

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 28 settembre 2014



APPALTI

Corriere Della Sera 28/09/14 P. 20 La lobby delle società autostradali trova lo svincolo per saltare le gare Sergio Rizzo 1

RISPARMIO ENERGETICO

Sole 24 Ore 28/09/14 P. 2 «Sblocca-Italia debole senza i bonus in stabilità» Giorgio Santini 2

BANDA LARGA

Sole 24 Ore 28/09/14 P. 7 I clienti dell'ultrabroadband raddoppiati nell'ultimo anno 4

Sole 24 Ore 28/09/14 P. 7 Lo scenario e il confronto 5

INFRASTRUTTURE

Repubblica 28/09/14 P. 29 Qui comincia l'auto sole Michele Smargiassi 6

Sole 24 Ore 28/09/14 P. 1 Infrastrutture e Pmi, ora caccia ai privati Isabella Bufacchi 11

Sole 24 Ore 28/09/14 P. 3 Fondo da 3-5 miliardi per la crescita Davide Colombo , 14
Maria Carla De
Cesari

URBANISTICA

Repubblica 28/09/14 P. 38 Green city Valerio Gualerzi 16

La lobby delle società autostradali trova lo svincolo per saltare le gare

Le concessioni

di **Sergio Rizzo**

Andrea Camanzi lo ha definito: «Un passo indietro». Anche la diplomazia vuole la sua parte. Ma il piatto che il decreto «sblocca Italia» sta servendo ai potentissimi concessionari autostradali va ben oltre una semplice retro-marcia. Perché per l'authority dei Trasporti presieduta da Camanzi, a cui la legge affida il compito di regolare quel settore, è uno smacco duro da digerire.

Basta leggere l'articolo 5. Le società autostradali possono ottenere la proroga delle concessioni con «l'unificazione di tratte interconnesse» impegnandosi a fare investimenti e mante-

nendo «un regime tariffario più favorevole all'utenza». Senza gare, ovviamente. Alla faccia dell'authority, del mercato, dell'Europa. Un film già visto al momento della privatizzazione della società Autostrade, quando la concessione venne prolungata ope legis di vent'anni senza colpo ferire. Con qualche differenza. Allora non esisteva l'autorità dei Trasporti. E la proroga oggi proposta dal governo di Matteo Renzi riguarda solo di striscio il gruppo Autostrade.

L'impronta digitale sembra di Fabrizio Palenzona, ex presidente margheritino della Provincia di Alessandria, vicepresidente di Unicredit e da ben un-

dici anni presidente dell'Aiscat, l'associazione che riunisce le concessionarie autostradali. Un gruppo di pressione dalla forza irresistibile, come sta a dimostrare la frequenza incessante degli aumenti tariffari. Cascasse il mondo. Dal 1999 al 2013 le tariffe sono salite mediamente del 65,9 per cento, contro un'inflazione del 37,4 per cento.

E dietro Palenzona non è difficile intravedere il gruppo imprenditoriale che fa capo agli eredi di Marcellino Gavio. Ovvero uno dei principali concessionari privati. I legami fra Palenzona e i Gavio, che l'avrebbero anche voluto alla presidenza di Impregilo, non sono in discus-

sione. Il presidente dell'Aiscat risulta essere fra l'altro uno degli azionisti di riferimento della società di autotrasportatori Unitra di Tortona: proprio insieme al gruppo Gavio. Certamente uno dei soggetti più interessati a una soluzione quale quella prevista dal decreto «sblocca Italia». La sua concessione della Torino-Piacenza dovrebbe essere infatti fra le prime a scadere. La data prevista, secondo i dati pubblicati lunedì 22 settembre da Alessandra Puato sul *CorriereEconomia*, è il giugno 2017. Dieci mesi prima, nell'agosto 2016, scadrà un'altra concessione nella quale è coinvolto Gavio, quella della Torino-Valle D'Aosta.

Ma dietro il rompighiaccio Palenzona nemmeno qualche concessionario pubblico ha rinunciato a far pesare le proprie ragioni. Come le Autovie Venete. La società è controllata all'88,8% dalla Regione Friuli-Venezia Giulia e al 4,8% dalla Regione Veneto. Dovrebbe realizzare la terza corsia, un'opera che richiede investimenti per 1,7 miliardi. Ma le banche, argomentano, non sarebbero disposte a finanziarla se la concessione scadesse, co-

m'è previsto, nel marzo 2017. Occorre quindi prolungarla.

La concessione dell'Autobrennero, società con un consiglio di amministrazione da 14 poltrone, è invece scaduta nell'aprile 2014 ed è in attesa di gara. Però i suoi azionisti preferirebbero la proroga. Sono la Regione Trentino Alto Adige, le Province autonome e i Comuni di Trento e Bolzano, le Province di Modena e Mantova, il Comune di Mantova... Nell'elenco, anche alcune banche finanziatrici che vantano diritti di pegno: fra queste la famosa Banca del Mezzogiorno di Poste Italiane, fortemente voluta dall'ex ministro Giulio Tremonti per sostenere l'economia del Sud (Tirolo?).

A dispetto del guard rail perennemente arrugginito, per le Province e i Comuni azionisti

l'Autobrennero è una gallina dalle uova d'oro: 140 milioni di utili negli ultimi due anni. Senza considerare un tesoretto di 550 milioni investiti in titoli di Stato costituito dal prelievo sulle tariffe per finanziare il tunnel ferroviario del Brennero.

Di sicuro la lobby autostradale ha lavorato di fino. Come dimostra il raffronto fra il testo entrato nel Consiglio dei ministri e quello pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Nel primo si stabiliva che la concessione venisse estesa al massimo a quella più lunga delle autostrade accorpate: poi questo limite è scomparso. Nella versione iniziale c'era pure come contropar-

Il provvedimento

Nel decreto «sblocca Italia» c'è la proroga delle concessioni e niente aumenti dei canoni

tita alla proroga un aumento del canone pagato allo Stato dai concessionari, dall'attuale 2,4% dei pedaggi netti al 3 o al 4%: scomparso anche questo.

Certo è che la stessa Authority, del tutto scavalcata in questo frangente, ha incontrato non poche difficoltà fin da subito quando ha cominciato a occuparsi di autostrade, nel gennaio scorso. Dice tutto una lettera del capo della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del ministero delle Infrastrutture, in risposta alle richieste dell'Autorità per il passaggio di consegne. Che si concludeva così: «Si rappresenta l'impossibilità di trasmettere i relativi contenuti della banca dati della Struttura tenuto anche conto dei protocolli di riservatezza che caratterizzano l'accesso al sistema e l'obbligo da parte degli uffici di Struttura di attenersi a precisi vincoli di riservatezza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

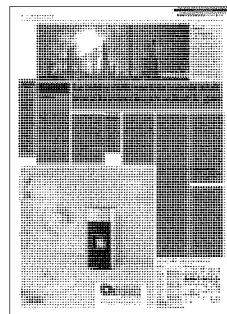
L'Aiscat

● L'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori è stata fondata nel 1966 a Roma

● Riunisce le società, gli enti e i consorzi che hanno ottenuto la concessione per la costruzione o l'esercizio di autostrade italiane. Ne fanno parte 26 associate effettive e 45 aderenti. Fa parte di Confindustria

65,9

L'incremento medio, in percentuale, delle tariffe autostradali dal 1999 al 2013. Nello stesso periodo l'inflazione è aumentata di circa la metà: 37,4 per cento



Risparmio energetico. Il presidente della commissione Ambiente del Senato Realacci (Pd): «Incrementare l'edilizia di manutenzione che è la vera leva dello sviluppo e dell'occupazione»

«Sblocca-Italia debole senza i bonus in stabilità»

Giorgio Santilli
ROMA

«Ci vuole certamente un ombrello più ampio per difendere e incrementare soprattutto l'edilizia di manutenzione che è oggi la vera leva dello sviluppo e dell'occupazione: per questo penso che la legge di stabilità dovrà anzitutto confermare il credito di imposta sulle ristrutturazioni e l'ecobonus che va pure esteso alla prevenzione antisismica. In questo modo potremo far emergere il cuore nascosto del decreto sblocca-Italia e dargli un'anima». A parlare è Ermete Realacci, presidente pd della commissione Ambiente della Camera, renziano della prima ora, dominus della difficile partita che si gioca in Parlamento per la conversione del decreto legge sblocca-Italia, apprezzato anche dalle opposizioni quando in passato la commissione ha fatto pressioni sul governo su temi come il risparmio energetico, i bonus fiscali per l'edilizia, la prevenzione antisismica, il dissesto idrogeologico. Realacci conviene con le imprese audite venerdì (a partire da Confindustria e Ance) che la legge di stabilità deve rappresentare la necessaria chiusura del cerchio per lo sblocca-Italia. «Provvedimento positivo, ma non risolutivo, per molti versi addirittura interlocutorio, spetta ora alla legge di stabilità definire un quadro di certezze anche sul versante delle risorse», aveva detto in commissione il vicepresidente di Confindustria con la delega alle Infrastrutture, Vittorio Di Paola.

