CENTRO STUDI

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

RASSEGNA STAMPA

14/03/2010

Mercato del lavoro

Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 21	Artigiani a caccia di tecnici e periti	1

Opere pubbliche

Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 6	Casse anas a secco per gli interventi ordinari 2010	2
Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 20	I maxi costi della torino-milano	3
Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 1-6	Piccole opere non crescono	5

Edilizia scolastica

Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 6	Progetti innovativi, non solo «messa in sicurezza»	7
Sole 24 Ore	14/03/2010	p. 6	Per le scuole speso un sesto delle risorse	9

Lavoro. Su 93.300 posti, vuoti 23.740

Artigiani a caccia di tecnici e periti

Cesare Peruzzi
FIRENZE

Gli artigiani devono combattere contro la crisi, le inefficienze del sistema Paese e la concorrenza (spesso scorretta) internazionale. Ma non solo. Anche il mercato del lavoro rappresenta un problema per le piccole imprese: nel 2009, su 93.200 nuovi posti di lavoro non stagionali disponibili nel settore, ben 23.470 (il 25%) sono rimasti vuoti per la difficoltà a trovare figure professionali adeguate.

È paradossale: aumenta la disoccupazione, ma le aziende faticano a individuare sul mercato le competenze, un fenomeno che riguarda un po' tutti i comparti di attività, dai servizi (28% d'incidenza) al manifatturiero (27,9%), alle costruzioni (21,6%), come rivela un'indagine dell'Ufficio studi di Confartigianato (su dati Unioncamere-ministero del Lavoro), presentata all'assemblea nazionale dei giovani imprenditori di Confartigianato che si è chiusa ieri a Firenze.

In Italia mancano falegnami (non è coperto il 54% del fabbisogno totale), parrucchieri ed estetisti (49,9%), meccanici (46,9%), carpentieri (36,4%), elettricisti (32,9%), montatori di apparecchi termici e idraulici (27,5%), commessi (20,6%) e muratori (17,4%). Nel corso del 2009, per effetto della crisi, lo squilibrio tra domanda e offerta si è praticamente dimezzato rispetto ai dati del 2008, quando i posti di lavoro scoperti erano più di 50mila, ma il fenomeno resta rilevante e colpisce le imprese più dinamiche, quelle che riescono a essere competitive e a crescere.

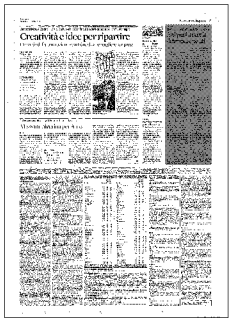
Il presidente dei giovani di Confartigianato, Marco Colombo, chiede scelte politiche in favore delle piccole aziende. E il leader nazionale dell'Associazione, Giorgio Guerrini, dice senza giri di parole che per il Governo e il Parlamento «è arrivato il momento di passare dalle parole ai fatti, altrimenti il Paese non si salverà. È possibile fare leggi in una giornata, come s'è visto - ha aggiunto -. Allora facciamole nell'interesse della stragrande maggioranza delle imprese, cioè le piccole, e dopo il 29 marzo (giorno delle elezioni regionali, *ndr.*), si torni a parlare dei problemi veri».

L'ALLARME
Guerrini (Confartigianato) al Governo: «Dalle parole ai fatti, è il momento di intervenire per salvare le piccole imprese»

A Guerrini, che guarda con ottimismo al progetto d'alleanza tra le diverse associazioni di artigiani e commercianti («Siamo in dirittura d'arrivo»), rispondono il vice presidente della commissione Attività produttive della Camera, Raffaello Vignali («La prossima settimana approveremo la legge sul "made in Italy") e il presidente della commissione Bilancio, Giancarlo Giorgetti («Il Governo ha fatto meno di quello che le Pmi si aspettavano, ma ha dovuto affrontare una crisi mondiale con strumenti inadeguati»).

Che il momento resti difficile lo conferma l'Osservatorio Ispo-Confartigianato sull'imprenditoria giovanile artigiana, da cui emerge che il 50% degli intervistati nel 2009 ha registrato un calo del fatturato e il 30% prevede un'ulteriore flessione quest'anno. Per il 29% il rapporto con le banche è peggiorato e il 43% lamenta ritardi nei pagamenti, anche da parte dei privati. Il 36% dei giovani artigiani, poi, ha puntato sulle aggregazioni e le reti d'impresa. Per superare la crisi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Casse Anas a secco per gli interventi ordinari 2010

Alessandro Arona
ROMA

Migliaia di piccole imprese di costruzione, abituali appaltatrici e subappaltatrici dell'Anas, rischiano di rimanere a secco di commesse a partire dai prossimi mesi. Senza esserne minimamente consapevoli. La finanziaria 2010 ha azzerato i fondi che lo stato ogni anno trasferisce alla società nazionale strade per investimenti e manutenzioni straordinarie (erano 1.560 milioni nel 2008 e 1.260 nel 2009, mentre per quest'anno non c'è un solo euro). E l'alternativa introdotta dalla stessa legge per trovare altre risorse, la messa in gara anticipata delle concessioni autostradali in scadenza entro il 31 dicembre 2014. si sta rivelando impraticabile.

