso, in 55 paesi e firmato progetti infrastrutturali per un valore contrattuale di 80 miliardi, un aumento del 48% rispetto al 2017"*[12]*)*.

E qui, prima di proseguire con il Rapporto di SACE, prudenza impone di registrare anche le crescenti perplessità circa i reali intenti sottesi a tale strategia, che *"…creando il potenziale per problemi di sostenibilità del debito in alcune delle economie più deboli del mondo…"* potrebbe finire per costruire *"… anche una dipendenza economica e finanziaria, e quindi politica, dei paesi riceventi"* [13].

Per i più ottimisti *(o meno diffidenti)* autori del Rapporto, cui si ritorna, il nostro Paese avrebbe proprio le potenzialità per diventare punto di accesso in Europa delle nuove Vie della Seta e hub logistico di congiunzione tra i corridoi terrestri e marittimi, attraverso l'installazione di Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate, l'investimento nella competitività di porti e retroporti e lo sviluppo del trasporto intermodale, giusta opportuna integrazione del trasporto marittimo, stradale e ferroviario[14].

Tanto più ove si pensi che il 60% dei Paesi Bri *(esclusa la Cina)* – verso cui l'Italia ha esportato, nel solo 2017, 106 miliardi di euro nel 2017 – ha una qualità delle infrastrutture inferiore alla media mondiale *(fonte: Lpi di Banca Mondiale)* e solo due *(Singapore ed Emirati Arabi)* godono di una dotazione infrastrutturale migliore dell'Italia.

Nella sua configurazione attuale, che prevede l'accesso al continente attraverso il Pireo e i col-

6 *Indice che valuta il livello di accessibilità marittima dei Paesi costieri, sulla base dei seguenti elementi: numero di navi container, capacità trasportata, dimensione massima delle navi, numero di servizi offerti e numero di compagnie operative.*

7 *Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo*

8 *Pur essendo stata scavalcata solo dalla Spagna (il cui indice è quasi raddoppiato), l'Italia ha perso 10 punti (e più) nei confronti di Olanda, Germania, Belgio e Francia.*

9 *…e l'argomento per cui il divario sarebbe da imputare a una diversa conformazione morfologica sembrerebbe sostenibile fino a un certo punto, dal momento che, per oleodotti e gasdotti, il quadro per i due Paesi risulta invece invertito.*

10 *U.S.A., Cina, Russia, Repubblica Ceca, Emirati Arabi Uniti, Messico, Arabia Saudita, Brasile, India, Sudafrica, Vietnam, Indonesia, Qatar, Perù e Kenya.*

11 *Turchia, Marocco, Filippine, Colombia e Senegal.*

12 *http://www.limesonline.com/sezione-rubrica/bollettino-imperiale*

13 *https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/strategie-cinesi-e-debiti-lungo-le-nuove-vie-della-seta-20763*

14 *Proprio in quest'ottica, è stato recentemente sottoscritto, tra la Repubblica Popolare Cinese il Friuli Venezia Giulia, un accordo finalizzato a coinvolgere importanti investimenti cinesi in un progetto di valorizzazione del Made in Italy, che si auspica possa far assurgere il porto di Trieste ad avamposto strategico per la Via della Seta.*

	1990	1995	2000	2005	2010	2016
	10 854	11 190	11 712	12.363	12 819	12 996
	4 976	6 962	9 049	11.432	14 262	15 444
	6 824	8 275	9 766	10.798	11 392	11 612
	6 193	6 435	6 478	6.542	6 668	6 943
	267	335	448	859	1 477	1 924
	2 092	2 208	2 265	2.600	2 651	2 758
	1 445	1 596	1 633	1.677	1 719	1 743
	257	246	358	552	857	1 640
	316	687	1 482	2.341	2 737	3 065
	3 181	3 380	3 581	3 633	3 672	3 764

Estensione (km) rete autostradale

1985	-	-	-	425	174	-	-	-	-	599
1990	-	90	-	717	194	-	-	-	-	1 001
1995	-	447	471	1 290	238	-	-	-	-	2 446
2000	72	636	471	1 290	238	-	-	-	-	2 707
2001	72	636	471	1 549	238	-	-	-	-	2 966
2002	137	820	471	1 549	238	-	-	-	-	3 215
2003	137	886	919	1 549	238	-	-	-	74	3 803
2004	137	1 183	919	1 549	238	-	-	-	74	4 100
2005	137	1 183	919	1 549	238	-	-	-	74	4 100
2006	137	1 272	1 112	1 549	324	-	-	-	74	4 468
2007	137	1 272	1 348	1 884	324	-	-	-	113	5 078
2008	137	1 272	1 448	1 884	535	-	-	-	113	5 389
2009	209	1 272	1 448	1 884	856	120	-	-	113	5 902
2010	209	1 272	1 886	1 912	856	120	-	-	113	6 348
2011	209	1 334	2 117	2 058	856	120	-	-	113	6 807
2012	209	1 352	2 117	2 058	856	120	-	-	113	6 825
2013	209	1 352	2 413	2 058	856	120	50	-	113	7 171
2014	209	1 352	2 413	2 058	856	120	50	-	113	7 171
2015	209	1 475	2 413	2 058	856	120	50	224	113	7 518
2016	209	1 475	2 413	2 180	896	120	50	224	113	7 680
2017	209	1 658	2 413	2 734	896	120	67	224	113	8 434

Estensione (km) rete ferroviaria alta velocità

legamenti via terra nei Balcani verso il Nord Europa, la Bri sembra dunque essere, per il nostro Paese, un indubbio incentivo alla modernizzazione delle infrastrutture logistiche e al potenziamento del livello di accessibilità marittima.

Se si considera che, nel 2017, la tratta Asia orientale-Europa è stata la seconda *(dopo quella Trans-Pacifica)* tra le principali rotte mondiali *(esclusi i flussi intraregionali)* in termini di tonnellate movimentate e che il mezzo principale con cui la Cina interagisce con il Mediterraneo è proprio quello navale, sembra,infatti ragionevole, prevedere che i porti italiani possano ambire a divenire la porta d'ingresso all'Europa *(anche)* delle nuove Vie della Seta.

La fondata necessità di migliorare – attraverso il potenziamento della portualità e della logistica *(e, in particolare, la realizzazione dei collegamenti "ultimo e penultimo miglio" ferroviari e stradali e l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro)* – l'accessibilità marittima del nostro Paese, non può, tuttavia, autorizzare a trascurare la necessità di manutenere, a livello ottimale, la rete infrastrutturale esistente.

Stando all'ultimo rapporto inerente alla competività *(Global Competitiveness Index)* del World Economic Forum[15] – e, più specificamente, ai dati inerenti al pilastro *"infrastrutture"* – la qualità delle strade figurerebbe tra le nostre principali debolezze...

Il gap quali-quantitativo

Pur continuando a rappresentare una quota consistente di quella europea, la rete *(ferroviaria, stradale e autostradale)* italiana non pare aver beneficiato, sotto il profilo quantitativo *(autostrade e alta velocità ferroviaria)* e qualitativo *(strade nazionali e regionali)*, dello stesso livello di attenzione di cui hanno goduto quelle dei principali Paesi europei.

Come agevolmente desumibile dalle tabelle a lato, a fronte dell'esponenziale crescita di quella europea *(+81%)*,infatti, la rete autostradale italiana, dal 1990 a oggi, è cresciuta solo del 12%, mentre dal 2009 la rete ferroviaria ad alta velocità si è sviluppata del 43% in Europa e del 4% in Italia.

Pur potendo il rallentamento di quello autostradale apparire, in parte, fisiologico *(considerata la precoce espansione della rete italiana)*, non può tuttavia trascurarsi come, nei medesimi intervalli, le reti in argomento *(così come quelle "portuali")* abbiano avuto uno sviluppo più regolare, in Francia e Germania, e a dir poco straordinario in Portogallo *(ma solo quella autostradale)* e Spagna.

Il che – se può sembrare altrettanto fisiologico per Spagna e Francia, che sono 1,5 e 2 volte più estese dell'Italia – risulta francamente inspiegabile, come prima ricordato, per la Germania *(che, pur essendo poco più grande dell'Italia, può contare su una rete autostradale e su una rete ferroviaria ad alta velocità pari al doppio di quelle italiane)* e per il Portogallo *(che, pur essendo 3 volte meno esteso, ha una rete autostradale prossima alla metà di quella italiana)*.

Riguardo alla rete autostradale[16] va, tuttavia, evidenziato come la crescita nei sopra citati Paesi *(eccezion fatta per la Spagna)* si è sostanzialmente fermata nel 2009 – ossia dall'anno in cui detta rete ha cominciato a svilupparsi nei Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica – mentre l'ulteriore sviluppo dell'alta velocità ferroviaria, sempre dal medesimo anno, si è interamente concentrato *(oltre che, come visto, in Francia, Germania e Spagna)* in Polonia *(215 km negli ultimi 3 anni)*, Austria e Paesi Bassi *(ma più di 900 Km, dei 1.700 in corso di costruzione, sono "spagnoli")*.

L'Italia, però, è anche tra i Paesi dell'UE che, nel periodo 2006-2016, hanno maggiormente ridotto la spesa per la manutenzione della rete viaria.

A fronte di quei Paesi che, avendo potuto e saputo[17] maggiormente beneficiare dei *"Fondi strutturali"* europei, hanno incrementato tanto la spesa per manutenzioni quanto quella per nuovi investimenti e di quelli che, non potendo o non riuscendo più investire, si sono perlomeno dedicati alla manutenzione, il nostro Paese, nel medesimo periodo, sembrererebbe, infatti, aver drasticamente ridotto[18] *(rispettivamente del 40%[19] e del 65%[20])* entrambe le tipologie di spesa, finendo imprudentemente per sommare, al già abbastanza dannoso *(in termini di "lucro cessante") gap logistico* di cui sopra, un pesantissimo *(in termini di "danno emergente") gap manutentivo*.

E per capire quanto sia difficile rimediare a tale ultimo *gap* sembra utile ricordare l'esperienza di una grande potenza economica come gli Stati uniti, la cui rete stradale versa, da più di un decennio, in una situazione che, fatte le debite proporzioni, non pare poi molto dissimile da quella in cui sta precipitevolissimevolmente[21] cadendo la rete primaria[22] italiana.

Avendo entrambi fondato, nel secolo scorso, il loro sviluppo sul binomio *"strade-automobili"*, i due Paesi dispongono, infatti, di una rete stradale capillarmente estesa ma anche molto *"matura"* e, come tale, fortemente esposta ai *"guasti d'usura"*[23].

Ometterne o differirne la manutenzione equivale, pertanto, a contrarre un debito la cui convenienza, come suggerito da autorevole dottrina[24], dovrebbe sempre essere previamente valutata confrontando il *c.d. "tasso di interesse per differita manutenzione" (EIRDM)* con quello di un prestito convenzionale[25].

