

**20**

**24 - 29 MAGGIO 2010**

**IMMOBILIARE: IL SUCCESSO DEL FONDO INPDAP SERVIZIO A PAGINA 12**



Il commissario Inpdap, Paolo Crescimbeni

www.fermazione.it/sole24ore.com/ediliziaeterritorio



**7° FORUM EDILIZIA E TERRITORIO**

Roma, 8 giugno 2010



GRUPPO 24 ORE

Anche dopo il Cipe del 13 maggio restano lunghi i tempi per avviare le opere del Piano Matteoli

# Infrastrutture, frena la spesa

La manovra Tremonti spingerà a ulteriori rinvii per contenere la cassa

## FORUM

**Pagamenti, solo il ritardo è costituzionale**

Alla fine anche il Parlamento ne ha preso atto: pagare i fornitori pubblici rispettando i tempi in Italia non si può.

Timidamente nel Ddl sulla semplificazione i parlamentari avevano provato a inserire una norma. Più di bandiera che di sostanza: si diceva che la Pa doveva essere obbligata a pagare in tempo i suoi fornitori. Tutto qui. Ma, come ha spiegato la commissione Bilancio, mettere in una legge quello che in altri Paesi è una banalità, ovvero pagare a scadenza fattura, non si può. La motivazione? Semplice quanto paradossale: se tutti si mettessero a pagare senza indugio, i conti pubblici rischierebbero di saltare. E quindi via la norma che non può avere copertura finanziaria. E per questo è incostituzionale.

Insomma in Italia solo i ritardi rispettano la Costituzione. ■

**Racconta i tuoi ritardi. Scrivi a: edilizia@isole24ore.com**

Con la seduta del 13 maggio il Cipe ha sbloccato opere per 13,3 miliardi di euro, tra cui il contratto Rfi per 4,8 mld, 11 convenzioni autostradali per 5,9 mld, la ferrovia Rho-Gallarate (402 milioni), l'edilizia scolastica (358), la bretella di Ancona (479).

Ma sia in questo pacchetto di interventi che in quelli approvati in precedenza in base al piano Matteoli-Cipe del 26 giugno 2009 le procedure per completare l'iter approvativo e per far partire davvero i lavori restano lunghissime. Secondo l'Ance, su 7.525 milioni assegnati solo il 17% ha già prodotto cantieri o bandi, quasi tutto (1.051 milioni su 1.271) con prosecuzione di lavori in corso.

E peggio andrà nei prossimi anni. L'esigenza di contenere la spesa pubblica, infatti, spingerà il ministero dell'Economia a frenare ulteriormente gli iter approvativi ai fini di contenere le erogazioni di cassa. Saranno anche revocate alcune delle indicazioni programmatiche del giugno 2009: tra le vittime quasi sicuramente la seconda tranche del piano di piccole opere al Sud (388 milioni). ■

ARONA ALLE PAGINE 2-7

## IL CASO TREVIGLIO-BRESCIA

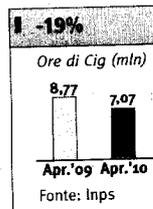
I passaggi necessari dopo l'ok del Cipe



## IN BREVE

### Cig in calo, sos lavoro

Diminuiscono, per la prima volta, le ore di cassa integrazione in edilizia. Aprile 2010 rispetto allo stesso mese del 2009 registra un -19,3 per cento. Un segnale preoccupante: per i sindacati le imprese hanno esaurito il tetto massimo e i lavoratori stanno perdendo il posto.



SERVIZIO A PAGINA 9

### Ecocase, prenotati 10 milioni

Continuano a salire le prenotazioni alle Poste per accedere alle agevolazioni messe a disposizione per l'acquisto di immobili ad alta efficienza energetica. A oggi ne sono stati prenotati 1.800 per un totale di 10,6 milioni su 60. Intanto il Senato ha convertito in legge il decreto.

LANDOLI A PAGINA 16

### Brescia vende la caserma Gnutti

Secondo tentativo di mettere all'asta uno dei pezzi forti degli immobili della Difesa in Lombardia passati al Demanio nel 2007: l'ex Caserma Gnutti in pieno centro a Brescia.

SERVIZIO A PAGINA 19

### Piani integrati, Milano volta pagina

Il Politecnico di Milano ha analizzato le ragioni del successo dei primi Pii: decisivi i costi bassi ottenuti grazie a standard di qualità inferiori. Per i costruttori l'esperienza non è replicabile adesso.

CARBONARO A PAGINA 13

## All'Ambiente i requisiti per gli edifici, alle Infrastrutture i progetti Acustica, riforma a pezzi

La Comunitaria 2009 spezza in due parti la riforma delle norme sull'isolamento acustico degli edifici: in tempi brevi - e cioè entro il 15 luglio - il ministero dell'Ambiente dovrà varare i decreti con i requisiti acustici degli edifici. In un secondo momento invece spetta al ministero delle Infrastrutture definire i criteri per la progettazione.

Ma i tecnici della Prestigiacom hanno fretta e precisano: «I nostri parametri saranno validi anche in assenza del decreto sulla progettazione». Se questa posizione sarà confer-

mata con l'arrivo di questa prima tranche farà cessare l'attuale sanatoria per le liti tra costruttori e proprietari immobiliari sull'acustica.

La Comunitaria delude i produttori di energia rinnovabile per il rinvio a successivi decreti attuativi della semplificazione sulle autorizzazioni. Bisognerà infatti attendere un altro provvedimento per elevare il limite della Dia agli impianti fino a un megawatt di potenza su tutto il territorio nazionale. ■

SERVIZI A PAGINA 15

## IN DUE TEMPI

Il riordino

- Al ministero dell'Ambiente compete la fissazione dei requisiti acustici degli edifici
- Al ministero delle Infrastrutture spetta la definizione dei criteri di progettazione degli edifici

## INTERNET

**DI incentivi**  
Il testo definitivo approvato dal Senato  
**Comunitaria 2009**  
Entro il 15 luglio i nuovi requisiti acustici degli edifici  
**Risparmio energetico**  
Il Digs 56 che amplia le deroghe per muri extralarge  
**Questi**  
Le risposte ai dubbi su ambiente e appalti

www.ediliziaeterritorio.it/sole24ore.com

Gavioli: lavori non liquidati  
**All'Aquila i restauri aspettano ancora il saldo**

Pagamenti in ritardo all'Aquila per i lavori post-terremoto. L'impresa teramana Gavioli ha eseguito i lavori di restauro su una chiesa nell'ambito del progetto «Una chiesa per Natale», nato dall'accordo tra il ministero per i Beni culturali, la Cei e la Protezione civile.