Il termine per avviare le gare scade il 31 marzo prossimo, ma al momento la pubblicazione di questi bandi non è imminente. La principale delle tre concessioni – per la A22 Modena-Brennero (le altre sono per la Piacenza-Brescia e la A3 Napoli-Salerno) – è soggetta a una serie di incognite che non permettono la messa in gara immediata (rinnovo della convenzione con l'attuale concessionario Autobrennero e modalità di applicazione della direttiva europea Eurovignette sui pedaggi dei mezzi pesanti). Senza questi due elementi è impossibile calcolare quanto vale la concessione, e dunque fissare la base d'asta. In ogni caso sia l'Anas che il ministero delle Infrastrutture confermano (in via ufficiosa) che i tempi lunghi delle gare, l'incertezza sul loro esito, e i tempi dilatati di incasso, rendono lo strumento incapace di portare fondi già nel 2010.

Ora dunque è ufficiale, nel 2010 l'Anas non ha risorse per le opere ordinarie: tangenziali, svincoli, bretelle, prolungamenti, manutenzioni straordinarie. «Il governo sa bene – ha dichiarato nei giorni scorsi il presidente Pietro Ciucci – che ci serve almeno un miliardo di euro». Per il 2010 ci sono solo 308 milioni per le manutenzioni ordinarie (erano 270 nel 2009), ma l'Anas fa sapere che le decine di frane e smottamenti avvenuti nel corso dell'inverno avrebbero reso necessario uno stanziamento di 550 milioni.

Da inizio anno la società ha pubblicato 61 bandi di gara, per un valore di 72,3 milioni di euro, e altri 9 sono in calendario a breve (per 259 milioni), ma si tratta di "avanzi" 2009. Poi ci sarà il vuoto per le piccole opere, che durerà almeno un anno. Ma l'ente non fermerà però la sua attività: prevede infatti di mandare in gara quest'anno altre 14 opere per un valore di 3.462 milioni di euro (l'elenco completo sul settimanale «Edilizia e Territorio»). Tutte grandi opere, di valore medio 247 milioni, finanziate con le risorse "speciali" del Fas infrastrutture, dei fondi europei Fesr, o da mettere a gara in project financing.

È una rivoluzione per il mercato dei lavori stradali dell'Anas. Nel 2009 l'ente ha messo in gara 751 appalti, per un valore di 3.227 milioni di euro: l'importo medio è stato dunque di 4,1 milioni, e l'85% degli interventi è stata al di sotto di questa soglia. Esistono centinaia di imprese (762 quelle che hanno vinto almeno una gara Anas negli ultimi due anni) che in qualche modo "vivono" di Anas. Nella rassegna di voci raccolte da «Edilizia e Territorio» (sul numero 10/2010) emerge un panorama di piccole imprese familiari, con 5-10 milioni di euro di fatturato medio, nelle quali spesso le commesse Anas rappresentano oltre il 50% degli introiti, in alcuni casi il 70-80 per cento. La durata dei lavori è in genere limitata a pochi mesi, dunque il portafoglio lavori va velocemente in esaurimento.

Il blocco degli appalti ordinari dell'Anas sarebbe dunque un vero guaio per queste imprese. Anche considerando gli appalti residui del piano 2009, e arrivando così a 84 bandi per 3.794 milioni di euro pubblicati nel 2010, il valore medio degli appalti sarebbe di 45 milioni, 10 volte tanto rispetto ai dati degli scorsi anni, importi inarrivabili per le piccole imprese. Eppure parlando con i titolari o gli amministratori è emerso che praticamente tutti sono all'oscuro del pericolo: o non sanno dell'azzeramento dei fondi Anas oppure considerano il rischio una "bufala", una cosa a cui alla fine si metterà una pezza. Ma questa volta non sembra proprio che finirà così.

