

GL 0HUFROHGu DSULOH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
39	Italia Oggi	03/04/2024	<i>Impiantistica sportiva ferma</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Fatto Quotidiano	03/04/2024	<i>Morandi: "Errori di progettazione" (M.Grasso)</i>	4
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	03/04/2024	<i>Ponteggi, settore in crisi con la fine dei maxi bonus (L.Orlando)</i>	6
20	Italia Oggi	03/04/2024	<i>Superbonus super penalizzato (C.Angeli)</i>	8
1	Italia Oggi	03/04/2024	<i>Sul 110% chi sbaglia, paga (G.Mandolesi)</i>	9
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
1	Il Fatto Quotidiano	03/04/2024	<i>W il disordine dell'umanita' (A.Spadaro)</i>	11
Rubrica Previdenza professionisti				
37	Italia Oggi	03/04/2024	<i>Crescono gli infermieri iscritti alle gestioni Enpapi (S.D'alessio)</i>	13
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	03/04/2024	<i>Superbonus, senza cessione del credito stangata in vista per 15mila condomini (G.Parente)</i>	14

In programma domani al Coni l'evento organizzato dal Consiglio nazionale degli ingegneri

Impiantistica sportiva ferma

Tanti progetti non arrivano neanche alla fase di cantiere

Gli impianti sportivi rappresentano un segno di civiltà, di benessere e di cultura per il territorio che li ospita. E' certificato, infatti, che ogni infrastruttura che diventa teatro di grandi eventi contribuisce allo sviluppo del territorio da molti punti di vista. Tuttavia, quando si parla di impianti sportivi non si può negare il fatto che il nostro paese abbia avuto difficoltà oggettive. Basti ricordare che, se si fa eccezione per i giochi invernali del '56 e del 2006, i giochi estivi del '60, i Mondiali di calcio del '90, dal dopoguerra ad oggi lo Stato non ha realizzato praticamente nessuna opera pubblica sportiva. Autorevoli studi economici segnalano che le difficoltà nell'attuazione delle progettazioni dei principali stadi per il calcio sta bloccando investimenti, prevalentemente di natura privata, per quasi 3 miliardi di euro, che impatterebbero sul Pil nazionale per quasi 5 miliardi di euro. Sono troppi i progetti che non riescono ad arrivare alla fase di cantiere, bloccati da autorizzazioni comunali, regionali e mille pareri che tardano ad arrivare e spesso sono tra loro contrastanti.

Ancora più desolante la situazione dell'impiantistica di base, un quinto della quale risulta non fruibile da atleti diversamente abili e oltre il 50% non è accessibile a spettatori con disabilità, nonostante chiare e ormai datate norme. Come se non bastasse, secondo l'ultimo Censimento Nazionale degli impianti sportivi di Sport e salute spa, più della metà degli impianti sportivi pubblici e privati di interesse pubblico si trovano al Nord (52%), solo il 22% al Centro e il 26% al Sud. Gli impianti scontano poi un elevato grado di obsolescenza, conseguenti alla distante data di costruzione, nella generalità dei casi risalente agli anni '80 (circa due terzi del totale), nonché alla ridotta manutenzione ordinaria e straordinaria. In tutto questo si attendono gli effetti che potrebbero derivare dalle risorse del

Pnrr che, alla voce "Sport e inclusione sociale", prevede investimenti per 700 milioni di euro.

Questi sono alcuni degli aspetti che saranno approfonditi e dibattuti nella "Giornata nazionale dell'impiantistica sportiva", organizzata dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, col patrocinio del Coni, in programma domani a Roma. La Giornata, rivolta a professionisti, decision makers ed appassionati del settore, si propone di esplorare e dibattere le sfide e le opportunità dell'impiantistica sportiva in Italia, attraverso due focus fondamentali: le grandi strutture sportive e gli impianti sportivi di base. Il tutto riflettendo sul contributo che può dare l'ingegneria, che in questo campo di attività gioca un ruolo determinante.

