

Il vicepresidente di Federcostruzioni e presidente di Andil sulle possibili vie d'uscita dalla crisi

Edilizia, sviluppo con l'innovazione

Cangiotti: l'evoluzione del laterizio per il risparmio energetico

DI ROBERTO GAMBA

La crisi attanaglia il settore dell'edilizia e delle costruzioni e per uscire finora le misure del governo, m il cosiddetto piano casa uno e due non hanno ancora dato risultati soddisfacenti. L'unico modo per uscirne è l'innovazione e anche l'industria dei materiali per l'edilizia deve fare la sua parte, come peraltro sta facendo. Il settore del laterizio di recente ha ritrovato una centralità con le costruzioni ecosostenibili. E con il laterizio portante può dare un contributo anche per le costruzioni antisismiche.

Catero Cangiotti, pesarese, ingegnere civile, industriale del laterizio (Industrie Pica, Laterizi Torres), dal 2004 è presidente dell'Andil, l'Associazione Nazionale Degli Industriali dei laterizi. Ha insegnato «Organizzazione e gestione delle risorse umane» presso l'Università di Urbino, Facoltà di Scienze della Formazione; dal marzo di quest'anno, è anche vice presidente di Federcostruzioni, federazione che fa parte di Confindustria e che riunisce le categorie produttive più significa-

tive di tutto il mercato edile e infrastrutturale (Ance, Andil, Anie, Anima, Assovetro, Confindustria, Metalli, Federbeton, Federchimica, Federlegno-Arredo, Oice).

All'interno della Federazione, recentemente costituitasi per valorizzare e promuovere l'importante settore delle costruzioni (oltre il 20%

del pil nazionale) in Italia e all'estero, si occupa in modo particolare della sezione materiali, una delle quattro filiere rappresentate da Federcostruzioni, insieme a costruzioni edili e infrastrutturali, poi tecnologie, impianti e macchinari afferenti alle costruzioni, infine progettazione.

Gli rivolgiamo alcune domande sulla crisi del settore, sollecitandolo comunque a esprimersi rispetto a sviluppo, qualità, sicurezza, sostenibilità, temi che stanno a cuore ormai a tutti e che hanno l'obiettivo di provocare un cambiamento nel modo di costruire e conseguentemente di elevare il livello del nostro vivere.

Domanda. Che dimensioni ha avuto la crisi dell'edilizia, in questo anno che sta per concludersi? In che rapporto sta il deficit produttivo delle costruzioni, rispetto a quello che riguarda l'utilizzo di materiali tradizionali, come il laterizio, che trovano a dover competere con prodotti e sistemi, un tempo sconosciuti al mondo delle costruzioni?

Risposta. La crisi dell'edilizia si colloca in un quadro depressivo esteso a livello mondiale che nasce dal crollo della finanza. La mancanza di liquidità, unita alla difficoltà di accesso al credito, l'instabilità dei mercati la forte sensazione di precarietà hanno deter-

minato un ampio e drastico contenimento dei consumi. La debolezza della domanda è qualcosa che tocca la maggior parte dei prodotti e dei servizi e l'edilizia, che nell'ultimo ciclo di espansione è stata caratterizzata da uno sviluppo notevole, incrementando a dismisura la propria capacità produttiva sia in termini di materiali da costruzione che di edifici realizzati, si trova oggi a pagare più degli altri settori l'esiguità degli ordini.

Riguardo all'avanzare di altri materiali da costruzione, si tratta di una naturale evoluzione dei mercati che tentano di soddisfare, attraverso una sana competizione, le accresciute esigenze del consumatore con prodotti e soluzioni innovativi, più rapidi nell'installazione, più flessibili nell'uso, più sicuri, che diano maggiore comfort, che riducano i consumi, che rispettino l'ambiente. Anche il laterizio sta consolidando ed espandendo i suoi spazi nel bouquet dell'offerta dei materiali da costruzione, in concorrenza con alcuni, in simbiosi con altri, per poter conformarsi al meglio alle richieste della domanda e alle sempre più stringenti normative prestazionali.