Gli appalti sono stati gestiti dai Beni culturali tramite trattative private con invito di cinque imprese per ogni chiesa. L'intervento ammontava a circa 90mila euro: le opere sono state ultimate a metà dicembre ma dopo cinque mesi Gavioli non è stata ancora pagata. Tra le cause dei rallentamenti ci sono le verifiche sui certificati antimafia. ■



PER I RITARDI SPERANZE DALLA UE  
A PAGINA 10

CALSOLARO A PAGINA 11

**HARSCO**  
INFRASTRUCTURE

La vostra sicurezza la nostra priorità

insight onsite.

## INFRASTRUTTURE

Nel Piano Matteoli restano disponibilità finanziarie per 1,3 miliardi, con prenotazioni per 2,3

# Dal Fas addio alle piccole opere

Stop alla seconda tranche, priorità al Mose e alle manutenzioni di Anas e Fs

**S**arà probabilmente la seconda tranche del piano delle piccole opere nel Mezzogiorno (388 milioni) la vittima più illustre dell'"over booking" sugli interventi del piano Fas Infrastrutture (Piano Matteoli).

Il fatto cioè che l'insieme delle opere individuate dalla delibera programmatica del Cipe il 26 giugno 2009 e a oggi non ancora assegnatarie dei fondi, valgono complessivamente molto più dei fondi rimasti a disposizione (2.332 milioni "prenotati" a fronte di 1.316 disponibili).

Questo è successo (si veda qui sotto) perché dopo l'approvazione del piano Matteoli il Governo ha allocato

quote del fondo Fas Infrastrutture ad altre destinazioni: 900 milioni all'ambiente (piano non ancora approvato), 100 milioni all'agricoltura, 500 milioni al piano carceri (dopo i 200 messi nel 2008, anche questo piano è fermo).

I fondi del Fas Infrastrutture erano all'inizio 12.356 milioni, poi ridotti a 7.121 dopo le preallocazioni. Di queste, però, 2.160 milioni erano comunque per infrastrutture (scuole 1.000 mln, carceri 200, opere Fs 960), dunque sommandole si arriva a 9.281 milioni. Il piano Cipe-Matteoli comprendeva poi anche i 2.134 milioni di legge obiettivo (tutti assegnati: 800 mln al Mose, 390 alla Treviglio-Brescia, 400 al Terzo Valico, 292 alla

Rho-Gallarate, 234 alla Pontremolese), arrivando così a un pacchetto di 11.415 milioni. I residui del fondo Fas ammontano a 1.316 milioni, anche se la maggior parte di quanto assegnato non ha ancora prodotto alcun cantiere o bando (secondo l'Ance l'83% di quanto assegnato, compresa legge obiettivo). Le prenotazioni sono per 2.332 milioni, dunque c'è un miliardo di troppo. Tra le nuove priorità fissate dal Cipe il Mose e opere di manutenzione di Anas e Fs per 560 milioni. A saltare saranno invece quasi sicuramente le opere minori al Sud e le tratte previste per la Salerno-Reggio Calabria. ■ A.A.

### LA STORIA DEL FONDO FAS INFRASTRUTTURE

Assegnazioni di legge e opere finanziate (importi in migliaia di euro)

Provvedimento	Oggetto	Importo
<b>Assegnazioni</b>		
Del. 3, 112/08, 1 <sup>a</sup> assegnazione F		7.356,00
Del. 3, 6/3/2009, 2 <sup>a</sup> assegnazione	5.000 milioni di euro (di cui 1.000 per l'edilizia scolastica e 200 per l'edilizia carceraria)	5.000,00
<b>assegnazioni al Fondo Infrastrutture</b>		<b>12.356,00</b>
<b>Preallocazioni e altri utilizzi</b>		
<b>Preallocazioni per legge 2008</b>		
	Di 185/2008 (fiere Levante, Verona, Foggia, Padova)	15,00
	Adeguamento prezzi cemento e ferro (DI 162/2008)	900,00
	Privatizzazione Società Tirrenia (DI 185/2008)	390,00
	Servizi ferroviari di trasporto pubblico (DI 185/2008)	1.440,00
	Investimenti Gruppo Ferrovie dello Stato (DI 185/2008)	960,00
Del. 3, 6/03/09 preallocazioni	edilizia scolastica (competenza Mit)	1.000,00
	edilizia carceraria (art. 44-bis DI 207/2009) (Mit)	200,00
Del. 23, 8/5/09	Tlp Cds Trenitalia	330,00
<b>Residuo, programmato nel "Piano Infrastrutture 2009" (15%-85%)</b>		<b>7.121,00</b>
<b>Assegnazioni e allocazioni di legge all'interno del "Piano Infrastrutture 2009"</b>		
<b>Altre allocazioni per legge 2009</b>		
	Di 39/2009 Abruzzo art. 14 comma 1: ricostruzione post-terremoto, quota a carico Fas	408,50
	Di 78/2009, Ponte sullo stretto	1.300,00
Preallocazioni Cipe 6/11/2009	Quota fondo infrastrutture da destinare a interventi del ministero dell'Ambiente	900,00
Del. 5, 6/03/09	Aeroporto Dal Molin e progett. tangenziale Vicenza	16,50
Del. 20, 8/5/09	Variante di Nova Siri	34,381
Del. 37, 26/6/09	Agrigento-Caltanissetta: adeguamento a 4 corsie	209,142
Del. 43, 26/6/09	Tunnel autostradale Frejus	30,000
Del. 49, 26/6/09	Nuove sedi Carabinieri città di Parma (Volpicelli)	5,500
Del. 50, 26/6/09	Flotta trasporto nei Laghi Maggiore, Garda e Como	12,000
Del. 54, 31/7/09	Circumvesuviana raddoppio Torre Annunziata-Pompei	58,658
Del. 55, 31/7/09	Cumana-Circumflegre: tratta Parco S.Paolo-Terracina	121,172
Del. 56, 31/7/09	Ferrovie Sud-Est: automazione passaggi a livello	20,983
Del. 57, 31/7/09	Ferrovie Sud-Est: inquinamento acustico	30,000
Del. 59, 31/7/09	Salvaguardia Laguna e città di Venezia	50,000
Del. 73, 31/7/09	Consolidamento galleria ferroviaria di Camaldoli	26,400
Del. 74, 31/7/09	Metropolitana di Bologna	35,217
Del. 75, 31/7/09	Napoli, Piscinola-Aversa (adeg. stazioni e impianti)	33,042
Del. 76, 31/7/09	Maglie-Santa Maria di Leuca	135,300
Del. 81, 31/7/09	Av/Ar Treviglio-Brescia	99,900
Del. 84, 6/11/09	Trenitalia	25,000
Del. 98, 6/11/09	Lecco-Bergamo (collegamento stradale)	71,670
Del. 99, 6/11/09	Linea M4 della metropolitana di Milano	56,130
Del. 100, 6/11/09	Linea M5 della metropolitana di Milano	385,000
Del. 101, 6/11/09	Terzo Valico dei Giovi	100,000
Del. 103, 6/11/09	Opere minori Mezzogiorno	413,000
Del. 104, 6/11/09	Tangenziale Napoli-Pozzuoli	80,000
Del. 105, 6/11/09	Aeroporto Palermo	58,356
Del. 106, 6/11/09	Ferrovie Sud-Est	44,000
Del. 120, 17/12/09	Partecipazione Soc. Stretto di Messina: Rfi	117,000
Del. 120, 17/12/09	Partecipazione Soc. Stretto Messina: Anas 213+5=218	218,000
Del. 120, 17/12/09	partecipazione Soc. Stretto di Messina Cannitello 7-5=2	2,000
Del. 13/5/2010	Autostrada Sa-Rc: galleria Fossino e svincolo di Laino	107,5
<b>Assegnazioni e utilizzi all'interno del Programma infrastrutture 2009</b>		<b>5.204,35</b>
<b>Residuo prima della legge finanziaria 2010</b>		<b>1.916,5</b>
Altre alloc. legge finanz. 2010	Lf 2010, art. 2 c. 55; programmi per il settore agricolo	100,00
	Lf 2010, art. 2 c. 219, nuovi fondi per il piano carceri	500,00
<b>Residuo all'1/05/2010</b>		<b>1.316,62</b>