SLITTANO I TEMPI
Ancora lontana la messa a gara anticipata delle concessioni in scadenza a fine 2014
Agli sgoccioli gli avanzi 2009

Le piccole opere in calo del 30%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ferrovie. La spesa per l'Alta velocità Piemonte-Lombardia è stata di 64 milioni a chilometro contro i 38 della Milano-Bologna

I maxi costi della Torino-Milano

Nel mirino il rifacimento dell'autostrada e il meccanismo del general contractor

Andrea Malan

L'Alta velocità ferroviaria in Italia costa più che all'estero. La differenza di costo arriva a oltre cinque volte per alcune delle tratte più recenti. Ma anche tra le varie linee costruite nel nostro paese le differenze possono essere colossali. Il Sole 24 Ore ha provato a confrontare la Milano-Bologna (inaugurata nel 2008) e la Milano-Torino (aperta in parte nel 2006 e in parte a fine 2009). Entrambe in pianura, entrambe attraversano aree sia agricole sia urbanizzate. Per nessuna delle due valgono alcune "spiegazioni" degli extra-costi spesso avanzate - come quella dell'"orografia e sismicità" del territorio. Il costo a chilometro dovrebbe essere molto simile, invece la Milano-Bologna è costata 38 milioni di euro a chilometro (33 considerando anche le interconnessioni con la linea storica), la Milano-Torino quasi il doppio: 64 milioni a chilometro (56,8 contando le interconnessioni), con una punta di quasi 80 milioni a chilometro per la tratta inaugurata lo scorso 13 dicembre da Novara a Milano. Ai prezzi della Milano-Bologna, la Milano-Torino avrebbe dovuto costare 4,75 miliardi di euro. Ne è costata (finora) 7,8, ovvero 3 in più. Come mai?

POCA CHIAREZZA SUI RUOLI

Il nodo sovrapposizione: Tav stipula un contratto con il contraente generale che, a sua volta, affida le opere al consorzio Cav.To.Mi.

Alcuni elementi di costo sono in realtà non troppo dissimili. Per entrambe le tratte i lavori per linee aeree e segnalamento sono stati affidati (senza gara) al Consorzio Saturno: 500 milioni (a fine 2008) per la To-Mi, 600 per la Milano-Bologna - cifre che potrebbero aumentare di poco a consuntivo. In relazione al chilometraggio, una leggera sproporzione a svantaggio della Milano-Torino. Quanto alle opere compensative chieste dagli enti locali, i comuni lungo la linea sono 41 per la Mi-To, 42 per la Mi-Bo. Escludendo una voracità particolare di quelli piemontesi, si possono supporre costi simili - con una percentuale, anche qui, leggermente superiore per la linea più breve.

Il fattore che ha provocato di gran lunga la maggior parte degli extracosti della Torino-Milano è in realtà comune alla linea per Bologna: l'affiancamento all'autostrada. Non solo la A4 Torino-Milano, gestita dal gruppo privato Gavio, è stata in parte rifatta a spese della Tav; ma il rifacimento è stato effettuato - grazie anche al meccanismo del general contractor - senza badare a spese. Alla lievitazione dei costi non è stata estranea la molteplice sovrapposizione di ruoli: Tav (inizialmente privata, poi assorbita dalle Fs) stipula un contratto con il general contractor (Fiat, per la Milano-Torino) che a sua volta affida i lavori al consorzio Cav.To.Mi. La quota di maggioranza del consorzio (75%) è in mano a Impregilo, poi finita nell'orbita di Gavio, tramite la finanziaria Igli. Gavio ha quindi un triplo ruolo: titolare della concessione autostradale, esecutore di lavori pubblici tramite società come Itinera e - dal 2005 - socio di riferimento di Impregilo e quindi del consorzio Cav.To.Mi. Il gruppo Gavio, interpellato dal Sole 24 Ore, non ha voluto esprimersi sul tema dei costi Av rinviando ai bilanci delle società.

Cav.To.Mi. ha subappaltato i lavori a una serie di aziende consortili che vedevano tra i partecipanti sia società di Impregilo che del gruppo Gavio che terze. Spulciando i bilanci si arriva, sommando quelle create per l'occasione (come Agognate scarl, Biandrate scarl e altri) e i lavori eseguiti in proprio dalla stessa concessionaria autostradale Satap e pagati da Tav, a circa 550 milioni di euro di fatturato per le aziende del gruppo Gavio negli anni dal 2002 al 2008: di questi, quasi 400 sono andati a pagare circa 18 chilometri di autostrada interamente rifatti e allargati a norma. Quanto a Impregilo, i lavori Av sono arrivati a pesare negli anni d'oro (2003 e 2004) per oltre metà del fatturato della divisione costruzioni. I lavori pro-autostrada comprendono il rifacimento completo di tutti gli svincoli e dei caselli. Ma quanto dovrebbe costare un cavalcavia? Negli anni scorsi l'autostrada Milano-Serravalle li ha rifatti su circa 20 chilometri, in occasione dell'allargamento da due a tre corsie. Costo fornito dall'azienda, 12,5 milioni di euro per abbattere e ricostruire 17 ponti. Per i 125 chilometri della Mi-To avrebbero dovuto diventare, al più, un centinaio di milioni.