Realacci riparte da lì e non manca di sottolineare, come ha fatto altre volte, che la priorità oggi è confermare i bonus fiscali del 50% per i lavori in casa e

LE CORREZIONI IN ARRIVO

Interventi su autostrade e trivelle, bene il Tap, controlli per commissari e deroghe, conto termico semplificato. Bene le priorità a Fs e metrò

del 65% per il risparmio energetico. «L'ecobonus deve essere esteso», scandisce bene le parole, sottolineando che «la legge di stabilità arriverà (entro il 15 ottobre, ndr) quando saremo nel pieno dell'esame del decreto legge e potremo verificare quali siano gli intrecci fra i due provvedimenti».

Realacci non si sottrae a un primo esame delle aree di criticità del decreto legge, delle integrazioni e delle correzioni possibili. Ci sono subito due capitoli da affrontare «con qualche correzione». Il primo è quello dei commissariamenti, delle deroghe, degli appalti urgenti e senza gara che abbondano nel decreto legge: «Dovremo intervenire integrando queste norme con adeguati controlli, ben sapendo che questi strumenti possono essere utili in fase di emergenza ma non possono costituire una soluzione a regime». Anche per questo «martedì sentiremo il presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione Cantone, per capire anche da lui se sia il caso di intervenire sul provvedimento e come». Qualcosa, insomma, andrà ridimensionato, riscritto o corretto. «Non trovo una scelta di grande stile aver fatto commissario delle grandi opere ferroviarie al Sud l'amministratore delegato di Fs», dice Realacci, che apprezza, invece, parlando di grandi opere, «la prima scrematatura che è stata fatta rispetto agli anni passati della legge obiettivo, ma anche rispetto a qualche bozza iniziale di questo provvedimento, scegliendo due priorità condivisibili come le opere ferroviarie nel Mezzogiorno e le metropolitane». Come è condivisibile l'intervento su difesa idrogeologica e depurazione «che insieme, grazie alle revoche, sommano una cifra di 3,6 miliardi quasi uguale a quella per le grandi opere».

Sulle grandi opere, semmai, ci si potrebbe far carico della preoccupazione dei sindaci (che saranno ascoltati domani) di «dare una più puntuale definizione di cantierabilità, altrimenti

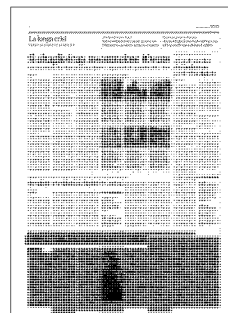
si rischia di rendere impossibile il rispetto delle scadenze poste nel decreto».

Un'altra area critica che andrà comunque corretta è quella che riguarda autostrade e aeroporti. «La segnalazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti è stata piuttosto netta sulla necessità di intervenire - dice Realacci - e per questo ora vogliamo sentire anche l'Antitrust». Il riferimento è soprattutto alla norma che consente alle concessionarie autostradali di accorparsi allungando le scadenze della concessione più a ridosso. «Bisogna capire se ci sia una lesione dei principi di concorrenza, anche in chiave europea», dice Realacci ben sapendo che il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, ha notificato le norme a Bruxelles. Un modo forse per dire che non basta l'atto formale di comunicazione, ma l'esame - anche in Parlamento - va fatto nel merito.

Un punto su cui Realacci batte - ma lo ha fatto nei giorni scorsi anche la relatrice Chiara Braga (anche lei Pd) - è una drastica semplificazione dei bandi di gara per accedere ai finanziamenti del conto termico. «Il bando emesso finora - dice Realacci -



Renziano. Ermete Realacci, presidente commissione Ambiente



kafkiano e non sorprende che solo una piccolissima quota dei 900 milioni l'anno disponibili, 700 a privati e 200 ad amministrazioni pubbliche, sia stata assegnata». Il decreto va nella giusta direzione ma, se necessario, bisogna semplificare ulteriormente. «Così come credo sia necessario - dice Realacci - considerare l'ipotesi di un'Agenzia per il risparmio e l'efficienza energetica che sia capace di dare una regia unitaria a una gran quantità di iniziative e politiche estremamente frammentarie e prive di coordinamento».

In materia di energia posizione fortemente scettica in molti gruppi parlamentari, invece, sulle norme che dovrebbero facilitare trivellazioni ed estrazioni petrolifere. «Credo - dice Realacci - che quella norma vada rivista alla luce di un sano realismo perché le cifre circolate sugli interventi possibili e sugli effetti occupazionali sembrano prive di fondamento. Sono invece favorevole all'approvazione del Tap». Non mancherà battaglia anche su termovalorizzatori e inceneritori. «In generale - dice Realacci - tutte le norme che toccano aspetti ambientali vanno ricondotte a un controllo sugli effetti

prodotti. Bisogna accelerare la creazione dell'agenzia sui controlli ambientali».

I regolamenti della Camera sono piuttosto severi sulla possibilità di introdurre nuove materie in un decreto e per questo sembra improbabile la reintroduzione delle norme sul regolamento edilizio unico. «Pur condividendo in pieno quella proposta avanzata dal Consiglio nazionale degli architetti - dice il presidente della commissione Ambiente - credo che non sarà possibile introdurla in questo decreto per aspetti formali». La norma che vorrebbe superare lo spezzatino di regole e definizioni negli interventi edilizi era stata presente per tutto agosto nelle bozze del provvedimento, poi era saltata, forse per obiezioni sostanziali dei Comuni e formali del Quirinale.

Infine il capitolo semplificazioni nel settore dell'edilizia. «La direzione è quella giusta - dice Realacci - ma continuo a pensare che resta utile, a fronte di una liberalizzazione, introdurre la previsione di una relazione tecnica svolta da un professionista che valuti lo stato dell'edificio sotto l'aspetto statico, sismico ed energetico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il mercato. In Italia sono oltre 600mila gli utenti dei servizi a banda ultralarga

I clienti dell'ultrabroadband raddoppiati nell'ultimo anno

MILANO

■ In un periodo di forti contrazioni dei volumi d'affari nella telefonia mobile, l'offerta in fibra per poter fruire di video in Hd, gaming online multiplayer in alta qualità e contenuti multimediali su Pc, smartphone, tablet e smart TV sembra un assioma imprescindibile per le Telco.

Gli ultimi dati forniti dalla Commissione europea, e fermi al 1° gennaio 2014, fotografano un'Italia all'ultimo posto in tutta Europa per copertura ultrabroadband (21% delle abitazioni contro il 62% europeo) e in ritardo anche nella diffusione della banda ultralarga (1% della popolazione contro un 6% di media Ue).

Se questo è il quadro, andando ad analizzare i dati più aggiornati forniti dagli operatori, in giro per l'Italia, da Nord a Sud oggi ci sarebbero 600mila utenti in fibra ottica (Ftth e Fttc), praticamente raddoppiati rispetto a marzo del 2014 (il report Agcom indicava 310mila accessi). Alberto Calcagno, ad di Fastweb, l'ha detto presentando il suo nuovo piano di investimenti da un mi-

liardo di euro in due anni per arrivare a coprire altre 80 città fino al 2016: «I nostri clienti sull'ultrabroadband sono 450mila: l'80% del totale del mercato ultrabroadband». Fastweb ora punta a coprire altre 80 città (7,5 milioni di famiglie, il 30% della popolazione) in Fttc (fibra fino al cabinet e rame fino a casa). La controllata italiana di Swisscom ha comunque l'Ftth (Fiber to the home) con velocità di download di 100 Mbps nelle città facenti parte della rete storica in cui l'operatore ha iniziato a posare fibra dal 1999: Milano, Torino, Genova, Bologna, Bari e Napoli.