"Il Consiglio nazionale degli ingegneri da molto tempo rifletteva sull'opportunità di organizzare un momento di confronto sul tema dell'impiantistica sportiva in Italia - dichiara Angelo Domenico Perrini, presidente del Cni. Non occorre essere addetti ai lavori per sapere che dietro uno stadio, un palazzetto dello sport, una palestra, c'è il lavoro di un progettista, di un ingegnere. Come del resto c'è un ingegnere dietro ogni tipo di infrastruttura. Lo sport, però, per noi ingegneri assume un'importanza, un significato che va al di là della semplice realizzazione dell'opera. La nostra è una categoria storicamente consapevole di svolgere una professione che non è un semplice lavoro, ma un servizio per il benessere e la sicurezza della collettività. Per questo ci sentiamo da sempre vicini al mondo dello sport, proprio per la funzione sociale che ricopre e che con esso condividiamo, sia pure con ruoli differenti".

"L'ingegneria si esprime nell'impiantistica sportiva attraverso tutte le specializzazioni - afferma Sandro Catta, consigliere Cni, delegato all'organizzazione dell'evento -. Dal concept delle forme e delle opere edili, alle mirabili strutture caratterizzate da

grandi luci, fino alle soluzioni tecnologiche innovative per la fruizione degli eventi in modalità immersiva, l'ingegneria governa ogni fase di realizzazione e fruizione delle strutture sportive. Senza dimenticare l'elettronica, la chimica e le specializzazioni industriali che sono fondamentali nel concepimento delle attrezzature più sicure, performanti ed efficaci per lo svolgimento della prestazione sportiva".

L'evento organizzato dagli ingegneri si pone quattro principali obiettivi:

Promuovere l'innovazione nelle grandi strutture sportive

Concentrandosi sulla modernizzazione e l'efficienza degli impianti delle grandi infrastrutture sportive, l'evento esplorerà nuove soluzioni per superare le sfide burocratiche e logistiche, con un focus particolare sulla semplificazione delle procedure amministrative e sull'accelerazione dei tempi di realizzazione. Sarà inoltre un'occasione per discutere la nuova legge sugli stadi, con l'obiettivo di favorire un ambiente legislativo più favorevole allo sviluppo sportivo.

Valorizzare l'impiantistica sportiva di base

L'aspirazione è quella di evidenziare l'importanza degli impianti sportivi di base come fulcri vitali per le comunità locali. L'evento si concentrerà su come migliorare la pianificazione economica e territoriale, evidenziando l'importanza di una visione integrata che tenga conto delle esigenze sociali, ambientali e economiche. Si intende inoltre promuovere la creazione di impianti inclusivi, accessibili e sostenibili.

Creare una piattaforma di dialogo

L'evento si propone di contribuire alla collaborazione tra professionisti, istituzioni, federazioni sportive e rappresentanti del settore pubblico e privato. Attraverso il dialogo e la condivisione di esperienze, intendiamo favorire la creazione di una rete professionale che possa sostenere lo sviluppo a lungo termine

dell'impiantistica sportiva in Italia.

Evidenziare l'indotto economico e sociale degli investimenti in impiantistica sportiva

Lo scopo è mettere in luce l'impatto economico e sociale positivo derivante dagli investimenti nell'impiantistica sportiva. Gli investimenti in tali infrastrutture non solo favoriscono la crescita economica locale e nazionale, ma generano anche benefici sociali tangibili, come l'incremento dell'attività fisica nella popolazione, il miglioramento della coesione sociale e la creazione di nuove opportunità di lavoro. Questo tema sarà esplorato attraverso analisi di casi di successo e presentazioni su come gli investimenti in impianti sportivi possano fungere da catalizzatori per lo sviluppo economico e sociale.

I lavori della mattina saranno dedicati alle "Grandi Strutture per lo Sport e il Tempo Libero", con un'attenzione particolare alla legislazione sugli stadi e alle strategie per migliorare la gestione e l'efficienza delle grandi infrastrutture sportive. Numerosi gli esperti e figure di spicco che interverranno, tra cui il presidente del Coni Giovanni Malago, il direttore generale della Ryder Cup 2023 Gian Paolo Montali e i progettisti dello Juventus Stadium. Nel pomeriggio, l'attenzione si sposterà sugli "Impianti Sportivi di base", discutendo di pianificazione economica e territoriale, finanziamenti, normative e buone pratiche. Il segmento pomeridiano fornirà insight preziosi per chi opera a livello locale e regionale, offrendo spunti per una migliore integrazione degli impianti sportivi nel tessuto sociale e urbano.