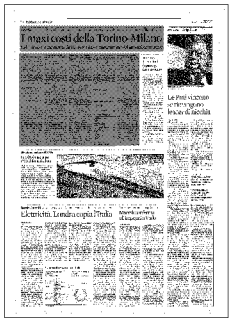
Il general contractor Fiat, che per il suo ruolo sulla Milano-Torino ha incassato il 3,6% dell'importo dei lavori (pari a oltre 200 milioni di euro), ha poi subappaltato per meno di 15 milioni di euro la direzione effettiva dei lavori alla Spea, società di engineering

I costi della Tav

Milioni di euro a km

	Italia
Dati Audizione Moretti 2007	
Costo medio pre 2007	32*
Costo preventivi	45
Dati consuntivi linee recenti	
Parigi-Strasburgo (2007)	17
Milano-Bologna (2008)	38
Milano-Torino (2006/2009)	64
di cui Novara-Milano (2009)	80

(*) compresa la "Direttissima" Firenze-Roma degli anni 80



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ring del gruppo Autostrade. Tav e Italferr, del gruppo Ferrovie dello Stato, sembrano aver rinunciato a qualsiasi forma di controllo dei costi - come hanno evidenziato varie relazioni sui lavori Av della Corte dei Conti e dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (Avcp). Nella relazione di quest'ultima sulla tratta Roma-Napoli si legge: «All'impresa esecutrice sono stati corrisposti, per l'esecuzione delle opere civili circa 10 miliardi di lire a km (5 milioni di euro, *Ndr*) contro un corrispettivo del genera contractor mediamente di 22 milioni di euro al chilometro». Questi sovracosti vengono spiegati dall'Avcp con «la struttura piramidale articolata e allungata» che ha permesso al «general contractor di lucrare un extra-profitto, sfruttando la sua posizione di intermediario». Per general contractor si intende nel caso della Torino-Milano anche il consorzio Cav.To.Mi., cui Fiat ha affidato i lavori. Proprio in relazione a questa tratta, c'è chi ha fatto causa a Cav.To.Mi.: come la Cogefer di Roma, pagata 18 milioni per un lavoro che a Cav.To.Mi. ne ha fruttati 64; Cogefer ha perso in primo grado e ha presentato appello.

Al momento, la linea appena completata resta sottoutilizzata: dai primi di marzo vi sono da Milano a Torino 8 treni per direzione contro i 21 della Milano-Bologna. Nel frattempo, da Milano a Torino la maggior parte dei viaggiatori continua a utilizzare l'autostrada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INCHIESTA

GIORGIO SANTILLI

Piccole opere non crescono

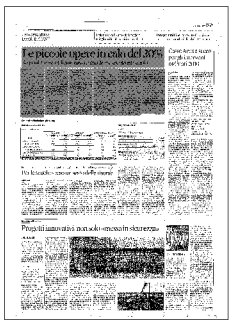
L'Anas ha azzerato nel 2010 i fondi per i nuovi investimenti stradali per effetto della legge finanziaria, il piano dell'edilizia scolastica è fermo in attesa del completamento dell'anagrafe delle scuole, i comuni sono strangolati dal patto di stabilità e il «piano delle piccole opere» varato dal Cipe lo scorso anno è impantanato tra finanziamenti con il contagocce (senza cassa) e procedure farraginose. Non c'è da meravigliarsi che il mercato dei piccoli lavori pubblici - quelli di importo inferiore al milione di euro - vada a picco, registrando nel primo bimestre del 2010 una nuova contrazione del 30% dopo la riduzione, pure del 30%, segnata nel 2009 rispetto al 2008.

Mentre affondano le piccole opere, e con loro le piccole imprese, vanno a gonfie vele i maxitagli di importo superiore ai 50 milioni di euro. Non è una novità, è una storia che va avanti dal 2002. Ora però raggiunge effetti paradossali: nei primi due mesi dell'anno la crescita è stata del 61,5% rispetto al 2008. Nel 2002 i piccoli lavori facevano il 28% del mercato e i grandi stavano al 19%, ora i piccoli sono l'11% e i grandi il 39 per cento.

Ne soffrono, ovviamente, le imprese più piccole. Né aiuta il fatto che pure il piano casa voluto da Berlusconi si sia fermato, fra resistenze delle regioni, decreti legge di semplificazione annunciati e mai varati, boicottaggio degli enti locali.