Nel 2017, la rete primaria italiana *(circa 180mila*

15 https://www.weforum.org/reports/the-global-competitveness-report-2018

16 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

17 *I dati sull'avanzamento della programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 – diffusi, a settembre 2018, dalla Commissione europea – attestano un'evidente difficoltà del nostro Paese a spendere le risorse dei fondi strutturali europei; in quattro anni e mezzo, ad esempio,* ***l'Italia è riuscita a spendere solo 2,8 miliardi dei 34,2 disponibili del FESR*** *(che finanzia la maggior parte delle misure di interesse per il settore delle costruzioni).*

18 *Il condizionale è prudenzialmente riferito al solo avverbio, giacché la riduzione è acclarata ma tutt'altro che univoci e aggiornati risultano essere i dati reperibili in ordine alla sua entità.*

19 *Per il periodo 2008-2011: "Transport And Tourism EU Road Surfaces: Economic And Safety Impact Of The Lack Of Regular Road Maintenance" - Directorate General For Internal Policies – European Parliament anno 2014, per il periodo 2011-2016:* https://www.irfnet.ch/mediadetail.php?catid=2&id=636

20 *Dati OCSE:* https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_INV-MTN_DATA#

21 *…ci si scusa ma è dalla seconda elementare che si sogna di utilizzare l'avverbio-endecasillabo*

22 *Ossia, l'insieme delle strade nazionali e di quelle regionali/provinciali (escluse, pertanto, quelle comunali urbane ed extraurbane e le "vicinali" oltre che, ovviamente, le autostrade).*

23 *Secondo la curva, c.d. a "vasca da bagno", che misura la "rapidità del degrado" in funzione del tempo:* http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2015/s21/andre.pdf

24 *Mark O. HARVEY ,"Optimising Road Maintenance" Discussion Paper No. 2012-12, prepared for the Roundtable on Sustainable Road Funding 25-26 October 2012*

25 *Per uno dei molti studi in materia, 1€ di differita manutenzione ne costerebbe addirittura 3 (salvo nostri errori di conversione):* https://trl.co.uk/sites/default/files/MIS010%20-%20Making%20the%20case%20for%20road%20maintenance%20spend%20in%20a%20competitive%20budget%20environment.pdf

Km) e quella statunitense *(circa 4,5 milioni di km)* avevano accumulato un *gap manutentivo* pari, rispettivamente, a 40[26] e 370[27] miliardi di euro.

Prima ancora di quello, forse anche opinabile, italiano, il dato più preoccupante sembra però essere quello statunitense, quando si pensi non tanto alla straordinarietà *(almeno per il nostro Paese)* delle risorse che gli Stati Uniti hanno potuto, nell'ultimo decennio, destinare alla manutenzione delle strade quanto all'essersi, poi, tali straordinarie risorse rivelatesi comunque insufficienti *(come attestano sia la perdurante entità del loro gap sia l'enorme rilievo che il fabbisogno da destinare alle infrastrutture ha avuto nelle promesse elettorali[28] di entrambi i candidati alle ultime presidenziali)*.

Orbene, se persino gli Stati Uniti – che già dal 2009[29] hanno incrementato i finanziamenti per le *"piccole opere"* e le *"manutenzioni diffuse" (che, secondo autorevole dottrina, si sarebbero anche rivelate determinanti per superare la grave recessione economica[30])* – non sono riusciti a colmare il loro *gap manutentivo,* sembra davvero azzardato sperare che possa riuscirvi il nostro Paese che – oltre a crescere molto meno degli Stati Uniti e a *"vantare"* un rapporto debito/PIL peggiore di quello, peraltro sempre meno brillante, statunitense – negli ultimi anni ha anche pensato bene *(per le "ragioni" e gli effetti di cui infra)* di avventurarsi in un, quantomeno disorganico, progetto di riordino del modello dell'organizzazione pubblica sul territorio *(meglio noto come "abolizione delle Province")*.

E ciò, vieppiù, quando si consideri che gli Stati Uniti, faticando a *"racimolare"* il fabbisogno minimo annuo *(stimato[31], per il periodo 2012-2032, in circa 80 miliardi di euro)* per ripristinare/mantenere la funzionalità delle loro strade, si sono già visti costretti non solo a esplorare modalità di finanziamento alternative – sperabilmente impraticabili qui da noi - come l'aumento dell'accisa sui carburanti *(che il nostro Paese sta già praticando, con progessiva disinvoltura, da quasi un secolo)*[32] e le tariffe per gli utenti basate sul chilometraggio *(MBUF[33])* ma anche **a *(ri)*convertire molte strade rurali dall'asfalto alla ghiaia/terra**[34] *(e, attesa la crescente considerazione che il nostro Governo mostra di avere per l'analisi costi-benefici, non pare superfluo annotare che il ritorno alla ghiaia/terra è stato preferito all'asfaltatura proprio sulla base di tale metodologia di valutazione)*[35].

Ma a minare la speranza che il nostro Paese possa riuscire, come pure ci si augura, laddove gli Stati Uniti hanno sin qui fallito non è tanto la peggiore situazione economica, con la più limitata capacità di manovra che ne deriva, quanto **l'imbarazzante estemporaneità** che non di rado caratterizza le scelte dei nostri *"decisori"*.

Nel nostro Paese, infatti, finanche le **decisioni *"strategiche"*** *(che, per i manuali di "Economia e gestione delle imprese", sono quelle scelte aziendali relativamente irreversibili, destinate ad avere effetti di medio lungo termine)* si rivelano, sempre più spesso, **assolutamente reversibili**.

Si pensi, per rimanere in argomento, alla breve durata di quell'ambizioso processo di decentramento regionale nel settore stradale *(capziosamente definito, per indulgere alla retorica del momento[36], "federalismo stradale")* avviato meno di vent'anni fa, ma conclusosi, almeno in Piemonte[37], solo nel 2008.

Ammesso, a tutto voler concedere *(non mancando, peraltro, autorevole dottrina che - con argomentazioni, quando non più convincenti, quantomeno più puntuali - continua a raccomandare l'opportunità di "…restituire al centro decisionale fisiologico, quello appunto regionale, la gestione e le scelte di investimento")*[38], che abbia davvero ragione chi sostiene che sia stato proprio il decentramento a causare l'attuale *gap manutentivo*, le modalità con cui se n'è disposto il ribaltamento sembrano, però, tradire quell'estemporaneità cui prima si cennava.

E qui, per comprendere meglio il percorso decisionale, è necessario procedere in ordine cronologico inverso, partendo cioè dal provvedimento con cui è stato disposto il ritorno alla rete *(e alla gestione)* nazionale di molte strade che, solo pochi anni prima, erano passate dallo *"…Stato alle Regioni, con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferirne alle Province la gestione operativa e manutentiva …"*.

Dalla relazione illustrativa dell'allora schema di provvedimento, a sostegno della necessità di superare il decentramento, si ricava infatti come *" …**tale passaggio alle Regioni**, relativo a circa 25.000 Km di strade individuate con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000, **fu condotto** seguendo logiche non prettamente tecniche e improntate alle prescrizioni del Codice della strada, ma piuttosto di "federalismo amministrativo" e **contando sull'operato delle Province** quale organo territorialmente competente, sul quale far confluire le risorse necessarie per la gestione, **che ad oggi risultano svuotate sia di contenuti che di risorse**."*

Anziché spiegare la convenienza economica della nuova decisione *(o, quantomeno, le ragioni del fallimento della decisione che si voleva "ribaltare")*, si è quindi ritenuto sufficiente motivarne

26 http://www.siteb.it/wp-content/uploads/2018/03/FidelityNews-1.pdf

27 *"…the bulk of the backlog ($420 billion) is in repairing existing highways, while $123 billion is needed for bridge repair":* https://www.infrastructurereportcard.org/cat-item/roads/

28 https://www.nytimes.com/2016/08/03/us/politics/trump-clinton-infrastructure.html?module=inline

29 https://www.transportation.gov/mission/budget/arra-final-report

30 *"…la logica delle piccole opere e delle manutenzioni diffuse ha anche due importanti significati macroeconomici: da un lato genera molta più occupazione che non le grandi opere, dall'altro la genera in tempi molto più brevi" Marco Ponti ("Sola andata" 2017 EGEA S.p.A.)*

31 *Secondo l'ultimo "Rapporto al Congresso" reperibile:* https://www.fhwa.dot.gov/policy/2015cpr/pdfs/2015cpr.pdf

32 *In Italia, attualmente (perché dal 1° gennaio 2019 dovrebbe scattare un nuovo aumento), si "versano" 0,728 euro ogni litro di benzina e 0,617 euro ogni litro di gasolio (*https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/accise/aliquote-accisa-nazionali-e-comunitarie*), mentre negli Stati Uniti gli importi, diversi in ogni singolo Stato, oscillano tra un minimo di 0,11 e un massimo di 0,16 euro ogni litro di benzina e di 0,13 e 0,22 euro ogni litro di gasolio:* https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=10&t=10

33 http://www.mbufa.org/what.html

34 *Per chi volesse approfondire il tema:* http://www.montana.edu/ltap/resources/publications/nchrp_syn_485.pdf

35 *Pare, però, ancor meno superfluo segnalare che negli Stati Uniti le strade "sterrate" sono quasi il 40% del totale, percentuale che, nel nostro Paese, corrisponderebbe (% sull'intera rete, strade comunali e vicinali comprese) ad almeno 160.000 chilometri….*

36 *…negli anni '90 si stava prepotentemente imponendo, come panacea, l'idea di "federare" (che, più propriamente, significherebbe "unire", "unire con alleanza") ciò che risultava già unito da più di un secolo, sicché, invece di ambire agli Stati uniti d'Europa, si prospettava il ritorno all'Italia dei comuni o giù di lì … (prova ne sia la grande diffusione, tuttora in voga, di quelle "spillette" raffiguranti eroi medievali … o tempora o mores).*

37 http://www.regione.piemonte.it/trasporti/viabilitaPiste.htm*:"Dal 2001 al 2007 la Regione Piemonte ha avuto un proprio demanio stradale (ex strade statali di interesse regionale), ma dal 2008 anche le strade regionali sono state trasferite alle Province territorialmente competenti (D.G.R. 27 aprile 2007 n. 9-5791)"*

38 *"Restituire al centro decisionale fisiologico, quello appunto regionale, la gestione e le scelte di investimento sembra raccomandabile. La prevalenza dei traffici locali sulla rete significa anche la prevalenza su questa scala dei problemi ambientali e di congestione. Un'operazione di decentramento è stata tentata, ma molte regioni hanno preferito riaffidare allo Stato le strade maggiori, dichiarando insufficienti i fondi assegnati per la gestione locale. Argomento molto dubbio, visto che le economie di scala nel settore sembrano assai poco significative e certo una gestione centralizzata aumenterebbe molto i problemi informativi, essendo le criticità sopra citate tutte locali":* https://www.lavoce.info/archives/54585/anas-fsi-troppo-grande-per-non-creare-perplessita/

l'adozione in ragione di quello *"svuotamento di contenuti e di risorse delle province"* che era, da poco, stato operato in attuazione della legge n.56/2014 *(e, dunque, a poco più di 6 anni da quando, in Piemonte, "…anche le strade regionali sono state trasferite alle Province territorialmente competenti")*[37].

