

# costruttori romani

costruttori  
romani

costruttori  
romani

Tariffa R.O.C. - Poste Italiane S.p.A.  
Spedizione in Abbonamento Postale  
D.L. 35/2003 (conv. In L. 27/02/2004 n. 46)  
art. 1, comma 1, DCB Roma

n. 3-4 marzo-aprile 2010 - Mensile dell'ACER - Nuova serie - Anno XXIV



**Grandi opere  
e mobilità**



## IL FUTURO È ALLE PORTE. DI ROMA.

Con Acea i primi impianti di trigenerazione per la produzione di energia elettrica, termica e frigorifera sono già una realtà. Nei complessi immobiliari urbani Porta di Roma, Saxa Rubra e Torrino, gli impianti di trigenerazione, alimentati a gas-metano, producono in maniera combinata calore, freddo ed elettricità per oltre 2000 appartamenti e ville.

Dunque, energia elettrica e acqua calda sempre, energia termica per riscaldamento nei mesi invernali e energia frigorifera nei mesi estivi. In termini economici, un risparmio medio per ogni utente del 13%. In termini ambientali, una riduzione delle emissioni inquinanti di CO<sub>2</sub> pari a circa 1.500 tonnellate annue.

*Quando si parla di creare il futuro, niente mezzi termini. Lo facciamo da cent'anni.*

NUOVE ENERGIE



IL TUO MONDO AL CENTRO DEL NOSTRO.

[www.aceia.it](http://www.aceia.it)

**Costruttori Romani**  
mensile dell'ACER  
Associazione Costruttori Edili  
di Roma e Provincia  
n. 3-4 marzo-aprile 2010  
Nuova serie - Anno XXIV

**Direttore responsabile**  
Eugenio Batelli

**Direttore editoriale**  
Angelo Provera

**Responsabile  
della comunicazione**  
Pierguido Cavallina

**Redazione**  
Fabio Cauli

**Progetto grafico  
impaginazione ed editing**  
ATON srl

**Fotografie**  
Archivio ACER, Archivio ATON

**Foto di copertina**  
Romolo Ottaviani - Studio  
di Architettura per Roma  
Metropolitane

**Stampa**  
Web Color srl  
Località Le Campora, Oricola (AQ)

**Direzione, redazione**  
00161 Roma Via di Villa Patrizi, 11  
Tel. 06 440751 Fax 06 44075510  
Ufficiostampa@acerweb.it

Una copia 2,58 euro  
Abbonamento annuo: 20,65 euro

Editrice Gestedil srl  
00161 Roma Via di Villa Patrizi, 11

**ACER**  
**Direttore generale**  
Alfredo Pecorella  
**Vicedirettore generale**  
Benedetto Campofranco

associato 

**Grandi opere  
e mobilità**

**costruttori  
romani** costruttori  
romani  
costruttori  
romani Mensile dell'ACER

- 4 Le grandi opere e il futuro della capitale**  
di Eugenio Batelli
- 8 Eugenio Batelli confermato presidente dell'ACER**
- 10 "Investire sulle infrastrutture per assicurare lo sviluppo alla città"**  
di Fabio Rossi da "Il Messaggero"
- 12 Mobilità, gli impegni del Campidoglio**  
di Fabio Cauli
- 14 Coinvolgere capitali privati nelle grandi opere**  
intervista al Ministro delle Infrastrutture  
Altero Matteoli a cura di Anna Maria Greco
- 18 Roma capitale della mobilità sostenibile**  
di Anna Maria Greco
- 22 ANCE: ancora grave la crisi nel settore delle costruzioni**  
intervista al prof. Paolo Desideri di Fabio Cauli
- 30 Infrastrutture e opere pubbliche: l'opinione degli italiani**  
di Roberto Baldassari
- 34 Roma? È un meraviglioso enigma da interpretare**  
di Fabio Cauli
- 38 Roma, città del fiume**  
di Luca Carrano
- 42 EUR, quando forma e funzione coincidono**  
di Pierluigi Borghini
- 46 Città storica: le aree dismesse come provocazione di sviluppo**  
di Gianni Alemanno



### ACERNEWS

- 50 Il nostro saluto ad Antonello Neri
- 50 Nomadi: corsi per rom, in trenta si diplomano
- 50 Approvate dal Comune di Roma le linee d'indirizzo del Piano Casa di Pierluigi Cipollone
- 53 Le nuove regole sui ricorsi in materia di appalti di Gianluca Celata
- 58 Impresa e università: quando due mondi si incontrano di Giancarlo Goretti
- 60 Noi all'avanguardia nel rapporto con i costruttori intervista al prof. Livio De Santoli
- 61 Tempo di bilanci per la Giunta Alemanno





Pensare la città di domani



## Le grandi opere e il futuro della capitale

Roma ha bisogno di nuove e importanti infrastrutture. Ben vengano gli avvenimenti sportivi e gli eventi che permettono di programmare e realizzare lavori attesi da decenni. Con un effetto benefico su economia e occupazione

di **Eugenio Batelli** Presidente ACER



■ Ogni territorio urbano si caratterizza per alcuni “segni” che lo differenziano dagli altri, rendendolo riconoscibile. Possono essere segni naturali come un fiume, una laguna, una altura o, molto più spesso, segni artificiali, creazione umana, segni lasciati da chi quel luogo ha vissuto e che in quel luogo ha voluto inserire una testimonianza concreta di una determinata epoca, di un certo stile, di un determinato modo di rispondere a esigenze del vivere comune, siano esse pubbliche o private.

Ogni periodo storico, ogni cultura, hanno lasciato nei luoghi fisici nei quali si sono sviluppati un segno della propria presenza.

Quasi sempre questi segni sul territorio, questi caratteri identificativi di uno specifico habitat territoriale rivestono una particolare funzione pubblica: sia essa quella di infrastrutture per la mobilità, di luogo per lo svolgimento di eventi pubblici, di manufatto destinato a celebrare momenti particolari.

In tempi recenti, queste opere di impatto particolare per la città sono spesso legate a grandi eventi. Giubilei, Olimpiadi, Campionati Mondiali ed Europei di

calcio o di altra disciplina sportiva creano l'occasione giusta perché si dibatta e si pensi alla realizzazione di nuove strutture.

La grande opera viene, dunque, letta in sostanziale connessione con eventi di particolare rilievo, unico momento che sembra consentire un più ampio respiro alle logiche programmatiche e alle politiche di investimento, altrimenti contenute nelle gabbie della gestione ordinaria.

Può sembrare fuori luogo e poco appropriato un ragionamento sulle grandi opere in un momento di difficoltà economiche e di rallentamento dei processi di sviluppo. Non è così.

Porsi obiettivi apparentemente ambiziosi, cercare di “volare alto” costituisce sicuramente un modo concreto per darsi lo slancio necessario a uscire dalle difficoltà.