### RESIDUI E PRENOTAZIONI

Risorse Fas Infrastrutture avanzate e opere del piano 26/6/2009 (in migliaia di euro)

Oggetto	Importo
<b>Opere del programma 2009 ancora da finanziare a carico del fondo infrastrutture</b>	
Adeguamento rete meridionale, partecipazione Fs e interventi a terra Ponte	253,00
Sistema pedemontano Lecco-Bergamo+nodo Perugia 1 <sup>a</sup> fase e Tre Valli 1 <sup>a</sup> fase	8,33
Telesina (raddoppio superstrada)	90,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: Macrolotto 3 parte 4 e interventi emergenza Bagnara-Scilla	200,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: nuovo svincolo di Eboli	22,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: svincolo di Mileto	38,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: svincolo di Rosarno	21,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: svincolo di Laurana Borrello	25,00
Autostrada Salerno-Reggio Calabria: svincolo di Lamezia-torrente Rendace	32,00
Ss Jonica megalotto 3 1 <sup>a</sup> stralcio	273,75
Variante di Nova Siri	-0,38
Agrigento-Caltanissetta	-0,14
Strada Licodia Eubea, collegamento Ss 117/bis, 2 <sup>a</sup> stralcio	132,00
Asse stradale Maglie-Santa Maria di Leuca	0,65
Strada statale 260 Picente (Amatrice-Monteverde), L'Aquila, 4 <sup>a</sup> lotto	77,00
Opere connesse Expo 2015	9,87
Linea C metropolitana di Roma	58,50
Rete metropolitana regionale campana	160,73
Reti metropolitane di Palermo e Catania e sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari	174,72
Adeguamento sistemi metropolitani Parma Brescia Bologna e Torino	110,00
Metrotranvia di Bologna	19,03
Metropolitana di Napoli linea 6	115,00
Piastrella logistica di Taranto	33,60
Piastre intermodali piemontesi	0,50
Schemi idrici	90,00
Opere minori nel Mezzogiorno (seconda tranche)	388,00
<b>Totale da assegnare</b>	<b>2.332,16</b>
<b>Quota scoperta</b>	<b>1.015,56</b>

### LE NUOVE PRIORITÀ

Le priorità fissate dal Cipe (13 maggio) per spendere i residui Fas Infrastrutture

Le nuove priorità fissate dal Cipe (13/5) per la ripartizione dei 1.424 milioni residui

- 1 Continuità funzionale di opere di difesa idraulica di ambiti urbani di rilievo internazionale
- 2 Opere manutentive della rete stradale e ferroviaria, per un importo complessivo non superiore a 560 milioni di euro
- 3 Opere mirate al superamento di emergenze idriche
- 4 Interventi per la messa in sicurezza di opere ferroviarie e stradali
- 5 Opere mirate alla funzionalità del trasporto metropolitano
- 6 Opere mirate alla organizzazione di piastre logistiche
- 7 Opere infrastrutturali supportate da capitali privati per una quota superiore al 50%

## INFRASTRUTTURE

Finanziati i primi tre lotti costruttivi per 2,6 miliardi, ma già nel 2011 ne serviranno altri due

# Fondi, il nodo dell'alta velocità

La manovra spingerà verso un rallentamento della spesa per le opere statali

PAGINA DI ALESSANDRO ARONA

**R**ischia di frenare prima ancora di essere decollato il Piano Infrastrutture (Fas-legge obiettivo) da 11,4 miliardi varato dal Governo nel 2009 (delibera Cipe 6 marzo e 26 giugno).

Già l'Allegato Infrastrutture al Dpef (luglio 2009) chiariva che la spesa sarebbe partita solo dal 2010 (salvo un marginale 0,8% nel 2009), così stimando i "tiraggi di cassa": il 24% nel 2010, il 36% nel 2011, il restante 40% dal 2012 in poi. E già nei mesi scorsi il ritmo di assegnazione delle risorse alle singole opere, da parte del Cipe, è stato più lento di quanto previsto nella delibera del 26 giugno 2009.

Ora a tutto questo si aggiunge la manovra finanziaria 2011-2012 da circa 25 miliardi di euro in corso di preparazione da parte del Governo, che potrebbe avere ulteriori effetti sul finanziamento delle infrastrutture: revoca di fondi non spesi, slittamento delle assegnazioni non ancora fatte, mancata assegnazione di nuove risorse.

Su quest'ultimo fronte pesa in particolare l'incognita dei lotti costruttivi. È vero che il meccanismo aiuta ad avviare grandi opere pur avendone una copertura parziale. Ma già nel 2011, secondo il cronoprogramma Rfi, ci sarà la necessità di stanziare altri due miliardi di euro per garantire la continuità dei lavori.