Dalla metà del 2008 a oggi l'edilizia ha perso 157mila posti di lavoro cui se ne potrebbero aggiungere altri 126mila fra il 2010 e il 2011. «La nostra previsione è che entro il prossimo anno chiuderà il 15% delle piccole imprese del settore delle costruzioni, nessuna autorità sembra avere oggi la percezione esatta del momento che stiamo vivendo», dice Lorenzo Bellicini, direttore del Cresme, istituto di ricerca specializzato nell'edilizia. Intanto il prossimo Cipe, che si terrà probabilmente prima delle elezioni, si occuperà di concessioni autostradali e grandi opere in project financing.

24 ORE
Tremonti: presto nuovo fisco


Le piccole opere in calo del 30%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le piccole opere in calo del 30%

Nei primi due mesi dell'anno nuova caduta del mercato dei miniappalti

Giorgio Santilli
ROMA

Per il settore delle piccole opere la situazione si fa drammatica, senza ritorno. Il primo bimestre del 2010 ha fatto segnare un nuovo drastico calo della domanda pubblica per i lavori pubblici di importo inferiore a un milione di euro: il 30% in meno rispetto allo stesso periodo del 2009. Non c'è da meravigliarsi: l'Anas ha azzerato gli investimenti per mancanza di fondi, i comuni sono strangolati dal patto di stabilità, il piano scuole non è mai decollato, il programma delle piccole opere varato dal Cipe è impantanato fra finanziamenti teorici e procedure farraginose.

A gennaio e febbraio sono stati messi in gara appalti per 561 milioni di euro contro gli 801 milioni di un anno fa. Il dato arriva dall'osservatorio lavori pubblici del Cresme, l'istituto di ricerca specializzato nel settore edilizio. La riduzione è in linea con quanto si era verificato nel 2009 quando, con un importo complessivo di 3,8 miliardi, la riduzione dei lavori messi in gara rispetto al 2008 era stata del 30 per cento. Nel 2002 questa fascia di opere contava lavori per 6,7 miliardi: da allora si è perso più del 40% del mercato e alla fine di quest'anno la contrazione sarà ancora più forte.

Il paradosso del mercato dei lavori pubblici sta nella crescita dei grandi lavori. La polarizzazione nella fascia alta e altissima è evidente ripercorrendo gli stessi dati per la categoria di opere di importo superiore a 50 milioni: nel bimestre gennaio-febbraio 2010 la crescita è stata del 61,5% rispetto al 2009, passando da 840,8 a 1.357,8 milioni. Nel 2009 il dato annuale è stato pari a 11,9 miliardi, con una crescita del 17% rispetto al 2008. Nel 2002 i lavori messi in gara per questa categoria erano pari a 4,7 miliardi: il rapporto 2009/2002 evidenzia una crescita del 152,3 per cento. A quei tempi le opere sopra i 50 milioni costituivano il 19% del mercato mentre quelle inferiori al milione erano il 28 per cento. Nel 2009 i maxitagli fanno il 39% del mercato mentre i piccoli appena l'11.

Altre brutte notizie per le piccole imprese arrivano dalle aggiudicazioni dei lavori. Non l'avvio della gara, ma la fine. La musica non cambia. Nel primo bimestre di quest'anno sono stati aggiudicati lavori per 407,5 milioni contro i 510,9 milioni del 2009: il calo è del 20 per cento. Le gare si fanno sempre più affollate, non di rado la partecipazione arriva a duecento imprese, i ribassi d'asta medi superano ormai il 22-23 per cento.

Tutto questo si traduce in una difficoltà crescente per le piccole imprese, strette anche dal rapporto con il credito. «La nostra previsione - dice il direttore del Cresme, Lorenzo Bellicini - è che tra il 2010 e il 2011 il 15% delle imprese del settore delle costruzioni scomparirà: saranno tutte piccole e medie imprese perché le grandi godono di un mercato ancora florido e hanno ripreso a lavorare all'estero. Nessuna autorità sembra avere la percezione del momento drammatico che il settore sta vivendo». Non sono servite neanche le previsioni sull'occupazione che il Cresme ha realizzato per la Uil: 157mila dipendenti in meno dalla seconda metà del 2008 e 126mila a rischio tra 2010 e 2011.