Roma può e deve, oggi e subito, dibattere delle grandi opere di cui ha bisogno. Sia per recuperare ritardi, soprattutto infrastrutturali, rispetto ad altre metropoli, sia per soddisfare esigenze e necessità spesso accantonate per carenza delle necessarie risorse.



La città ha la necessità di inseguire i propri sogni, vedere soddisfatti i desideri, rincorrere le proprie ambizioni







Foto Romolo Ottaviani - Studio di Architettura per Roma Metropolitana

Certo la città ha bisogno di garantirsi manutenzione e decoro urbano, ma questo non può e non deve bastare. La città ha anche necessità di inseguire i propri sogni, vedere soddisfatti i desideri, rincorrere le proprie ambizioni.

Una rete metropolitana diffusa e funzionale come quelle di Londra e Parigi, infrastrutture viarie adeguate ai flussi veicolari interni ed esterni al GRA, porti e aeroporti rapidamente connessi con il centro città, luoghi che ospitano adeguatamente convegni e manifestazioni fieristiche, poli sportivi e per il tempo libero, contenitori culturali.

In buona sostanza, tutto ciò che è necessario per consentire a una metropoli importante e unica come Roma di essere un punto di riferimento per il mondo intero, non solo grazie alle sue vestigia storiche (che vanno gelosamente conservate), ma anche per la sua capacità di soddisfare le aspettative attuali dei propri

cittadini e dei milioni di turisti che ogni anno la visitano.

Dovremo essere capaci di far coesistere nella nostra città la tradizione, di cui dobbiamo essere orgogliosi difensori, e l'innovazione, nel tessuto urbano, indispensabile per vincere le sfide del futuro.

Le grandi opere rappresentano un momento, non certo unico ed esaustivo, ma sicuramente importante di un processo di crescita di una città. Rendono concreta la volontà delle nostre generazioni di dare un contributo forte e non transitorio alla pagine del grande libro di Roma che ci è stato consegnato dai nostri predecessori. Lasciare le pagine in bianco sarebbe una colpa di tutti noi.

Sono certo che nessuno, nelle istituzioni, nelle forze politiche, nel mondo imprenditoriale e sindacale, vorrà farsi carico di tale responsabilità. Allora... cominciamo a scrivere! ■



# Insieme.

Per contare di più.  
Per crescere nello sviluppo.



Da oltre sessant'anni l'ACER associa le piccole, medie e grandi imprese edili di Roma e provincia per la tutela della categoria dei costruttori e per una politica dell'edilizia adeguata allo sviluppo della società. Gli uffici dell'ACER offrono assistenza e informazioni agli associati in ogni settore di attività:

- > problemi del lavoro e sindacali
- > prevenzione infortuni
- > lavori pubblici
- > edilizia privata
- > urbanistica
- > problemi tributari, civilistici e amministrativi
- > osservatorio economico e dati statistici

ANCE ROMA

**ACER**

Associazione Costruttori Edili  
di Roma e Provincia



## Eugenio Batelli confermato presidente dell'ACER

L'Assemblea delle imprese associate all'ACER che si è svolta il 27 e il 28 aprile 2010 ha confermato all'unanimità, per il triennio 2010 - 2013, **Eugenio Batelli** Presidente dell'Associazione.

La stessa Assemblea ha no-



minato i membri elettivi del Consiglio direttivo, i componenti del Collegio dei Probiviri, del Comitato di Ammissione e Vigilanza, del Collegio dei Revisori dei conti.

Inoltre, il nuovo Consiglio Direttivo, nella seduta di insediamento del 30 aprile 2010, su proposta del Presidente Batelli, ha nominato all'unanimità per il prossimo triennio:



**Luca Navarra**  
Vice Presidente  
per i rapporti Sindacali



**Giovanbattista Waly**  
Vice Presidente  
per le Opere Pubbliche



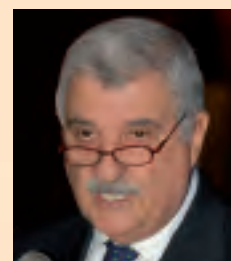
**Nicolò Rebecchini**  
Vice Presidente per l'Edilizia,  
Territorio e Ambiente



**Francesco Bachetoni**  
Vice Presidente  
per i rapporti Associativi



**Angelo Provera**  
Vice Presidente  
per il Centro Studi



**Stefano Berardelli**  
Tesoriere

.GENERAL RISK BROKER.  
PERCHÉ CHI PUNTA IN ALTO HA BISOGNO DI PUNTI FERMI



GENERAL RISK BROKER ASSICURA LA REALIZZAZIONE DELLE VOSTRE GRANDI IMPRESE.

Guardare in alto significa vedere in anticipo i possibili rischi. Per prevenirli. Significa sapere dove dirigere il proprio sguardo. General Risk Broker opera a tutto campo nel brokeraggio assicurativo ed ha il suo core business nel garantire le imprese che operano nell'edilizia e nei pubblici appalti. Una società giovane, competente e intraprendente, che ha già assicurato la realizzazione di grandi opere. Nessuna impresa è impossibile, dal nostro punto di vista.

General Risk Broker - Via Francesco Denza, 27 - 00197 Roma  
Tel. 06 97848066 - Fax 06 97848559 - [www.generalriskbroker.it](http://www.generalriskbroker.it)



Il futuro della città

# “Investire sulle infrastrutture per assicurare lo sviluppo alla città”

Parla il presidente dell'Associazione Costruttori Edili Romani: “Modificare il Piano casa regionale e il Prg della Capitale”. “Per la manutenzione delle strade serve un piano triennale da 230 milioni l'anno”

di **Fabio Rossi** da **Il Messaggero**

■ Investire sulle infrastrutture, a partire da un piano triennale di ristrutturazione delle strade “per assicurare lo sviluppo della città”. Utilizzare tutti i fondi disponibili, pubblici e privati, e far partire i piani già approvati, “per rilanciare l'economia, in un momento piuttosto difficile al livello internazionale, quindi anche a Roma e provincia”. Eugenio Batelli, ieri riconfermato alla presidenza dell'Associazione dei Costruttori Edili Romani (ACER) per il prossimo triennio, traccia le sue priorità per l'immediato futuro della Capitale.

**Presidente Batelli, come possono reagire gli imprenditori e le istituzioni in un momento difficile per l'economia romana?**

“Penso che si debbano subito mettere in campo interventi urgenti, in funzione anticiclica. In particolare bi-

sogna procedere subito all'attuazione del piano regolatore generale e rendere i processi molto più rapidi. Penso, per esempio, agli articoli 11, che da noi sono stati approvati nel 2006, 13 anni dopo la introduzione per legge. A oggi, inoltre, sono stati attuati soltanto in parte”.