### IL RITMO DELLA SPESA

Rallentare il ritmo della spesa è l'ipotesi considerata più sicura, anche perché ai fini della contabilizzazione del deficit quello che conta è la spesa di cassa. Già ora il ritmo di avvio del Piano Matteoli è più lento del previsto, si tratterebbe di accentuare questa tendenza rinviando il più possibile l'erogazione effettiva dei fondi.

I tecnici di Palazzo Chigi, d'altra parte, fanno notare che mai, da quando esiste il Fas, la spesa annua di questo fondo per le infrastrutture si è discostata dal miliardo di euro circa; probabile dunque che su tale cifra si orienterà il Ministro Tremonti, piuttosto che gli oltre due miliardi l'anno immaginati dalle "stime di tiraggio"

nell'Allegato al Dpef nel luglio 2009.

### I LOTTI COSTRUTTIVI

Si tratta dei primi lotti "non funzionali" delle tratte ad alta capacità Treviglio-Brescia (1.130 milioni su 2.050), Galleria del Brennero (728 su 3.575 milioni per la parte italiana) e Terzo Valico di Genova (719 su 5.400 milioni), già approvati dal Cipe nel 2009 ma poi bloccati dalla Corte dei Conti e "legalizzati" solo dalla Finanziaria 2010 (articolo 2 commi 232-234).

Dai cronoprogrammi definiti da Rfi nel Contratto di programma, approvato dal Cipe il 13 maggio, emerge però che già nel 2011 e poi nel 2012 sarà necessario stanziare altre risorse statali per garantire la continuità delle opere.

In sostanza servono oltre due miliardi di euro nel 2011 e almeno altri due miliardi nel 2012. Cifre molto difficili da immaginare, in un momento in cui nel bilancio statale bisogna tagliare, e non stanziare altri fondi.

Gli iter approvativi delle tre opere sono comunque ancora lunghi (si veda a pagina 5), e questo porterà probabilmente uno slittamento dei fabbisogni dall'inizio alla fine del 2011. A questo slittamento "naturale" se ne aggiungerà probabilmente un altro, indotto dal Ministro Tremonti per spostare in là la spesa di cassa e gli ulteriori fabbisogni di competenza. Riflessioni serie si faranno in particolare sul Terzo Valico, opera che le stesse Fs non considerano così strategica, e che una volta avviata costringerebbe il Governo a trovare 1,1 miliardi di euro all'anno dal 2011 al 2015.

### ULTERIORI MISURE

Ulteriori possibilità in mano in questi giorni del Ministro dell'Economia sono la revoca di alcuni dei fondi Fas già assegnati (si veda a pagina 2) o soprattutto la mancata distribuzione di parte dei 1.316 milioni di euro residui. O ancora: la revoca di fondi di legge obiettivo assegnati negli anni passati ma non spesi (ad esempio i 359 milioni assegnati dal Cipe nel 2004 per l'autostrada Roma-Latina, senza che l'opera sia mai stata approvata definitivamente, e sulla quale servono altri 307 milioni statali). ■

## LE DECISIONI DEL COMITATO INTERMINISTERIALE

Gli interventi del Cipe in materia di infrastrutture nella seduta del 13 maggio 2010

Opera	Costo	Decisione Cipe
Ferrovia Rho-Gallarate (1° lotto)	401,8	Approvazione progetto definitivo (con aumento di costo totale in seguito alle prescrizioni da 522 a 727,7 milioni) e finanziamento di 292 milioni (fondi legge obiettivo) per il 1° lotto da 401,8 milioni
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	479,7	Approvazione progetto preliminare. L'opera sarà realizzata in project financing (100% risorse private). Gara a breve per sfidare il promotore Impregilo-Astaldi-Pizzarotti-Itinera
Metropolitana Milano, linea M2, tratta Cologno-Vimercate	476,6	Approvazione progetto preliminare. La quota di finanziamenti a carico dello Stato (280 milioni, imputazione da definire, spesa dal 2012) sarà assegnata con l'approvazione del progetto definitivo
Metropolitana Milano, linea M3, tratta San Donato-Paullo	750	Approvazione progetto preliminare. La quota di finanziamenti a carico dello Stato (441,3 milioni la parte mancante, a carico dei fondi di legge obiettivo, spesa a partire dal 2012) sarà assegnata con l'approvazione del progetto definitivo
Autostrada Salerno-Reggio, messa in sicurezza galleria Fossino-Laino Borgo (km 148-153,4)	107,5	Assegnazione finanziamento statale di 107,5 milioni a carico del fondo Fas Infrastrutture
Contratto di programma 2007-2011 ministero Infrastrutture-Rete Ferroviaria Italiana, aggiornamento 2009	4,822	Parere favorevole del Cipe all'aggiornamento 2009 del CdP Mit-Rfi, che prevede investimenti aggiuntivi per 4,8 miliardi di euro (si veda a pagina 5). Ora il parere delle Commissioni parlamentari, un nuovo ok del Cipe, la firma Mit-Rfi, e la definitiva registrazione del contratto alla Corte dei conti
Piano stralcio interventi urgenti sul patrimonio scolastico	358	Approvazione del 1° programma stralcio e assegnazione delle relative risorse (358 mln), a valere sul fondo Fas Infrastrutture (in tutto 1.000 milioni per l'edilizia scolastica, di cui 226 già preassegnati all'Abruzzo e 8,3 a una scuola di Parma)
Fondo Fas Infrastrutture	-	Ricognizione risorse residue e indicazioni di priorità sulla loro futura assegnazione (si veda a pagina 2)
Convenzioni autostradali (pareri)	5.942,4	Pareri (con prescrizioni) del Cipe su 11 convenzioni autostradali, già firmate dalla società concessionarie con Anas nel corso del 2009 (si veda a pagina 7)
<b>Opere sbloccate (quota "coperta"): 13.338</b>		<b>Totale nuove risorse assegnate: 757,5</b>

## LOTTI COSTRUTTIVI, SERVONO ANCORA 6,9 MILIARDI

Finanziamenti disponibili nel 2010; esigenze finanziarie dal 2011

Opera	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Treviglio-Brescia	1.131	919	-	-	-	-	-
Terzo valico Genova-Mi	719	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	480
Tunnel del Brennero	728	-	1.329 <sup>(1)</sup>	-	-	-	-
<b>Totale risorse disponibili</b>	<b>2.578</b>						

(1) Totale fondi pubblici mancanti a carico dell'Italia, da stanziare dal 2012 (potrebbero essere articolati in più tranches)

■ Nella tabella qui a sinistra le tre nuove tratte di Alta capacità ferroviaria avviate dal Governo con le delibere Cipe del 2009 con il sistema dei «lotti costruttivi» (articolo 2 commi 232-234 della Finanziaria 2010). Le risorse disponibili per i primi lotti ammontano in tutto a 2.578 milioni di euro, mentre la quota mancante a carico dello Stato è di 6.928 milioni. Il Contratto Rfi prevede che già nel 2011 serviranno altri 2 miliardi, e altri 2 miliardi circa nel 2012.

