

GL *LRYHGu JHQQDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1+6	Il Sole 24 Ore	30/01/2020	<i>ITALIA DIVISA IN DUE: DOVE C'E' LA TAV IL PIL CRESCE DEL 7-8% IN PIU' (G.Santilli)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	30/01/2020	<i>ATTESTATO DI PRESTAZIONE ENERGETICA, NON SI SCAPPA (F.Poggiani)</i>	6
Rubrica Innovazione e Ricerca				
46	La Repubblica	30/01/2020	<i>QUEL CEMENTO E' UNA MERAVIGLIA RIESCE ANCHE A RIPARARSI DA SOLO</i>	7
Rubrica Energia				
29	Nova.Tech (Il Sole 24 Ore)	30/01/2020	<i>PRONTE AL VIA LE AUTOSTRADE ELETTRICHE PER IL MERCATO EUROPEO RINNOVABILE (E.Comelli)</i>	9
Rubrica Altre professioni				
1	Italia Oggi	30/01/2020	<i>DOPPIO PERCORSO PER DIVENTARE LEGALI SPECIALIZZATI (M.Damiani)</i>	12
Rubrica Professionisti				
1	Italia Oggi	30/01/2020	<i>LE RETI TRA PROFESSIONISTI RESTANO SENZA PUBBLICITA' (M.Damiani)</i>	13
Rubrica Fisco				
24	Il Sole 24 Ore	30/01/2020	<i>POSSIBILE IL PASSAGGIO DAL SEMPLIFICATO AL FORFAIT (G.Tosoni)</i>	14
Rubrica Fondi pubblici				
30	Italia Oggi	30/01/2020	<i>FONDI AGLI ENTI PER I GIOVANI (F.Cerisano)</i>	15

Italia divisa in due: dove c'è la Tav il Pil cresce del 7-8% in più

GRANDI OPERE

Uno studio della Federico II confronta i dati 2008-18 di città con e senza stazioni

Per completare la rete servono cantieri da 48 miliardi (di cui 30 già disponibili)

Cascetta: accelerare le opere che sostengono la spinta di export, industria, turismo

Edizione chiusa in redazione alle 22

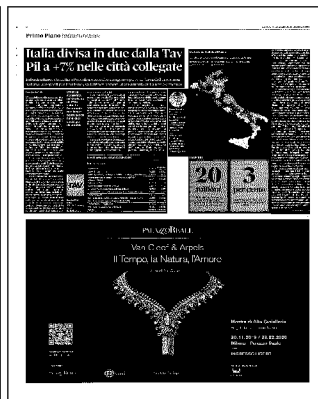
L'Italia è spaccata in due dalla Tav: da una parte le città che hanno una stazione dell'Alta velocità, che nei dieci anni del treno veloce hanno accumulato una crescita del Pil fra 8 e 10%, dall'altra i capoluoghi «senza Tav» che si sono fermati fra lo 0,4% e il 3%. La Tav pesa più del reddito procapite, cioè del fatto che una città sia collocata in una Regione sopra o sotto la media di reddito. Per completare la rete Av ci sono opere in corso per 48 miliardi di cui 30 già disponibili. Serve solo accelerare ed evitare ulteriori blocchi.

I dati sono contenuti in una ricerca dell'Università Federico II di Napoli, rilanciata da Ennio Cascetta, docente nella stessa Università ed ex

capo della struttura di missione sulle grandi opere al ministero delle Infrastrutture. Il tema è quello di un piano di opere prioritarie da realizzare rapidamente. Tema di grande attualità politica nei giorni della verifica di governo che rilancerà il tema infrastutturale.

Cascetta lega le priorità al sostegno di quei segmenti dell'economia italiana che tirano di più: l'export, soprattutto nella Ue, l'industria, il turismo internazionale, le città. Attività che hanno bisogno di infrastrutture: collegamenti ferroviari fra porti e valichi alpini, una rete Av completa, collegamenti ferroviari veloci per gli aeroporti, metropolitane.