**Di che cifre parliamo, come impatto sull'economia romana?**

“Con l'avvio di questi programmi si sbloccherebbero notevoli capitali privati. Parliamo di 1,8 miliardi di euro, di cui 500 milioni destinati alle infrastrutture e agli investimenti. I programmi delle cosiddette compensazioni valgono complessivamente quattro miliardi”.

**Lei ha spesso parlato della necessità di modifiche al nuovo piano regolatore. In che senso?**



Foto Romolo Ottaviani - Studio di Architettura per Roma Metropolitana

“Innanzitutto, il nuovo Prg è carente di un adeguato sistema di infrastrutture. Bisogna applicare in tempi rapidi il piano strategico della mobilità, perché altrimenti il sistema-città non può funzionare.”

**Quale intervento considera prioritario, in questo campo?**

“Al primo posto metterei la manutenzione stradale, che riguarda anche la sicurezza dei cittadini. La condizione generale dei 5.500 km della viabilità cittadina, infatti, ha costi sociali altissimi e frena lo sviluppo”.

**Quale rimedio propone, allora?**

“Abbiamo calcolato che, per riportare le strade romane a un livello almeno adeguato, è necessario un investimento annuo di 230 milioni di euro, per tre anni. Ma non è l'unico aspetto: non si possono ancora bandire gare al massimo ribasso per questi lavori. Si continuano a vincere appalti con ribassi del 60 per cento, che rendono impossibile realizzare interventi non dico di buon livello, ma nemmeno mediocri”.

**Tornando all'urbanistica, l'ACER ha chiesto modifiche al Piano casa della Regione Lazio. Lo ritiene inadeguato?**

“Chiediamo in particolare che venga incrementato il premio di cubatura per gli interventi di demolizione e ricostruzione del patrimonio edilizio. La Regione l'ha fissato al 35 per cento, ma per essere sufficiente deve salire almeno al 50 per cento. Ma vanno modificate anche le previsioni del Prg di Roma: pensare a un 40 per cento riservato a immobili non residenziali, in questo periodo, non è realistico”.

**Negli ultimi anni lo strumento del project financing viene indicato come rimedio alla scarsità di fondi pubblici per gli investimenti. È la strada giusta?**

“Sicuramente sì: può consentire all'amministrazione di utilizzare al meglio le risorse. Penso, per esempio, alla linea B2 della metropolitana, per la quale è previsto un finanziamento di 100 milioni di fondi pubblici, e di 300 milioni provenienti dai privati. È la strada da seguire”.



Conferenza stampa di sindaco e assessori

# Mobilità, gli impegni del Campidoglio

Alemanno, Commissario straordinario per l'emergenza traffico, spiega gli interventi del Comune.

Dal prolungamento della Linea B ai parcheggi di scambio, dalla manutenzione stradale al nuovo ponte per Fiumicino, tutto deve essere risolto "entro il 2020, data di scadenza del Piano strategico di sviluppo e anno delle Olimpiadi"

di **Fabio Cauli**

■ "Roma ha bisogno di infrastrutture in tempi rapidi e gli operatori privati sono disponibili ad investire sulla città". Questo in sintesi il commento del presidente dell'ACER che è intervenuto alla conferenza stampa di presentazione dell'attività commissariale per il 2009 in materia di emergenza traffico e mobilità. Batelli ha espresso un giudizio positivo su quanto è stato svolto lo scorso anno e si augura che simili interventi possano essere previsti in futuro anche per snellire i tempi e le procedure di approvazione per le opere e gli investimenti fondamentali per la Capitale.

Durante la conferenza stampa in Campidoglio sono stati illustrati vari interventi. La gara per il prolungamento della metro B da Rebibbia a Casal Monastero che è in pubblicazione (560 milioni); il cantiere aper-

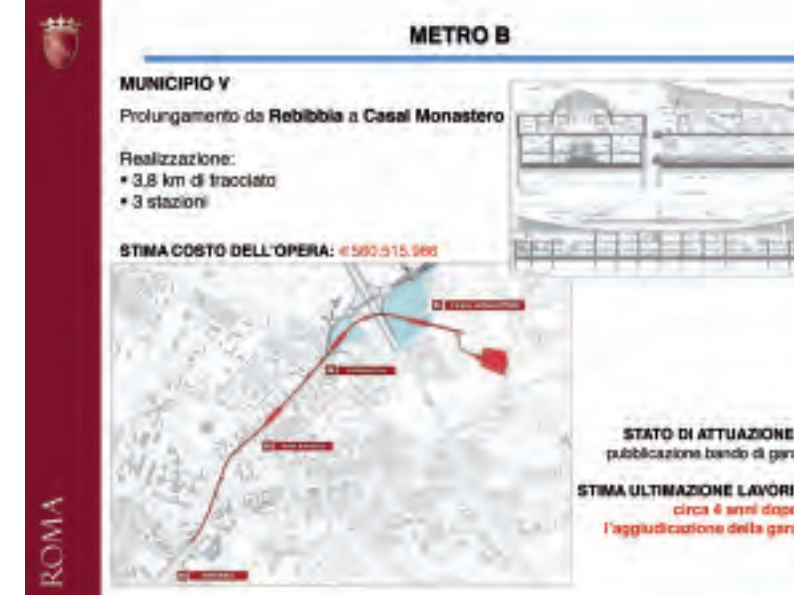
to per la realizzazione della metro B1 (220 milioni); la Metro D (3,4 miliardi) in fase di gara; e poi, il Ponte della Scafa di collegamento a Fiumicino (32,3 milioni) e 35 appalti di manutenzione stradale per un totale di un milione di metri quadrati di strade riqualificate e 70 milioni di euro investiti.

Il consuntivo è stato presentato il 24 marzo dal sindaco Gianni Alemanno e dagli assessori capitolini ai Lavori Pubblici e alla Mobilità, Fabrizio Ghera e Sergio Marchi. Il ruolo del sindaco di commissario straordinario per la mobilità e il traffico "ci ha consentito - ha detto Alemanno - di accelerare l'esecuzione e la cantierizzazione di molti interventi". Oltre alle metro in corso di realizzazione e alle infrastrutture in partenza, dice l'amministrazione comunale, sul versante del Piano

parcheggi, nel corso dell'ultimo anno sono stati avviati gli iter procedurali di oltre 7000 parcheggi di scambio (oltre un terzo dei 18 mila previsti dal Piano parcheggi) e, come ha spiegato il direttore dell'ufficio del commissario per l'emergenza traffico, Daniela Barbato, è stato "avviato l'iter per la realizzazione di oltre 7000 parcheggi pertinenziali e a rotazione", su un totale dei 48 mila previsti dal Piano.