E qui, per capire come e perché sia avvenuto detto svuotamento, pare invece utile elencarne le tappe fondamentali, debitamente corredandole *(di una sintesi)* delle osservazioni svolte, riguardo a ciascuna di esse, dalla Corte dei Conti:

- legge n.56/2014 *(recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni")*, riguardo alla quale i Giudici contabili[39] - dopo aver evidenziato come *"…**l'esigenza di provvedere ad una disciplina transitoria per le Province**, sulla spinta della sentenza costituzionale 3 luglio 2013, n. 220 - **al di là dei risparmi** attesi nel breve periodo, peraltro**, non esattamente quantificabili - potrebbe aver di fatto impedito la messa a punto di un impianto più incisivo**..."*- avevano **prefigurato** il rischio che il protrarsi della predicata transitorietà potesse perpetuare "…***una situazione di confusione ordinamentale certamente produttiva di inefficienze***" finendo poi per auspicare – ma solo dopo aver manifestato **perplessità riguardo al *"…carattere progressivo di una riforma di così profonda incidenza sull'ordinamento della Repubblica**…"*- un ragionevole ravvicinamento della *"…revisione costituzionale all'intervento normativo ordinario";*
- legge n.190/2014 *(legge di stabilità 2015)* e s.m.i., che la Corte dei Conti[40] ha, innanzitutto, giudicato **non del tutto coerente** col percorso tracciato dalla l. n. 56/2014 e con la già affermata necessità di correlazione tra funzioni fondamentali, funzioni trasferite, risorse e garanzia di copertura finanziaria, **nella misura in cui** *"…**ha mantenuto fermi tagli ed oneri a carico delle Province, senza considerare la invarianza almeno temporanea di necessità finanziarie per le medesime**, conseguente alla solo parziale attuazione della l. n. 56/2014"* finendo poi per sottolineare **la necessità di *"…un riallineamento ed un costante coordinamento tra le fasi procedimentali di trasferimento delle funzioni e delle risorse** - come dettagliatamente disciplinate dalla l. n. 56/2014 - **e la produzione degli effetti finanziari che ad esse si correlano, al fine di garantire una corretta attuazione della riforma degli enti di area vasta ed il rispetto dei criteri di sana gestione finanziaria, nonché la regolarità amministrativo-contabile delle gestioni dei medesimi enti"*** nonché per auspicare una *"verifica della compatibilità della situazione determinatasi per le rilevate anomalie, finora registrate nello sviluppo delle fasi attuative della legge di riordino, con la sostenibilità finanziaria del contributo richiesto al comparto"*.

E se a ciò si aggiunge che, *"a consuntivo" (ossia, dopo il referendum costituzionale del 2016)*, la medesima Corte[41] ha ulteriormente ribadito *"…**la necessità di rivedere la coerenza e la congruità delle misure finanziarie** (ossia di quelle rilevanti riduzioni di risorse, **disposte con la legge di stabilità 2015**, che trovavano ragione nella «programmata soppressione delle province» interrotta, però, dall'esito dell'ultimo referendum), **con le esigenze immediate delle amministrazioni provinciali** […] e ciò **con riguardo al grave deterioramento delle condizioni di equilibrio strutturale dei relativi bilanci, determinatosi negli ultimi due esercizi** …"*, appare sempre meno azzardato sospettare che fosse proprio lo svuotamento *(di risorse e di contenuti)* delle province, e non la loro soppressione, la condizione da soddisfare, comunque e quanto prima, per poter procedere al *revirement* in materia di federalismo stradale *(cui si è, in effetti, proceduto nonostante la mancata soppressione delle province)*.

Conclusione che, evidentemente, porta a nulla *(se non a interrogarsi sui possibili benefici, o beneficiari, del revirement)* ma che consente – e proprio per tale ragione *(ossia nella misura in cui, pur essendo plausibile, non permette di cogliere alcun disegno "a monte" o, più propriamente, alcuna ratio[42])* – di supporre che l'ambiguità e la disorganicità delle predette decisioni dipendano solo dalla loro estemporaneità[43].

Ipotesi che, per quanto avvilente, consente se non altro *("transitivamente" risalendo)* di attribuire tale ambiguità alla **primordiale estemporaneità della maggioranza del *"popolo sovrano"***, il cui peso specifico morale e mentale è inversamente proporzionale all'intensità della frequenza con cui è **solita addossare ai propri rappresentanti la colpa di averla assecondata.**

Giova, tuttavia, registrare come sarebbe ben più grave se l'ambiguità delle decisioni dei rappresentanti dipendesse da quella dei fini ad esse sottesi *(e/o ad essi imposti)*, ipotesi che potrebbe portare a vagheggiare, per esempio, di assurdi collegamenti tra lo svuotamento di risorse delle province e la loro sopravvenuta non elettività *(o ridotta elettività)* o tra il *revirement* in materia stradale e l'uscita *(giusta, peraltro, entrata nel gruppo FS)*[44] dell'Anas dal perimetro della pubblica amministrazione *(uscita che – fuor di vagheggiamento – ci si augura possa davvero preludere all'affermazione del gruppo sui mercati internazionali e non all'antico fenomeno dello "…accollo indiscriminato sulla parte pubblica di oneri di varia natura pertinenti alle sue società" che, per la Corte dei Conti*[45]*, consisteva nell'uso "…del debito pubblico abbondantemente praticato […] scaricato sull'Erario […e…] trasmesso a generazioni future, senza che sia data alcuna prova che le stesse possano in qualche in modo avvantaggiarsene…")*.

Ben più che avvilente è, invece, la situazione in cui la rete stradale di competenza provinciale è venuta a trovarsi per effetto *(sempre e solo nella migliore delle ipotesi)* di tale estemporaneità; ciò,

almeno, è quel che pare di potersi ricavare dai dati che ci si accinge a riassumere.

Secondo la loro Associazione *(UPI)*, le province italiane devono occuparsi *(oltre che di 5.100 edifici scolastici)* di circa 130mila chilometri di strade *(100mila, se si esclude la quota delle città metropolitane)* in cui insistono almeno 30.000 opere d'arte *(ponti, viadotti e gallerie)*.

Soltanto per la messa in sicurezza straordinaria di queste ultime – alla luce del monitoraggio svolto all'indomani dell'immane tragedia di Genova *(cui, a parte l'inevitabile riferimento, ci pare più riguardoso dedicare un religioso silenzio)* – sembra che alle province occorrano 2,5 miliardi di euro per effettuare subito gli interventi più urgenti *(priorità da 1 a 3)* e 566 milioni per il solo monitoraggio delle restanti opere *(14.089, tra ponti e gallerie)* di cui non si conosce *(o non si può garantire)* lo stato di salute.

Nell'ultimo decennio, le risorse assegnate alle province per l'assolvimento delle loro funzioni fondamentali sono diminuite del 51%, passando dai quasi 2 miliardi del 2009 ai 712 milioni del 2017.

Dal 2015 a oggi, il loro *"omologo"* nazionale *(che deve occuparsi di circa 30mila chilometri di strade e di 11.744 ponti e viadotti)* ha, invece, potuto prevedere *(e per la sola operazione #Bastabuche*[46]*)* *"…investimenti di 595 milioni di euro in tre anni avviati tra fine 2015 e metà 2016, altri 295 milioni, sempre in tre anni, avviati a dicembre 2016*

---

39 Sezione delle Autonomie – Audizione, sull'allora DDL, presso la Commissione Affari Costituzionali Camera dei Deputati, 6 novembre 2013

40 Deliberazione n. 17/SEZAUT/2015/FRG

41 Sezione delle Autonomie - Audizione sulla finanza delle Province e delle Città metropolitane - Commissione Parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale – 23 febbraio 2017.

42 …semplicemente inspiegabile, perché non preordinata ad alcunché, la decisione estemporanea può sovente prestarsi – specie se promana dalle Istituzioni – alle più diverse spiegazioni (che, proprio a causa della mancanza di una vera "ragione", risultano tutte più che plausibili).

43 …nel drammatico anno delle stragi di Capaci e via D'Amelio, il nostro Paese visse anche una grave crisi economica, che obbligò il Governo a una "manovra correttiva" di circa 30mila miliardi di lire, grosso modo corrispondenti – mera coincidenza da cui sarebbe semplicistico trarre alcunchè – al costo del sistema Alta velocità appena avviato; nel vagheggiare "pallido e assorto" intorno a tali eventi, chi scrive (fiduciosamente, pure troppo, attenendosi alla sopravvenuta archiviazione dell'inchiesta "mafia e appalti", di cui, purtroppo, non si poterono occupare, quanto avrebbero e avremmo voluto, i compianti Falcone e Borsellino) si limitò a "sentire con triste meraviglia" solo un improbabile nesso con il ritiro dal mercato della Duna e dell'Arna.