Il governo aveva messo in campo due azioni per fronteggiare queste difficoltà crescenti nel mondo della piccola impresa edile: il piano casa lanciato da Berlusconi con la possibilità di ampliare i volumi esistenti e il piano delle piccole opere proposto dall'Ance e finanziato dal Cipe. «Non succede nulla né su un fronte né sull'altro», commenta Bellicini che ha previsto i primi effetti concreti del piano casa - rallentato dalle regioni e boicottato da molti comuni - per la metà del 2011. Quanto al piano delle piccole opere, è stata finanziata dal Cipe una prima tranche di 413 milioni, che per altro è in attesa di una conferma nella riprogrammazione generale delle risorse e di un effettivo impegno di cassa. Le procedure attivate con i provveditori alle opere pubbliche, inoltre, risultano lunghe e farraginose. Il prossimo Cipe, che potrebbe tenersi prima delle elezioni, non dovrebbe preoccuparsi di piccole opere e piccole imprese, ma concentrarsi su un gruppetto di grandi opere in project financing.

L'ALLARME DEL CRESME

Bellicini: entro il prossimo anno chiuderanno il 15% delle imprese del settore. A rischio altri 126mila posti dopo i 157mila già persi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Imparare dallo spazio

Progetti innovativi, non solo «messa in sicurezza»

di **Giorgio Santilli**

C'è la riforma della scuola che sta portando a termine Maria Stella Gelmini e c'è la riforma dello spazio scolastico, oggi non all'ordine del giorno, ma altrettanto necessaria, se è vero che le norme tecniche statali per la progettazione delle scuole sono ferme a un decreto ministeriale del 18 dicembre 1975 e quelle regionali non sono mai arrivate.

LA RIFORMA
Le norme tecniche statali risalgono al 1975, è l'ora di una nuova generazione di progetti attenti alle esigenze di chi vive nella scuola

L'obbligo che l'edificio scolastico preveda ampi corridoi di tipo ospedaliero, ad esempio, suona come precetto progettuale anacronistico, spreco di spazio, se guardiamo alle architetture contemporanee che si affermano in Europa e nel resto del mondo. Una riforma della forma edilizia e organizzativa delle nostre scuole, rilanciata anche da Italia Futura con la campagna "Le scuole degli italiani", diventa urgente alla vigilia del programma straordinario di edilizia scolastica da un miliardo di euro che il Cipe ha già finanziato per una prima tranche di 226,4 milioni.

Il programma di investimenti pubblici, atteso da anni, rischia di ridursi, senza un aggiornamento delle linee guida progettuali, a una gigantesca operazione di «messa in sicurezza» o, peggio, di «messa a norma» dell'attuale patrimonio: un modo non di rado burocratico e formale, comunque costoso, per risolvere problemi singoli senza ripensare l'edificio scolastico in termini di efficienza energetica, sicurezza, design, confort, comunicazione, integrazione, rapporto con i modelli educativi. La sicurezza è, ovviamente, una priorità ma l'occasione di definire una nuova generazione di progetti scolastici contemporanei non va persa.

«Dobbiamo passare da una spazio rigidamente organizzato per funzioni a uno spazio che sia luogo di scambio continuo, dove sia data grande importanza alla socializzazione, che poi è anche integrazione», dice l'architetto veneto Maria Alessandra Segantini, autrice di "Imparare dallo spazio", ampia ricognizione su scala mondiale delle nuove architetture scolastiche e del loro rapporto con le teorie dell'apprendimento, di prossima pubblicazione in italiano, inglese e francese per i tipi di Skira. «Molti discorsi di oggi sull'integrazione prenderebbero forse una piega diversa se si prestasse più attenzione al modo in cui i bambini vivono lo spazio e nello spazio».

Segantini ha realizzato in Veneto, con il suo studio trevigiano C+S condiviso con il marito Carlo Cappai, due dei progetti scolastici che vengono portati a modello da critici e riviste: la scuola dell'infanzia di Covolo di Pederobba, vincitrice nel 2006 della Medaglia d'Oro dell'architettura e quest'anno del Farb Design Preis di Monaco; la scuola primaria di Ponzano Veneto, esposta alla triennale di Milano nell'ambito della mostra Green Life.

Aule trasparenti, in vetro, che si guardano, a favorire lo scambio di conoscenze, comportamenti, pratiche didattiche. Scale vivibili e godibili dai bambini. Spazi di relazione che si affacciano e si organizzano intorno a una grande corte vuota. Il corridoio trasformato in grande salone passante, capace di ospitare le famiglie che gravitano intorno alla scuola, le mostre dei lavori dei bambini, modalità didattiche innovative. I colori diventano codici di apprendimento per i bambini, il giallo, il verde, il rosso.