Il problema dell'emergenza traffico nella capitale, secondo Alemanno, deve essere risolto "entro il 2020, data di scadenza del Piano strategico di sviluppo e anno delle Olimpiadi". Per fare questo, la strategia del Campidoglio è quella di "creare delle infrastrutture che diano un'alternativa credibile al trasporto privato". Allo stesso tempo, secondo il sindaco, "è importante procedere con un Piano di interventi complessivi, non con singole iniziative".

Nel dettaglio del consuntivo presentato in Campidoglio, per il Piano parcheggi, nell'ultimo anno, sono state emanate 43 ordinanze riferite alla realizzazione di 7567 posti auto, di cui oltre 4000 pertinenziali. I cantieri in corso sono 54, e i lavori già ultimati 44. Per avere qualche dato: "Sono in conferenza dei servizi - ha detto Marchi - progetti per la realizzazione di parcheggi di scambio a Battistini (455 posti auto), Tor di Valle (685 posti) e Magliana (900 posti)". Sono stati affidati i lavori per la realizzazione del parcheggio di scambio a Jonio (236 posti), e sono stati messi a gara i lavori per la costruzione, tra gli altri, dei parcheggi di Monti Tiburtini (309 posti) e Casal Monastero (3368 posti). È in conferenza dei servizi anche il parcheggio del Galoppatoio (quasi 120 milioni di euro; realizzazione prevista entro il 2014). Mentre "sono in corso - ha aggiunto Marchi - i lavori per il parcheggio di piazza Cavour" (quasi 24 milioni per realizzare 700 posti entro luglio 2011). Infine, sul fronte delle infrastrutture, oltre alle metropolitane, al Ponte della Scafa e ai lavori di manutenzione stradale, Ghera ha fatto sapere che è stata affidata la progettazione definitiva del Piano di riqualificazione urbanistica di San Basilio con il conseguente raddoppio di via del Casale di San Basilio (32,3 milioni



l'intervento complessivo) ed è in corso la progettazione definitiva delle rotatorie dell'Ardeatina in corrispondenza di via di Grotta Perfetta, via di Vigna Murata, via di Tor Pagnotta e via di Torricola (7,7 milioni in totale).

Alla conferenza erano presenti anche i presidenti delle commissioni capitoline Mobilità e Lavori Pubblici, Antonello Aurigemma e Giovanni Quarzo e il presidente di Roma metropolitane Giovanni Ascarelli. ■



La strategia del Campidoglio è quella di "creare delle infrastrutture che diano un'alternativa credibile al trasporto privato"



Gli obiettivi del Governo

# Matteoli: coinvolgere capitali privati nelle grandi opere

Per il ministro delle Infrastrutture le forme di partenariato sono le uniche condizioni per garantire una continuità degli investimenti nella fase recessiva che attraversa il Paese. "Roma va decongestionata dal traffico: l'anno scorso il caos mobilità è costato 1,2 miliardi di euro"

Intervista ad Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. A cura di **Anna Maria Greco**

■ **Ministro, il tema di questo numero della nostra rivista è "Lo sviluppo della capitale passa attraverso le grandi opere e la mobilità": lei è d'accordo con questa affermazione?**

"Non solo sono d'accordo ma penso sia sufficiente un dato per capire l'indispensabilità e l'urgenza nel rendere efficiente ed efficace l'organizzazione dell'offerta infrastrutturale e trasportistica della capitale. Il dato è quello relativo al costo di congestione che ha riguardato Roma nello scorso anno: oltre 1,2 miliardi di euro".

**Quali sono, appunto, gli interventi in programma per aiutare il progresso di Roma e del Lazio?**

"Intanto, non possiamo dimenticare che fino al 2004 il grande raccordo anulare, dove transitano

oltre 150.000 veicoli al giorno, per oltre un terzo non disponeva della terza corsia; in quattro anni, in realtà, si è riusciti, attraverso le risorse della Legge Obiettivo, a rispondere concretamente ad un'esigenza fondamentale della domanda di trasporto. Accanto a quest'opera ci sono stati gli interventi relativi alla costruzione di una vera rete metropolitana; non più soltanto due assi metropolitani (Linea A e Linea B) ma una rete che, finalmente, tiene conto di una nuova Linea, la Linea C, già da tempo cantierata, e di un prolungamento funzionale, di grande respiro, della Linea B. In realtà, l'offerta efficiente del trasporto pubblico nella capitale è una condizione che ridimensiona, in modo sostanziale, i costi da congestione, i gravi livelli di incidentalità



Tra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è previsto uno strumento davvero innovativo: l'Intesa Generale Quadro



e il tasso di inquinamento atmosferico".

**Autostrade, metro, aeroporti: quanto conterà la collaborazione tra ministero e amministrazioni locali, a cominciare dalla nuova giunta regionale della Polverini?**

"Tra la Regione ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è previsto uno strumento davvero innovativo: l'Intesa Generale Quadro. Tale Intesa, prevista dalla Legge Obiettivo, è sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente, dal Ministro per le Regioni e dal Presidente del Consiglio. In tale atto sono inseriti tutti i reciproci impegni e con una cadenza semestrale vengono effettuate apposite verifiche sull'avanzamento dei vari interventi previsti dai numerosi programmi. Senza dubbio, ci sarà quindi la

massima collaborazione con la Presidente Polverini, una collaborazione che dovrà, tra l'altro, dare concreta attuazione ad interventi chiave per lo sviluppo dell'intero sistema regionale, come quello relativo all'asse autostradale tirrenico (Civitavecchia-Livorno), all'asse autostradale Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, all'impianto aeroportuale di Fiumicino e di Viterbo, al porto di Civitavecchia".

**Nel 2009 lei ha ottenuto per il settore delle infrastrutture 11,2 miliardi, ma la Finanziaria ha poi tagliato questa somma.**

"Le risorse non sono state tagliate, ma sono state in parte allocate in altre aree del sistema infrastrutturale; mi riferisco in particolare alla difesa del suolo, all'edilizia carceraria, all'edilizia scolastica. Non un azzeramento o un trasferimento in comparti diver-

## Chi è Altero Matteoli

di **Matteo Di Paolo Antonio**

Nato nel 1940 a Cecina, Altero Matteoli porta il nome del nonno, primo veterinario della provincia di Livorno. Ragioniere e dirigente di azienda, è sposato e ha due figli. Nella sua lunga carriera politica e parlamentare ha ricoperto molti incarichi istituzionali e di partito.

Dal 1983 è stato un esponente del Movimento Sociale Italiano, segretario regionale per la Toscana e consigliere comunale e provinciale di Livorno. In quell'anno è stato eletto per la prima volta alla Camera dei deputati, nel 1995 è diventato capogruppo di An, il nuovo partito nato dalla svolta di Fiuggi.