Giorgio Santilli — a pag. 6



Italia divisa in due dalla Tav Pil a +7% nelle città collegate

Infrastrutture. Cascetta: «Priorità a opere che spingono i punti di forza dell'economia italiana: aeroporti per il turismo, valichi per l'export, allargamento della rete Av, metro»

Giorgio Santilli

L'Italia della crescita spaccata in due: da una parte le 12 città (con 20 milioni di abitanti nelle aree metropolitane) collegate ogni giorno da 303 treni Tav, dall'altra le città «senza Tav». Nelle regioni più ricche (con reddito pro capite sopra la media) le città dotate di stazione Alta velocità hanno visto crescere il Pil del 10% nel decennio 2008-2018 (è il dato provinciale) contro il 3% delle province che hanno una distanza superiore alle due ore da una stazione. Sette punti di differenza. Nelle regioni meno ricche le città con stazione Av sono cresciute dell'8% contro lo 0,4% dei capoluoghi distanti più di due ore. Oltre sette punti e mezzo di differenza. La Tav pesa più del reddito pro capite. A conferma di una relazione fra Tav e Pil il dato intermedio delle città che non hanno stazione Tav ma distano un'ora dallo scalo: 8% nelle regioni ricche, 6% in quelle povere.

143 milioni di spostamenti Av registrati nel 2017 sono per il 40% nuovi spostamenti. Qui è il dato della crescita. Poi c'è quello ambientale: il 23% del traffico è sottratto all'aereo, il 21% alla strada, il 16% alla ferrovia tradizionale.

I dati arrivano da uno studio realizzato dall'Università Federico II di Napoli e rilanciato in questi giorni da Ennio Cascetta, ordinario di pianificazione dei trasporti nella stessa Università ed ex capo della struttura di missione del ministero delle Infrastrutture (è la struttura che pianifica le opere). Ha riscritto lui il piano delle grandi priorità infrastrutturali durante il ministero di Graziano Delrio, alleggerendo i costi delle opere con la project review e inasprendo massicce dosi di manutenzione

Crescita accelerata nel decennio dell'Alta velocità. Per completare la rete opere per 48 miliardi di cui 30 già disponibili

ni ferroviarie e stradali.

Non a caso Cascetta ha parlato di questo studio sulla Tav mercoledì scorso al convegno Cisl di Firenze sulle infrastrutture e oggi ne parla al Politecnico di Milano in un seminario dedicato ai dieci anni dell'Alta velocità. Rilanciare le infrastrutture sarà uno dei temi chiave della verifica e del nuovo programma del governo Conte, ma oggi nel confronto tra forze politiche tutt'altro che convergenti il tema di cosa fare - quali priorità inserire in un piano straordinario da realizzare subito - è totalmente scomparso, fra goffi tentativi di accelerazione, stop della politica, tempi abnormi, procedure a ostacoli.

Si preferisce deviare sulle semplificazioni procedurali vere o presunte, fra varie edizioni di sblocca cantieri, commissari straordinari e riforme del codice appalti. Il tema tornerà in que-

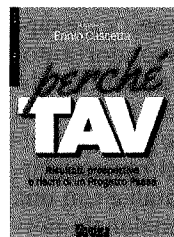
sti giorni. E a rendere ancora meno chiaro il quadro delle priorità c'è ora il tema della sostenibilità o dei «green» in cui sembra confluire qualunque investimento pubblico.

Per questo acquisisce maggior valore il discorso di Cascetta. A Firenze ha spiegato il nesso tra sviluppo infrastrutturale e crescita dell'economia. Non un nesso astratto ma un'indicazione utile per decidere concretamente «cosa fare». Partendo da un'analisi dell'economia italiana: dal 2009 al 2018 il Pil è rimasto praticamente fermo, ma sono crollati gli investimenti pubblici mentre a tirare (e salvare) l'economia italiana sono stati l'export (+42%) e in particolare l'export verso i Paesi Ue (il 61% del totale), la produzione industriale (+18,4%) e la crescita del turismo, giunto al 13% del valore del Pil (compreso l'indotto) grazie soprattutto al boom di presenze stranie-

Investimenti prioritari (2018-2019)