Se Fastweb ha il maggior numero di clienti, la leadership per copertura in fibra va però a Telecom. L'ex monopolista al momento commercializza l'ultrabroadband in 94 città. Anche

per Telecom l'Ftth è a Milano, mentre per il resto la rete è Fttc. Sul capitolo ultrabroadband fisso, con il piano industriale presentato a novembre del 2013 l'ex monopolista ha messo sul tavolo 1,8 miliardi, ponendo al 50% della popolazione l'obiettivo di copertura per il 2016.

Andando avanti con la rassegna degli operatori, Vodafone Italia (si legga altro articolo in pagina) è pronta ad accelerare e finora, come Wind, solo a Milano ha commercializzato l'Ftth grazie all'accordo con Metroweb, oltre a rivendere il servizio appoggiandosi sulla fibra Telecom in altre 62 città. Riguardo a Metroweb invece, oltre a Milano, la società partecipata da Cdp e F2i ha acquistato la rete di Genova e a marzo ha annunciato l'inizio dei lavori a Bologna. Inizialmente era stato previsto di cablare una parte della città, ma Metroweb avrebbe già rivisto i suoi piani puntando sulla cablatura di tutta la città. A breve dovrebbe anche alzare il velo sull'inizio dei lavori in altre città.

A. Bio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

94

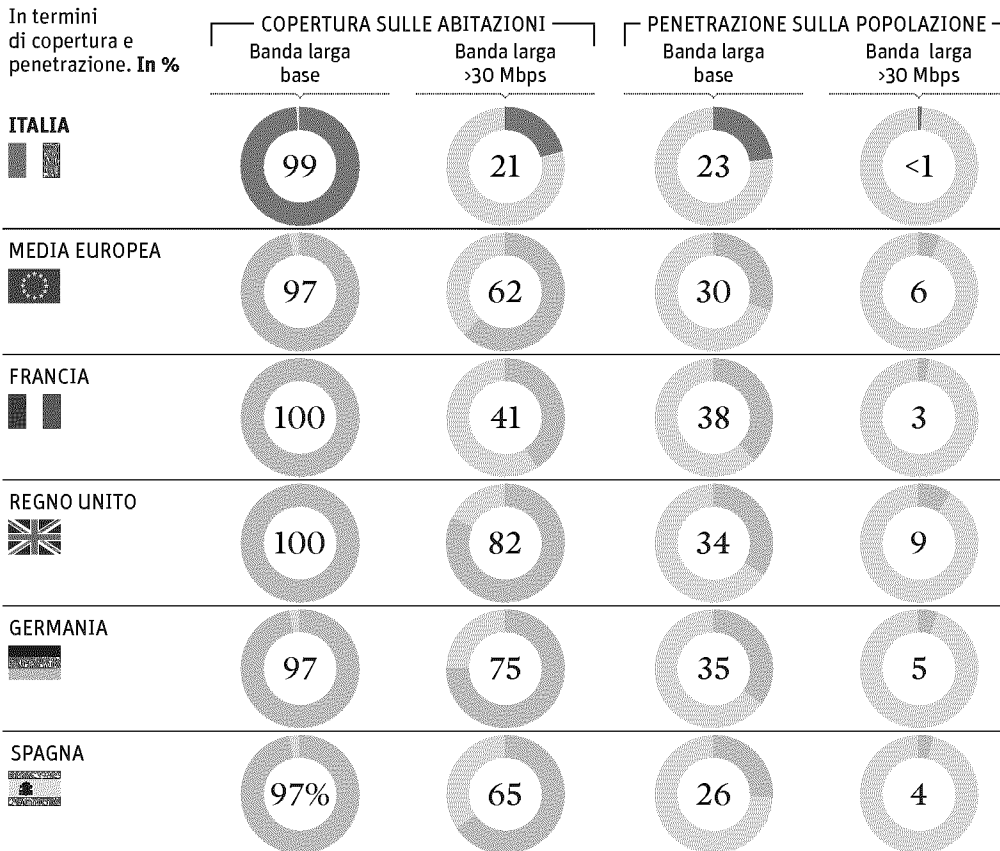
Le città coperte dalla Telecom
L'ex monopolista è leader per numero di centri coperti in fibra



Lo scenario e il confronto

L'INFRASTRUTTURA BROADBAND IN ITALIA

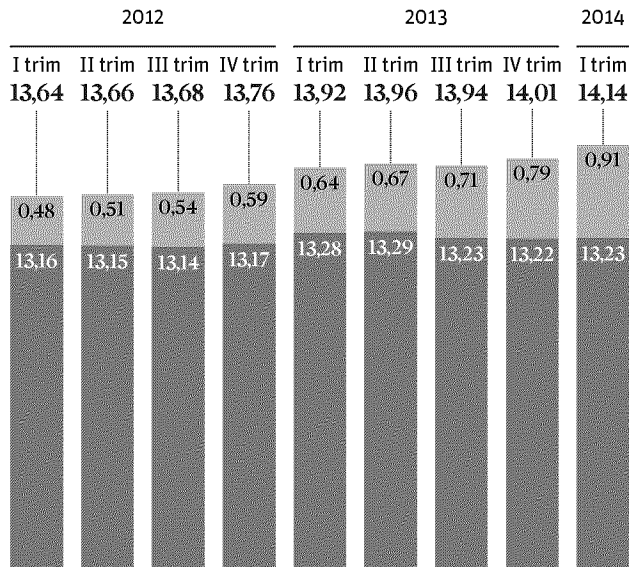
In termini di copertura e penetrazione. In %



ACCESSI A BANDA LARGA RETAIL

Maggiore di 2Mbps. Linee in mln

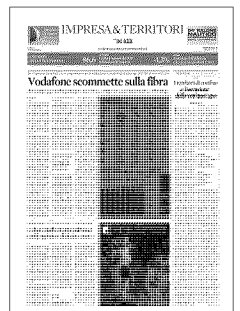
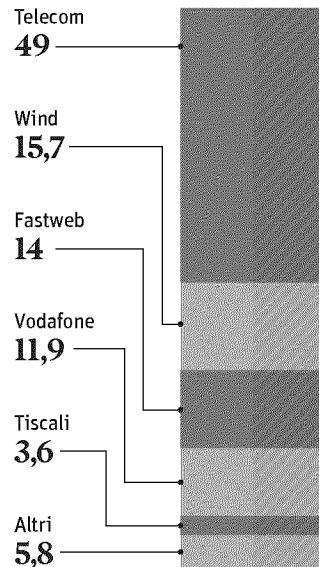
■ DSL ■ Altre tecnologie



Fonte: Commissione europea, Agicom

LE QUOTE DI MERCATO

Dati in %



Fiat 600, autogrill, esodi e controesodi
Cinquant'anni fa nasceva l'autostrada
che avrebbe infine fatto l'unità d'Italia

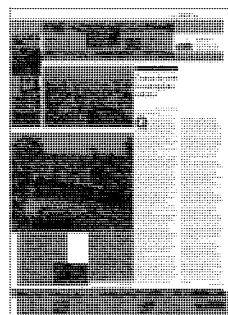
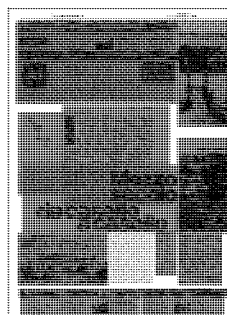
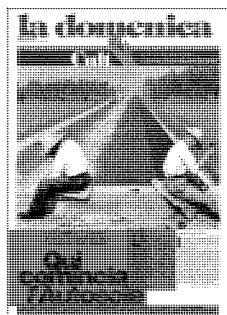
Qui comincia l'Autosole

L'attualità. Istruzioni per farsi assumere da Mr. Google Officine. Zerocalcare, il mio divano rosso con vista su Rebibbia
Spettacoli. Fuori dal ring, l'ultimo documentario su Muhammad Ali. L'incontro. Mimmo Paladino: "Datemi del rinascimentale"

MICHELE SMARGIASSI

L'AFFIDARONO a san Francesco, promosso a protettore dell'Italia motorizzata. Nel giorno del patrono, il 4 ottobre del 1964, un'Italia incredula del proprio benessere esorcizzò l'Autostrada del Sole con benedizioni e orazioni (si cantò un *Te Deum*) in diretta Rai. A Firenze Nord, nel primo chiesa-grill del mondo, firmato Michelucci, si levò una prece contro i rischi della "smania di velocità". I benzinai vendevano le targhette con san Cristoforo, finestrina per la foto dei figli e scritta dorata "papà non correre". Un soporifero Aldo Moro, premier in carica, tagliò il nastro ammonendo in gergo moroteo «le rivoluzioni tecnologiche possono creare squilibri se non sono integrate e dirette dall'azione compensatrice dei pubblici poteri».