È stato riconfermato ininterrottamente a Montecitorio fino alla XIV legislatura.

Alle elezioni politiche del 2001 è stato eletto deputato a Lucca per il Popolo della libertà e nel 2006 ha lasciato la Camera dopo essere stato eletto al Senato.

Nella sua attività parlamentare, Matteoli ha ricoperto vari incarichi: membro della Commissione d'inchiesta sulla P2 e di quella bicamerale per le questioni regionali, della Commissione Trasporti e di quella per le Politiche Comunitarie, della Commissione Antimafia, redigendo la relazione sulla collusione tra mafia e politica, della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni. Nel 1994, nel primo governo Berlusconi, è stato nominato ministro dell'Ambiente e in quel ruolo è tornato nel



2001, nel secondo e nel terzo governo Berlusconi, fino al termine della legislatura nel 2006. Quello stesso anno, il 29 maggio, è stato eletto sindaco di Orbetello. Dal 2008, nell'attuale quarto governo Berlusconi, è ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.





Foto Romolo Ottaviani - Studio di Architettura per Roma Metropolitana

si da quello dei lavori pubblici, ma solo un'assegnazione di alcune risorse in settori in cui da molto tempo non vi era stata una giusta allocazione di investimenti”.

**Lei è un sostenitore dell'apporto strategico dei privati agli investimenti infrastrutturali, ma servono tempi e regole certi. Che cosa è stato fatto e che cosa ancora si deve fare?**

“Non solo sono sostenitore dell'apporto dei capitali privati ma in una fase recessiva quale quella vissuta nell'ultimo biennio penso che le forme di Parte-

nariato Pubblico Privato siano le uniche condizioni per garantire una continuità degli investimenti nel comparto delle infrastrutture. Devo dire che posso ritenermi soddisfatto se del quadro programmatico di investimenti attivato dal CIPE nel 2009, pari a circa 28 miliardi di euro, oltre il 50% è supportato da capitali privati. Sulle regole e i tempi certi siamo intervenuti a più riprese e se i privati hanno contribuito in modo forte lo si deve anche a questo. Per il futuro proseguiremo su questa via, intrapresa finora con successo”. ■



## COME STA IL TUO CANTIERE?

UNA **VISITA TECNICA** DEL **CTP**  
PUÒ EVITARTI COMPLICAZIONI  
PRENOTALA ADESSO  
**METTI IN REGOLA IL TUO CANTIERE**  
PER GARANTIRE LA SICUREZZA TUA E DEGLI ALTRI

VISITACI SU [WWW.CTPROMA.IT](http://WWW.CTPROMA.IT) O CHIAMA IL N. **06 86218191**



**Edilizia e Sicurezza**  
Comitato Paritetico Territoriale  
di Roma e Provincia



Intervista con l'assessore Sergio Marchi

# Roma capitale della mobilità sostenibile

La Giunta punta con decisione sul potenziamento del trasporto pubblico. "Grazie al Piano strategico approvato dal Consiglio sarà finalmente possibile programmare congiuntamente lo sviluppo urbanistico e quello infrastrutturale"

■ **Assessore, senza una svolta sul piano della mobilità lo sviluppo di Roma sarà sempre frenato: lei è convinto di questo?**

"Roma mancava da oltre 10 anni di uno strumento che coniugasse lo sviluppo urbanistico con il potenziamento delle infrastrutture in un'ottica di sistema integrato che delineasse gli interventi strategici indispensabili per dare risposte concrete alle nuove esigenze di mobilità della capitale e dell'area vasta che la circonda. Una visione limitata che ha generato situazioni estreme e anche paralizzanti per la città. Sulla scorta di questo vuoto, l'amministrazione comunale ha fortemente voluto alcuni atti normativi che desero nuove regole e nuovo impulso alla capitale. Primo tra tutti il Piano Strategico per la mobilità soste-

nibile, che ha concluso il suo iter con l'approvazione del Consiglio comunale il 16 aprile scorso e grazie al quale oggi è finalmente possibile programmare congiuntamente lo sviluppo urbanistico e quello infrastrutturale di Roma. Una sorta di cornice di riferimento per tutti gli atti normativi necessari a una corretta regolamentazione della mobilità da e verso la Capitale, alla quale si affiancano sia il Nuovo piano parcheggi, che prevede, oltre ai classici parcheggi interrati, ben 18.000 posti auto presso i nodi di scambio intermodale, sia il Nuovo piano per i pullman turistici, che partirà entro la fine dell'estate".

**Quali sono i suoi primi impegni, per affrontare la questione del traffico cittadino?**

"È fondamentale un'azione concreta che porti all'al-

lontanamento progressivo dalla città del traffico veicolare di attraversamento, dando una svolta positiva all'accessibilità di persone e merci. Risultato ottenibile mediante un incremento della ripartizione modale che vada a favore del trasporto pubblico. Il primo impegno che l'amministrazione capitolina ha affrontato per rendere possibile questo cambiamento è stata la profonda e complessa ristrutturazione delle aziende del Tpl romano, con un gestore unico per il ferro e la gomma, Atac SpA, e una agenzia leggera, Roma Servizi per la Mobilità, che oltre a gestire l'infomobilità nella Capitale ha anche il compito di pianificare e progettare nuove soluzioni nell'ambito della mobilità pubblica e privata.

Altro passo importante per ridurre sensibilmente il traffico sarà il nuovo piano merci. Il trasporto merci

nella capitale sconta, infatti, la mancanza di una regolamentazione, con pesanti ricadute sulla viabilità. Contiamo di portarlo in Giunta entro luglio. Il nuovo piano premierà l'utilizzo di mezzi ecologici, leitmotiv nella politica di questa amministrazione che punta a rendere Roma la capitale della Mobilità Sostenibile e punterà ad una organizzazione degli ingressi che ottimizzi la gestione logistica della consegna delle merci in punti di stoccaggio predeterminati. Sono in corso di valutazione le ipotesi per l'ubicazione di piattaforme logistiche, sia per la distribuzione dell'ultimo miglio, sia per gli stoccaggi più importanti e di più lungo periodo, che saranno ubicate nelle aree più esterne della città e comunque presso nodi di scambio intermodale".