44 https://www.stradeanas.it/it/fs-italiane-anas-entra-nel-gruppo

45 Corte dei Conti - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato – Relazione allegata alla Delibera n.25/2008/G: http://www.corteconti.it/attivita/controllo/opere_pubbliche/gr_opere_infrastrutture_trasporti/delibera_25_2008_g/

46 https://www.stradeanas.it/it/la-cura-delle-strade

e ulteriori 275 milioni avviati ad agosto 2018" nonché stanziare 350 milioni circa l'anno per interventi su ponti e viadotti.
Rispetto ai 2,5 miliardi di euro di cui poteva disporre nel periodo 2007-2011[47], ANAS ha da poco annunciato[48] di poter destinare *"…alla manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza della rete stradale: dal corpo stradale alle opere d'arte, dalle barriere guard-rail alla segnaletica orizzontale e verticale, dall'illuminazione agli impianti tecnologici"* circa 11 dei 23 miliardi previsti dal contratto di programma per il quinquennio 2016-2020.
(solo perché è) Venuta meno la loro soppressione, le province si sono, invece, viste *(ri)*assegnare[49], per il finanziamento degli interventi relativi a **programmi straordinari** di manutenzione della rete viaria, la somma complessiva *"… di 1.620 milioni di euro, ripartita in 120 milioni per l'anno 2018, 300 milioni per l'anno 2019, 300 milioni per l'anno 2020, 300 milioni per l'anno 2021, 300 milioni per l'anno 2022, 300 milioni per l'anno 2023"*.
Dovendo addirittura presumere, seppur solo *"spannometricamente" (confrontando, cioè, il fabbisogno di 2,5mld stimato dalle province per i 5.931 interventi urgenti con quello, di 1,75mld, destinato da ANAS ad analoga missione),* che neppure le risorse assegnate al gestore nazionale possano davvero considerarsi adeguate, si fatica non *tanto a* immaginare cosa potranno fare le province con le loro *quanto a* capire perché mai, nell'assegnargliele, non ci si sia più correttamente riferiti a programmi di manutenzione straordinaria, evitando quantomeno di evocare programmi straordinari…
Ancor più faticoso da capire è cosa possa aver spinto quei Sindaci ad accettare di sommare, alle pesanti responsabilità cui già tale mandato li espone, quelle connesse alla Presidenza di un ente tanto prestigioso quanto bistrattato e, *a fortiori*, cosa impedisca a quei Dirigenti provinciali di disporre, nel dubbio *(ossia anche laddove non risultasse ancora inevitabile)*, la subitanea chiusura al traffico su quelle opere d'arte di cui hanno dovuto attestare *(dichiarazione "spintanea" in assenza di difensore?)* la pericolosità.
E qui - per cogliere appieno quanto sia sempre più delicato, nel nostro Paese, ricoprire tali ruoli – sembra doveroso soffermarsi su uno dei più fulgidi esempi di quella che autorevole *(e, forse proprio perché tale, inascoltata)* dottrina[50] ha, da tempo, battezzato *"**legislazione compulsiva**"*.
Negli stessi momenti in cui si preoccupava di ridurre le risorse alle province, senza averle ancora abolite, il legislatore – mostrando una particolare disinvoltura *"…nel maneggiare le categorie, la terminologia ed anche i principi penalistici, inserendo con leggerezza il prodotto legislativo nei delicati meccanismi del sistema penale"*[51] – ha pensato bene *(?)* di introdurre le nuove fattispecie criminose di omicidio e lesioni colpose *"stradali" (elevando "la pena carceraria per tali fattispecie colpose ai livelli di quella prevista per fatti criminosi dolosi gravi"*[52]*)* senza neppure accorgersi *(sempre nella migliore delle ipotesi)* che di alcuni di tali reati potrebbero essere chiamati a rispondere, ex art.14 del Codice della strada, anche i gestori delle strade eventualmente negligenti[53].
Tra estemporaneità e compulsione, direbbe Sciascia[54], **qualcosa si stava preparando**; ed ecco, secondo il Presidente dell'UPI, che cosa: *«Quando il pericolo è evidente, l'unica possibilità che abbiamo è di chiudere tratti di strada. Siamo arrivati ad oltre 5.000 chilometri di strade, compresi ponti e viadotti, chiusi per frane, smottamenti o perché insicuri, e su oltre il 50% della rete viaria siamo stati costretti a fissare il limite di velocità tra i 30 e 50 chilometri orari»*.
Ragionevole, per quanto impopolare, la chiusura della rete stradale provinciale *(e, in ispecie, di quella "secondaria", che consente ad ognuno di noi di muoversi da casa)* è però praticabile solo come *extrema ratio*, contrariamente a quel che avviene per le *"reti stradali maggiori"*.
Basti pensare a cos'è capitato in occasione degli ultimi *"gelicidi"* o, per venire alla nostra Provincia, alla frequenza con cui, per la necessità di effettuare lo sgombero neve e/o il trattamento antighiaccio, viene disposta la chiusura della tratta appenninica dell'autostrada A7 *(da Serravalle/Vignole a Genova),* decisioni più che comprensibili *(in ragione di quanto visto poco fa)* ma che finiscono per ulteriormente aggravare - con quella in cui già versa la *"rete provinciale" (che pare difficile immaginare immune alle intemperie)* - la situazione del *"gestore provinciale"*, chiamato a ricevere il classico cerino accesso ben sapendo di non poterlo passare di mano.
Il che - quando si pensi che, nella nostra Provincia, il *"normale"* flusso veicolare *(calcolato in linea teorica sulla base di misurazioni parziali)* è di 482.000 al giorno, nei 1.745 chilometri di strade provinciali storiche, e di 202.000 al giorno, nei 375 chilometri di ex statali – impone quantomeno di sperare in un inverno particolarmente mite.

Ciò, vieppiù, quando si consideri che per gli interventi necessari a garantire la sicurezza e la funzionalità della sola rete viaria alternativa e/o di supporto alla rete autostradale, la nostra Provincia ha già diligentemente stimato un fabbisogno minimo di circa 11 milioni di euro - importo che *(per la tempistica di cui alla sopra citata riassegnazione)* non incasserà prima del 2021 – mentre per la sola messa in sicurezza dei ponti, in priorità da 1 a 3, il fabbisogno ammonta a circa 60 milioni di euro.
Quanto, infine, al *gap manutentivo* della sola pavimentazione, si rinvia a un importante studio[55] della Fondazione Caracciolo" (Centro Studi ACI), pubblicato quando il presente era ormai "in stampa", secondo cui l'arretrato accumulato negli ultimi dieci anni, sull'intera rete in carico agli enti provinciali, ammonterebbe a circa 42 miliardi di euro, 4 dei quali nel solo Piemonte (primatista di gap).

47 *Piano ANAS 2007-2011, Integrazione e manutenzione di opere esistenti: http://www.trail.unioncamere.it/ricerca_documenti.asp*

48 *https://www.stradeanas.it/it/focus-manutenzione*

49 *Art.1, comma 1076, della legge di bilancio 2018*

50 *"…**È il diritto penale trend-topic delle società liquide che aggregano identità a palinsesto** …[…] non si tratta del vero e proprio affiorare di «signal crimes», quanto piuttosto di ondate emotive innescate dallo straordinario potenziale di costruzione dell'empatia o della antipatia dei c.d. processi di coltivazione mediatica; **perturbazioni violente e acute della "peste emozionale" di una popolazione cloroformizzata a forza di giochi televisivi, di collegamenti calcistici e di reality show**. Molto spesso, si tratta solo di fiammate estemporanee che, come in una sorta di zapping del sentimento collettivo di legalità, si accendono e si spengono alla medesima velocità in cui, tra un talk show e un altro, cambiamo "canale". **Sono le premesse del passaggio dal governo della criminalità al «governo attraverso la criminalità»** , nella prospettiva – tipicamente (ma non esclusivamente) italiana – di un diritto penale quale unica etica pubblica. **Nel "quotidiano" esercizio della "legislazione compulsiva", il potere sostituisce alle transeunti passioni tristi che fluttuano nell'universo della comunicazione una nuova e più forte fonte di consolatoria tristezza,** manifestando mediante il rito dell'esorcismo penale una sia pure simbolica capacità di azione risolutiva. Così il "fatto mediatico" si cristallizza nel "tipo (ad uso) mediatico"– "Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali - Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale" di **Giuseppe Losappio**: https://www.penalecontemporaneo.it/upload/1467130329LOSAPPIO_2016b.pdf*

51 *Così, testualmente, SGUBBI, Presentazione, in Insolera (a cura di), "La legislazione penale compulsiva", Padova, 2006, XI-XIII.*

52 *La Società punitiva - **Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista**: https://www.penalecontemporaneo.it/upload/DibattitoAIPDP.pdf*

53 *Ministero dell'interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza Circolare - 25/03/2016 - Prot. n. 2251*

54 *"Fra la stupidità e la malafede qualcosa si prepara. Non riesco a vedere la conversione in legge di questo decreto così come è, se non come un frutto di una simile alleanza; da che parte stia la stupidità e da quale la malafede, oggi è difficile dire. Speriamo soltanto, per lo meno, a seconda se siamo ottimisti o pessimisti, di fare in tempo ad accorgercene". Camera dei Deputati - Discussione del disegno di legge S. 600 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 dicembre 1979, n. 625, concernente misure urgenti pe r la tutela dell'ordine democratico e della sicurezza pubblica), seduta del 23 gennaio 1980.*

55 *http://www.fondazionecaracciolo.aci.it/index.php?id=30&tx_ttnews%5Btt_news%5D=157&cHash=88faf361982eee79a28b350e6fdb8e73*

L'ingegneria naturalistica al servizio della tutela del suolo

a cura di ***Giorgio Cacciabue***
Regione Piemonte Settore Tecnico Alessandria e Asti

Dissesto idrogeologico e difesa del suolo

L'evoluzione della civiltà, quindi la modificazione dell'uso del suolo ed il mutato assetto demografico e sociale hanno portato l'uomo ad occupare aree sempre più ampie privandole della fondamentale difesa vegetale con azioni di disboscamento, con l'urbanizzazione, con il notevole sviluppo delle vie di comunicazione e con la presenza sempre più ampia sul territorio di grandi opere ed infrastrutture. Tutto ciò insieme ad una eventuale spiccata propensione del territorio a lasciarsi modellare dagli agenti naturali porta come conseguenza fondamentale al progressivo indebolimento delle capacità di difesa e, soprattutto, di autorigenerazione degli ecosistemi. Una simile situazione può degenerare in processi di degrado gravissimi, sempre più spesso, distruttivi ed irreversibili. Gli effetti principali del quadro di degrado ambientale appena descritto, sono compendiati nel termine dissesto idrogeologico volto ad indicare, appunto, l'insieme delle conseguenze pratiche del fenomeno erosivo naturale accelerato dall'interferenza dell'uomo, dai movimenti franosi all'erosione dei versanti, dal sovralluvionamento dei bacini montani all'alluvionamento dei territori di fondovalle fino alle colate detritiche.

Il dissesto idrogeologico appare quindi strettamente legato al tema del rischio idrogeologico principalmente attraverso i fenomeni dei movimenti di massa in alveo e sui versanti (debris flow e frane) e attraverso i fenomeni di sovralluvionamento che, verificandosi in una zona valliva del corso d'acqua per effetto di un accumulo rapido di materiali trasportati da monte, possono provocare il brusco innalzamento del fondo alveo con conseguenti fenomeni di esondazione. Ma altri problemi classici, importanti dal punto di vista sociale, sono provocati dal dissesto idrogeologico, per esempio l'impoverimento del terreno agricolo per effetto dell'erosione può portare ad un progressivo abbandono delle aree coltivate contribuendo eventualmente al fenomeno della desertificazione.

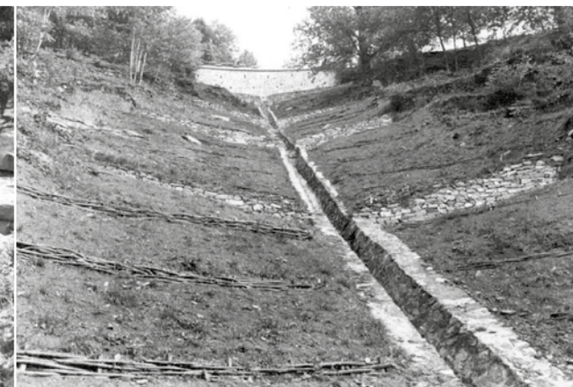
Le opere di sistemazione idraulico-forestali

Nei territori particolarmente soggetti, per svariate cause, a dissesto idrogeologico appare evidente la necessità di predisporre gli strumenti necessari alla difesa del suolo e alla difesa delle aree urbanizzate, specialmente nelle zone montane e collinari dove l'azione erosiva risulta essere più intensa e distruttiva.