SEGUE NELLE PAGINE SUCCESSIVE



Mezzo secolo da casello a casello

<SEGUE DALLA COPERTINA

MICHELE SMARGIASSI

INSOMMA la biscia d'asfalto lunga 775 chilometri incuteva orgoglio e apprensione insieme, come una figlia che si laurea, ma dopo chissà come si comporterà. Mezzo secolo fa, un'autostrada era un oggetto sconosciuto. Avevano cominciato a costruirla otto anni prima senza neanche sapere cosa fosse uno svincolo, e l'ingegner Cova, mister Autosole, era andato in America a copiarli. Né sapevano bene a cosa sarebbe servita. Nel '64 gli italiani avevano cinque milioni di auto, una ogni dieci abitanti. Dopo la Millecento a cui l'esattore Pasetti staccò il biglietto numero 1, nel primo anno si presentarono ai caselli appena seimila vetture al giorno: quattro al minuto. Lunghe pause di silenzio sulle carreggiate. L'autostrada non nacque per accontentare gli automobilisti, ma per produrli. La volero industriali affamati di mercato: Fiat, Pirelli, Italcementi, Eni, regalarono il progetto a una Repubblica esitante, a un'Anas che non lo voleva e infatti lo lasciò fare all'Iri. Più che un'opera, si inaugurò quel giorno «un aspetto della vitalità del popolo italiano», così lo stentoreo speaker della Incom. Sul tratto Magliano-Orte, ultimo diaframma fra Milano e Roma, si scoprirono due grandi frecce che dicevano solo "Nord" e "Sud". Nuovo Risorgimento, la spina verticale dello Stivale voleva unificare, saldare. Pasolini lo capì: per lui l'Autosole era un «momento nuovo dell'unificazione linguistica», cioè dell'omologazione anti-popolare che lo disgustava. Celebrata a San Donato Milanese da un cippo marmoreo intriso di mito imperial-romano, la retorica primatista dell'A1 (prima lettera, primo numero) non era più quella mussoliniana della «costruttiva potenza italica» che s'era poi risolta in autostradine da gita domenicale. No, l'Autosole era una metafora nazionale. Doveva portare al Sud le fabbriche del Nord. Finì per portare al Nord gli operai del Sud. Poi, quando la Fiat ad agosto chiudeva, famiglie operaie in Seicento con plaid e i cuscini all'uncinetto nel lunotto consumavano incolonnate sull'asfalto quel che avevano appena finito di produrre.

Fu un'epopea cantieristica. Veloce, efficace come mai più sarebbero state le opere pubbliche di questo paese. Spartiacque epocale tra due Italie, inumazione del dopoguerra, certificazione del boom. Olimpiadi di Roma, lira moneta forte. Togliatti stava

per spegnersi a Yalta. Concepita postbellica e centrista, l'autostrada democristiana nacque di centro-sinistra e consumista. Riuscì ad essere la nostra convincente versione della modernità. Il MoMa la espose come "opera d'arte italiana". Ben prima che Marc Augé iscrivesse l'autostrada fra i suoi non-luoghi, gli intellettuali avevano capito che era «un luogo astratto fra i palpiti dei fanalini di coda» (Zavattini), un mondo inquietante vegliato dalle divinità maligne dell'Incidente e dell'Ingorgo, spesso in combutta fra loro. Luogo perfino poco "italiano", tant'è che nel '62 Dino Risi il suo *Sorpasso* lo girò sulla statale Aurelia. Ben prima di Robert Venturi, i nostri industriali dei biscotti e dei panettoni avevano "imparato da Las Vegas" inventando l'autogrill, architettura neo-ecclettica che creò nuovi toponimi popolari (Roncobilaccio, Cantagallo...); quello di Fiorenzuola fu il primo "a ponte" in tutta Europa, ci pranzavi (con menù studiati per "non dare sonnolenza") guardando le macchine sfrecciarti sotto i piedi: la civiltà dell'auto dava spettacolo di se stessa.

Cinquant'anni dopo, la rottura antropologica è consumata. L'autostrada nostra quotidiana è fra noi. Ma è diversa da come la immaginavano i padri fondatori. Meno paurosa, intanto. Forse è merito di Tutor o dell'asfalto drenante, ma è quasi andata in pensione la "paurosa carambola sull'autosole", scioglilingua dei tigi durante gli "esodi" e i "controesodi" estivi: la mortalità autostradale è scesa del 70% dal '93 a oggi, ben sotto quella della viabilità ordinaria.

Ma lo scontro fisico è diventato sociale. L'autostrada non ha unito l'Italia ma s'è fatta specchio dei suoi conflitti, delle sue diseguaglianze e nevrosi e furberie. Arroganza

delle cilindrate, lampeggiamento di fari al pezzente che non si leva di mezzo per far passarsare il potente che va ai centottanta, il cronometraggio "da casello a casello" misura della virilità. La gerarchia delle corsie come metafora della competizione sociale, chi viaggia su quella di destra è un perdente. La stazione di servizio unica occasione di incontro interclassista, pronto a esplodere nel "ceroprimaio" delle file alla cassa del caffè.

La usiamo, oggi, l'autostrada, in modo diverso. Più spesso, ma anche meno a lungo: la percorrenza media è scesa ad appena 67 chilometri, 13 in meno in vent'anni. Da risorsa per il viaggio lungo (ora ci pensano i voli low-cost e i treni alta velocità) sempre più spostamento breve e quotidiano. La

più lunga strada d'Italia si spezzetta in percorsi da mezz'ora. Piacerebbe alla Società Autostrade che fosse l'effetto del suo marketing territoriale (negli autogrill il programma Sei in un paese meraviglioso invita a prendere la prima uscita e visitare i dintorni). A guardare le tratte più congestionate, tutte a ridosso delle metropoli, sembra invece una conseguenza dell'*urban sprawl*, del decentramento abitativo, della proliferazione di quei "quartieri residenziali immersi nel verde" che producono centinaia di migliaia di pendolari obbligati a incolonnarsi mattina e sera negli imbuto dei caselli, uno per vettura, unica compagnia i bollettini di Isoradio. Nata per affrattellare il popolo italiano, l'Autostrada del Sole, due volte al giorno, diventa l'autostrada dei soli.



MILANO-NAPOLI

LA MAPPA DEL PERCORSO DELLA A1. PER COSTRUIRLA SERVIRONO 15 MILIONI DI GIORNATE LAVORATIVE, 16 MILIONI DI METRI QUADRI DI PAVIMENTAZIONE, 53,8 MILIONI DI METRI CUBI DI TERRA SCAVATA E 5 MILIONI DI METRI CUBI DI MURATURE E CALCESTRUZZO



La copertina. Autostrada del sole

MILANO

IL PRIMO TRONCO

1958: FANFANI INAUGURA MILANO-PARMA. IN ITALIA CIRCOLANO 28 AUTO OGNI MILLE ABITANTI

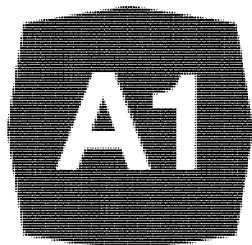


IL PRIMO AUTOGRILL

1959: A FIORENZUOLA D'ARDA PAVESI APRE IL PRIMO AUTOGRILL A PONTE D'EUROPA

IL COMPLETAMENTO

1964: IL 4 OTTOBRE L'AUTOSTRADA DEL SOLE È COMPLETATA. COSTO GLOBALE 272 MLD DI LIRE



Autostrada del Sole
(A1 - Milano-Napoli)

Quella striscia d'asfalto che attraversa la storia d'Italia non fu pensata per accontentare gli automobilisti, ma per produrli. E oggi è lo specchio dei nostri conflitti