Entro giugno la gara Anas in Pf per la bretella di Ancona (476 milioni)

## Sì alla Rho-Gallarate da 402 milioni

Il Cipe ha dato il definitivo via libera al «Programma stralcio di interventi urgenti sul patrimonio di edilizia scolastica», assegnando i relativi finanziamenti per 358 milioni, a valere sul fondo Fas Infrastrutture (l'elenco degli interventi è sul nostro sito Internet). I 1.000 milioni per questo programma furono assegnati già con il Dl 112/2008, destinandone poi 226,4 alle scuole dell'Abruzzo con delibera Cipe n. 47 del 26/6/2009 e 8,36 milioni a una scuola di Parma con delibera 48/2009. A questo punto restano da assegnare per il secondo

stralcio 407,2 milioni.

Tra le opere approvate dal Cipe e subito cantierabili spicca la ferrovia Rho-Gallarate: è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Rho-Parabiago, da 401,8 milioni, assegnando i 292 milioni mancanti a valere sui fondi di legge obiettivo (che così si esauriscono). L'opera potrà andare in gara.

Ok anche al progetto preliminare della strada di collegamento veloce porto di Ancona-grande viabilità (479,7 milioni, copertura al 100% privata). Si tratta di un Pf promosso

dall'Anas nel luglio 2007, assegnato nell'aprile 2008 al promotore Ati Impregilo-Astaldi-Pizzarotti-Itinera. Prevista entro giugno la gara di Pf fase due (promotore con prelazione).

Via libera anche, con finanziamenti Fas per 107,5 milioni, a un mini-lotto della Salerno-Reggio (si veda la tabella sopra) e ai progetti preliminari dei prolungamenti M2 e M3 a Milano (476 e 750 milioni), ma rinviando al progetto definitivo la copertura finanziaria mancante (280 e 441 milioni). ■

## INFRASTRUTTURE

Investimenti sbloccati dai pareri del Cipe alle 11 convenzioni ma l'iter approvativo non è finito

# Autostrade, opere per 5,9 miliardi

Ancora ferma invece gran parte della Cisa per mancanza dei fondi statali

PAGINA DI ALESSANDRO ARONA

**S**i sbloccano (o quasi) undici convenzioni autostradali e i relativi piani di investimento per 5,9 miliardi di euro.

Si tratta dei pareri prescritti dalla legge finanziaria 2010 (legge 23 dicembre 2009, n. 191) come condizione per l'approvazione delle convenzioni.

### I PARERI E L'ITER

L'articolo 2, comma 202, recita infatti che sono approvate (per legge) le convenzioni autostradali sottoscritte dalle concessionarie con Anas «alla data del 31 dicembre 2009, a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere del Cipe di approvazione».

Si salta dunque il parere delle commissioni parlamentari e il decreto Infrastrutture-Economia, ma non il parere del Cipe, che diventa anzi vincolante. Dunque le 10 convenzioni (per una, la Cisa, la vicenda è diversa, si veda oltre), firmate nel 2009 e date a una prima lettura per approvate dal 1° gennaio 2010 (così anche nell'audizione del presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, in Parlamento il 3 febbraio), sono rimaste invece congelate per consentire al Nars di elaborare un parere e poi al Cipe di approvarlo. Cosa appunto avvenuta nel-

ENTRO IL 2014 I PICCOLI LAVORI			
Le 11 convenzioni autostradali su cui il Cipe ha dato il suo parere (vincolante)			
Società	Data e firma convenzione	Invest. mln euro	Tempo investimenti <sup>(1)</sup>
Salt (autostrada Ligure Toscana)	2/09/2009	398,1	2009-2013
Sav (autostrade Valdostane)	2/09/2009	51,6	2009-2013
Autostrada dei Fiori	2/09/2009	129,0	2009-2013
Sat (autostrada Tirrenica)	11/03/2009	3.787,8	(2011-2016)
Strada dei Parchi	Fine 2009	250,7	2009-2013
Torino-Savona Spa	Fine 2009	165,3	24,4 mln entro il 2012, il resto dopo
Sitaf (società Traforo Frejus)	22/12/2009	264,0	181 mln nel 2009-2013, il resto successivamente
Rav (raccordo Valle d'Aosta)	Fine 2009	23,0	11,8 mln nel 2009-2013, il resto successivamente
Sam (autostrade meridionali)	28/07/2009	192,4	n.d.
Tangenziale di Napoli	28/07/2009	92,5	n.d.
Auto Cisa	Inizio 2010	588,0 <sup>(2)</sup>	2009-2017
<b>TOTALE</b>		<b>5.942,4</b>	

(1) L'approvazione ritardata delle convenzioni fa slittare gli investimenti di circa un anno; (2) al netto della parte non finanziata della Parma-Verona (2.217 mln)

la seduta del 13 maggio.

Ma l'iter non si è concluso. Le delibere Cipe devono essere registrate dalla Corte dei conti e pubblicate sulla «Gazzetta Ufficiale», il ministero dell'Economia sembra intenzionato a imporre comunque un decreto interministeriale che recepisca la nuova convenzione.

Non solo. Le prescrizioni sono molto spesso «pesanti», e comunque cambiano il contratto firmato da Anas e concessionarie. Dunque le società sembrano intenzionate a chiedere una nuova firma, cosa che molti giuristi del Governo ritengo-

no giustificata.

### GLI INVESTIMENTI

Il ministro Matteoli ha parlato di investimenti sbloccati per oltre nove miliardi di euro, cifra che compare anche nella documentazione di sintesi del Cipe. In realtà considerando solo le opere previste nei piani economico-finanziari, cioè coperte dai piani tariffari e ove necessario dalla quota di finanziamento statale, si arriva alla somma di 5.942,4 milioni di euro.

Alla cifra di 9.395 milioni si arriva sommando due voci: 1) i 2.217 milioni del-

la parte principale della Parma-Nogaro Rocca, non approvata dal Cipe del 22 gennaio (che ha sbloccato solo il primo lotto da 513 milioni) per mancanza della prevista copertura statale per 900 milioni; 2) i 1.204 milioni che formalmente compaiono nel piano di investimenti della Salt, ma si riferiscono a «opere già realizzate al 31/12/2008 (1.159,5 milioni) e oneri capitalizzati pregressi e previsti a decorrere dal 2009».