Le opere di sistemazione idraulico-forestale si prefiggono lo scopo di ridurre il degrado della montagna provocato dall'erosione e da tutti i fenomeni ad essa connessi. Più precisamente è possibile individuare due obiettivi principali inerenti le sistemazioni idraulico-forestali:

- salvaguardia dei bacini;
- miglioramento delle condizioni idrauliche della pianura.

Il primo, più diretto ed immediato, si consegue con lavori in due direzioni: consolidamento dei bacini di raccolta dell'acqua e correzione dei torrenti. Questi interventi sono tesi al miglioramento delle condizioni dei bacini montani, riducendo i fenomeni erosivi, creando nuovi boschi e migliorando quelli esistenti, regimando i corsi d'acqua e stabilizzando i versanti in frana. Il secondo obiettivo delle sistemazioni deriva dallo stretto legame che esiste tra il disordine idrogeologico dei bacini montani e il rischio di esondazione nelle aree di fondovalle da cui consegue direttamente la necessità di integrare le opere dei bacini montani con opere realizzate a valle.



Il dissesto dei bacini montani provoca un notevole apporto di materiale solido che viene trasportato a valle dai torrenti e dai fiumi e che, depositandosi sul letto dei tronchi di pianura dei fiumi, porta come conseguenza all'innalzamento del fondo alveo dei corsi d'acqua e all'aumento della pericolosità delle piene. Le opere di sistemazione idraulico-forestale consistono, quindi, in interventi di differente tipologia finalizzati agli obiettivi precedentemente esposti e, in linea del tutto generale, si può dire che le sistemazioni idraulico-forestali hanno lo scopo di controllare il degrado della montagna e di mantenere, sia pure artificialmente, uno stato di equilibrio del bacino idrografico il quale tende sempre ad evolversi grazie anche all'interferenza antropica.
In genere si distinguono le opere di sistemazione che riguardano le aste del reticolo idrografico da quelle che invece interessano il bacino di raccolta, quest'ultimo inteso come l'insieme dei versanti su cui avviene il deflusso superficiale, che termina il suo percorso nell'asta fluviale di competenza, e la produzione, per erosione o frane, del materiale lapideo.
Gli interventi sull'asta si prefiggono la sua stabilizzazione e quella delle sue sponde e si attuano con soglie di fondo che fissano la sezione dell'alveo, briglie che, diminuendo la pendenza tramite salti di fondo, riducono la capacità erosiva della corrente e stabilizzano le sponde, muri di sponda, difese longitudinali e pennelli che evitano l'erosione delle sponde, ed infine le sistemazioni a cunetta che sono canali a sezione ristretta rivestiti in modo tale da evitare l'erosione del fondo e delle sponde, utilizzate in particolare nell'attraversamento dei centri abitati. Gli interventi sul bacino sono rappresentati essenzialmente dalla sistemazione del suolo tramite opere di rimboschimento con specie adeguate, opere di drenaggio, di regimazione delle acque superficiali, muri di sostegno, soglie e piccole briglie sul reticolo idrografico minore.

Le tecniche di ingegneria naturalistica

In tempi recenti sulla spinta della rivalutazione ambientale sono andate diffondendosi ed affermandosi, accanto ai metodi classici e tradizionali dell'ingegneria idraulica, le cosiddette tecniche di ingegneria naturalistica (I.N.) o bioingegneria.
"L'ingegneria naturalistica è una disciplina tecnico-scientifica che studia la modalità d'utilizzo come materiali da costruzione di piante viventi, parti di loro ed intere biocenosi vegetali, spesso associate a materiali non viventi come pietrame, terra, legname ed acciaio". Questa è la definizione di Hugo Meinard Schiechtl, padre di questa disciplina, a cui si deve un'ampia applicazione in Austria negli ultimi decenni del secolo scorso e la divulgazione nel nostro paese con la pubblicazione tradotta in italiano dal titolo"Bioingegneria forestale".
Le tecniche dell'I.N. si avvalgono di materiali vegetali viventi spesso in unione con altri materiali quali legname, pietrame, acciaio, ciò significa operare producendo un basso impatto ambientale, sfruttando le capacità biotecniche delle piante ed inserendo l'opera nel contesto ambientale in modo da aumentare o non danneggiare la naturalità del sito nel quale l'opera stessa viene realizzata.
Spesso si tratta di opportune rivisitazioni e riedizioni di modi costruttivi antichi adottati nel passato nelle sistemazioni idraulico-forestali per l'impossibilità di adottarne altri. In Italia l'Amministrazione Forestale adottò tecniche assimilabili nella sistemazione dei bacini montani già da fine '800. Furono soprattutto i tempi brevi di realizzazione e la relativa economia con cui si lavorava (ad esempio l'uso di materiali naturali reperibili direttamente sul luogo di intervento) che ne garantirono il successo e la rapida diffusione anche in altri ambiti applicativi.
Tornando ad oggi questi interventi sono sono indicati per operare negli ecosistemi fluviali, che negli ultimi 30 anni hanno subito un forte deterioramento sia per la pessima qualità delle acque sia per i prelievi e per le opere di regimazione idraulica(briglie, difese spondali, rettifiche e altri). Sono anche particolarmente efficaci per il consolidamento dei versanti in sinergia con le tecniche più consuete. Una tale impostazione non deve ovviamente estremizzarsi in un abbandono totale delle tecniche sistematorie tradizionali, le quali risultano in molti casi ancora strettamente necessarie ed insostituibili per far fronte ad emergenze idrauliche finalizzate alla prevenzione di grandi catastrofi.
L'approccio attuale consta nel riuscire a pervenire alla integrazione ottimale delle tecniche tradizionali e di quelle naturalistiche, capace in buona parte di garantire l'ambiente ed il paesaggio senza mettere a repentaglio la sicurezza dei territori interessati. E' utile a tal proposito evidenziare la necessità di un profondo grado di integrazione delle diverse tecniche con le caratteristiche fisico-ambientali e geomorfologiche delle aree da sistemare.

I materiali utilizzati dalle tecniche di I.N.

Gli interventi di I.N. si distinguono da quelli in grigio in quanto utilizzano, come materiale da costruzione, specie vegetali vive, anche in abbinamento con altri materiali, quali: materiali organici inerti, materiali di sintesi o di altro tipo. Vediamoli in dettaglio.

Materiali vegetali vivi – In primo luogo i semi di specie vegetali con alta capacità vegetativa, che vengono utilizzati in tutti gli interventi di rinaturazione grazie alla capacità di creare piante. Molto utilizzati, nel recupero dei versanti e lungo i corsi d'acqua, sono i semenzali e trapianti di specie arbustive ed arboree, acquistabili a radice nuda o anche in fitocella con apparato radicale in vaso. Molto efficaci nella protezione dall'erosione sono poi i rizomi, le radici, le piote erbose o zolle (insieme di radici e fusti erbacei), i tappeti erbosi a rotoli. Infine le talee di specie arbustive o arboree, sono segmenti di fusto capaci di produrre radici e attecchire rapidamente. In questo ambito una particolare attenzione merita il salice, infatti, nonostante diverse specie abbiano la capacità di svilupparsi da parti di rami recisi, questa specie rappresenta il materiale da costruzione più importante per le tipologie costruttive di I.N. , sia di stabilizzazione sia combinate quali:

- la vimininata (talee intrecciate fra paletti);
- la fascinata (rami lunghi e raccolti in mazzi, ancorati con paletti che oltre alla funzione consolidante assolvono anche quella di drenaggio);

- la copertura diffusa con astoni(grosse talee dispostesulle sponde di corsi d'acqua in modo da formare un rivestimento dell'intera superficie con funzione antierosiva);
- le palificate vive in legname e piettrame, le palizzate e i rinverdimenti di manufatti come gabbioni, scogliere, ecc.

Le talee dovrebbero essere ricavate da piante madri in luoghi non lontani da quelli dell'intervento e durante il periodo autunno-primaverile. Devono possedere gemme laterali, che nella parte interrata danno origine alle radici ed in quelle esposte all'aria, a fusti. E' importante che siano ricavate da rami di almeno due anni e che abbiano in diametro oltre i 2-3 centimetri. Come per le piantine bisogna collocare a dimora le talee appena sono tagliate oppure immergerle momentaneamente in acqua.

Materiali organici inerti - Sono quei materiali che non hanno capacità vegetativa, come: legno, reti di juta o fibra di cocco o di altri vegetali, stuoie in fibra di paglia o di cocco o di altri vegetali, paglia o fieno fissati al suolo con picchetti e fili, compost a base di cellulosa, concimi organici. Vengono utilizzati in abbinamento con i materiali vivi, in molte tecniche ad essi viene affidata la tenuta dell'opera nel transitorio, nell'attesa che le piante crescano e contribuiscano, attraverso l'apparato radicale alla resistenza complessiva.

Materiali di sintesi - Sono: griglie, reti o tessuti di materiale sintetico, come poliammide, polietilene, poliestere, ecc.; particolarmente utili per il rivestimento di terreni soggetti ad erosione e da consolidare; fertilizzanti chimici, collanti chimici, impiegati in particolari situazioni di pendenza e su terreni poveri di sostanze nutritive.

Altri materiali - In primo luogo pietrame, massi, ferro, in molte tecniche di I.N. è prevista la realizzazione di vere e proprie strutture di tipo ingegneristico, come muri a gravità in pietrame o massi; strutture di sostegno con elementi in legno (palificate, graticciate, ecc.) o ferro; terre rinforzate con reti in acciaio collaborante; ecc.