Lunghezza: 803,5 km
Km percorsi (totale): 16,5 miliardi in un anno
Km percorsi per auto (media giornaliera): 67

IL RECORD

NONOSTANTE LA CRISI OGGI IN ITALIA CI SONO 613 AUTOMOBILI OGNI 1000 ABITANTI

LA VARIANTE DI VALICO

2004: INIZIANO I LAVORI PER LA VARIANTE DI VALICO SULL'APPENNINO (65,8 KM). TERMINERANNO NEL 2015



IL NOBEL IN DIRETTA

1998: DARIO FO APPRENDE LA NOTIZIA MENTRE SULL'A1 PARTECIPA AL REALITY TV "MILANO-ROMA"

UN ITALIANO SUE DUE

1990: CI SONO 483 AUTO OGNI 1000 ITALIANI. 40MILA VEICOLI ENTRANO OGNI GIORNO IN AUTOSTRADA

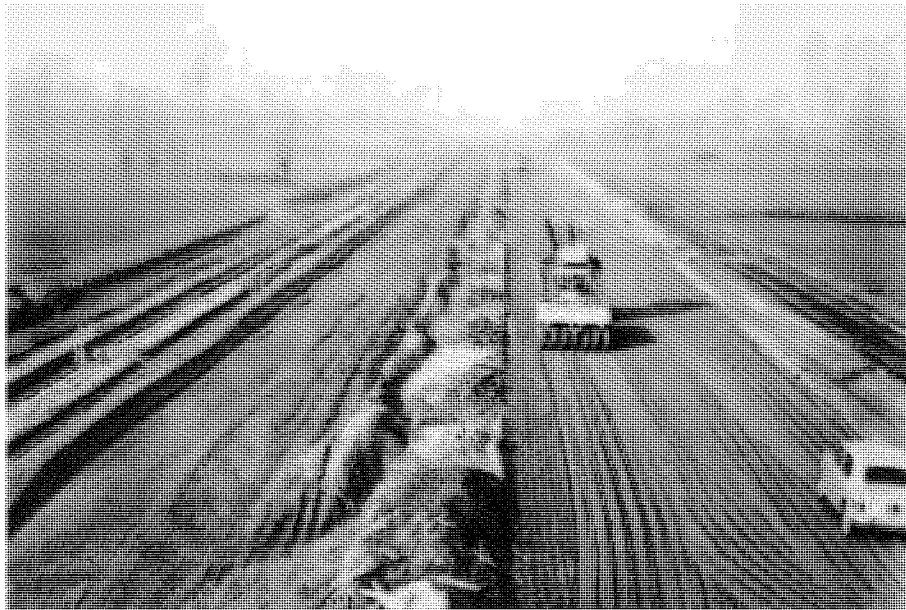


IL TELEPASS

VIENE INTRODOTTO NEL 1990 IL SISTEMA DI PAGAMENTO AUTOMATICO AL CASELLO



Caselli: 58
Viadotti: 853
Gallerie: 35



LE IMMAGINI

LE FOTOGRAFIE PUBBLICATE PROVENGONO DALL'ARCHIVIO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E FANNO PARTE DELLA MOSTRA CELEBRATIVA IN PROGRAMMA SABATO PROSSIMO ALLA CHIESA DI SAN GIOVANNI BATTISTA (CAMPI BISENZIO, FIRENZE) SULLA A1



Ingressi: 670 milioni di veicoli in un anno
Aree di servizio: 63
Benzina venduta: 73 milioni di litri in un anno (gpl: 41,8 / diesel 387,9)

LIBRI E FILM

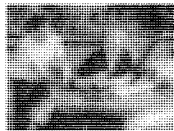
IL "GUIDATORE NOTTURNO" DI CALVINO (1967) E "TOBY DABBIT" (1969) DI FELLINI: L'A1 DIVENTA UN SET

ANNI SESSANTA

AGOSTO, CHIUDONO LE FABBRICHE DEL NORD: IMPIEGATI E OPERAI TORNANO IN AUTO AL SUD

LA BRETELLA

1988: VIENE INAUGURATA LA FIANO-SAN CESAREO PER EVITARE IL GRA DI ROMA, INCUBO DELL'ORA DI PUNTA



AL CINEMA

VERDONE AMBIENTA MOLTE SCENE DI "BIANCO, ROSSO E.." (1981) SULL'A1. GUCCINI INCIDE "AUTOGRILL" (1983)

LA CIVILTÀ DELL'AUTO

1980: LE AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE SUPERANO I 20 MILIONI. ERANO 5 MILIONI NEL '64



L'AUSTERITY

1973: LE DOMENICHE SENZ'AUTO SVUOTANO LE AUTOSTRADE. UN LITRO DI BENZINA COSTA 300 LIRE



L'ANALISI

Infrastrutture e Pmi, ora caccia ai privati

di **Isabella Bufacchi**

La crisi del debito sovrano e il giro di vite dei controllori sulle banche, in Italia ed Europa, hanno stretto i rubinetti del settore pubblico e bancario: infrastrutture e Pmi sono a secco. Bisogna aprire altri rubinetti, quelli dei privati. **Continua > pagina 3**



Isabella
Bufacchi

Per Pmi e infrastrutture scatta la caccia ai privati

► Continua da pagina 1

In nuovo fondo per canalizzare parte delle risorse di fondi pensione e casse verso il finanziamento di infrastrutture e Pmi va in questa direzione. Va cioè nella direzione del potenziamento del partenariato pubblico privato che è la strada maestra del futuro per finanziare crescita e sviluppo economico in Italia e Europa. Più capitali, più investimenti, più risorse dai privati: un'evoluzione inevitabile dopo il cambiamento strutturale imposto dalla crisi del debito sovrano, il crack di Lehman brothers e la crisi bancaria europea, la globalizzazione.

Il debito/Pil italiano continua infatti ad orbire nell'area del 130% (prima della revisione del Pil da parte dell'Istat giravano stime che lo vedevano proiettato verso il 140%) e questo ratio è inaccettabile in un'Eurozona che intende riportare il debito/Pil medio al 60% (ora al 93,9%). Per domare la Grande Recessione servono più risorse pubbliche per finanziare le infrastrutture (volano per la crescita) ma i cordoni della borsa in Italia - e non solo - non si possono allentare, non più di tanto pur tenendo conto dei «fattori attenuanti» e dei compiti fatti in casa.

Le banche europee intanto sono in pieno *deleveraging*, la vigilanza impone più capitale a copertura dei rischi: dopo una crisi bancaria senza precedenti,

puntellata da salvataggi e nazionalizzazioni di dimensioni epocali e una montagna di sofferenze, alle banche viene imposta più prudenza (correre rischi sarà più costoso in termini di assorbimento di capitale). Il credito bancario costerà di più ai debitori più rischiosi o si arresterà del tutto. Le Pmi sottocapitalizzate, senza rating o rating bassissimi, con management e contabilità poco trasparenti e piani industriali dubbi sono molto rischiose. Il rubinetto del credito anche per loro, come per le infrastrutture dallo Stato, è strettissimo.


Di finanziatori alternativi, i supplenti del pubblico e delle banche, ne esistono già e a loro ci si è rivolti in prima battuta. Sono quegli operatori finanziari con finalità pubbliche che si comportano come privati: Bei, Fei, Cdp, Kfw (la Bce può abbassare tassi e rendimenti e aumentare la liquidità ma non spetta a lei finanziare

l'economia). La risposta di queste istituzioni alla chiamata degli azionisti è stata immediata, si stanno rimboccando le maniche: ma finanziare infrastrutture e Pmi comporta un aumento non trascurabile dei rischi in portafoglio. La Bei è l'ente sovranazionale emittente di bond numero uno al mondo e la Cdp si finanzia con il risparmio postale: sono vincolati dai rating, o meglio, dalla valutazione dei mercati sulla loro solidità e standing creditizio. Potranno fare di più non possono risolvere il problema del credito.

È essenziale che scendano in campo i privati: infrastrutture e Pmi dovranno essere finanziati attraverso il mercato dei capitali (bond ed equity) da quegli investitori istituzionali come fondi pensione, casse, compagnie di assicurazione rimasti a lungo alla finestra fintantochè i titoli di Stato rendevano come high yield bond. I tempi sono cambiati. I rendimenti sono crollati, aumenta la propensione al rischio. L'Italia ha subito reso più appetibili, nella struttura, i project bond per le infrastrutture e i mini-bond per

le Pmi. Ed è in arrivo un fondo ad hoc per convogliare le risorse di fondi pensione e casse verso settori di investimento alternativi (infrastrutture e Pmi) per i quali occorre una capacità di valutazione dei rischi molto sofisticata e specializzata.