L'evento si svolgerà presso il salone d'onore del Coni, in Piazza Lauro de Bosis 15, a partire dalle ore 9.

© Riproduzione riservata

Pagina a cura
 dell'ufficio stampa
 del Consiglio
 nazionale degli ingegneri

L'AUTODIFESA BENETTON

Morandi: "Errori di progettazione"

GRASSO A PAG. 15

» Marco Grasso

GENOVA

Il "collasso della pila 9 del viadotto Polcevera" sarebbe stato innescato da un "difetto costruttivo", che "ha portato a un severo degrado" dei cavi di metallo che formavano gli stralli, i tiranti diagonali che reggevano la struttura. Questo "difetto" sarebbe "figlio di una serie di errori, noti ai costruttori all'epoca della realizzazione" e avrebbe minato non tanto la "resistenza del ponte", quanto la sua "durabilità". Secondo questa ricostruzione i gestori dell'opera, Autostrade per l'Italia e Spea, non solo "non avevano contezza" dell'anomalia, ma non potevano sapere che la corrosione procedeva in modo "atipico", accelerato e dunque imprevedibile.

IN QUESTA CONSULENZA di 645 pagine - firmata da un pool coordinato dai professori Alberto Meda e Giovanni Ferro e appena depositata nel corso del processo per la strage del Ponte Morandi - è riassunta l'ultima e più perfezionata versione della principale strategia difensiva: il cosiddetto "vizio occulto". Una tesi per cui all'origine del disastro non ci sarebbero scarsa manutenzione e assenza totale di controlli (che è quanto sostiene la Procura), ma un difetto sconosciuto alla conces-

IL PROCESSO Disastro di Genova La strategia dibattimentale di chi gestiva l'opera

Ponte crollato, le difese: "Tutta colpa dell'architetto Morandi"

sionaria Aspi e alla sua controllata Spea, cui erano affidati i monitoraggi. Di più, quel "vizio" sarebbe stato dolosamente "occultato": della sua presenza - scrivono i consulenti - "non è stata lasciata alcuna traccia nella documentazione successiva, che, al contrario, confermava la correttezza dell'opera". Da chi? In modo nemmeno troppo indiretto gli autori dello studio tirano in ballo proprio il progettista Riccardo Morandi, nume tutelare dell'ingegneria italiana del 900. "Si ritiene che i difetti costruttivi fossero pacificamente rilevabili - scrivono i consulenti - e probabilmente a tutti noti durante la costruzione (...) erano stati pure rilevati e atti di emenda erano stati in qualche modo tentati". La logica conclusione,

non sfuggirà, sarebbe piuttosto comoda per la sessantina di imputati oggi sotto processo per i 43 morti di Genova, visto che la colpa ricadrebbe su un morto.

La consulenza, redatta per conto di una decina di imputati di Spea, contiene anche un'importante novità: per la prima volta, in modo netto, una parte difensiva fa sua la tesi dei periti del tribunale, secondo cui il disastro sia partito dalla rottura di uno strallo (il cosiddetto "re-

perto 132", la congiuntura con la sommità della pila 9) e che il cedimento sia stato causato dalla corrosione del metallo. Sono affermazioni che per anni sono state contrastate da Aspi (sia pubblicamente sia nel corso di un accessissimo incidente probatorio), che nel tempo ha sostenuto varie possibili "cause alternative": un fulmine, il maltempo, il peso dei new-jersey, una bobina d'acciaio caduta da un camion (un ex consulente di Spea evocò persino un attentato terroristico). Ancora di recente i consulenti di Aspi hanno sollevato dubbi su un carro ponte, montato da una ditta esterna. Partendo da questo presupposto, la nuova consulenza difensiva vira però su due famiglie di "difformità" tra il progetto di Morandi e "l'as built". La prima riguarda alcune cavità trovate nel sarcofago che conteneva i cavi primari, responsabili della tenuta del ponte: i cavi avrebbero dovuto essere annegati nel calcestruzzo, e così protetti dalla corrosione, ma il processo di iniezione non andò come previsto. In corso d'opera furono inseriti materiali di riempimento non previsti - come la juta - e alcuni cavi non vennero avvolti in guaine protettive. "La modifica del sistema di rivestimento dei cavi primari - annotano i consulenti - certamente doveva essere approvata da Morandi (...) Malgrado ciò, in nessuno degli articoli pubblicati sul ponte,

neppure in quelli successivi alla sua costruzione, tale difformità (...) è stata citata".