Le attitudini biotecniche delle piante

Come già detto l'I.N. utilizza come materiale primo e preminente le piante vive; queste infatti risultano estremamente efficaci in quanto permettono il raggiungimento di un duplice effetto funzionale, l'aumento della resistenza meccanica dell'opera, attraverso il loro apparato radicale e un gradevole effetto estetico-ecologico, grazie alla funzione biologica che esplicano, partendo dagli stadi vegetazionali più bassi. Alcune piante, come già citato i salici, hanno una naturale predisposizione a soddisfare i requisisti richiesti dalle tecniche di I.N., queste caratteristiche, indicate come attitudini biotecniche delle piante, sono ad esempio: la capacità di resistenza allo strappo o al taglio da parte delle radici, la capacità di resistere ad elevate sollecitazioni meccaniche, la capacità di consolidare il terreno permeandolo con le radici. Tutte queste caratteristiche rendono le piante particolarmente efficaci a contrastare fenomeni quali: inghiaiamento, erosione, caduta sassi, movimenti franosi superficiali, ecc.. A queste poi se ne associano altre non meno importanti, a seconda della specie vegetale cui la pianta appartiene, come ad esempio la capacità di colonizzare terreni grezzi (piante pioniere) facilitando l'attecchimento di altre specie autoctone (cioè nostrane); la capacità di contribuire ai processi naturali di depurazione delle acque, o ancora la capacità di resistere alla sommersione. Inoltre una buona copertura vegetale protegge il suolo dagli agenti atmosferici, riduce il ruscellamento superficiale intercettando e rilasciando gradualmente le acque di pioggia aumentando così il tempo di corrivazione, rinnova il suolo mantenendo il giusto grado di umidità e migliora le caratteristiche geomeccaniche del terreno.
Il limite principale nell'utilizzo di piante vive è il tempo necessario alle stesse per sviluppare un adeguato apparato radicale, per cui è necessario nel transitorio assicurare la resistenza dell'opera a carico di strutture da realizzare con elementi inerti (pali in legno, massi, o altro), per poi nel tempo, man mano che le radici permeano il terreno, poter assolvere pienamente al compito strutturale assegnatole. Inoltre bisogna avere particolare attenzione, pena il fallimento dell'attecchimento, al periodo di piantumazione in base alle caratteristiche geopedologiche del sito interessato.

Gli ambiti di intervento e le finalità

Gli ambiti di intervento sono quelli relativi per lo più della difesa del suolo, con riguardo particolare ad interventi antierosivi, quelli volti al drenaggio e al consolidamento. Le finalità sono quindi la:

- difesa idrogeologica: consolidamento di versanti o in generale del terreno; drenaggio delle acque dilavanti; controllo dellíerosione; sistemazioni a rinforzo spondale nei fiumi.

- funzione ecologico-naturalistica: recupero di aree naturali degradate, cave e discariche; protezione dall'inquinamento (fitodepurazione, barriere antirumore);

- funzione estetico-paesaggistica: sistemazione o rinaturazione di rilevati stradali o ferroviari e di infrastrutture in genere; risanamento estetico di frane o altro, inserimento del costruito nel paesaggio, arricchimento paesistico con sistemi a verde.

-funzione socio-economica: tipologie alternative a quelle tradizionali a costi molto competitivi, recupero produttivo di aree incolte o abbandonate.

Le tecniche

Diverse sono le metodologie di applicazione e i materiali utilizzati negli interventi di I.N., queste variano ovviamente a secondo delle finalità che si perseguono e possono essere da semplici (semina, messa a dimora di piantine, ecc.) a complesse (palificate, terre rinforzate, terre armate, ecc.), con la peculiarità di poter sfruttare l'interazione tra materiale vivo e altri materiali, riuscendo a conciliare le esigenze di resistenza con quelle estetico-naturalistiche.
Tra le tecniche di I.N. più utilizzate sia nella stabilizzazione dei versanti che in ambito fluviale si possono ricordare:

1) La messa a dimora di piante o parti di esse come talee combinate in diverse tecniche, tra le quali:

- la viminata, che consiste nell'infissione nel

terreno di pali di legno a cui vengono legati intrecciandoli longitudinalmente rami di salice;

- la fascinata, la gradonata, si realizzano scavando dei gradoni in cui vengono inserite piantine e talee o fascine di ramaglie.

- la palificata viva in legname, tecnica utilizzata per il consolidamento dei versanti, essa si realizza mediante la costruzione di una struttura a gabbia in pali di legno (nei nostri territori è possibile per esempio far ricorso al castagno) atta a sostenere il terreno nell'immediato, questa viene poi ricoperta da terreno in cui vengono inserite piante e talee che nel tempo sviluppano un adeguato apparato radicale a cui viene affidata la tenuta del versante a lungo termine.

Tra le tecniche per il consolidamento dei versanti e la tenuta delle terre sono anche i muri di sostegno in pietrame a secco rinverdito, le terre rinforzate con griglie, reti o tessuti in materiale sintetico. Molto efficaci nel controllo dell'erosione sono le sistemazioni di versanti con reti o stuoie in materiale biodegradabile combinate con piantumazioni e rinverdimenti.
Diverse sono anche le tecniche di I.N. utilizzate nelle sistemazioni spondali o nella regimazione delle acque, le più importanti sono le difese spondali con ramaglia, gabbioni (integrati con talee di Salice), e la copertura diffusa con astoni.
Per quanto riguarda invece le opere di regimazione e difesa idraulica a carattere intensivo sia trasversali come briglie e soglie che longitudinali come i pennelli, queste sono realizzate con tecniche combinate che utilizzano solitamente legname, pietrame, gabbioni o materassi in ferro e talee e astoni principalmente di salice.

Quali i vantaggi e quali i limiti

L'impiego delle tecniche di I.N. presenta numerosi vantaggi:

- funzionali. Le piante svolgono un'elevata funzione antierosiva, riducono la forza battente delle piogge, con le radici trattengono le particelle di terreno impedendo un loro dilavamento e aumentano la resistenza al taglio dei terreni;
- ecologici. Gli interventi di I.N. presentano una elevata compatibilità ambientale ed una discreta biodiversità, creano habitat paranaturali per la fauna (luoghi di alimentazione, riproduzione, rifugio) e consentono un ridotto impatto ambientale nella fase di cantiere (ad es. con l'utilizzo dei mezzi movimento terra particolari quali i "ragni", molto agili e di ridotte dimensioni, è possibile limitare al minimo le piste di accesso al cantiere);
- economici. I costi di realizzazione sono concorrenziali rispetto alle analoghe opere di ingegneria classica ed i costi per il ripristino ambientale del cantiere sono ridotti.

Ma per un pieno successo degli interventi realizzati con tecniche di I.N. occorre comunque effettuare una attenta analisi di diversi parametri e fattori condizionanti:

- geomorfologici. Le tecniche di I.N. possono essere impiegate per la sistemazione di versanti con dissesti superficiali (scivolamenti corticali);
- funzionali. L'efficacia delle tecniche di I.N. non è sempre immediata e vi è un aumento della stessa nel tempo grazie allo sviluppo delle piante. Per esempio, quando l'obiettivo è la riduzione immediata del rischio geologico-idraulico per centri abitati e infrastrutture lineari, occorre effettuare un'attenta valutazione delle scelte progettuali;
- tecnici e costruttivi. Generalmente le opere di I.N. sono di ridotte dimensioni (ad esempio le palificate doppie, che nel consolidamento dei versanti svolgono una funzione assimilabile ai muri a gravità, possono raggiungere al massimo i 3 metri di altezza). Per quanto riguarda gli interventi in ambito fluviale, alcune tipologie di difese spondali, come ad esempio la copertura diffusa, presentano vari limiti di applicabilità legati alla pendenza dell'alveo, alla velocità delle acque e al trasporto solido;
- climatici. L'elevata variabilità dei caratteri climatici (regime pluviometrico e termometrico) del territorio italiano condiziona le scelte delle specie vegetali da impiegarsi nell'I.N. (ad es. lo stress idrico estivo);
- esecutivi. Il periodo di realizzazione delle opere di I.N. è limitato al periodo di riposo vegetativo delle specie vegetali utilizzate; talvolta vi possono essere delle difficoltà nel reperimento delle specie vegetali autoctone necessarie per l'intervento (ad es. miscugli non commerciali di specie erbacee per l'idrosemina). Vi è inoltre l'esigenza di avere manodopera competente e la necessità di eseguire una manutenzione regolare scaglionata nel tempo dopo l'intervento.

Il giusto approccio, una corretta progettazione e manodopera specializzata

A prima vista può essere semplice improvvisarsi per un tecnico, progettista di queste opere, altrettanto può fare un'impresa nel proporsi, ma così invece non è, sia la fase di progettazione che la fase di esecuzione vanno affidate a tecnici e imprese specializzate e formate, quindi se l'incarico è importante che sia affidato a un tecnico agronomo o forestale in grado di individuare le specie adatte alla stazione, di curare le fasi di progettazione e verifica delle strutture, altrettanto è fondamentale affidarsi ad una impresa con esperienza che abbia personale specializzato. Ne va della buona riuscita dell'opera.

Ritengo quindi utile concludere citando alcune delle iniziative in tal senso intraprese dalla Regione Piemonte tra cui i corsi di formazione per istruttore e operatore di ingegneria naturalistica e la pubblicazione del "Manuale di ingegneria naturalistica nozioni e tecniche di base". Con un linguaggio **semplice ed essenziale**, realizzato in contemporanea allo svolgimento di un cantiere didattico, è un efficace supporto per la **formazione pratica** e l'**aggiornamento** di operatori specializzati. Ponendo particolare attenzione alle problematiche di salute e di sicurezza dei lavoratori, il manuale affronta, con l'ausilio di immagini e materiale fotografico, i temi riguardanti gli ambiti d'intervento, il materiale da costruzione, gli aspetti cantieristici e le tecniche costruttive.
Il testo è scaricabile all'indirizzo:
http://www.regione.piemonte.it/foreste/it/imprese/corsi/manuali.html#manuale-di-ingegneria-naturalistica-nozioni-e-tecniche-di-base

Più dignità o più turnover?

relazioni@cce.al.it

A cavallo del periodo estivo ha raggiunto il suo completamento uno dei più rilevanti e discussi interventi normativi in materia lavoristica e, nonostante la poco felice collocazione temporale del provvedimento – forse voluta? – le modifiche non sono di certo passate inosservate. Al di fuori delle possibili valutazioni di carattere politico del primo testo normativo in materia del neonato Governo "gialloverde", che qui non ci interessa approfondire, l'interrogativo a cui vogliamo rispondere è se quello noto come "Decreto Dignità" possa o meno presentare qualche sia pur timido aspetto positivo che lo possa fare ricordare in futuro come un buon provvedimento.

A giudizio di chi scrive, la risposta è assolutamente negativa.

Se già l'inizio non è dei migliori, con questo riferimento quasi ostentato alla parola *dignità* (*disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese*), come se i principali attori del mondo del lavoro avessero bisogno di siffatto provvedimento per vederla tutelata o rimarcata, non si capisce bene da chi o da cosa. Come se questa dignità, lavoratori e imprese, l'avessero persa.

Lasciato doverosamente da parte ogni poco azzeccato riferimento alla dignità, queste *urgenti* disposizioni hanno riguardato, principalmente, la disciplina del contratto a tempo determinato e quella della somministrazione di lavoro a tempo determinato, con importanti modifiche che hanno riflessi immediati e non di certo positivi per tutti gli attori coinvolti: imprese, lavoratori e agenzie di somministrazione.