Si è fatto tanto ma bisogna fare di più. Passare da un BTp a un project bond per finanziare un ponte o un'autostrada, a un mini-bond per sostenere una start-up o micro-impresa è un passo da gigante. Il rischio sovrano è una cosa. Il rischio di progetto o d'impresa è tutt'altra cosa. I mercati funzionano in maniera efficiente solo rispettando i diktat del rischio/rendimento. I rischi devono essere valutabili e devono essere remunerati adeguatamente. Il nuovo fondo, il restyling di project bond e i mini-bond non andranno da nessuna parte in mancanza di una finanza di progetto con contratti di concessione standardizzati, certezza sui tempi, sui costi, sulle variabili legali e fiscali, trasparenza nelle procedure. I mini-bond non andranno da nessuna parte senza uno sforzo maggiore delle Pmi per crescere in dimensioni, aumentare la solidità patrimoniale e il rating, la trasparenza su contabilità, bilanci, piano industriale.

 @isa_bufacchi

isabella.bufacchi@ilssole24ore.com

RISCHIO E RENDIMENTO

Logica di mercato
anche per il nuovo
fondo come per
i project bond
o i mini-bond

Gli strumenti

PMI

Mini-bond

Obbligazioni societarie emesse da Pmi per disintermediare le banche. Alternativa al credito bancario con regime fiscale vantaggioso per attrarre investitori e Pmi. Tra il 14 febbraio e il 30 agosto 2014 sono stati emessi 36 mini-bond per 1,2 mld, di cui 16 per 151,9 mln per finanziare piani di sviluppo, il resto per rifinanziare debiti bancari o altro. Hanno rating bassi o sono senza rating, dimensioni piccole, durata in media di 5 anni, scarsa liquidità sul secondario. Mirati a fondi specializzati e ABS.

I MINI-BOND EMESSI

1,2 miliardi

INFRASTRUTTURE

Project bond

Titoli obbligazionari con durata molto lunga (20 anni e più) per investitori istituzionali con portafogli a lungo termine (fondi pensione e compagnie di assicurazione), per finanziare le infrastrutture. Cedole e rimborso del bond pagati con i flussi di cassa generati dal progetto. La garanzia di Stato, enti pubblici o sovranazionali (Cdp, Bei, FII, Fei) aumenta il rating. I finanziamenti nelle infrastrutture necessari in Italia, stima SG CIB, sono 87,2 mld di cui 26,3 mld brownfield e 60,9 mld greenfield

I PROJECT BOND ATTESI

87,2 miliardi

Fondo da 3-5 miliardi per la crescita

Casse e fondi pensione pronti: investimenti di lungo termine per infrastrutture e piccole imprese

Davide Colombo
Maria Carla De Cesari
ROMA

■ Un fondo di investimento sull'economia italiana partecipato a larga maggioranza dalle Casse private e dai fondi della previdenza complementare per convogliare risorse su programmi che spaziano dai finanziamenti alle piccole e medie imprese a interventi infrastrutturali per superare il digital divide. Il dossier è in via di definizione al ministero dell'Economia, sotto la regia del ministro Pier Carlo Padoan nel ruolo di facilitatore, in collaborazione con gli enti coinvolti, e dovrebbe essere "istituzionalizzato" con la legge di Stabilità.

Con una quota di minoranza potrebbe partecipare all'iniziativa anche Cassa depositi e prestiti. Il progetto potrebbe essere condiviso anche da altre istituzioni finanziarie, come la Bei, in una logica di investimento privato, a lungo termine.

Due gli obiettivi: raccogliere risorse da investire in infrastrutture e in generale nel tessuto economico. È verosimile che la dote iniziale possa arrivare a 3-5 miliardi di euro; una massa di risorse capace di garantire subito investimenti stabili. Dall'altro lato, per gli organismi di previdenza è essenziale un rendimento adeguato sulle risorse impegnate, un nodo questo ancora all'esame come la governance del fondo che avrebbe la natura giuridica del fondo chiuso. Per incentivare la partecipazione al fondo il Governo potrebbe utilizzare una leva fiscale, con una

tassazione agevolata rispetto a quella delle rendite finanziarie che - in linea generale - si assesta al 26%. La scelta, d'altra parte, sarebbe in linea con Ocse e Unione europea, concordi sull'opportunità di premiare gli investimenti di lungo periodo.

Le Casse hanno un patrimonio complessivo, tra asset mobiliare e immobiliare, vicino ai 60 miliardi.

Secondo i dati presentati qual-

LE CONDIZIONI

Controllo del fondo, adesione volontaria, maggioranza di investimenti di natura istituzionale e scelta delle aree di investimento

che mese fa in Parlamento dal presidente del Mefop, Mauro Marè, fatto cento l'ammontare del patrimonio allocato nel nostro Paese dai fondi previdenziali, il 92% circa è investito il titoli del debito pubblico.

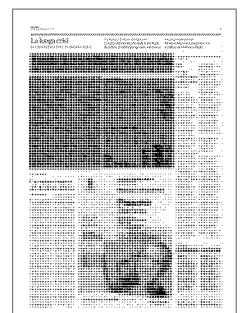
Il meccanismo alla base del fondo di investimento è l'adesione volontaria e la filosofia è quella di mercato: il fondo sarebbe vigilato da Bankitalia. Ad aderire sarebbero sia i fondi pensione negoziali sia quelli preesistenti.

«La disponibilità del ministro Padoan - commenta Andrea Camporese, presidente dell'Adepp, l'associazione delle Casse di previdenza privata - porta il progetto verso la concretezza. È rilevante che il ministro condivida precondizioni che per noi sono essenziali: volonta-

rietà, utilizzo di strumenti di mercato, maggioranza di investimenti di natura istituzionale e individuazione in modo condiviso delle aree di investimento». Il progetto è in linea con quanto accade negli altri Paesi europei e con la mission degli organismi del risparmio previdenziale. «In Inghilterra - continua Camporese - i fondi pensione hanno appena messo a disposizione due miliardi di sterline. Noi vogliamo portare valore nell'economia del Paese e rendimenti adeguati per i nostri iscritti. Presto riunirò l'assemblea Adepp per confrontarci sul progetto». Già da tempo le Casse hanno indirizzato gli investimenti nell'economia reale. Lo fa rilevare Renzo Guffanti, presidente della Cassa dottori commercialisti, che a maggio ha anticipato la volontà di investire risorse nelle Pmi, il contesto economico di riferimento per i commercialisti. Così pure azioni per promuovere e finanziare le infrastrutture sono state messe in campo da Inarcassa, l'ente di previdenza di ingegneri e architetti.

In parallelo al progetto del Fondo di investimento dovrebbe aprirsi, tra Casse e Governo, la trattativa sulla revisione della tassazione dei rendimenti. Nel decreto 91/2014 è stato scongiurato l'innalzamento della tassazione dal 20 al 26% e nello stesso tempo si è promessa la revisione, in linea con quanto previsto per i Fondi pensione, per i quali l'aliquota è all'11,5 cento. Ma il traguardo dell'armonizzazione richiede coperture finanziarie. Ancora tutte da trovare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il monte-prestazioni

LE PENSIONI PAGATE DALLE CASSE

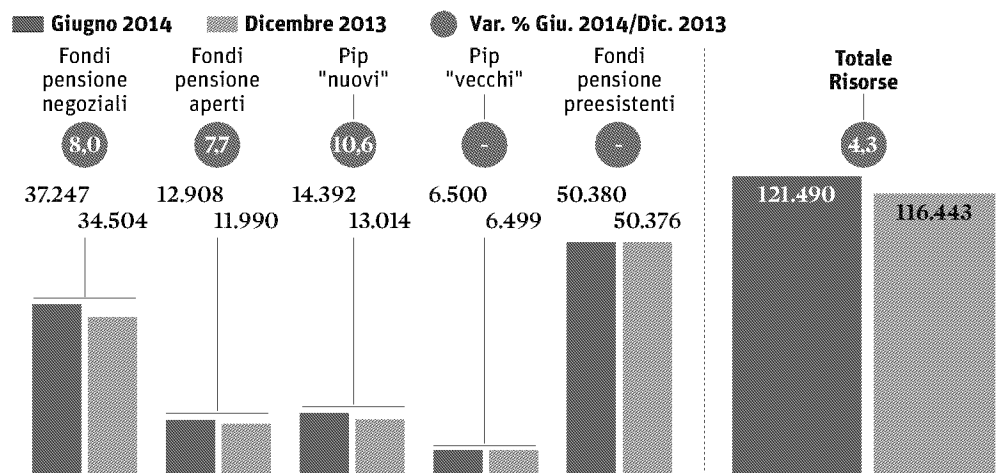
Valori nominali delle pensioni Ivs per area di appartenenza. **Dati in milioni di euro**

