

GL 0HUFROHGu PDUJR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Ingegneria				
18	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	LAVORO24 - L'AGENTE PURO NON BASTA PIU', IL FUTURO E' L'ANALISI DEI DATI A 360 GRADI (P.De.)	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	Int. a E.Giovannini: GIOVANNINI: SEMPLIFICARE A PARTIRE DAL RECOVERY (G.Santilli)	4
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	GRANDI OPERE, IL BLOCCO DEGLI APPALTI: DAL 2017 APERTO UN CANTIERE SU TRE (M.Salerno)	7
32	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	IL SUPERBONUS E' UNA LEVA DA 6 MILIARDI MA LA BUROCRAZIA RISCHIA DI BLOCCARLO (N.Ronchetti)	10
1	Italia Oggi	17/03/2021	SUPERBONUS ANCHE SE IL CAPPOTTO E' ESEGUITO SULLA SINGOLA UNITA' (F.Poggiani)	12
29	Italia Oggi	17/03/2021	I LAVORI IN CONDOMINIO SFASANO LA DICHIARAZIONE (A.Bongi/F.Poggiani)	14
Rubrica Economia				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	GENERALI, RUSSIA NEL MIRINO: SUL TAVOLO DOSSIER DA 2 MILIARDI (L.Galvagni)	15
5	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	CINGOLANI: ITER PIU' SNELLI E RAPIDI PER RINNOVABILI E PROCEDURE (C.Dominelli)	17
Rubrica Altre professioni				
39	Italia Oggi	17/03/2021	RIPARTIRE DALL'ISTRUZIONE TECNICA	19
Rubrica UE				
1	Italia Oggi	17/03/2021	EUROPA, PIANO VERDE DA 95 MLD (B.Pagamici)	21
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	INDUSTRIA 4.0: CREDITO D'IMPOSTA SOLO SE I CONTRIBUTI SONO IN REGOLA (R.Lenzi)	23
30	Il Sole 24 Ore	17/03/2021	I MOROSI CHE NON CEDONO IL CREDITO OBBLIGANO GLI ALTRI AL PAGAMENTO (M.Orefice)	25
31	Italia Oggi	17/03/2021	URBANIZZAZIONE, ALIQUOTA AL 10% (F.Ricca)	26

L'intervista. Giuseppe Amitrano. Il ceo di Gva Redilco: «È il momento di ingegneri che spesso portano competenze di altre industry»

L'agente puro non basta più, il futuro è l'analisi dei dati a 360°

E con una crescita esponenziale che Gva Redilco arriva a luglio 2021 per festeggiare 50 anni di attività. Attraverso molte evoluzioni, il gruppo - che oggi ingloba anche Sigest - ha messo a segno una serie di passaggi importanti che hanno decretato il forte sviluppo degli ultimi cinque anni, a seguito del management buy out del 2016.

«Abbiamo cavalcato la forte crescita dei servizi all'immobiliare, focalizzandoci in questo settore - racconta Giuseppe Amitrano, ceo di Gva Redilco e Sigest -. Basti pensare che siamo passati da 30 a 120 persone in cinque anni e il fatturato, sempre nel periodo, è raddoppiato di anno in anno, passando dai 3,5 milioni di euro del 2016 ai 30 milioni del 2019 e del 2020, anno che nonostante il Covid si è rivelato stabile».

Di pari passo procede un cambiamento importante nel mondo real estate: la figura di puro agente immobiliare lascia il posto a quella di consulente/advisor immobiliare. Non solo. «Cambiano le tipologie di figure - continua Amitrano -. Non basta più l'esperienza nel settore immobiliare degli uffici o del residenziale, ma serve una preparazione più ampia per analizzare e gestire set di dati e informazioni che non possono più essere controllati manualmente ma elaborati grazie alla tecnologia». Le figure nuove che stanno entrando a pieno titolo nel mondo immobiliare sono quelle di ingegneri, programmatori, data scientist. «Noi oggi abbiamo 24 su 120 persone nel team preposto a funzioni quali tecnologia, IT, architetture (visual e rendering, nuove tecnologie per visualizzazione immobile), marketing, comunicazione e research - spiega -. Un team che vogliamo portare a 30 persone. Le nuove figure prese da altri settori sono fondamentali per innovare il nostro. Purtroppo il real estate, la più grande industry al



Giuseppe Amitrano.
Ceo Gva Redilco e Sigest

Serve una preparazione ampia per analizzare e gestire dati che vanno elaborati grazie alla tecnologia

mondo, è quella meno impattata dalla tecnologia».