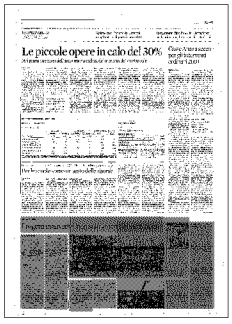
I muri delle aule a Ponzano sono «opachi» fino all'altezza di un metro e trenta, trasparenti al di sopra: quando i bambini sono seduti per fare lezione non possono guardare gli altri locali della scuola, ma la luce attraversa l'aula, mette in relazione luminosa e visiva con la corte interna e con il giardino, con la biblioteca, con la palestra, con gli spazi per l'arte, l'informatica, le lingue.

«Il complesso è permeabile - dice Segantini - permette lo scorrere del territorio al suo interno. Vuole favorire lo sviluppo di una socialità all'interno della comunità scolastica: i bambini imparano entrando in relazione visiva con gli altri, muovendosi nello spazio e non solo facendo lezione». Non c'è una divisione netta con il giardino e gli spazi esterni, una pergola, un portico dove si aprono le aule permettono di inventare modi nuovi di fare lezione all'aperto.

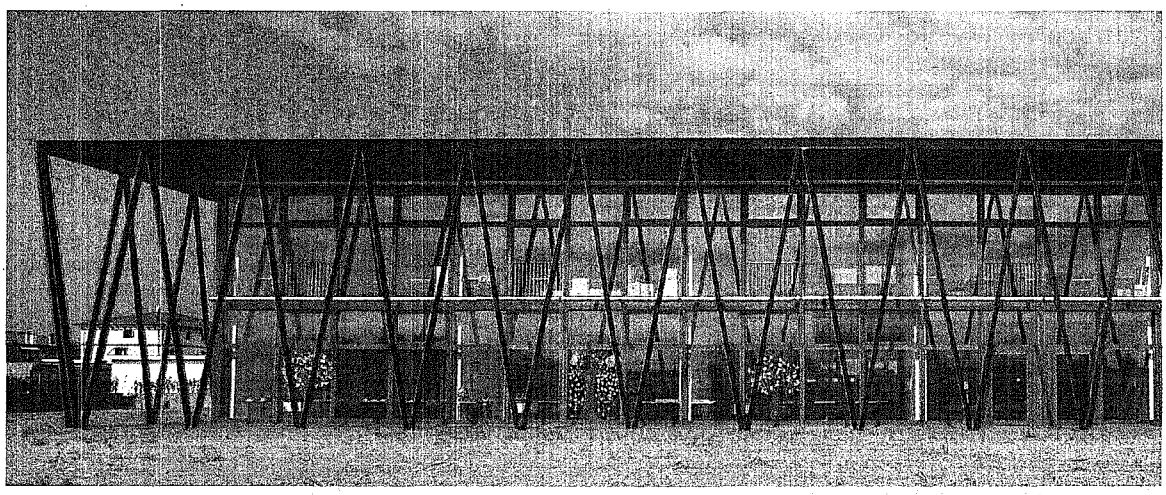
Il costo della scuola di Ponzano è di 1.003 euro a metro quadrato. Classe energetica A+: fotovoltaico, pannelli solari, camini a ventilazione naturale, tetto verde, pavimento radiante, geotermia, durabilità. «La maggiorazione di costo per una classe A+ - dice Segantini - è mediamente di 200/300 euro al metro quadro». In Europa il costo medio delle nuove scuole oscilla fra 1.500 e 3mila euro.

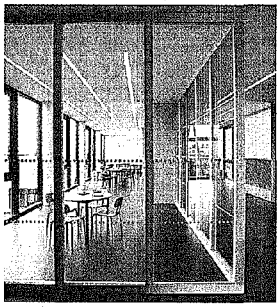
giorgio.santilli@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA


Le piccole opere in calo del 30%

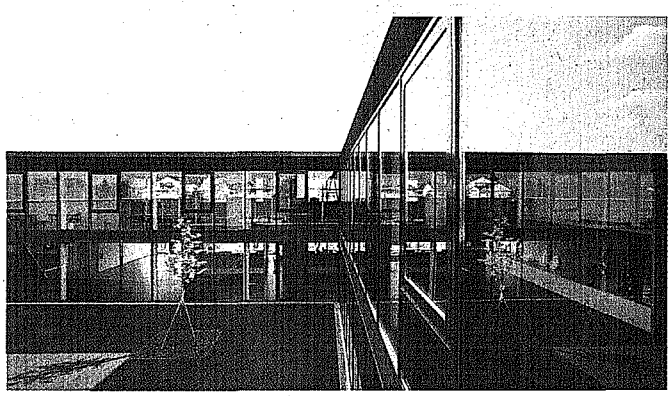
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