Anno	Area economico sociale	Area giuridica	Area sanitaria	Rete prof. tecniche	Totale
2007	640,9	722,2	981,5	525,7	2.870,3
2008	686,7	767,5	1.022,5	572,6	3.049,4
2009	745,6	798,7	1.064,8	626,6	3.235,6
2010	798,4	833,1	1.101,7	676,4	3.409,7
2011	852,6	861,4	1.141,7	725,9	3.581,5
2012	906,5	893,6	1.242,8	797,6	3.840,5

Fonte: Adepp

GLI ASSEGNATI DELLA PREVIDENZA COMPLEMENTARE

Dati di fine periodo; dati provvisori per il 2014. **In milioni di euro**



Alberi luminosi, zone umide purificanti, pavimenti permeabili, parchi sotterranei
Ventiquattro piccole-grandi idee per le metropoli di domani. A partire da oggi

Green city

L'ambiente
ideale
sotto casa

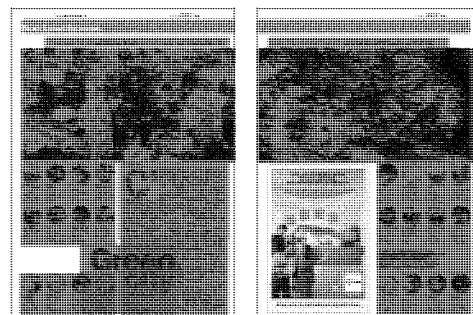
VALERIO GUALERZI

C'

ERANO una volta i vecchi giardinetti. Ora quello che è stato per anni l'unico, striminzito, assediato presidio della natura nelle periferie delle città, si appresta a essere travolto da un'ondata di verde che trasformerà radicalmente i paesaggi cittadini. Boschi verticali e foreste, corridoi e tetti verdi, orti urbani e serre idroponiche. Le nuove politiche lanciate dalle amministrazioni comunali di mezzo mondo promettono di fare delle città luoghi dove la natura si intreccia sempre più col vecchio paesaggio di asfalto e cemento. C'è perfino chi vorrebbe nominare già oggi Londra "parco nazionale", visto che il 47 per cento del suo territorio è verde. Ormai è chiaro non solo ai soliti ambientalisti, ma anche ad amministratori avveduti e imprenditori illuminati: sarà nelle metropoli che si combatterà la battaglia per la

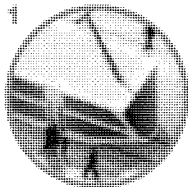
qualità della vita, che sarà scavata la trincea della resistenza ai cambiamenti climatici, che si lotterà per sfamare una popolazione mondiale che entro fine secolo potrebbe arrivare a tredici miliardi di persone.

Le città ospitano più della metà della popolazione mondiale, consumano due terzi dell'energia e producono oltre il 70 per cento delle emissioni di CO2 responsabili del riscaldamento globale. Bastano queste cifre a far capire la portata di una sfida che si gioca attraverso un ventaglio di iniziative: messa in efficienza del vecchio patrimonio edilizio (come ha appena ribadito di voler fare il sindaco di New York), costruzione di nuovi quartieri *carbon neutral*, diffusione delle energie alternative, sistemi di trasporto sostenibile a zero emissioni e, soprattutto, integrazione della natura nel tessuto urbano, compresa la diffusione di piccole aree paludose capaci di depurare le acque reflue. «Il verde in città significa maggiore capacità di assorbimento delle acque piovane e riduzione dei rischi di inondazione, temperature più basse e quindi minori esigenze di raffreddamento, oltre che maggiore vivibilità», ricorda Piero Pelizzaro, responsabile della cooperazione internazionale del Kyoto Club. Detto in altre parole, gli ecosistemi che si fanno spazio tra tangenziali e cavalcavia ci offrono quello che Yvonne Baskin in un saggio ha ribattezzato "Il pasto gratis": una serie di preziosi servizi come la pulizia dell'aria, la depurazione dell'acqua, l'eliminazione di insetti fastidiosi. «Si pianta erba ovunque è possibile, persino, come in Germania, tra i binari dei tram», dice ancora Pelizzaro. «Dei tetti verdi e dei giardini verticali che assorbono acqua piovana»



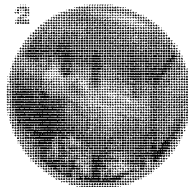
na e tengono freschi gli edifici si è parlato già molto», aggiunge. «Anche l'Italia, cronicamente in ritardo su questi temi, ha iniziato a muoversi con l'installazione voluta da Renzo Rosso per la nuova sede di Diesel a Breganze o con il bosco verticale creato con il Progetto Porta Nuova nel centro Direzionale di Milano. Ciò che è meno noto è il proliferare delle foreste e delle aree umide urbane. Sempre più spesso il compito di recuperare le vecchie zone industriali o le infrastrutture dismesse, come la High Line di New York, è affidato al lavoro della natura, anche perché più economico rispetto alle costose demolizioni». Da questo punto di vista uno dei progetti più interessanti già realizzati è quello di Vitoria-Gasteiz, nei Paesi Baschi spagnoli, *European Green Capital 2012*, dove è stata creata una "cintura verde" che abbraccia la città con tre fasce concentriche che mettono in comunicazione i parchi del centro con le foreste e le montagne dei dintorni, passando attraverso l'ex area industriale. Anche l'Epa, l'agenzia statunitense per l'ambiente, ha scelto di riqualificare nientemeno che Detroit, capitale della deindustrializzazione, attraverso il progetto *Greenstreetscape* che prevede il coinvolgimento dei cittadini nella creazione di nuovi spazi verdi «casa per casa». Un'operazione destinata a ripetersi in molte altre metropoli, conquistando il consenso, come hanno captato le attente antenne di quegli scopritori di nuove tendenze che sono i pubblicitari. Non a caso hanno scelto per uno degli ultimi spot per Tim un gruppo di *guerrilla gardening* che notte tempo trasforma in aiuole fiorite i brulli e abbandonati ritagli di terra delle nostre città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