### I TEMPI

I tempi di realizzazione delle opere previste dalle

convenzioni è quasi sempre il 2009-2013 per le opere «minori» (adeguamenti, manutenzioni, svincoli ecc.), periodo che dovrebbe slittare di almeno un anno in relazione al ritardo di approvazione delle convenzioni (sarà dunque 2010-2014). Per le nuove opere i tempi sono ovviamente più lunghi: 2011-2016 per l'autostrada Tirrenica (si veda sotto) e 2010-2017 per il primo lotto della Parma-Verona.

### GLI APPALTI

Com'è noto, l'attuale normativa (articolo 29, commi 1-quinquies e 1-sexies del Dl 207/2008, convertito nella legge 142/2009) stabilisce che le concessionarie autostradali sono obbligate ad appaltare con gara solo il 40% delle opere in convenzione, potendo affidare il restante 60% a società controllate.

### L'AUTO CISA

Diversa dalle altre la situazione dell'Autocamionale della Cisa Spa. La convenzione fu firmata da Anas e società nel 2007, poi approvata per legge con il primo decreto Berlusconi sblocca autostrade (Dl 8 aprile 2008, n. 59), ma rimasta «congelata» a causa dell'infrazione Ue (per l'allungamento delle scadenze dal 2010 al 2031) fino all'8 ottobre 2009, data in cui la procedura è stata archiviata. Il nuovo schema di convenzio-

ne è stato approvato a inizio 2010, e dunque il parere Cipe è all'interno dell'iter ordinario.

La convenzione prevede interventi per 105,6 milioni di euro sulla La Spezia-Parma esistente, ma soprattutto la realizzazione della Parma-Nogaro Rocca, opera che è in concessione dal 1999 e in legge obiettivo dal 2001, ma non è mai stata sbloccata. E non lo è nemmeno questa volta.

Il costo dell'opera è salito da 1.832,7 a 2.730,9 milioni, e il progetto preliminare è stato approvato dal Cipe il 22 gennaio scorso. La copertura finanziaria, oltre a incrementi tariffari nel periodo 2011-2018 del 7,5% l'anno e un valore di subentro a fine periodo di 1.730 milioni, prevede anche un contributo pubblico di 900 milioni di euro. Soldi che in questo momento lo Stato non ha (non sono nel piano Matteoli del 2009), e dunque il Cipe, il 22 gennaio, ha approvato il progetto definitivo del solo 1° lotto Parma-Treccasali da 513 milioni (solo 482,4 mln sono opere da realizzare), rinviando il resto.

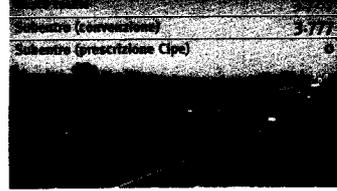
Lo stesso piano economico-finanziario redatto in seguito al Cipe prevede due versioni: una in base alle risorse a oggi disponibili, con il solo 1° lotto, l'altra con l'intera opera, soluzione per ora congelata. ■

La soluzione che la Sat non vuole

## Nuova Tirrenica: trattativa aperta per abbassare il maxi-subentro

### L'ACCOLLO CONTESTATO

Il subentro vale quasi quanto i costi (in milioni)



**N**on è finita la trattativa tra lo Stato e la Sat (gruppo Autostrade) per il piano finanziario della nuova autostrada Tirrenica, la Rosignano-Civitavecchia da 3,8 miliardi di euro.

Il Cipe ha infatti rivoltato come un calzino il testo firmato da Anas e Sat, imponendo di trasformare il subentro record di 3,77 miliardi in un subentro zero, alzando quanto basta le tariffe per far quadrare i conti. Una soluzione che non piace alla Sat, perché rischia di ridurre ancora il poco traffico previsto sulla nuova autostrada, e che dovrà essere predisposta nel nuovo piano economico-finanziario da allegare al progetto definitivo.

Il progetto preliminare della nuova autostrada (206 km) è stato approvato dal Cipe il 18 dicembre 2008, e il ministro Matteoli annun-

ciò in quella sede che i lavori sarebbero partiti entro il 2009.

Entro quella data sono partiti solo i lavori su un mini-lotto da 49,3 milioni, il 1° della tratta Rosignano-San Pietro, approvato dal Cipe nel progetto definitivo il 3 dicembre 2009 e finanziato dalla Sat come anticipazione del piano complessivo.

Lo schema di convenzione era stato firmato già l'11 marzo 2009, ma poi è rimasto fermo nei palazzi dei ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia e del Cipe. Lo sblocco è arrivato (in teoria) con la norma della Finanziaria (si veda il servizio sopra), ma salvo accoglimento integrale delle prescrizioni Cipe, provvedimento arrivato il 13 maggio.

Lo schema di convenzione prevedeva un costo totale dell'opera di 3.787,8 milioni

di euro, di cui 3.556,6 milioni per l'autostrada e 231,2 milioni per gli «interventi connessi» imposti dalla Regione Toscana. La stessa convenzione prevedeva però un costo effettivo totale di soli 3.183,4 milioni, al netto di ribassi d'asta stimati nel 14 per cento. La scadenza della concessione viene spostata dal 2018 al 2046. A fine periodo era previsto un «valore di subentro» di 3.777,2 milioni di euro. In sostanza, la cifra che avrebbe dovuto pagare il futuro concessionario (o lo Stato in caso di gara deserta) sarebbe stata superiore all'investimento per le infrastrutture.

Il piano non prevede ammortamenti finanziari, quindi gli introiti da pedaggi servirebbero solo a ripagare i costi di gestione e gli oneri finanziari, e a remunerare l'investimento (un po' alto peraltro, scrive il Cipe, il 10,46%

contro il 9,6-9,9% delle altre concessionarie), ma non ad ammortizzare l'investimento, che sarebbe «spostato» così com'è sui gestori post-2046.

Davvero troppo per poterlo accettare. E infatti il Cipe, su spinta del Nars, nel parere del 13 maggio impone alla Sat di redigere un nuovo piano economico-finanziario che «riporti un valore di subentro pressoché nullo». La strada suggerita è quella di aumentare le tariffe rispetto a quanto previsto. Si impone anche di destinare tutti gli extraprofiti e i benefici da ritardata/mancata esecuzione degli interventi pregressi all'abbattimento del valore di subentro.