D. Come si combatte la crisi? Le nuove leggi che determinano qualità e requisiti dei materiali, il rispetto di parametri di risparmio energetico, l'osservanza di procedure per la sicurezza dei cantieri, le prescrizioni antisismiche,

fortemente volute dall'opinione pubblica a seguito del drammatico sisma abruzzese, ma anche da voi industriali, in che modo potranno assicurare anche uno sviluppo economico?

R. L'industria non può permettersi di rimanere ferma in un momento di forte cambiamento, come quello che stiamo vivendo. Le politiche energetiche ed ambientali, la globalizzazione e la qualità della vita dei nostri tempi impongono di tenere il passo e di offrire risposte efficaci ed affidabili, attraverso la ricerca di nuovi prodotti e soluzioni costruttive integrate.

Non è un problema di leggi, ma di mercato. Siamo tutti coinvolti in un processo di evoluzione e di ammodernamento del patrimonio edilizio, vuoi per più mature esigenze da parte dell'utente in termini di sicurezza, costi di gestione, comfort abitativo, vuoi per il contenimento degli impatti ambientali verso i quali l'attività edilizia è fortemente responsabile.

Le norme tecniche servono ad accelerare certi percorsi, ma andrebbero viste come indicazioni di minima. Un mercato più esigente, certamente, sostiene meglio lo sviluppo; ne è un esempio la macchina messa in moto da Casaclima nella provincia di Bolzano, dove la classe energetica imposta per legge rappresenta solo una base di partenza, peraltro non risolutiva dei problemi energetici delle abitazioni.

continua a pagina 33



Catero Cangiotti

Primato europeo del Belgio che ha ultimato la rete dell'alta velocità investendo 5,2 miliardi

Da Bruxelles a Parigi in mezz'ora

Completata la linea ferroviaria veloce: a Londra in 60 minuti

DI FRANCESCO VERGANI

I piccolo Belgio conquista un primato europeo: completata ieri martedì, con grande velocità, l'intero quadro nazionale delle infrastrutture ferroviarie di nuova generazione. Ultima linea attivata, quella che collega Anversa con Amsterdam (Lgv Nord). Bruxelles si sente oggi più che mai nel cuore del continente, dunque. Collegata nel migliore dei modi, anzitutto con la Francia e di lì con il Regno Unito, poi con la Germania, infine con i Paesi Bassi. La rete di ferrovie belga, percorsa da treni i più rapidi d'Europa, si può ben dire ora ultimata, e in tutto il suo sviluppo. Vabbé, per quanto limitato. In proporzione alle dimensioni di un paese esteso su una superficie di poco più di trentamila chilometri quadrati: poco più grande del Piemonte, ma con il doppio della densità abitativa. Perlopiù concentrata a settentrione, nella regione delle Fiandre e della Capitale. Metropoli che conta un milione e passa di abitanti, un decimo della popolazione belga. Bruxelles diventa allora lo snodo centrale di un sistema nazionale di trasporti su rotaia, irradiato finalmente verso tutte le direzioni, dodici anni dopo l'inaugurazione della tratta direzione Parigi. E proprio la Gare du Nord parigina, risulta raggiungibile dalla città sede Ue in soli 36 minuti esatti. Lo stesso tempo che impiega un altro tgv (treno veloce) per fermare a Colonia. Mentre le distanze maggiori Bruxelles-Amsterdam e Bruxelles-Londra, sono comunque coperte rispettivamente in 53 e 64 minuti. Un'oretta di viaggio.

Dal prossimo 13 dicembre, quindi (giusto nello stesso giorno della prima del Frecciarossa,



Il Belgio è stato più veloce nella riapertura ferroviaria (Foto: Ansa/Italo)

sulla Torino-Milano-Salerno), ecco il via libera definitivo ai convogli in partenza: «smistati il più celermente possibile, anzi come nessuno» annuncia trionfale Infrabel. La società pubblica che gestisce la rete ferroviaria, poi concessa all'utilizzo anche di aziende di trasporto privato, trasporto viaggiatori e merci. Infrabel consegna il lavoro finito, sui binari, dopo circa sei anni di cantieri aperti verso nord e verso est, rispetto alla capitale belga. Tutte opere sostenute con un budget di 5,2 miliardi di euro. Per la copertura di complessivi 314 chilometri, oggi perfettamente percorribili da un tgv. A una velocità massima di circa trecento chilometri orari. La linea Nord direzione Amsterdam vedrà i treni attraversare agevolmente la città portuale di Anversa, passaggio obbligato, per poi osservarli in allontanamento in moto accelerato, puntare decisamente il confine con l'Olanda. Quanto al transito da Anversa, è stato in precedenza agevolato dall'ammodernamento delle bre-