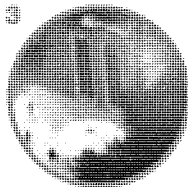
1 **TRASPORTI AUTOMATIZZATI**

TRA QUALCHE ANNO SEMPRE PIÙ AUTOBUS, TRAM E TRENI DIRANNO ADDIO ALL'AUTISTA



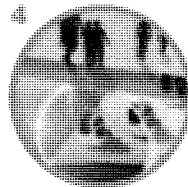
2 **FATTORIE VERTICALI**

COLTIVARE FRUTTA E VERDURA SUI GRATTACIELI NON SARÀ INUSUALE



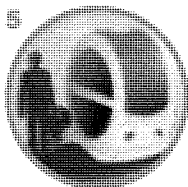
3 **BOSCHI URBANI**

GRANDI ALBERI E BOSCHI URBANI CREERANNO SPAZI PIÙ SANI CON MICROCLIMA FAVOREVOLE



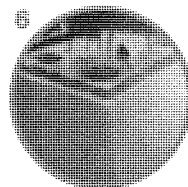
4 **STRADE SOTTERRANEE**

COME È SUCCESSO PER LE FERROVIE, ANCHE LE STRADE CORRERANNO SOTTOTERRA



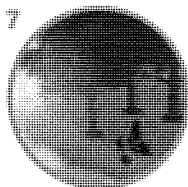
5 **AUTOMOBILI AUTOMATIZZATE**

ANCHE LE AUTO PRIVATE NON AVRANNO PIÙ BISOGNO DELL'AUTISTA



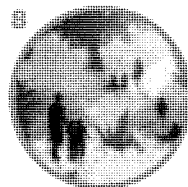
6 **TETTI VERDI**

MURI, FACCIATE E TETTI DEGLI EDIFICI VERRANNO UTILIZZATI PER AUMENTARE IL VERDE IN CITTÀ



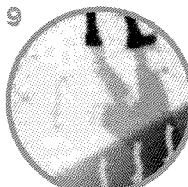
7 **PARCHI URBANI**

MOLTO ALBERATI, I PARCHI CITTADINI DIVENTERANNO ESSENZIALI PER OFFRIRE OMBRA E RIPARO DAL SOLE



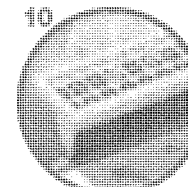
8 **NETWORK**

UNA RETE "VERDE" CHE ATTRAVERSA TUTTA LA CITTÀ: È L'OBIETTIVO PRIMARIO DELLA GREEN CITY



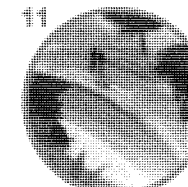
9 **PAVIMENTI PERMEABILI**

AIUTERANNO LA CITTÀ A FAR FRONTE A EVENTI METEOROLOGICI ESTREMI



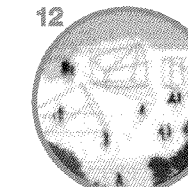
10 **SISTEMI DI DRENAGGIO**

PER STRADE E SPAZI VERDI, PENSATI PER AFFRONTARE PIOGGE ESTREME



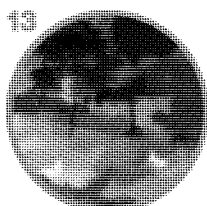
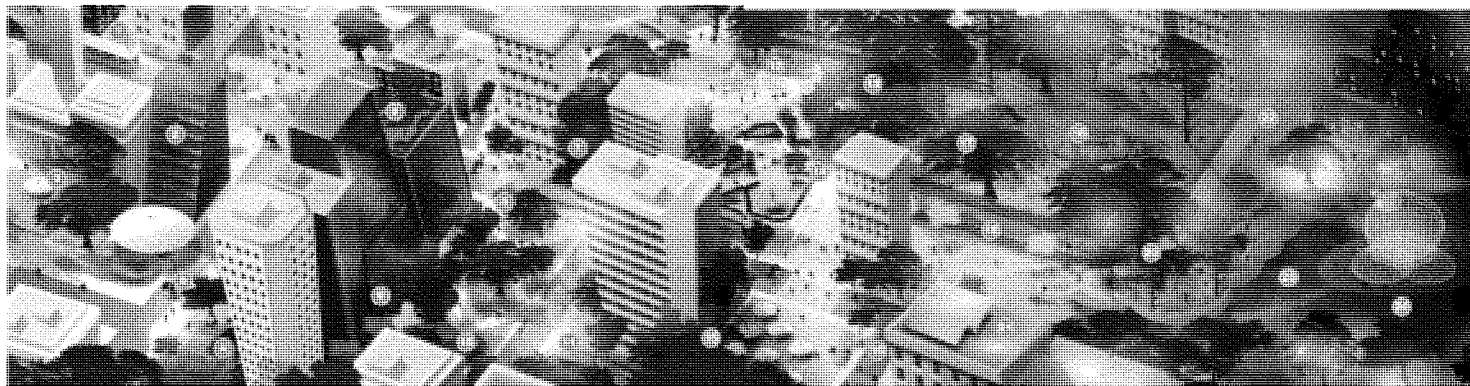
11 **PONTI**

RICOPERTI DI ERBA E PIANTE, COME CORRIDOI NATURALI PER ATTRAVERSARE STRADE E FUMI

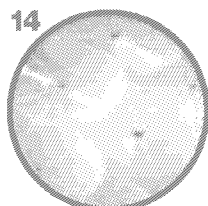


12 **OPEN AIR**

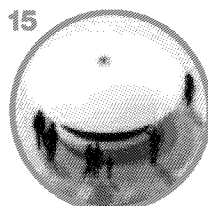
ARTE INTERATTIVA E INSTALLAZIONI ALL'APERTO OFFRIRANNO MOMENTI DI AGGREGAZIONE



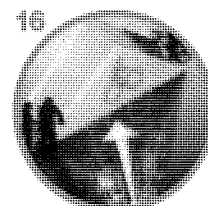
13
CORRIDOI
GLI SPAZI VERDI DELLA CITTÀ SARANNO MOLTO PIÙ EFFICACI SE COLLEGATI FRA DI LORO



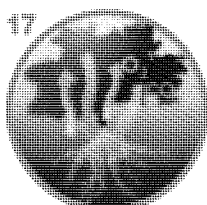
14
RIVESTIMENTI INTELLIGENTI
I PARCHI AVRANNO COPERTURE CHE SI APRONO DA SOLE SE PIOVE O IL SOLE È TROPPO FORTE



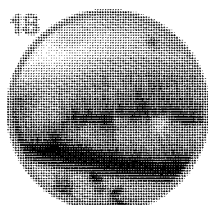
15
SPAZI PUBBLICI FLESSIBILI
SVOLGERANNO PIÙ FUNZIONI: MERCATI, PUNTI D'INCONTRO E DI DIVERTIMENTO



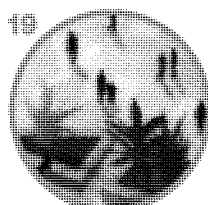
16
BIKE SHARING
GIÀ POPOLARE IN MOLTE CITTÀ, SARÀ INCORAGGIATO OVUNQUE. CON ENORMI BENEFICI PER LA SALUTE



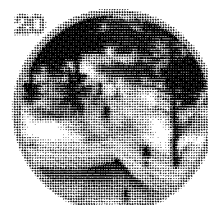
17
ALBERI ANTI-CO2
GRANDI ALBERI ASSORBIRANNO ENORMI QUANTITÀ DI CO2 PER TRASFORMARLA IN OSSIGENO



18
ZONE UMIDE
SARANNO SEMPRE PIÙ ESSENZIALI PER PURIFICARE L'ACQUA IN MODO NATURALE

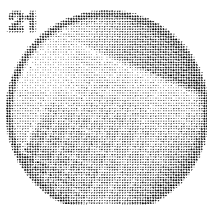


19
PIAZZE-STANZA
SI CHIAMANO "BREATHING ROOMS": PICCOLI RIFUGI CON ALTO TASSO DI SALUBRITÀ

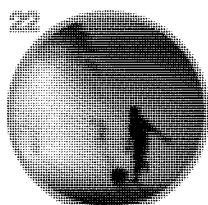


20
PARCHI SOTTERRANEI
MOLTE CITTÀ SPERIMENTANO SPAZI VERDI SOTTOTERRA CON FIBRE OTTICHE

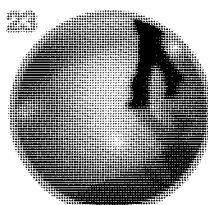
IL SINDACO DI NEW YORK HA APPENA RIBADITO DI VOLER METTERE IN EFFICIENZA IL VECCHIO PATRIMONIO EDILIZIO DELLA GRANDE MELA. MENTRE A LONDRA QUALCUNO CHIEDE CHE LA CITTÀ VENGA RICONOSCIUTA COME "PARCO NATURALE" VISTO CHE ORMAI PER META È VERDE



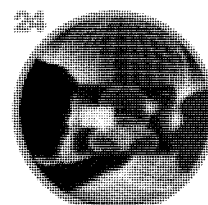
21
PANNELLI SOLARI
A ZERO EMISSIONI DI CARBONIO, DARANNO SEMPRE PIÙ CALORE E ENERGIA ALLE NOSTRE CASE



22
ALBERI LUMINOSI
SARANNO USATI PER FORNIRE ILLUMINAZIONE NOTTURNA SENZA ENERGIA ELETTRICA



23
MARCIAPIEDI LUMINOSI
PER ILLUMINARE STRADE E PARCHI, CON PARTICELLE CHE ASSORBONO E RIFLETTONO LUCE



24
REALTÀ AUMENTATA
CON DISPOSITIVI INTELLIGENTI SI ESPLORELLA LA CITTÀ A REALTÀ AUMENTATA