La Sat ha di recente annunciato di voler presentare il progetto definitivo dell'opera e il nuovo piano finanziario entro ottobre. ■

## MERCATO

I dati Inps fotografano una contrazione inedita dell'andamento tendenziale dall'inizio della crisi

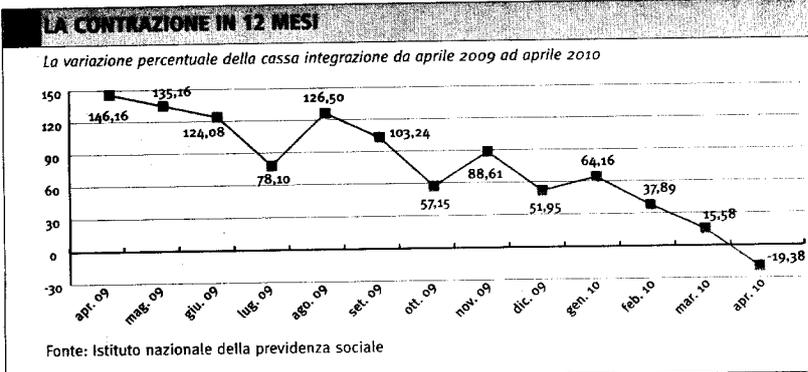
# Cig in calo, lavoratori senza rete

Ad aprile -19,3% rispetto allo scorso anno - Sindacati: le imprese licenziano

DI GIUSEPPE LATOUR

**L**e ore di cassa integrazione ad aprile 2010 calano rispetto ad aprile 2009 del 19,3 per cento. Poco più di sette milioni di ore richieste contro gli 8,7 milioni di un anno fa, secondo i dati dell'Inps. Dall'inizio della crisi non era mai stata registrata una contrazione dell'andamento tendenziale della cassa integrazione. Un segnale preoccupante: per i sindacati significa che le imprese hanno esaurito il tetto massimo di cassa a loro disposizione. Si ripropone così, a un anno dagli Stati generali delle costruzioni, il tema dell'allungamento dei mesi di Cigo in edilizia, attualmente appena tre.

I numeri di aprile, soprattutto se letti insieme a quelli degli ultimi mesi, parlano di un fenomeno tutt'altro che estemporaneo. Il calo del 19,3%, infatti, arriva dopo quattro mesi di assestamento verso il basso. La seconda metà del 2009 era andata avanti a colpi di raddoppi delle ore di cassa richieste. L'ultimo dato clamoroso è stato registrato a



novembre, con 4,8 milioni di ore, in aumento dell'88,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Da allora si è innestata una marcia contraria: +64,1% a gennaio, +37,8% a febbraio e +15,5% a marzo (tutti dati tendenziali). Per ritrovare crescite così contenute bisogna tornare all'inizio del 2009, quando la crisi era esplosa da poco e non aveva colpito ancora così duramente il mercato dell'edilizia.

A questi dati, almeno in linea di principio, sarebbe possibile dare due letture

opposte. Da un lato l'uscita dalla crisi, con le imprese che non chiedono più cassa integrazione, dall'altra una crisi ancora più profonda, con le imprese che hanno esaurito la Cigo e cominciano a licenziare. I sindacati, interpellati sull'argomento, non sembrano avere molti dubbi. «È evidente che le imprese non fanno più ricorso alla cassa integrazione perché non hanno più ore a disposizione; tre mesi sono troppo pochi - dice Mauro Macchiesi, segretario nazionale Filcea Cgil -

Tradotti in pratica, questi numeri significano che le imprese più strutturate hanno esaurito le loro commesse e cominciano a licenziare». È pienamente d'accordo Domenico Pesenti, segretario generale Filca Cisl: «Il calo delle ore di Cigo in edilizia non vuol dire che la crisi abbia invertito la tendenza ma rivela che dalla Cig in molti casi si è passati ai licenziamenti. Il dato è la conferma che bisogna intervenire sulla Cig degli edili e parificarla a quella prevista per l'industria».

Si ripropone, allora, il tema dell'allungamento della

cassa integrazione. I mesi attualmente a disposizione delle imprese edili, appena tre, sono pochi e andrebbero portati a dodici. Per garantire un trattamento uniforme tra costruzioni e industria. Ma soprattutto per dare ossigeno a un settore in grave crisi.

Le parti sociali, a un anno dagli Stati generali delle costruzioni, hanno rinnovato con una lettera la richiesta al ministro del Welfare, Maurizio Sacconi. Che, a quanto si apprende, ha fatto sapere in via informale di non essere disposto a mette-

re mano con una legge alle norme che regolano la Cig edile. Al massimo sarebbe praticabile un allungamento per via amministrativa: una strada già provata più volte nell'ultimo anno, ma sempre fallita in modo misero.

Un'altra via percorribile sarebbe quella della riduzione dell'aliquota contributiva. Attualmente l'Inps ha in pancia risorse accantonate grazie al contributo dell'edilizia per la Cigo pari a due miliardi di euro. Accumulate con un'aliquota pesante: 5,2% contro il 2,2% degli altri settori. Imprese e sindacati vorrebbero ottenere una riduzione del contributo di almeno due punti. Come spiega Donato Ciddio, segretario nazionale Fencal Uil: «Questa modifica sarebbe percorribile per via amministrativa, attraverso un intervento del ministero del Lavoro. Abbiamo chiesto una riduzione per destinare un punto di risorse all'abbattimento del costo del lavoro e un punto alle Casse edili per la formazione dei lavoratori. Speriamo che ci sia la volontà politica di intervenire almeno su questo».

Secondo l'Ance più di 2000 le realtà fallite nel 2008 Le cooperative lanciano una carta programmatica per snellire le procedure

## Più fallimenti ma le coop tengono

**L'**allarme l'ha lanciato l'Ance nel corso degli Stati generali il 14 maggio scorso a Roma. Nel 2009 più di duemila imprese del settore dell'edilizia hanno chiuso per fallimento registrando un trend del 30% in più rispetto all'anno precedente, ha tuonato Paolo Buzzetti, presidente dell'associazione, seguito a ruota dai sindacati di categoria. Un dato confermato dall'indagine conoscitiva sul riordino della legislazione in materia di gestione delle crisi aziendali presentato il 4 maggio dalla Banca d'Italia alla Camera.

Secondo i dati di Palazzo Koch nel settore delle costruzioni i fallimenti sono passati da 16,80 per 10mila imprese del 2008 a 21,65 per 10mila imprese del 2009. Per quanto riguarda i concordati preventivi nel settore si è registrato un +87,1% tra il 2008 e il 2009.

Allarmanti i dati generali diffusi dall'Ance su scala nazionale: nel 2009 si è registrata una perdita di 137mila posti di lavoro che sono saliti a 210mila se si considera tutto l'indotto. Il totale della mortalità imprenditoriale si attesta su meno novemila imprese nel 2009 e altre 7.800 che hanno chiuso i battenti tra gennaio e marzo di quest'anno.