LA SCUOLA MODELLO

La scuola primaria di Ponzano Veneto è già considerata un modello per, costi, standard energetici, organizzazione dello spazio . Realizzata dagli architetti Carlo Cappai e Maria Alessandra Segantini (C+S) l'edificio prevede aule trasparenti (*foto in alto*) organizzate intorno a una corte vuota (*foto in basso*). Per un costo di 1.003 euro a metro quadrato.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Edilizia scolastica al palo: impegnati solo 350 milioni - Pronta l'anagrafe degli istituti

Per le scuole speso un sesto delle risorse

Eugenio Bruno
ROMA

Tre piani stralcio per la messa in sicurezza degli istituti e uno per l'adeguamento alle norme antisismiche. Nonché due programmi straordinari per le situazioni urgenti: sono le azioni in materia di edilizia scolastica varate dal 2002 a oggi. Che quasi sempre però sono rimaste sulla carta. Su un plafond complessivo di 1,9 miliardi ne è stato infatti impegnato circa un sesto (349 milioni). Di questi, neanche un euro riguarda l'intervento da un miliardo di euro annunciato oltre un anno fa dal premier Silvio Berlusconi e dal ministro dell'Istruzione Mariastella Gelmini.

Di messa in sicurezza delle scuole si parla da ormai un decennio. Quasi sempre sull'onda della tragedia di turno: dal crollo di San Giuliano al terremoto dell'Aquila passando per l'incidente di Rivoli. Il tema è tornato d'attualità in settimana grazie all'interrogazione con cui la capogruppo del Pd in commissione Cultura alla Camera, Manuela Ghizzoni, e la sua collega Raffaella Mariani hanno chiesto al governo di fare il punto sui fondi per l'edilizia scolastica. A rispondere è stato martedì scorso il sottosegretario all'Istruzione Giuseppe Pizza.

Proprio la sua replica può essere utile per riassumere lo stato dell'arte. Dei 489 milioni di euro relativi ai primi due piani stralcio deliberati dal Cipe – rispettivamente nel 2004 e nel 2006 – ne sono stati erogati 336,4 milioni. A cui vanno sommati altri 12 milioni che attendono solo la firma degli enti coinvolti per poter partire. In dirittura d'arrivo – sebbene ancora privi dell'«attestazione di coerenza» – ci sarebbero altre 374 azioni per un importo di 140 milioni. Laddove risultano al palo: il terzo piano stralcio da 120 milioni (risorse che saranno dirottate su altre iniziative in itinere), realizzato sulla base del decreto Gelmini n. 137 del 2008; le nuove procedure per gli interventi antisismici da 300 milioni contemplati dalla finanziaria 2010.

Fermo a zero risulta anche il programma straordinario da un miliardo di euro (se si eccettuano i 226 milioni stornati a favore dell'Abruzzo) varato il 29 gennaio 2009 sulla base dell'intesa raggiunta il giorno prima con le autonomie locali. Da viale Trastevere confermano che un primo stock di azioni urgenti, dal valore di 350 milioni, è pronto e nelle prossime settimane sarà al vaglio del Cipe.

Interrogati sul ritardo, dal dicastero sottolineano come sul tema dell'edilizia scolastica occorra mettere d'accordo tutti livelli di governo competenti (stato, regioni, province e comuni). Ed evidenziano come prima di procedere sia stato necessario effettuare delle verifiche sul campo insieme ai tecnici della protezione civile e degli enti interessati.

Un'accelerazione potrebbe giungere dal completamento dell'anagrafe sull'edilizia scolastica. In modo da incrociare gli indizi raccolti attraverso le indagini scuola per scuola potranno con gli elementi contenuti nella banca dati dell'Istruzione. Fatte salve alcune situazioni d'incertezza riguardanti la Campania, la ricognizione è terminata il 3 marzo scorso. Con sette mesi di ritardo sulla tabella di marcia originaria visto che il termine ultimo era stato inizialmente fissato per il 6 agosto 2009. A provocare la dilatazione dei tempi, secondo i vertici di viale Trastevere, sarebbe stata sia la complessità del meccanismo informativo – i dati dovevano passare dalle scuole agli enti locali, da questi alle regioni e infine al Miur – sia l'esigenza di aggiornarli in virtù del piano di ridimensionamento dei plessi scolastici avviata dalla manovra triennale del 2008.

I risultati dell'indagine saranno presentati a breve dal ministro Gelmini. Sin d'ora, però, il quadro non appare dei migliori. Basti pensare che, su 57mila edifici, circa 13mila sono costruiti in zone ad alto rischio sismico mentre in 9mila esistono ancora barriere architettoniche da abbattere. E anche l'età media degli istituti non aiuta dal momento che oltre il 76% delle scuole ha più di 30 anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le piccole opere in calo del 30%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.