L'unico modo per innovare è quindi portare competenze da altre industry. Perché il futuro dipende tutto dalla capacità di analisi dei dati. «Si è detto a lungo che il grande cambiamento è rappresentato dalla possibilità di effettuare visite virtuali agli immobili - sottolinea Amitrano -, ma non credo che questa sia la componente principale del cambiamento. Basta vedere come è mutato il settore negli Usa, molto avanti rispetto a noi, ma anche nel Regno Unito prima e adesso in Germania e Francia. Un trend che sta arrivando anche in Italia».

Cambiano pertanto anche i percorsi di preparazione. Si passa da agente ad advisor. La formazione oggi punta su 4 driver: conoscenze tecniche sulle caratteristiche degli immobili; competenze economico-finanziarie; skill legali, perché ogni operazione sfocia in contratti di lo-

cazione o di compravendita e infine competenze di natura commerciale.

«In Italia i percorsi di studio non sono adeguati, perlomeno non a livello universitario - dice Amitrano -, lo sono invece nel post universitario. Negli altri Paesi si trova un'offerta universitaria focalizzata anche sul real estate. Per cui da noi si arriva sul mercato del lavoro più tardi, e chi arriva va ancora formato sul terreno. Un trend che si sta delineando per i grandi gruppi - noi lo abbiamo in business plan - è aprire la propria Academy».

Dal quadro delineato deriva l'arrivo nel settore di ingegneri e programmatori che stanno entrando come business support.

Al momento c'è grande vivacità sul mercato, riscontra l'intervistato. Anche in Sigest, la società dedicata al segmento residenziale, dove a dominare la scena è ancora la figura dell'agente immobiliare più tradizionale. «Stiamo mettendo le basi per il passaggio da agente immobiliare a consulente - continua - grazie al supporto della formazione e a un team dedicato alla tecnologia. In Sigest oggi abbiamo 20 agenti, ma l'obiettivo è di crescere. Al momento, mentre come Redilco siamo presenti a Milano e Roma, come Sigest siamo solo a Milano. L'idea è di aprire anche nella capitale, ma anche di raddoppiare la presenza a Milano nel residenziale». A Roma l'ampliamento corre su due binari, l'inserimento di nuove persone oppure l'acquisizione di aziende locali.

E alla domanda se nel settore si può parlare di ricambio generazionale, Amitrano risponde che sì c'è ed è fortissimo. L'età media nel settore si è abbassata a tutti i livelli, anche quello manageriale. Il cambiamento è partito nel biennio 2013-2014 e il risultato è che oggi a capo di molte realtà ci sono manager più giovani che in passato.

— **P. De.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista**GIOVANNINI:
SEMPLIFICARE
A PARTIRE
DAL RECOVERY****Sostenibili.** Enrico Giovannini ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibilidi **Giorgio Santilli**
a pagina 2

L'intervista. **Enrico Giovannini.** Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile: questo governo affronterà alcune emergenze ma penso che aiuterà anche l'Italia a pensare al proprio futuro»

«No a riforme generiche Opere del Recovery da semplificare»