C'E POI un secondo scostamento rilevante dal progetto: alcuni cavi finirono "ammassati" per il cedimento delle griglie progettate per contenerli durante il montaggio. "Il collasso delle griglie e la presenza della cavità - concludono i consulenti - erano certamente noti sia agli operai (...) a pochi centimetri dalla cavità, sia al capo cantiere, che non poteva non esserne edotto. I periti indicano che il difetto era probabilmente noto al direttore di cantiere e al direttore lavori; nulla è noto con certezza sulla conoscenza del difetto da parte del progettista, il professor Morandi, anche se va osservato che nella sua deposizione, l'ingegnere Emanuele Codacci Pisanelli ha riferito che l'ingegner Cherubini lo informava di tutto quanto avvenisse in cantiere".

La nuova consulenza, c'è da scommetterci, provocherà un acceso dibattito. Non solo nella comunità scientifica, dove Morandi ha ancora tanti allievi ed estimatori, anche in aula. Ed è probabile che accusa e parti civili andranno a battere su una parte che la consulenza sembra sorvolare in modo disinvolto: basta un difetto strutturale per cancellare la responsabilità della concessionaria privata, accusata di aver ignorato 40 anni di allarmi, effettuato controlli insufficienti e inadeguati, e di essersi arricchita tagliando le spese di manutenzione?

CONSULENZA DI PARTE
 LA RELAZIONE SPEA
 DEPOSITATA AGLI ATTI:
 "NASCOSTI I VECCHI
 DIFETTI DEL PROGETTO"



La tragedia dell'agosto 2018
Le case evacuate della zona rossa sotto al ponte:
i morti furono 43
FOTO LAPRESSE



EDILIZIA

Ponteggi, settore in crisi con la fine dei maxi bonus

Dopo recente il boom, sul settore ponteggi pesa la forte frenata della domanda (soprattutto dal residenziale) connessa alla fine del super bonus. Ora si guarda alle possibilità che si aprono con la direttiva Case Green. — pag. 18

Edilizia

Tra 2019 e 2022 produzione in Italia più che triplicata oltre i 600 milioni di euro

Il settore guarda ora nuove possibilità che si aprono con la direttiva Case Green

Luca Orlando

«È stato un periodo pazzesco, con una domanda fuori dall'ordinario: in poco tempo abbiamo raddoppiato gli addetti, arrivando nel 2022 a triplicare i ricavi rispetto al 2019». Esperienza, quella vissuta da Paolo Scevola, direttore commerciale di Marcegaglia Buildtech, comune a molte aziende del settore delle impalcature per edilizia. In quei momenti, quando la corsa ai cappotti e al rifacimento delle facciate era in pieno svolgimento, uno dei colli di bottiglia era proprio lì, nella disponibilità dei ponteggi, strutture realizzate da una manciata di produttori che in pochi mesi hanno visto un'impennata di richieste oltre ogni trend storico. Se in generale la domanda per costruzioni metalliche nelle stime dell'associazione di categoria Unicmi è decollata negli ultimi anni (quasi raddoppiata a 3,7 miliardi nel 2024 rispetto al 2022), ancora meglio è andata alla sottocategoria dei ponteggi, stimata valere 200 milioni in termini di produzione nel 2019, cifra arrivata a triplicare oltre quota 600 milioni nel 2022.

«Si lavorava anche di notte, come forsennati - racconta Enrico Biagioli, imprenditore del settore con Industria Italiana Ponteggi - e in pochi mesi siamo passati da 22 a 90 addetti. Nel 2022, anche per l'impennata dei listini delle materie prime, siamo arrivati vicini ai 60 mi-

Dal boom alla frenata: sui ponteggi la scure della fine dei maxi bonus

lioni di ricavi ma se quest'anno chiudiamo tra 18 e 19 vuol dire che sta andando ancora bene».