In milioni di euro

INTERVENTO	COSTO	FONDI DA TROVARE
Nuova linea Torino-Lione	7.385	5.690
AVR Milano Tortona-Genova; AVR Torino Alessandria-Genova	1.056	941
Potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale - Oleggio - Arona	1.174	1.115
Galleria dei Govi	6.158	0
Nodo di Milano e nodo di Genova	2.000	610
Linea AV/AC Brescia Verona, Shunt di Brescia	3.450	555
Linea AV/AC Verona Bivio, Vicenza, Bivio Vicenza Padova	5.241	3.747
Tratto di Valico	5.922	868
Velocizzazione e raddoppio tratte Venezia - Trieste - Udine	2.365	2.005
Velocizzazione Bologna - Foggia - Bari (AVR)	1.349	0
Tratta Napoli - Foggia - Bari	6.198	716
AVR Palermo Catania fasi prioritarie	6.411	1.678
Totale	48.318	17.925



Perché TAV
 Il libro di Ennio Cascetta, edito da IlSole24Ore

re (+50%). Infine, le città che nel mondo sono ormai il motore della crescita. «Tutte attività fondamentali per il nostro futuro che hanno un bisogno essenziale di infrastrutture», dice Cascetta, che aggiunge: «Abbiamo una finestra temporale entro la quale fare le infrastrutture necessarie per rafforzare la competitività di questi segmenti. Se non la sfruttiamo, la finestra si chiuderà e l'impatto sulla nostra economia sarà drammatico».

Se questo è il quadro vediamo allora quali sono le opere da realizzare prioritariamente entro la finestra.

Per favorire le esportazioni delle nostre merci e la centralità dei nostri porti negli scambi marittimi intercontinentali, bisogna completare i 4 corridoi che ci interessano delle reti Ten-T e favorire i collegamenti merci di standard europeo (treni di 750 metri di lunghezza e 2.00 tonnellate di carico e 4 metri di altezza delle sagome in galleria) tra le Alpi e i porti. «Nel 2027 serve un treno merci europeo dal Brennero a Gioia Tauro passando sia per l'Adriatica che per la Tirrenica». Nel contratto di programma di Rfi ci sono già 66 miliardi sui 101 necessari per il progetto.

Secondo punto: completare la rete Alta velocità. Il valore delle opere in corso da completare è di 48 miliardi di cui 18 da trovare. Ma servono ancora project review per ridurre i costi su trasversale Liguria-Alpi, Genova-Ventimiglia e Verona-Brennero e progetti di fattibilità per velocizzare la Salerno-Taranto e la Napoli-Palermo. In questo modo il 76% della popolazione vivrà al massimo a un'ora di distanza da una stazione Alta velocità (oggi è il 51%) e il 100% della popolazione a un massimo di due ore.

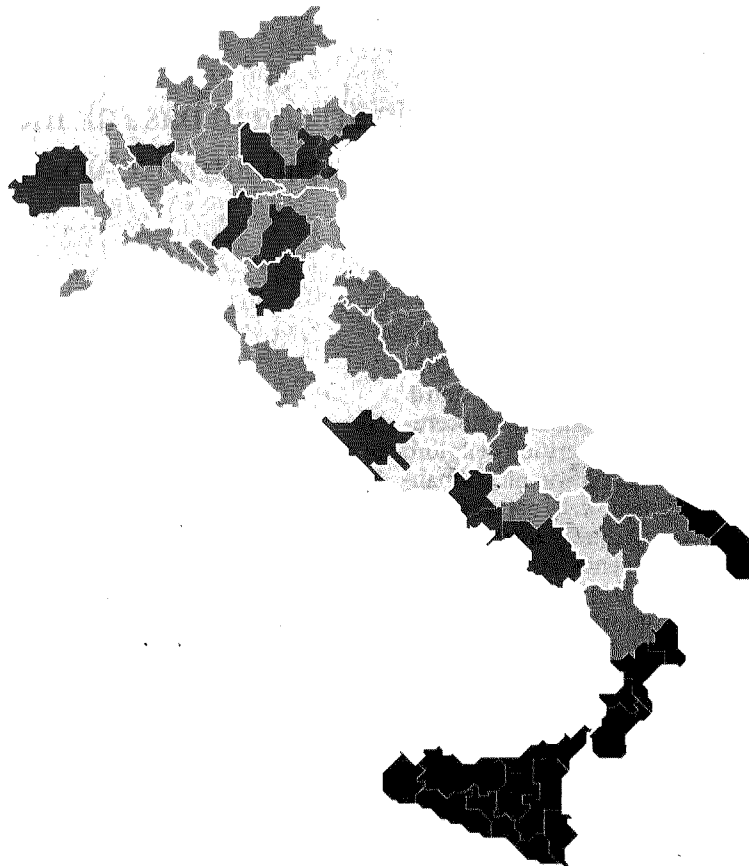
Per il turismo serve attuare il piano nazionale aeroporti del 2015 che prevede collegamenti ferroviari (veloci o metropolitani) per gli aeroporti principali. Servono nuove ferrovie veloci per Linate-Malpensa, Orio al Serio, Venezia, Genova, Napoli, Lamezia Terme e Catania. Bisogna completare e mettere in sicurezza la rete stradale. Infine per le città sono già previsti 23 miliardi (di cui 20,5 finanziati) per nuove metropolitane o ferrovie veloci, mentre 7 miliardi andranno a svecchiare il parco autobus (con 30mila nuovi veicoli) e 2,4 all'acquisto di nuovi treni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'alta velocità divide il Paese