Giorgio Santilli

«**Italia ha sulle infrastrutture ritardi molto forti, che avevamo già segnalato nel 2009, quando lasciai l'Ocse. Sapevamo già allora che in questi anni si sarebbe dovuto investire grandi fondi per affrontare l'obsolescenza di infrastrutture costruite nel secondo dopoguerra». Perché si è fatto poco? «Questo ha a che fare con la scarsa capacità del nostro Paese di programmare a medio e lungo termine, di pensare il proprio futuro. Il Pnrr è una grande occasione, ma penso che servirebbe anche un Istituto sul futuro e sulla programmazione strategica. Questo governo farà alcune cose urgenti e importanti, ma penso anche che l'Italia, come già fatto da altri paesi, dovrebbe dotarsi di uno strumento per pensare a medio e lungo termine». Il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, è alle prese con il Pnrr e con la semplificazione delle procedure, temi anche molto concreti, ma non rinuncia al pensiero lungo. E proprio da lì è partito, anche**

inserendo la sostenibilità nel nome del ministero.

Ministro Giovannini, che cosa è un'infrastruttura sostenibile?

Esiste già una definizione di infrastruttura sostenibile nella letteratura internazionale, soprattutto G20 e Ocse. Non è solo un'infrastruttura che dura, come dicono i francesi, ma è un'infrastruttura resiliente e sostenibile che si basa su sei punti: 1) l'infrastruttura produce effetti positivi per la collettività non solo di tipo economico, ma anche sociale; 2) è resiliente, cioè ha la capacità di resistere a possibili shock noti, come il terremoto, ma anche a nuovi shock, come il cambiamento climatico; 3) può essere resa compatibile con il rispetto dell'ambiente, come chiede lo stesso Pnrr, che impone il principio del "do not significant harm"; 4) è condivisa dalla società, e qui c'è il tema del dibattito pubblico sul quale giovedì avvierò una commissione; 5) ha una governance efficace del processo, che eviti di impiegare - come facciamo in Italia - dieci anni per realizzarla; 6) infine, tiene conto dell'efficienza dell'investimento tenendo conto dell'intero ciclo di vita dei materiali, il che vuol dire usare materiali riciclabili. Nel

mondo c'è già un movimento molto forte in questa direzione, ma anche l'Italia dispone di imprese eccellenti.

Nei panni di ministro è possibile tradurre questi principi in un piano che sia effettivamente sostenibile?

Per fortuna la commissione Ue aveva fatto questa scelta in modo molto chiaro fin dal suo insediamento, poi tradotto nel Pnrr. Non mi ha quindi stupito che tutti i Paesi siano stati chiamati a fare una programmazione diversa dal passato. L'Italia, con il ministro De Micheli, l'ha presa seriamente, e questo ci dà un vantaggio. Anche se abbiamo ancora alcune partite da chiarire con la Commissione proprio su cosa siano infrastrutture sostenibili.

Quali partite?

Attualmente, il divieto di finanziare la manutenzione delle strade si può derogare solo se il progetto accompagna processi di digitalizzazione per l'aumento della sicurezza. Ma noi riteniamo che ci sia una possibile eccezione per le aree interne dove, non essendo possibile costruire ferrovie Av o regionali, bisogna migliorare il sistema stradale per connetterle a punti di snodo di

sistemi di mobilità più sostenibili. Ma la sfida principale del Paese è che il Pnrr impone a tutti di andare molto veloci.

Per l'approvazione al 30 aprile, anzitutto.

Certo, entro il 30 aprile dobbiamo presentare un Pnrr forte e credibile. Ma poi dal 1° maggio si tratta di realizzarlo: per questo, non aspetteremo il giudizio finale della commissione per avviare i progetti. Lì abbiamo la sfida principale perché non dobbiamo ridurre i tempi di realizzazione del 10%, ma li dobbiamo dimezzare, in quanto entro il 2026 non basta aver speso i soldi, me le tratte ferroviarie devono essere in esercizio, i porti migliorati, i sistemi di trasporto pubblico locali rinnovati. Questo è un aspetto nuovo imposto dalla Commissione: gli indicatori di risultato non sono infatti espressi in termini finanziari, ma in termini di autobus, stazioni ferroviarie, passeggeri chilometro, riduzione di Co2. E questo non è il modo in cui storicamente questo Ministero ha ragionato. Per questo ci siamo dati una struttura di progetto articolata in cinque teams proprio per giocare a tutto campo, compreso il monitoraggio dei risultati.