**E le priorità per le infrastrutture anche extraurbane?**

## Chi è Sergio Marchi

di **Matteo Di Paolo Antonio**

Nato a Roma 40 anni fa, celibe, dopo la maturità classica Sergio Marchi studia Giurisprudenza e si laurea nel 1993. Nel 1997 diventa avvocato iscritto all'Ordine di Roma. La sua carriera politica inizia dopo la laurea, quando si candida per l'Msi-Dn e viene eletto consigliere nella XVI Circoscrizione di Roma dove ricopre, fino al 1997, la carica di vicepresidente di gruppo. Nel 1994 crea l'associazione culturale «I Destrieri», prima a Roma e poi in varie regioni italiane, contribuendo più tardi alla nascita di Alleanza Nazionale. È, infatti, del 1995 il congresso di Fiuggi dal quale ha origine il nuovo partito e Marchi partecipa come delegato all'evento. L'anno dopo è delegato al congresso costituente di Rieti della nuova aggregazione giovanile della for-

mazione politica erede del Msi-Dn: «Azione Giovani». Diventa membro della direzione nazionale di An e successivamente dell'esecutivo nazionale, con delega ai rapporti con i movimenti giovanili dei partiti del Polo per le libertà. Componente dell'esecutivo romano di An dal 1999, nel 2007 diventa responsabile delle Politiche del Territorio per la Federazione Romana di An. Entra in Consiglio Comunale il 18 giugno 1999, con l'incarico di componente delle Commissioni Scuola, Cultura e Personale. Collabora con diverse riviste di approfondimento politico, tra cui «Charta Minuta» ed «Area». Ricandidato al Consiglio Comunale di Roma nel 2001, viene eletto con circa 3600 preferenze e ricopre da subito la carica di vicepresidente del gruppo.

Partecipa come delegato al Congresso di An a Bologna e dal 2002 è componente dell'Assemblea nazionale del partito.

Dal 2004 al 2006 ricopre la carica di Presidente del gruppo di An al Consiglio Comunale di Roma. Nel 2006 viene rieletto in Campidoglio e riveste la carica di vicepresidente della Commissione Urbanistica. Dal 2007 diventa, inoltre, Presidente dell'Osservatorio Parlamentare, Istituto di cultura politica. Dall'aprile 2008 entra nella Giunta Alemanno del Comune di Roma, come assessore a Politiche della Mobilità, Parcheggi, Indirizzi per impiego operativo G.I.T, Rapporti con Ferrovie dello Stato SpA, Definizione e verifica indirizzi gestionali di: Atac SpA, Metro SpA, Trambus, Roma Metropolitane.





“Priorità nel campo delle infrastrutture è il potenziamento della mobilità su ferro. In ambito urbano sono in prima linea gli interventi per il completamento della linea C e il prolungamento della B1. Lavori che per la prima tratta della Linea C, Pantano-Parco di Centocelle, termineranno a fine 2011, per la tratta Parco di Centocelle-Lodi nell’ottobre 2012, per poi arrivare fino a San Giovanni nel 2103. La Linea



“Per risolvere il problema della sosta in doppia fila dei torpedoni abbiamo varato un Nuovo piano pullman che partirà prima della fine dell'estate, con un sensibile aumento delle aree di sosta”



B1 sarà terminata, per la tratta Bologna-Conca d’Oro, entro la fine dell’anno prossimo, e per la tratta da Conca d’Oro a Jonio l’anno successivo. Sempre in area urbana è in corso anche la fase progettuale del prolungamento della Linea A oltre Battistini con due nuove fermate, Bembo e Torvecchia, mentre il prolungamento della Linea B per il tratto Rebibbia-Casal Monastero è in fase di gara. Stiamo inoltre lavorando a un potenziamento e ammodernamento della rete tranviaria. Sulle infrastrutture extraurbane, è stato sottoscritto poche settimane fa un accordo operativo tra Comune di Roma e Ferrovie dello Stato, con l’obiettivo di aumentare entro il 2020 l’offerta dei treni nell’area metropolitana e di quelli che dalla regione arrivano a Roma. La realizzazione della prima fase degli interventi già nel 2013 prevede l’apertura della stazione di Pigneto, che sarà il più importante nodo di scambio della città tra le linee



Foto Romolo Ottaviani - Studio di Architettura per Roma Metropolitana

FR1, FR3, FR4, FR6, la nuova linea C della metropolitana di Roma e la circolare tranviaria Sud. Sempre nel 2013 sarà realizzato il prolungamento di due treni FR3 da Ostiense a Tiburtina e sarà istituito il Leonardo Express da Fiumicino Aeroporto a Tiburtina. Si tratterà di un servizio di qualità, diverso da quello per Termini, con fermate a Ostiense, Tuscolana e Pigneto in modo da collegare l’aeroporto di Fiumicino e i nodi di scambio della città all’Alta Velocità. Nello scenario finale, poi, saranno realizzati altri due interventi fondamentali, due vere novità assolute: il passante ferroviario metropolitano Sud, con 16 treni l’ora tra Ostiense e Tiburtina, e un intervallo dei passaggi dei treni minore di 4 minuti”.

**Il turismo è una fonte di ricchezza per la capitale, ma comporta anche tanti problemi, basti pensare ai bus turistici. Come li sta affrontando il suo assessore?**

“Per risolvere il problema della sosta in doppia fila

dei torpedoni abbiamo varato un Nuovo piano pullman che partirà prima della fine dell’estate, con un sensibile aumento delle aree di sosta, che passeranno da 24 a 60, e un conseguente incremento del numero di posti bus, che passeranno da 249 a 539. Parliamo di +150% delle aree di sosta, +116% di posti bus a disposizione. Il piano porterà anche delle significative innovazioni, tra cui un sistema "telepass" che permetterà di monitorare non solo gli accessi ai check point, ma anche la disponibilità di posti liberi nelle zone dedicate alla sosta di 2 ore, recentemente istituite, e il rispetto del turnover di 15 minuti previsto nelle aree destinate alla sosta breve. Abbiamo previsto anche delle misure antinquinamento, grazie alle quali i pullman ecologici e meno ingombranti, al di sotto degli 8 metri, beneficeranno di una riduzione delle tariffe di accesso, mentre ai veicoli inquinanti verrà progressivamente inibito l’accesso in città. Fin

dall’entrata in vigore del piano i più impattanti euro 0 ed euro 1 non potranno più accedere all’interno del Grande Raccordo Anulare e tanto meno all’interno delle Mura Aureliane. Per le altre immatricolazioni si procederà a scaglioni. Entro il primo gennaio 2014 l’ingresso e la conseguente circolazione saranno vietati anche ai mezzi euro 3. Ovviamente perché le regole siano rispettate è stato anche previsto un



Tra le innovazioni del piano, un sistema "telepass" che permetterà di monitorare gli accessi ai check point, la disponibilità di posti liberi nelle zone dedicate alla sosta di 2 ore e il rispetto del turnover



maggiore controllo, sia diretto, attraverso personale addetto, sia informatizzato, collegato alla Sala sistema con un netto inasprimento delle sanzioni per chi violi le nuove regole di accesso”.