tella con Bruxelles, e soprattutto dagli interventi predisposti in prossimità e all'interno delle stazioni urbane; nonché da un provvidenziale tunnel, che preserva la vasta area verde di Peerdsbos. Gli amministratori locali tenevano molto alla sua conservazione, così che con Infrabel si è giunti presto alla definizione di un compromesso ragionevole, e senza mai fermare l'iter dei lavori. La linea Est invece, direzione Colonia e Francoforte via Liegi, è stata riattivata recentemente dopo l'ennesima, scrupolosa prova di manutenzione sulle tratte che tagliano un territorio particolarmente accidentato, 139 chilometri dentro e fuori valli e popolosi sobborghi industriali. Prima inaugurazione della linea quattro anni fa, nel 2005. E Infrabel teneva tanto a magnificare la rilevanza dell'apertura della galleria di Soumagne, «la più lunga del Belgio». Lunghezza 6,53 chilometri. Misurata col metro di un piccolo paese, ma con infrastrutture all'altezza.

© Riproduzione riservata

segue da pagina 31

D. La crisi non è legata anche ad una saturazione del mercato, a eccessi speculativi che hanno determinato fra l'altro la deturpazione dell'ambiente e l'inefficienza di alcuni strumenti pianificatori? Non sarebbe opportuno, oltre che incoraggiare lo sviluppo con leggi che prevedono incrementi volumetrici (Piano casa), prescrivere e premiare in qualche modo demolizioni e riordini urbani?

R. L'intervento del legislatore è stato più volte auspicato dall'industria delle costruzioni per riaccendere quello che è considerato il motore dell'economia italiana. La soluzione individuata nel Piano casa, al di là della sua reale efficacia (al momento non soddisfacente), avrebbe dovuto incoraggiare le opere di riqualificazione e ristrutturazione in cambio di aumenti volumetrici. Sappiamo bene, però, che a volte è più conveniente demolire, riprogettare e ricostruire nuovi complessi insediativi, piuttosto che intervenire sull'esistente, in certi casi, per correggere errori non sempre in modo efficace ed economico. Probabilmente, però, le due tipologie di intervento possono risultare entrambe valide, in funzione dell'ambito di intervento: recupero dell'esistente nei centri storici, demolizione e ricostruzione per le periferie degradate, ad alto impatto sociale, assolutamente da riqualificare.

D. Per quanto riguarda il settore dei laterizi, quali sono le innovazioni che dovrebbero privilegiarne la scelta, quali requisiti prestazionali li caratterizzano: in sostanza quali prodotti per costruzione rappresentano effettivamente una novità e un avanzamento tecnologico?

R. L'industria dei materiali da costruzione, come è noto, ha tempi di evoluzione che non possono essere paragonati con quelli dei beni di largo consumo. Per anni, i prodotti sono rimasti più o meno tali e questo perché non erano cambiate le esigenze del mercato. Oggi la situazione è completamente diversa, con una dinamica evolutiva in questo campo che non ha precedenti nella storia.

D. Quali sono le prospettive e le percentuali di una possibile crescita per i prossimi anni? Sarà l'edilizia a trainare nuovamente la ripresa dell'economia?

R. Il peso dell'edilizia, nel breve periodo, sarà inevitabilmente ridimensionato, ma rimane una componente fondamentale dell'economia. Sicuramente il mercato principale rimane quello del recupero dell'esistente. Abbiamo un patrimonio edilizio immenso (per grossa parte di proprietà del privato) che richiede immediatamente significativi interventi di riqualificazione in termini energetici, ambientali, di messa in sicurezza, di qualità. Le questioni fin qui affrontate mostrano chiaramente quale direzione seguire, i campi in cui agire, gli ambiti di miglioramento, le azioni da intraprendere.

© Riproduzione riservata