Chiusura quasi totale del rubinetto dei bonus che nel comparto, costituito da qualche decina di produttori, a cui si affianca invece una platea più ampia di aziende che si occupano di noleggio, sta ora generando la situazione opposta.

«Per dare un'idea - chiarisce Scevola - se nei momenti più caldi del 2022 realizzavamo dalle 2500 alle tremila tonnellate di materiale ogni mese, ora siamo scesi a 5-600. Il noleggio sta soffrendo meno rispetto alla domanda di acquisto ma la previsione che facciamo nel 2024 per la parte dei ponteggi è nell'ordine dei 30 milioni di ricavi, in linea con il 2019 ma un terzo rispetto ai picchi di due anni fa». Se fino al 31 dicembre dello scorso anno andavamo a mille - conferma il titolare di una Pmi bergamasca che chiede di non essere citato - ora siamo crollati ai volumi del 2008». Situazione non brillante, anche se un po' migliore per chi opera nel comparto industriale, sganciato dunque dalle ristrutturazioni edilizie di condomini e case singole. «Il residenziale è in calo - conferma Nunzia Petrosino, ad di Condor, passata dai 18 milioni del 2019 ai 115 del 2022 - ma altri segmenti tengono: certo, se un paio d'anni fa la domanda superava di molto l'offerta di ponteggi, ora non è più così».

«Per noi pesano molto le infrastrutture - spiega Roberto Vesentini, direttore generale di Layher Italia (nel 2022 arrivata a 50 milioni di ricavi, il massimo storico, il doppio rispetto al periodo pre-pandemia) - e qui devo dire che grazie alla spinta del Pnrr la domanda sta tenendo: per ora non vediamo un crollo dei nostri volumi e pensiamo di chiudere l'anno solo qualche punto percentuale al di sotto del 2023». Il comparto guarda ora con grande attenzione al recepimento della Direttiva Case Green, che sulla carta dovrebbe imporre la riqualificazione energetica di milioni di edifici, con la conseguente domanda aggiuntiva di ponteggi, pre-condizione necessaria per l'applicazione di ogni tipologia di cappotto esterno. «Questo - commenta Biagioli - potrebbe

in effetti cambiare la vita a tutta l'edilizia, portando lavoro per anni. Ma il nodo è capire come si finanziano questi lavori: puoi obbligare le persone a investire per cappotti o altre opere se poi le famiglie non sanno dove prendere le risorse?».

«Ci aspettiamo un valore importante di nuovo lavoro - aggiunge Scevola - ma mi auguro che sia diluito nel tempo in modo diverso rispetto a quanto accaduto nello scorso triennio».

«Sarà un incentivo molto utile - aggiunge Petrosino - ma non penso ad una situazione di "bolla" analoga a quella vissuta con il superbonus. Ad ogni modo, il recepimento di questa norma sarà determinante per capire i volumi di attività richiesta sul mercato».

Il settore tuttavia, oltre che al mercato, guarda anche all'evoluzione degli aspetti normativi, che al momento lasciano le aziende nell'incertezza. «La gestione delle autorizzazioni ministeriali per i ponteggi in capo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali - spiega il direttore di Unicmi Pietro Gimelli - è, da anni condizionata da oggettive carenze organizzative e da una confusione tecnico normativa. Le nostre imprese collaborano con il Ministero per arrivare a una nuova edizione della Norma Tecnica che però, al momento ancora manca. Stiamo anche supportando una ipotesi di modifica del decreto in vigore per introdurre un sistema di enti terzi accreditati che possano rendere i percorsi delle imprese più certi e rapidi. Situazione da migliorare anche nel numero di laboratori di prova, ad oggi inadeguato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'associazione Unicmi: norme tecniche per le autorizzazioni in ritardo, la burocrazia mette in difficoltà il settore

In caduta la domanda legata al residenziale mentre grazie al Pnrr tiene il mercato delle infrastrutture