Non va meglio sul fronte dei bandi di gara dove, secondo l'Ance, nel periodo 2003-2009 l'importo dei lavori messi a gara è calato del 24% mentre il numero dei bandi si è ridotto del 55%, mentre nel primo trimestre di quest'anno

la flessione del valore e del numero dei bandi è sceso del 25 per cento. Perdono terreno anche gli investimenti nelle costruzioni che in tre anni sono diminuiti del 18% pari a 29 miliardi mancati.

In linea con le valutazioni nazionali, quelle diffuse dall'Ance Lazio che sulla base della rilevazione delle Casse edili alla fine di marzo 2010 denuncia una riduzione di tre milioni e mezzo di ore lavorate e una perdita occupazionale di oltre seimila posti di lavoro. «Sono numeri - ha commentato Stefano Petrucci, presidente dei costruttori del Lazio - che evidenziano come l'edilizia stia vivendo un momento di grave recessione».

### LE COOPERATIVE

Una carta programmatica, breve - dieci punti al massimo - con le cose da fare subito per semplificare e far ripartire le infrastrutture. Così con questo impegno, lanciato da Luciano Violante, ex presidente della Camera e ora alla guida dell'associazione Italiadecide, si è conclusa l'assemblea nazionale delle cooperative di Legacoop lo scorso 18 maggio.

All'invito di Violante hanno aderito subito le categorie: dall'Ance, all'Agi, alle stesse cooperative e all'Oice. Violante ha proposto tempi brevi: «Per non ripetere più le richieste del settore solo nei convegni e consegnare invece al Governo una carta programmatica». E il prossimo appunta-

mento - a fine mese il convegno Ance a Ischia - potrebbe essere quello giusto per mettere nero su bianco il documento.

L'assemblea è stata anche l'occasione per ricordare i numeri delle coop: in base a un'indagine a campione svolta dalla stessa Ancepl, le cooperative di costruzioni nel 2009 hanno fatto registrare un -11,3% della produzione. Ma si sono dimostrate più sensibili sul fronte lavoro rispetto alle imprese tradizionali: l'anno scorso l'occupazione è scesa solo dell'1,4 per cento. Il presidente Ancepl, Carlo Zini, ha ricordato i numerosi ostacoli che frenano lo sviluppo del settore: dal patto di stabilità, alla proliferazione delle stazioni appaltanti, alla complessità delle procedure: «Non si capisce perché - ha ricordato - possiamo fare le autostrade in house, ma non le fogne e le altre opere di urbanizzazione a servizio di una lottizzazione». Gli affidamenti diretti sono stati anche oggetto di una botta e risposta con l'Ad di Autostrade, Giovanni Castellucci. «Finché le regole di qualificazione delle imprese resteranno queste - ha spiegato Castellucci - continueremo a sfruttare l'in house perché non possiamo selezionare le imprese come vogliamo». E Zini ha replicato: «Vorrà dire che le cooperative si candidano a fare i concessionari di autostrade». Il giorno dopo, l'annuncio di Cmc di voler costituire una società ad hoc per approdare nel settore delle concessioni. ■

F.l.a.-V.U.V.



Carlo Zini, presidente delle cooperative di costruzioni di Legacoop

Approvato in Senato il provvedimento con le agevolazioni per le ecocase e l'abolizione della Dia

# Il decreto incentivi diventa legge

*E intanto cresce il numero delle prenotazioni sugli immobili - Gru in stallo*

DI FLAVIA LANDOLFI

**I**l decreto incentivi è diventato legge. Con 163 voti favorevoli e 134 contrari, il 19 maggio il Senato ha convertito in legge il provvedimento sul quale il Governo ha nuovamente perso la fiducia, dopo il via libera, con la stessa procedura, alla Camera.

A pochi giorni dalla scadenza naturale del provvedimento senza conversione sarebbe decaduto il 25 di maggio, diventando così strutturali gli aiuti agli immobili ad alto risparmio energetico, gru a torre, macchine movimento terra e che introduce una relazione tecnica al posto della Dia per la manutenzione straor-

dinaria in edilizia. Il provvedimento stanziava 60 milioni di euro per le ecocase così ripartiti: 83 euro a metro quadrato fino a un tetto massimo di 5.000 euro per gli immobili in classe B e un contributo di 116 euro per metro quadrato di superficie utile e nel limite massimo di 7.000 euro per immobili in classe A. Il bonus, originariamente contemplato solo per gli immobili di nuova costruzione, è stato esteso anche al patrimonio esistente. Anche se su questo punto sono attesi chiarimenti sull'impatto della misura.

La domanda, per ora, continua a crescere. L'aggiornamento del 16 maggio elaborato da Poste Italiane registra 1.800 ecocase prenotate, per un totale di 10,6

## L'ANDAMENTO DEI BONUS

Le prenotazioni aggiornate al 16 maggio

Immobili classe A	895
Immobili classe B	905
Totale fondi prenotati	10,620 mln
Gru a torre	190
Totale fondi prenotati	289.677
Macchine agricole e movimento terra	4.558
Totale fondi prenotati	20 mln

milioni, contro le 1.419 (e gli 8,3 milioni) riscontrate alla data del 29 aprile. Seguono il passo le gru a torre e le macchine movimento Unacea (la nuova associa-

zione delle aziende di macchine e attrezzature per le costruzioni) le vendite in Italia sono crollate del 17% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. «Sul risultato ancora negativo del primo trimestre - ha detto Enrico Santini, presidente dell'associazione - ha pesato l'arbitrario accoppiamento con le macchine agricole, un mercato disomogeneo rispetto alle macchine movimento terra, che ha esaurito la stragrande maggioranza delle risorse stanziolate».

Diventa definitiva poi anche la norma che modifica i titoli abitativi per la manutenzione straordinaria in edilizia. La versione approvata prevede al posto della Dia una relazione firmata da un tecnico abilitato che non ab-

bia rapporti di dipendenza né con il committente, né con l'impresa. La relazione deve prevedere anche gli elaborati progettuali. F. deve certificare che l'intervento è conforme ai piani urbanistici e ai regolamenti comunali. Essendo stata cancellata la deroga che ammetteva leggi regionali più restrittive, la liberalizzazione vale su tutto il territorio nazionale. A partire dal giorno di entrata in vigore della legge di conversione che dovrà essere pubblicata sulla «Gazzetta» entro il 25 maggio.

Modeste le sanzioni per chi non presenta la relazione: pagherà 258 euro ma una volta scoperto sarà difficile evitare anche di presentare la relazione. ■