Per semplificare le procedure cosa sta facendo?

Proprio oggi ho insediato insieme al ministro Brunetta una commissione in cui sono presenti Corte dei Conti, Consiglio di Stato, Anac. Dobbiamo ragionare in primo luogo su come sono state applicate le norme approvate nell'ultimo biennio e poi immaginare percorsi particolari per le opere del Pnrr. In parallelo, abbiamo una commissione con i ministeri della Transizione ecologica e della Cultura per capire come alcuni processi, la valutazione di impatto ambientale, i pareri delle Sovrintendenze, i percorsi a livello ministeriale, possano essere efficientati.

Ha una idea di dove bisogna arrivare?

Il Ministero ha alcune idee, come ce l'hanno le forze politiche, i comuni, le regioni, le province, i comuni, le parti

sociali, che sto incontrando proprio in questi giorni. Ma il problema è fare sintesi: sappiamo che ci sono punti di vista diversi, anche fra le forze politiche, con motivazioni tutte comprensibili. Quindi, la scelta che abbiamo fatto è stata di provare un percorso nuovo in cui ci sia interazione fra forze politiche e tecnici fin dall'inizio concentrandosi sul Pnrr, per poi vedere se alcune di queste procedure potranno essere estese ad altre opere. Intanto partiamo dalle necessità del Pnrr. Aggiungo che c'è un problema serio di capacità tecniche nella pubblica amministrazione, soprattutto a livello locale, come ha mostrato la Banca d'Italia. Perché se devo fare un progetto, non basta semplificare, devo avere comunque un ingegnere in grado di farlo.

I rischi di non farcela sono alti.

La buona notizia è che nel Pnrr ci sono progetti specifici già ben identificati: quindi, sappiamo quali saranno i soggetti attuatori. Possiamo quindi intervenire per rafforzare le stazioni appaltanti che saranno chiamate in causa. Questo è un vantaggio importante rispetto a un generico approccio "accelerazione delle opere".

I commissari non sono la prassi, ha detto. Ci spiega meglio la sua posizione?

Dopo il commissariamento di 58 opere, per complessivi 40 miliardi già disponibili, abbiamo avviato una nuova ricognizione presso le stazioni appaltanti per capire dove i commissari possono essere una soluzione. I risultati andranno confrontati con i progetti del piano "Italia Veloce" e del Pnrr, e con le segnalazioni fatte dal Parlamento. Ma, ripeto, per ogni opera dobbiamo vedere qual è il punto che la sta bloccando. Soluzioni non generiche, ma puntuali. Aggiungo che se i commissari fossero l'unico modo per fare i lavori, ci dovremmo domandare il senso delle normative esistenti. Per fortuna non è così.

Lei entra nel tema del codice appalti. Si è fatto già un'idea? Attendiamo l'esito del lavoro

della commissione perché anche bisogna evitare generalizzazioni. Ci sono alcune norme che possono essere migliorate, così come va investito nella digitalizzazione delle diverse fasi contrattuali. Il focus per ora è la velocizzazione dell'attuazione del Pnrr.

Ci sono aree in cui il Pnrr va migliorato?

Tutti i ministeri si stanno impegnando in questo. La parte infrastrutturale finora è giudicata tra le migliori, anche perché è stata elaborata insieme ad eccellenze italiane, come Ferrovie e Anas, e avendo all'interno del Ministero la struttura tecnica di missione, che ha professionalità molto qualificate. Altri ministeri non hanno un'analogia struttura e hanno avuto più difficoltà. È una soluzione che potrebbe essere utile anche per altri ministeri.

Con i ministri Cingolani e Franceschini ha trovato una convergenza?