La fotografia attuale dell'accesso all'alta velocità, in minuti

- MENO DI 30 MINUTI
- TRA 30 MINUTI E 1 ORA
- TRA 1 E 2 ORE
- TRA 2 E 3 ORE
- PIÙ DI 3 ORE



Ennio Cascetta.

È professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II e docente di "Advanced Modelling of Transportation Systems" presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT)

I NUMERI

20
milioni

Gli italiani che vivono in aree metropolitane (province comprese) con stazioni ad alta velocità

3
per cento

L'aumento di Pil stimato se si completerà il potenziamento dell'alta velocità

159329

MISE

Attestato di prestazione energetica, non si scappa

Poggiani a pag. 25

Il Consiglio dei ministri ha esaminato il decreto legislativo per gli edifici ecosostenibili

Ape, comunicazioni stringenti

Attestazione energetica da inviare entro 45 giorni

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Per la mancata presenza dell'Attestato di prestazione energetica (Ape) dell'edificio o della relativa dichiarazione nell'ambito delle compravendite e delle locazioni, il pagamento delle sanzioni non esclude l'ulteriore obbligo di presentare alla regione o provincia autonoma competente la dichiarazione o la copia dell'Attestato di prestazione energetica (Ape) entro quarantacinque giorni.

Questa la novità prevista dallo schema di decreto legislativo, recante l'attuazione della direttiva Ue 2018/844 del Parlamento europeo, che modifica le precedenti direttive n. 2010/31/UE, in tema di prestazione energetica nell'edilizia, e n. 2012/27/UE, sull'efficienza energetica.

Si evidenzia che l'Attestato di prestazioni energetiche (Ape) è un documento indicante le caratteristiche energetiche di edifici o di unità immobiliari richiesti, a partire dal 2013,

dall'art. 6 del dlgs 192/2005 che disciplinava l'Attestato di certificazione energetica (Ace).

Il proprietario di un immobile, pertanto, è tenuto a produrre l'attestato di prestazione energetica, nel caso di vendita, di trasferimento di immobili a titolo gratuito o di nuova locazione di edifici o unità immobiliari, ove l'edificio o l'unità non ne siano già dotati.

In tutti i casi, il proprietario deve rendere disponibile l'Attestato di prestazione energetica al potenziale acquirente o al nuovo locatario all'avvio delle rispettive trattative e consegnarlo alla fine delle medesime; le linee guida nazionali, relative a tale attestazione della prestazione energetica, sono contenute nel dm 26/06/2015 del ministero dello sviluppo economico.

Si ricorda, infatti, che, per effetto delle modifiche apportate dal comma 7, dell'art. 1, del dl 145/2013 all'art. 6 richiamato, in caso di mancata allegazione dell'attestazione

agli atti immobiliari, non è più contemplata la sanzione della nullità contrattuale, ma si rende applicabile una sanzione amministrativa.