Per quanto attiene al contratto a termine, seppure quello che immediatamente balza agli occhi sia la riduzione della durata massima da 36 a 24 mesi (fermo restando che con la poco utilizzata procedura della deroga assistita è sempre possibile raggiungere i 36 mesi stipulando un ulteriore contratto a termine presso l'Ispettorato Territoriale del Lavoro), con la conseguente riduzione del numero di proroghe da cinque a quattro, il vero aspetto problematico è quello legato alla reintroduzione delle causali.

Dall'acausalità alla causalità, ovvero come l'eliminazione di una sola lettera da una parola, a volte, possa trascinare con sé conseguenze drastiche ed inaspettate. I problemi qui scaturiscono dal significato come sempre poco chiaro e di dubbia interpretazione del testo della legge, perché le causali così come tipizzate dalla norma, ad eccezione di quella a carattere sostitutivo (che non è una novità, e che in ragione della sua generica formulazione può applicarsi in ogni caso di assenza del personale), appaiono del tutto inapplicabili, così come del resto ha sottolineato la Confindustria in una recente nota di commento al testo normativo, sulla scorta del giudizio espresso pressoché unanimemente anche dai più autorevoli commentatori.

Non è semplice comprendere quali esigenze siano temporanee, oggettive e soprattutto estranee all'ordinaria attività dell'impresa, così come è piuttosto complesso arrivare a capire quando un incremento temporaneo dell'attività ordinaria sia anche significativo e non programmabile. Ce lo dovrà spiegare qualche giudice, si spera non sulla pelle – o forse sul portafogli – di qualche imprenditore.

Ecco allora che dignità dei lavoratori e delle imprese, in questo quadro, diventa sinonimo di aumento esponenziale del ricorso al turnover - con gli imprenditori costretti a cambiare lavoratori ogni dodici mesi per sfruttarne la possibilità di assunzione acausale e i lavoratori a cambiare azienda con la stessa regolarità - e non certo di stabilizzazione, perché tante cose si possono dire ma ancora oggi, soprattutto per il settore dell'edilizia, la verità è che le prospettive di lavoro non sono più illimitate come potevano essere nei periodi pre-crisi, avendo piuttosto una ben precisa data di scadenza.

Come se non bastasse, il fatto di avere introdotto da subito una disciplina molto restrittiva, in seguito sostituita da un breve periodo transitorio (scaduto lo scorso 31 ottobre) caratterizzato da un più morbido approccio alle novità contenute nel testo della legge, ha generato solo una maggiore confusione negli addetti ai lavori, che si sono dovuti destreggiare tra ulteriori dubbi dei quali avrebbero, volentieri, fatto a meno, senza peraltro ricevere alcuna istruzione dai competenti organi se non con la circolare ministeriale pubblicata – forse, di nuovo, volutamente? – proprio l'ultimo giorno del periodo transitorio.

Ultima, ma non di certo per ordine di importanza o "pericolosità" se così vogliamo chiamarla, la previsione di un incremento (0,5%) progressivo della contribuzione addizionale a carico dei datori di lavoro che assumono a tem-

po determinato, da riconoscere in occasione di ogni singolo rinnovo del contratto, che rende il ricorso al contratto a termine particolarmente oneroso, più di quanto già non lo sia diventato con il pagamento della contribuzione addizionale dell'1,40%.

Un tempo, avremmo detto che le difficoltà legate all'utilizzo del contratto a termine si sarebbero potute superare ricorrendo alla somministrazione di lavoro a tempo determinato, peccato che dopo il Decreto Dignità anche le Agenzie di somministrazione si stiano leccando le ferite, in quanto tra i soggetti più penalizzati dal provvedimento, non tanto per quello che riguarda il rapporto con il cliente finale (l'utilizzatore), che rimane invariato, quanto per ciò che attiene al rapporto di lavoro instaurato tra agenzia e lavoratore, che viene – di fatto – parificato al contratto a termine per così dire "diretto", seppure con qualche piccola differenza (relativa a stop and go, limiti quantitativi e diritto di precedenza). La conseguenza di questa parificazione di fatto tra i due istituti diventa, pertanto, ancora una volta, l'aumento esponenziale del turnover, con le Agenzie di somministrazione costrette a vestire i panni di un imprenditore qualunque che assume direttamente un lavoratore a tempo determinato, e tutto ciò che ne consegue in termini di proroghe, causali e contribuzione addizionale.

In sostanza, il Decreto Dignità spinge i datori di lavoro ad assumere a tempo indeterminato, senza però che ve ne siano i presupposti. Tenta, in tal senso, di creare condizioni più favorevoli prorogando, per gli anni 2019 e 2020 l'esonero contributivo per l'assunzione degli under 35 che non hanno mai avuto un'occupazione stabile, ma appare un intervento marginale e di certo non sufficiente. Nemmeno sulla scorta della più morbida disciplina per i licenziamenti prevista nel Jobs Act, dichiarata di recente illegittima da una sentenza della Corte Costituzionale, nella parte in cui collega la misura dell'indennità da riconoscere al lavoratore, in caso di licenziamento illegittimo, alla sola anzianità di servizio. Sul punto, ne siamo certi, ci sarà da prestare la massima attenzione.

In quest'ottica, l'unico sistema per superare i rigidi paletti imposti dal Decreto Dignità – detto che le assunzioni a tempo indeterminato sembrano ancora premature, per molte realtà dell'edilizia locale – sembra quello di accettare il rischio di un elevato turnover, con tutto ciò che ne consegue, principalmente, in termini di perdita di professionalità. E dove sarebbe, la dignità?

Contratto a termine

Chiarimenti del Ministero del Lavoro

(Circolare n. 17 del 31 ottobre 2018)

Durata massima dei contratti a termine, stipulati tra lo stesso datore di lavoro e lo stesso lavoratore, anche per successione di contratti, o di periodi di missione in somministrazione a tempo determinato, non superiore a 24 mesi (in luogo dei precedenti 36 mesi).

Indicazione delle causali sempre necessaria per i contratti di durata superiore a 12 mesi (a tal fine, si deve tener conto della durata complessiva dei rapporti a termine tra stesso datore di lavoro e stesso lavoratore, anche considerando i contratti già conclusi). Sempre necessaria per i rinnovi.

Causali:
- esigenze temporanee e oggettive, estranee all'ordinaria attività;
- esigenze di sostituzione di altri lavoratori;
- esigenze connesse a incrementi temporanei, significativi e non programmabili, dell'attività ordinaria.

Sono sempre necessarie quando si supera il periodo di 12 mesi, anche se ciò avviene a seguito della proroga di un contratto inizialmente inferiore a 12 mesi;

Deroga assistita: resta ferma la possibilità di stipulare un ulteriore contratto della durata massima di 12 mesi presso le sedi territoriali competenti dell'Ispettorato nazionale del lavoro (inserendo la causale).

Proroghe: riduzione del numero delle proroghe a 4 (in luogo delle precedenti 5) a prescindere dal numero dei contratti. È possibile prorogare liberamente un contratto a termine entro i 12 mesi, mentre non è possibile prorogare un contratto a termine modificandone la motivazione (ciò darebbe luogo ad un nuovo contratto e quindi ad un rinnovo).

Deroga da parte dei CCNL: i contratti collettivi (nazionali, territoriali e aziendali) mantengono, anche per il futuro, la facoltà di derogare alla durata massima dei contratti, prevedendo una durata diversa, anche superiore, rispetto ai 24 mesi (non essendo stato modificato l'art. 19, co. 2 del D.Lgs. n. 81/2015). Le norme dei contratti collettivi stipulati prima del 14 luglio 2018, che abbiano previsto una diversa durata dei contratti a termine pari o superiore a 36 mesi, mantengono la loro validità, mentre nessuna facoltà è stata riconosciuta alla contrattazione collettiva in merito al nuovo regime delle condizioni.

Contribuzione addizionale: il contributo addizionale dell'1,4% della retribuzione è incrementato di uno 0,5% in occasione di ciascun rinnovo del contratto a termine, anche in somministrazione (dopo il primo rinnovo la misura dell'1,4% andrà incrementata di un ulteriore 0,5% per ciascun rinnovo). Il contributo addizionale non si applica in caso di proroghe.

Un momento del seminario tenutosi ad Ance Alessandria

SOLUZIONI E SERVIZI ASSICURATIVI PER OGNI PROGETTO E OPERA DI EDILIZIA

ASSITECA, primo gruppo italiano nel mercato del brokeraggio assicurativo e nella **consulenza sulla gestione del rischio**, è in grado di soddisfare tutte le esigenze assicurative delle imprese che operano nel **settore edile**.

Dalla fase progettuale a quella esecutiva, il servizio offerto comprende l'analisi e la realizzazione delle ***All Risks* dei cantieri civili e industriali**, include le **polizze *Guasti Macchine*** e le speciali **coperture *A.L.O.P.*** *(Advanced Loss of Profits)*, tipiche delle operazioni in *Project Financing*.

L'analisi dei risvolti assicurativi legati alla normativa vigente (D.Lgs. 231/2001, Legge 210/2004, T.U. Sicurezza e Lavoro) e alle disposizioni del Nuovo Codice degli Appalti Pubblici (D.Lgs. 50/2016) hanno consentito l'identificazione delle **migliori soluzioni a tutela dei rischi connessi**.

Tra le altre: ***polizza C.A.R. (Contractor All Risks), Postuma Decennale Risarcitoria e Indennitaria, R.C. attività e dipendenti, Garanzie Fidejussorie di offerta, esecuzione e fornitura, svincolo***.

PER COSTRUIRE AL RIPARO DA OGNI RISCHIO

ASSITECA
CONSULTATIVE BROKER

www.assiteca.it – costruzioni.infrastrutture@assiteca.it

Uno sguardo al condominio del futuro…

urbanistica@cce.al.it

UNO SGUARDO AL CONDOMINIO DEL FUTURO...