Una convergenza nel riconoscere, anche per la parte di loro competenza, che, se non interveniamo in qualche modo sugli aspetti procedurali, i tempi di realizzazione delle opere saranno difficilmente compatibili con la scadenza del 2026. Non vengono messi in discussione i principi di tutela ambientale e del paesaggio previsti dalla Costituzione. Ma sono possibili miglioramenti sulle procedure, anche rafforzando quelle strutture, centrali e periferiche, con risorse professionali.

Nel Pnrr si sono fondi sostitutivi e aggiuntivi. Qualche parlamentare ha chiesto che le risorse nazionale sostituite da fondi Ue possano essere messi a disposizioni della programmazione infrastrutturale. Questo tema si porrà nel Def?

Si pone sempre. Ricordo che il governo precedente aveva deciso di inserire opere finanziate con fondi nazionali per ridurre il peso del debito futuro. Questa è una valutazione che il governo farà prossimamente, in sede di preparazione del Def.

Cosa fare sulla rigenerazione urbana?

A legislazione vigente ci sono

molti capitoli di spesa che vedono la città come reticolo su cui intervenire: i fondi sulle periferie, per casa Italia, per la mobilità sostenibile, ecc. I rapporti dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS) mostrano come molte città in Europa e in Italia stanno già usando l'Agenda 2030 per lo

sviluppo sostenibile per il coordinamento delle diverse politiche. Credo sia arrivato il momento di rafforzare questo coordinamento anche a livello di governo, magari con la ricostituzione del Cipu, il comitato interministeriale per le politiche urbane, che è

competenza del ministro Gelmi. Quanto al mio Minisero, la nuova organizzazione consente di integrare questi diverse componenti, con la creazione del nuovo dipartimento sulla programmazione a medio lungo termine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano Il Recovery delle infrastrutture

750 miliardi

RECOVERY FUND

Il valore del maxi piano europeo per sostenere le economie colpite dalla pandemia. La dote italiana tra prestiti e aiuti a fondo perduto è di 191 miliardi



IL PIANO ITALIANO

Il Pnrr (Piano italiano di ripresa e resilienza) va consegnato a Bruxelles entro il 30 aprile. La regia è in mano al premier Mario Draghi e al Mef



Enrico Giovannini.
Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile

Siamo concentrati sulla scadenze del 30 aprile, ma dal 1° maggio attueremo il Pnrr senza attendere il sì della Ue

Serve più attenzione alle città, bisognerebbe rilanciare il comitato interministeriale per le politiche urbane

Sulle semplificazioni ogni forza politica ha la sua idea, ma abbiamo avviato una commissione proprio per fare sintesi

Sulla sostenibilità delle infrastrutture c'è forte movimento nel mondo, ma anche l'Italia ha imprese eccellenti



Grandi opere, il blocco degli appalti: dal 2017 aperto un cantiere su tre

L'inchiesta

Iter frenato: via ai lavori solo per 31 delle 96 maxiopere bandite o aggiudicate

A Bari il caso della variante ferroviaria: appalto nel 2015, assegnazione in cinque anni

I nodi delle infrastrutture in Italia non sono tanto la mancata programmazione e il percorso minato delle autorizzazioni pre-bando, quanto le gare stesse, con casi di 5

anni tra bando e inizio lavori. Secondo un'inchiesta del Sole 24 Ore, solo 31 delle 96 grandi opere sopra 50 milioni bandite o aggiudicate dal 2017 hanno raggiunto l'avvio dei lavori. Una su tre. Il bilancio peggiora se si guarda al valore: in gara opere per 25,2 miliardi, e le 31 arrivate in cantiere valgono 5 miliardi (il 20%).