Il comma 3, dell'art. 6 del dlgs 192/2005 è stato, quindi, modificato e, pur confermando l'obbligo di inserimento, nei contratti di compravendita a titolo oneroso e alle locazioni di edifici o di singole unità immobiliari soggetti a registrazione (quindi, con esclusione degli atti a titolo gratuito e i comodati) di una clausola con la quale l'acquirente o il conduttore dichiarano di aver ricevuto le informazioni e la documentazione, comprensiva dell'attestato, in ordine alla attestazione della prestazione energetica degli edifici e l'obbligo di allegazione di una copia dell'Attestato di prestazione energetica, il pagamento delle sanzioni per le violazioni di omessa dichiarazione e di allegazione non esenta comunque le parti dall'obbligo di presentare alla regione o provincia autonoma competente la dichiarazione o la copia

dell'Attestato di prestazione energetica entro quarantacinque giorni.

Si confermano, inoltre, le sanzioni che, in caso di omessa dichiarazione o allegazione, che sono dovute in solido e in parti uguali dalle controparti, nella misura da euro 3 mila a euro 18 mila ovvero da euro mille a euro 4 mila per i contratti di locazione di singole unità immobiliari; in tale ultimo caso, se la durata della locazione non eccede i tre anni, la stessa deve essere ridotta alla metà.

L'Agenzia delle entrate, sulla base di apposite intese nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, procede, grazie alla registrazione dei contratti nel sistema informativo, all'individuazione delle informazioni rilevanti ai fini del procedimento sanzionatorio, di cui alla legge 689/1981 e le trasmette, in via telematica, alla regione o provincia autonoma competente per l'accertamento e la contestazione della violazione.

Le novità in arrivo sull'Ape

Obbligo	La dichiarazione concernente l'Ape o la copia dell'Attestato di prestazione energetica omessi devono essere sempre e comunemente presentati al ministero dello sviluppo economico (entro 45 giorni) anche a fronte del pagamento delle sanzioni amministrative
Cooperazione	L'Agenzia delle entrate deve procedere con la trasmissione, in via telematica, al ministero dello sviluppo economico, delle informazioni acquisite nel corso della procedura di registrazione nel sistema informativo dei contratti
Violazioni	Il ministero dello sviluppo economico, per l'accertamento e la contestazione della violazione, si avvale della collaborazione della Guardia di finanza

Italia Oggi
Reddito cittadinanza, Gdf in pista
 SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? CERCHI VISIBILITÀ MEDICA? VUOI INCREMENTARE IL GIRO D'AFFARI?
 Young Factor te Completa
 entra nel giro del nostro network!

Italia Oggi
Diritto & Fisco
Ape, comunicazioni stringenti
Attestazione energetica da inviare entro 45 giorni
 L'obbligo di inviare al ministero dello sviluppo economico l'Attestato di prestazione energetica (Ape) entro 45 giorni dalla stipula del contratto di compravendita o di locazione di un immobile. In caso di mancata consegna, il proprietario o il locatario è tenuto a pagare una sanzione amministrativa. L'Agenzia delle entrate, sulla base di apposite intese con le regioni e le province autonome, ha individuato le informazioni rilevanti ai fini del procedimento sanzionatorio e le trasmette, in via telematica, alla regione o provincia autonoma competente per l'accertamento e la contestazione della violazione.

NUOVI MATERIALI

Quel cemento è una meraviglia riesce anche a ripararsi da solo

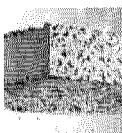
di Marco Angelillo

Anche il più diffuso ed economico dei materiali edili può trasformarsi in un prodotto innovativo, migliorando la qualità delle case e delle città. È il caso del calcestruzzo, il conglomerato fatto di acqua, cemento, sabbia e ghiaia, sul quale si sta concentrando la ricerca scientifica.

Gli esperimenti più innovativi riguardano il self-healing, vale a dire la capacità del materiale di auto-rigenerarsi. Alcune sostanze e determinati batteri, uniti ai componenti tradizionali (vedi articolo a fianco), sono in grado di attivare processi chimici e biologici che riescono a richiudere le fessurazioni che talvolta si manifestano sulla superficie. Sono scongiurate, in tal modo, le deleterie infiltrazioni di acqua e umidità che, attraverso la corrosione delle armature interne, possono minare la solidità di pilastri, travi e pareti portanti. «Gli studi sono solo agli inizi, esistono solo esperimenti pilota», dice Claudio Mazzotti, professore ordinario dell'Università di Bologna e direttore del Centro interdisciplinare di ricerca industriale su edilizia e costruzioni dello stesso Ateneo. «Ma la direzione è quella giusta e potrebbe avere un futuro». Sempre nel campo della durabilità, speciali additivi polimerici riescono a ridurre la porosità del materiale: l'obiettivo è realizzare calcestruzzi che possano resistere 200 anni senza perdere le loro caratteristiche.