Ance Alessandria ha aderito con gli altri operatori della filiera delle costruzioni all'iniziativa del Comune di Arquata Scrivia che, in sinergia con un partner privato, ha voluto porre l'attenzione sui nuovi modelli funzionali e organizzativi di "Condominio assistito". L'Amministrazione comunale ha visto in tali nuovi modelli un elemento cruciale per incentivare la riqualificazione del suo centro urbano, da intendersi in senso ampio, edilizio, urbanistico, sociale: in due parole…."Attrattività insediativa". E con tale obiettivo il Comune ha promosso il convegno dal titolo "Condominio assistito: l'abitare del futuro prossimo", svolto ad Arquata Scrivia il giorno 11 ottobre 2018. Lo spunto è dato da un intervento di recupero di condominii edificati negli anni sessanta in centro paese, palazzi che non rispecchiavano più le attuali esigenze abitative delle famiglie nell'ottica della salvaguardia del consumo di suolo, del miglioramento della qualità del costruito in tutti i suoi aspetti, ma anche, con uguale importanza e intensità, della necessità di sviluppare un modello di coesione sociale che tenga conto dei cambiamenti demografici in atto.
Ma l'attenzione non è solo rivolta all'intervento edilizio in sé, rispetto al quale sovente si concentrano tutti gli sforzi degli operatori del settore. In questo caso, l'intervento abbraccia la sperimentazione di un modello di abitare più ampio. Le riflessioni sul passato, l'analisi del presente e l'immagine del futuro hanno mosso i promotori dell'intervento ad immaginare un contesto residenziale in cui sia valorizzato un elemento fondamentale per l'individuo: i servizi. Nel dettaglio, l'intervento include una versione moderna ed attualizzata (2.0) del c.d. "portierato di condominio" e sviluppato in ambiti dove è prevista la realizzazione di 32/34 alloggi ristrutturati od edificati in varie soluzioni abitative. Ecco l'idea cardine: nei due condominii centrali (n. 20/22 unità abitative o direzionali) verrà adibito al piano terra un appartamento, che rimarrà di proprietà della società esecutrice e sarà concesso in locazione abitativa ad un nucleo familiare di cui almeno due componenti saranno dipendenti di una cooperativa di servizi, già indentificata e preposta all'erogazione di servizi a supporto dei condomini. La cooperativa si impegnerà ad aprire un ufficio sempre nell'immobile stesso (in locazione dall'impresa costruttrice): in tal modo si garantirà una presenza, quasi costante, della cooperativa stessa. I servizi e le prestazioni rivolte ai vari condomini dell'intero complesso, con tariffe già convenzionate con il condominio sono ampi e rappresentano una risposta "funzionale" ai problemi logistici e sociali delle famiglie della nostra epoca. L'invecchiamento della popolazione è un dato di fatto sempre più pressante, la frammentazione della famiglia, vista come diminuzione dei membri effettivi e le sedi lavorative sempre più globalizzate, creano l'esigenza di pensare ad un'urbanistica integrata e possibilmente convenzionata con gli enti pubblici preposti, al fine di creare una sinergia tra le cooperative che gestiscono i servizi. Dati Istat alla mano…. La popolazione di 65 anni e più fra il 2015 e il 2065 crescerà dal 21,7% al 32,6%. La popolazione di 85 anni e più, che nel 2015 rappresentava il 3,2% della popolazione, nel 2065 si dovrebbe attestare al 10,0%.

La popolazione in età attiva (fra i 15 e i 64 anni), infine, si contrarrà dal 64,6% del 2015 al 54,7% del 2065. In una condizione del genere è (e sarà) sempre più insostenibile dal punto di vista economico un percorso assistenziale "individuale" ed "esclusivo" mediante una "badante" o inserito in strutture per anziani: ecco la necessità di condividere i servizi assistenziali e di supporto con altri soggetti, magari nell'ambito dello stesso edificio o dello stesso isolato. Ma i servizi non interessano solo gli anziani. Senza tirare in ballo l'ISTAT…. è chiara a tutti la dinamica che coinvolge le famiglie, anche quelle giovani e con figli: deficit cronico di tempo…chi accompagna i figli alle attività post-scolastiche mentre i genitori lavorano? Chi aiuta loro a fare i compiti? Chi ha il tempo di fare la spesa in orario di lavoro? Su tali considerazioni sono stati pianificati una serie di servizi che verranno offerti dalla cooperativa ai condomini (e non solo): il fermo posta (servizio oramai essenziale nell'epoca degli acquisti on-line), l'assistenza agli animali domestici, la possibilità di gestire la chiave degli immobili in custodia, le pulizie private, la spesa a domicilio, l'accompagnamento per disbrigo commissioni, il supporto agli anziani e l'accompagnamento per effettuare analisi cliniche, il disbrigo di commissioni, ecc (l'elenco è ancora più lungo…). E' ovvio che tali servizi devono essere affidati ad un unico soggetto nel quale i condomini dovranno riporre la massima fiducia. Verrà inoltre offerto un altro supporto ritenuto "strategico": il servizio foresteria. Consisterà nella possibilità di locare una camera con servizi per ospitare persone in visita. Le camere a disposizione saranno quattro, anch'esse gestite dalla cooperativa e potranno essere affittate ad esterni o a prezzo agevolato in base alle esigenze dei condomini a loro parenti o amici. Come intuibile, è fondamentale già all'avvio della programmazione dell'intervento il raggiungimento di un accordo contrattuale con la Cooperativa finalizzato regolare i rapporti con il condominio, con l'impresa esecutrice (proprietaria degli spazi concessi in uso/locazione) e per disciplinare le condizioni di servizio. Un'altra esigenza indispensabile da perseguire è la sostenibilità economica dell'operazione: il progetto prevede che tutti i servizi siano utilizzati a discrezione e richiesta dei condomini (visti i tempi "on demand"), con prezzi già concordati e senza nessuna spesa in caso di non utilizzo.
Per agevolare tale obiettivo, l'impresa costruttrice per i primi anni (secondo il contratto di

locazione stipulato) stabilirà un canone agevolato alla cooperativa al fine di facilitare la fase di avvio.
Senza entrare nel dettaglio degli standard costruttivi ed edilizi, l'intervento integra un nuovo concetto di abitare finalizzato a migliorare ed ottimizzare la nostra risorsa più preziosa: il tempo. È evidente che le condizioni urbanistiche-ambientali sono il miglior welfare per le fasce deboli e non, in quanto per conformazione logistica e accessibilità ai servizi, gli utenti riescono a soddisfare nelle proprie abitazioni esigenze, che oggi purtroppo spesso devono ricercare al di fuori del loro ambiente di residenza. Il problema è stato più volte affrontato e declinato in alcuni interventi di cohousing sviluppati in Italia prevalentemente nelle grandi città: l'idea primigenia nasceva già negli anni '60 nel nord Europa ed era già stata magistralmente anticipata nel secondo dopoguerra da Le Corbusier con la sua Unité d'Habitation: un edificio residenziale che ospita aree dedicate a servizi solitamente dislocati nel contesto urbano circostante, con una commistione di spazi comuni, zone commerciali e aree residenziali, in un risultato unico e funzionale.
Nel condominio assistito il tema è affrontato attraverso un'altra prospettiva: l'attenzione è stata spostata dall'abitare "spazi condivisi" (la cui presenza è quasi sempre un costo fisso per i condomini) al fruire "servizi collettivi", senza costi fissi. Insomma, il tema del vivere in una comunità (condominio) inserita in un contesto urbano è stato sviluppato in un "format" più consono alle aspettative di chi abita le città di provincia e, soprattutto, delle esigenze pratiche dettate dal continuo evolvere dei modelli di vita imposti dalla società attuale.

Andrea Repetto SAS
di Andrea Repetto & C
AGENZIA PER ALESSANDRIA E PROVINCIA
a.repetto@agenti.mapei.it
POLYGLASS MAPEI GROUP
MAPEI
VAGA SABBIE e GHIAIE SILICEE
crea graphic design - ovada

ANCE ALESSANDRIA
EDILSERVIZI

ISCRIVITI AD ANCE ALESSANDRIA
POTRAI CONTARE SU UN'APPROFONDITA E SPECIFICA CONOSCENZA DEL SETTORE EDILE

SCOPRI TUTTI I SERVIZI RISERVATI ALLE IMPRESE ASSOCIATE

- ***Elaborazione cedolini paga ed espletamento di tutti gli adempimenti connessi***
  Fondandosi su una conoscenza approfondita e specifica del settore, il servizio comprende ogni adempimento connesso e si integra appieno con la gestione dei rapporti sindacali e con la formazione/aggiornamento del personale (dalla predisposizione del piano formativo e della relativa pratica Fondimpresa all'effettiva erogazione dei corsi).
- ***Formazione e pratiche Fondimpresa***
  Il servizio offre una formazione seria e adeguata, disponendo di un corpo docenti altamente qualificato, per far sì che l'attività formativa non rappresenti solo un mero adempimento di legge ma sia uno strumento effettivamente utile per valorizzare e sviluppare l'attività d'impresa e per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori. Per consentire alle Imprese di recuperare interamente il costo della formazione, al servizio di formazione è abbinato quello di gestione della pratica di rimborso Fondimpresa.
- ***Fatturazione elettronica***
  Il servizio consente di adempiere all'obbligo legislativo in merito alla fatturazione elettronica nei confronti delle amministrazioni dello stato, dall'emissione delle fatture verso la PA fino alla conservazione per 10 anni delle stesse e alla verifica del SdI, secondo quando disposto dalla normativa di riferimento.
- ***Check-up aziendale***
  Il servizio si prefigge di fornire all'Imprenditore un quadro attuale, quanto più preciso e veritiero, della propria azienda e supportarlo nel processo decisionale e di crescita. Dopo aver rilevato ed analizzato le diverse aree di interesse, sarà possibile avere un quadro globale dell'azienda, che favorirà, in modo coerente e razionale, la formulazione di proposte di intervento.
- ***Corsi di formazione per l'utilizzo del software SQuadra Edilizia***
  Formazione all'utilizzo dell'applicativo SQuadra Edilizia, gratuito per gli Associati, finalizzato alla implementazione e gestione di un Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) conforme al Codice di Comportamento ANCE 2013, di un Sistema per la Gestione della Sicurezza sul Lavoro (SGSL) in grado di essere asseverato dagli Organismi Paritetici e di un sistema per la gestione delle informazioni adeguato a rispondere, in materia di privacy, alle richieste del GDPR.
- ***Corsi di management aziendale***
  Formazione riservata a giovani imprenditori, per favorire il ricambio generazionale ed accompagnarli nelle diverse fasi di evoluzione della propria vita professionale. I corsi tendono a sviluppare competenze manageriali, di leadership e negoziazione per poi proporre programmi trasversali utili a qualsiasi livello e ruolo aziendale: dall'assertività al problem solving, dalla gestione dei collaboratori al team working e al time management.

Info: tel. 0131.265724 * e-mail edilservizi@cce.al.it * web www.ancealessandria.com

LA MIA **BANCA** VIAGGIA IN BUSINESS CLASS.

YOULOUNGE
il partner di fiducia per aiutare le imprese a sviluppare nuove opportunità all'estero. Anche la tua.

THE VAN

youworldyoulounge.bancobpm.it

BANCO BPM YouLounge THE TRADE CLUB

TRADE CLUB ALLIANCE MEMBERS

Santander · Eurobank · Nordea · Attijariwafa bank · Standard Bank · RBC · SCB · Industrial Bank of Korea · KBC · BANCO BPM · ADCB · CIMB BANK · Crédit Agricole Group

* / ™ Trademark(s) of Royal Bank of Canada

BANCO BPM

La banca di Marta.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali ed economiche si rimanda ai Fogli Informativi disponibili presso le filiali di Banco Bpm e sul sito bancobpm.it, alla sezione Trasparenza.