**Qual è il suo messaggio ai costruttori romani?**

“Come ho detto all’inizio di questa intervista, per affrontare il problema della mobilità di Roma è indispensabile una visione d’insieme che vada oltre lo specifico settore. Per il raggiungimento di risultati concreti è indispensabile proseguire con la strada già intrapresa durante il percorso di approvazione del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile, ovvero la strada del dialogo, dei contributi propositivi. Strada che, come testimonia l’intervento alla conferenza cittadina sul Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile del presidente di ACER Eugenio Batelli, ha sempre visto presente la categoria dei costruttori, con proposte concrete”. ■



Forte preoccupazione delle imprese

## ANCE: ancora grave la crisi nel settore delle costruzioni

Continua il periodo nero dell'economia e della produzione. In tre anni nell'edilizia perso oltre il 18 per cento di investimenti. Anche il Piano casa 2 non è decollato, mancando la sua funzione anticongiunturale. Adesso è fondamentale accelerare sulle nuove infrastrutture

■ Anche nel 2010 continua la crisi nel settore delle costruzioni. Gli indicatori disponibili non evidenziano segnali di ripresa e le imprese esprimono ancora valutazioni di forte preoccupazione per i ridotti livelli di attività e per l'assottigliarsi del portafoglio ordini.

La domanda privata è ancora fortemente condizionata dal clima di incertezza innescato dalla crisi economica e finanziaria che induce imprese e famiglie a rimandare i propri piani di investimento; contemporaneamente la domanda pubblica risente della progressiva riduzione delle risorse per nuovi investimenti ed è inoltre costretta dai vincoli di spesa derivanti dal patto di stabilità interno che riducono la capacità di investimento nelle opere pubbliche.

I forti ritardi nei pagamenti alle imprese da parte del-

le amministrazioni pubbliche per lavori eseguiti e il permanere delle difficoltà di accesso al credito incidono negativamente sulla gestione finanziaria delle imprese e costituiscono alcuni degli ostacoli alla ripresa del settore.

L'ANCE stima nel 2009 una riduzione degli investimenti in costruzioni del 9,4% in termini reali rispetto all'anno precedente che si aggiunge al -2,3% del 2008 rispetto al 2007. Un'ulteriore flessione del 7,1% è prevista per il 2010.

In tre anni, dal 2008 al 2010, il settore delle costruzioni avrà perduto il 18% in termini di investimenti. Risultati particolarmente preoccupanti segnano alcuni comparti, come quello delle nuove abitazioni, che avrà perso in tre anni il 30% del volume degli investimenti.

di **Fabio Cauli**



**ANCE**  
Dopo nove anni di crescita, i volumi di produzione del settore sono tornati ai livelli osservati alla fine degli anni '90





Per i lavori pubblici la riduzione dei livelli produttivi è in atto da sei anni e nel 2010 gli investimenti saranno il 23% in meno rispetto al 2004.

In altri termini, dopo nove anni di crescita, i volumi di produzione del settore sono tornati ai livelli che sono

stati osservati alla fine degli anni Novanta.

Il Piano casa 2, sul quale erano state riposte molte aspettative per la ripresa del settore, non decolla ed effetti sostanziali sui livelli produttivi si potranno manifestare solo nel 2012 e nel 2013. La funzione anticon-

## Ed è allarme anche per i ritardi nei pagamenti

di **Fabio Cauli**

L'analisi dei ritardi con cui le Amministrazioni Pubbliche sono solite adempiere i propri obblighi contrattuali nei confronti delle imprese impegnate nel settore delle costruzioni assume un interesse maggiore alla luce della crisi economica e della conseguente necessità di affrontare il tema delle strategie necessarie per uscire dalla crisi. La sussistenza di una rapporto basato sulla certezza degli obblighi, ma anche dei diritti, fra il sistema industriale del paese e il settore pubblico risulta in tal senso indispensabile.

Il dilatamento nei tempi di pagamento osservati da parte delle Amministrazioni Pubbliche per i lavori eseguiti dalle imprese negli ultimi anni va in direzione opposta al perseguimento di tali obiettivi.

Questa "cattiva pratica", che sembra ormai essere diventata un'abitudine consolidata nei rapporti della P.A. con i privati, offre un motivo di instabilità in più per le imprese, già costrette a confrontarsi con un difficile scenario macroeconomico, e indebolisce ulteriormente il sistema economico nella sua capacità di riemergere dalla crisi. Va da sé che l'allungamento dei tempi nei pagamenti per lavori effettuati, causato da una serie di problematiche e di inefficienze non ascrivibili al comportamen-

to delle imprese, finisce col gravare interamente sul bilancio delle imprese stesse, mettendo a rischio la loro attività in un momento quanto mai delicato. Secondo un'indagine dell'ANCE svolta presso le imprese associate per valutare la consistenza del fenomeno dei ritardati pagamenti ed individuarne le cause, i tempi d'attesa delle imprese si sono dilatati paurosamente negli ultimi 3 anni, come lamentato dal 62% delle imprese che hanno partecipato all'indagine.

Il 51,2% delle imprese intervistate ha denunciato ritardi medi di pagamento oltre i termini contrattuali che vanno da un minimo di due mesi fino a superare un anno.

Il 54% del campione ha subito punte di ritardo superiori a 6 mesi, e per il 22,7% delle imprese si sono verificate situazioni in cui i ritardi nei pagamenti per lavori effettuati hanno superato i 12 mesi.

Le principali cause indicate dalle imprese quali responsabili di queste tendenze riguardano il Patto di Stabilità Interno per Regioni ed Enti locali, indicato dal 46,3% delle imprese, i trasferimenti dei fondi dalle amministrazioni centrali alle stazioni appaltanti (segnalato dal 55,7% delle imprese) e le lungaggini relative all'emissione del certifi-

cato di pagamento (46,3% delle imprese).

Il problema dei ritardati pagamenti alle imprese è stato al centro dell'azione dell'ANCE negli ultimi due anni, azione che diventa ancor più strategica alla luce della recente revisione, da parte della Commissione Europea, dell'attuale direttiva in materia di ritardati pagamenti.

La nuova direttiva prevede l'armonizzazione del termine massimo di pagamento a 30 giorni e sanzioni finanziarie per le amministrazioni che non rispetteranno tali termini.

È opportuno, quindi, compiere una riflessione su come rendere più rapidi e virtuosi i pagamenti da parte delle Amministrazioni Pubbliche e risolvere le problematiche connesse al Patto di Stabilità Interno che penalizza fortemente gli investimenti in capitale fisso sul territorio.

Secondo le stime ANCE, alla fine del 2007, ammontano a 44 miliardi di euro i residui passivi in conto capitale, ovvero le risorse impegnate ma non spese che stazionano nei bilanci dei Comuni, dei quali circa un terzo, ovvero 15 miliardi di euro, immediatamente spendibile, in particolare per opere di viabilità e trasporti, manutenzione del territorio ed edilizia scolastica.