Esistono poi micro-calcestruzzi in grado di essere modellati grazie alle tecnologie della stampa 3D: si riducono i tempi di costruzione di pannelli e pareti consentendo contemporaneamente un controllo della qualità infinitamente maggiore rispetto alle lavorazioni in cantiere. La tecnologia potrebbe essere applicata, per esempio, alla costruzione

Le caratteristiche



1

Drenante

Può replicare le modalità con le quali l'acqua filtra naturalmente nel suolo.

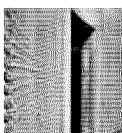
Così consente il naturale drenaggio delle acque, riduce il rischio di impermeabilizzazione dei terreni e assicura una maggiore resilienza rispetto alle inondazioni.



2

Fotoluminescenza

È un calcestruzzo strutturale per pavimentazioni con effetto architettonico e fotoluminescente, capace di assorbire energia solare e rimetterla come fonte luminosa di notte. La fotoluminescenza è una fonte di energia pulita.



3

Costruzioni 3D

Nelle zone interessate da calamità naturali o terremoti, la stampa di edifici 3D in calcestruzzo potrà rappresentare una risorsa cruciale per assicurare una casa alle persone colpite, in tempi rapidi e con costi sostenibili.

Il calcestruzzo, materiale antico, sta vivendo una rivoluzione grazie alla tecnologia. Se reso impermeabile, non si corrode e può durare anche 200 anni

rapida e a costi contenuti nelle regioni terremotate.

Un altro versante di studi riguarda la sostenibilità. La componente meno bio del calcestruzzo è sicuramente il cemento il cui impatto ambientale, in fase di produzione, è molto alto. Perciò si stanno sperimentando materiali, naturali o riciclati, che possano sostituirlo: silicati, polverini ceramici, geopolimeri a base di argille. Sul riutilizzo di materiali per sostituire almeno parzialmente sabbia e ghiaia le esperienze sono molteplici, dagli scarti provenienti dalle demolizioni al vetro e alla ceramica. Non mancano tentativi più coraggiosi, che prevedono l'introduzione di conchiglie e gusci d'uova.

Assortimenti granulometrici par-

ticolari, utilizzati per lastre di pavimentazione o sottofondi stradali, consentono di realizzare superfici drenanti: l'acqua filtra naturalmente nel suolo annullando l'impermeabilizzazione e aumentando la resilienza delle città a inondazioni e a eventi meteorologici estremi. Ancora sulla ricerca ambientale: è possibile aggiungere alle proprietà del calcestruzzo la capacità di assorbire il particolato aero-disperso che rende irrespirabile l'aria delle città.

L'innovazione procede anche sul tema delle armature, che, unite al calcestruzzo, generano il calcestruzzo armato. Una delle criticità maggiori è la corrosione degli elementi d'acciaio che riduce le caratteristiche strutturali delle costruzioni. Barre o griglie in materiali compositi, fibre di vetro, di carbonio o di basalto e polimeri plastici possono sostituire l'acciaio. «Negli Stati Uniti la tecnologia è già ampiamente utilizzata perché consentita dalle norme tecniche», spiega Mazzotti. «In Italia finora abbiamo realizzato solo pochi esperimenti pilota: piccoli ponti e viadotti».

L'estetica è la terza via che sta trasformando il calcestruzzo in un nuovo materiale, sempre più versatile. Si possono realizzare calcestruzzi fotoluminescenti, capaci, cioè, di assorbire energia solare e restituirla come fonte luminosa. La fotoluminescenza è ottenuta attraverso un particolare processo termico che consente ad alcuni alluminati di aderire al vetro di riciclo. Altra proprietà applicabile al calcestruzzo, impensabile fino a qualche anno fa, è la trasparenza. La trasmissione della luce viene garantita dalla presenza di fibre ottiche in vetro o in materiale plastico inglobate al conglomerato: hanno un diametro che può variare da qualche micron a pochi millimetri e garantiscono una trasmissione della luce fino a 20 metri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