Salerno a pag. 3

Grandi opere, dal 2017 cantieri aperti soltanto in un caso su tre

Inchiesta. In quattro anni solo 31 cantieri su 96 (pari al 20% degli importi) hanno avuto via libera ai lavori. In media servono 18 mesi per il passaggio dagli annunci alla produzione che genera spesa reale. Il record negativo della variante ferroviaria di Bari

Mauro Salerno

Solo 31 delle 96 grandi opere sopra 50 milioni bandite o aggiudicate dal 2017 a oggi hanno raggiunto il traguardo dell'avvio dei lavori. In numeri vuol dire meno di un'opera su tre. Ma il bilancio peggiora se si guarda al valore economico delle infrastrutture in ballo. Nel giro degli ultimi tre anni, o poco più, sono state messe in gara grandi opere per 25,2 miliardi di euro (25.159,4 milioni). Le 31 arrivate in cantiere (alcune solo da qualche mese) superano di poco i 5 miliardi (5.032,1 milioni).

Valutato in termini economici, il rapporto tra grandi opere bandite e davvero avviate scende dal 32,3% al 20 per cento. Un bilancio impietoso del gap tra investimenti annunciati e realizzati a beneficio di quell'economia del Paese che passa per lo sviluppo delle infrastrutture.

I dati emergono da una rilevazione svolta andando alla ricerca dei bandi e degli esiti di gara delle opere di importo superiore a 50 milioni messe sul mercato negli ultimi tre anni. Un tempo abbastanza lungo per valutare il risultato di tante grandi operazioni. E che alla vigilia della riscrittura del Recovery plan si innesta di forza nel dibattito politico che vede contrappo-

ste le fazioni di chi vorrebbe cancellare con un colpo di spugna il codice appalti, accusato di zavorrare di burocrazia i progetti di investimento (la Lega certo, ma anche i sindacati), e chi invece quel codice ha contribuito a scriverlo nel 2016 e ora lo difende (Pd e M5S), puntando a semplificarlo e attuarlo. Difficile dire se questi numeri danno ragione a una o all'altra fazione. In pagina riportiamo alcuni degli esempi più significativi delle 96 opere analizzate (da cui restano fuori gli accordi quadro), mentre la tabella integrale (insieme a un servizio più ampio) è disponibile sul sito di «Nt+ Enti locali & Edilizia».

Il quadro è sconcertante. E mette in crisi l'argomentazione secondo la quale il problema delle infrastrutture italiane non sono le gare (che per la vulgata durerebbero sei mesi) ma solo la mancata programmazione e il percorso minato delle autorizzazioni pre-bando. Quest'indagine evidenzia che anche le gare non sono una passeggiata. Ci sono vicende record, in cui la traversata dal bando all'aggiudicazione è durata cinque anni, come nel caso della variante ferroviaria di Bari bandita a febbraio 2015 e assegnata per 83 milioni soltanto a fine marzo 2020. Ma anche ci sono voluti quattro anni anche per appaltare l'impianto di depurazione di Napoli

Nord (92,4 milioni) e la circonvallazione di Merano (102,6 milioni), flagellata dai ricorsi. Non sono pochi neppure i tre anni serviti per assegnare le gare per la variante alla statale 9 (106 milioni) o il project financing da 59 milioni per il complesso San Domenico a San Gimignano. Non si tratta di casi isolati. A tre anni dal bando sono addirittura ancora da aggiudicare le gare per un tratto da 112,4 milioni della ferrovia Circumetnea e il maxi-cantiere da 317,4 milioni per la terza corsia dell'A1 a Firenze. Mentre sono ancora lontani dall'essere avviati i lavori per nuovo maxi-collettore di Torino (125,8 milioni) e per il terminal passeggeri dell'aeroporto di Verona (122,2 milioni). Due anni non sono bastati per assegnare il dialogo competitivo da 934 milioni per il Parco della salute di Torino, che secondo gli annunci dovrebbe aprire i cantieri l'anno prossimo. In media servono almeno 18 mesi per il passaggio dagli annunci alla produzione che genera spesa reale, senza contare le tante maxi-gare andate deserte o addirittura revocate a distanza di anni, come quella per la terza corsia dell'A11 Firenze-Pistoia: un bando da 248,2 milioni promosso il 5 luglio 2019 e mandato in soffitta il 5 febbraio scorso. Nel frattempo, si sono versati fiumi di inchiostro, ma nemmeno un grammo