## Legalità e qualità: riedificare l'Italia Ecco le 11 proposte dell'ANCE per far ripartire la macchina delle costruzioni

di **Fabio Cauli**

1. *Poteri straordinari: distinguere l'urgenza dall'emergenza*  
Ben vengano i poteri di deroga attribuiti ai Commissari straordinari per gestire le effettive emergenze, come avviene nelle procedure emergenziali a seguito di calamità imprevedibili, evitando però l'abuso di procedure eccezionali a discapito del mercato. Appare, quindi, necessario distinguere tra i poteri di deroga offerti ai Commissari straordinari per la prima gestione dell'emergenza da quelli ritenuti necessari per far fronte all'urgenza, per i quali le deroghe non dovrebbero interessare le procedure di affidamento dei lavori, ma esclusivamente i tempi previ-

sti per le varie fasi, a monte e a valle delle gare.

2. *Pagamenti della PA: rispettare gli impegni contrattuali e compensare i crediti certi con le imposte dovute*  
Il problema dei ritardi e dei blocchi dei pagamenti alle imprese per lavori da queste eseguiti su commesse della Pubblica Amministrazione richiama l'onorabilità delle Amministrazioni Pubbliche nell'adempimento degli obblighi contrattuali. A questo proposito, la legalità impone di porre fine ad ogni asimmetria di trattamento, consentendo, tra le altre cose, alle imprese di compensare i propri crediti certi, liquidi ed esigibili, con le imposte e i contributi dovuti.

3. *Un fisco che tenga conto delle dinamiche del mercato*  
Un fisco che tenga conto delle dinamiche del mercato dovrebbe, tra le altre cose, accelerare gli effetti virtuosi delle fasi di crescita e frenare le distorsioni nei cicli economici avversi. Qualcosa, a modesto impatto sui conti pubblici, si può fare subito: rivedere l'odiosa disciplina IVA delle cessioni di abitazioni conformemente alle direttive comunitarie, superando il limite dei 4 anni per l'applicazione dell'IVA, in modo da frenare il notevole incremento dei costi di produzione che ora penalizza le imprese che non riescono a vendere gli immobili costruiti entro 4 anni dal termine



Fra il 2003 e il 2009 il valore dei lavori pubblici

messi in gara è diminuito del 24% in termini reali



giunturale del Piano casa è dunque mancata.

La propensione alla spesa di investimento per la infrastrutturazione del territorio negli ultimi anni ha subito un deciso ridimensionamento. Fra il 2003 e il 2009 il valore dei lavori pubblici messi in gara è diminuito del 24% in termini reali.

Il valore delle gare pubblicate a gennaio 2010, inferiore del 10% rispetto all'importo delle opere bandite nel corrispondente periodo dell'anno precedente, conferma il proseguimento della tendenza negativa.

Anche il mercato immobiliare è in forte contrazione. Nel 2009 le compravendite di abitazioni hanno subito una riduzione dell'11,3% rispetto al 2008 e tra il 2006 ed il 2009 il calo risulta del 30% in presenza di una sostanziale tenuta dei prezzi di vendita. La contrazione



dei lavori. Lostesso discorso vale per l'attuazione dei piani urbanistici. Reintrodurre una tassazione ad aliquote ridotte per l'acquisto di aree destinate all'utilizzo edificatorio accelererebbe l'esecuzione degli interventi pianificati.

4. *Revisione della legislazione sui contratti pubblici orientata all'efficienza dei risultati*

Tutti i soggetti che operano nel mercato delle infrastrutture in Italia riconoscono che le attuali regole in materia di lavori pubblici non funzionano e rendono poco efficiente la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie alla competitività ed allo sviluppo del Paese.

Per contribuire in modo fattivo alla revisione complessiva della legislazione sui contratti di lavoro, le imprese di costruzioni, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno avviato una riflessione comune con la

committenza e con i regolatori sulle prospettive di riforma del settore ispirata all'efficacia e all'efficienza delle procedure, che sappiano valorizzare gli aspetti "reputazionali" delle imprese e premiare i comportamenti di eccellenza.

5. *Non sottrarre ulteriori quote di domanda pubblica al mercato*

Ripristinare una situazione di diritto che imponga ai concessionari – sulla base di affidamenti diretti o con procedure che non prevedano la realizzazione delle infrastrutture – di affidare tali lavori a terzi, attraverso procedure ad evidenza pubblica, ai sensi della normativa europea relativa agli affidamenti in-house.

6. *Dare seguito ai decreti attuativi per le White list per la lotta alla criminalità*

È assolutamente necessario dare concreta attuazione alle "White list" previste dai provvedimenti legislativi (ricostruzione Abruzzo, Expo 2015, Piano straordinario

carceri), provvedendo, in tempi rapidi, all'emanazione dei relativi decreti attuativi del Presidente del Consiglio dei Ministri. Inoltre, al fine di evitare che l'istituzione degli elenchi dei fornitori si traduca in uno dei tanti adempimenti burocratici a cui le imprese sono sottoposte, è necessario che tali DPCM indirizzino l'applicazione della norma a quelle attività economiche individuate nell'ambito delle attività "a rischio", che sono le più radicate sul territorio e, quindi, le più vulnerabili alle interferenze della criminalità organizzata (come l'esercizio di attività di cava, i noli a caldo, le forniture di calcestruzzo e bitume, le discariche, i rifiuti, ecc.).

7. *Verifica obbligatoria della staticità e diagnosi energetica per gli immobili con oltre 30 anni di età, con obblighi di adeguamento degli stabili con periodicità definita*

Il 62% delle abitazioni esistenti è stato costruito prima del 1972, e,

quindi, senza il rispetto delle norme sismiche e senza alcun accorgimento di risparmio energetico. Adeguamento del prodotto ogni 30 anni, incluso il decoro.

8. *Allegare all'atto di acquisto di un immobile tra privati l'attestato di certificazione energetica*

È evidente il ruolo strategico che la certificazione energetica degli edifici può svolgere come strumento per valorizzare le caratteristiche energetiche dell'edificio e, quindi, creare un mercato consapevole e virtuoso nel quale l'utilizzatore deve potere e sapere comprendere il valore delle migliori realizzazioni, avendo un solo quadro normativo ed un'unica metodologia di confronto su scala nazionale.

9. *Finalizzare il 55% all'effettivo raggiungimento di efficienti prestazioni energetiche*

Per garantire una adeguata prestazione del rilevante patrimonio esistente ed ottimizzare il rapporto

tra risorse pubbliche e risultato complessivo, si ritiene opportuno che il contributo del 55% nei limiti massimi già definiti, sia concesso solo agli interventi che conseguono concreti e consistenti miglioramenti delle prestazioni energetiche (p. es. pari a quelle fissate dal d.lgs 192/05 per il 2006 – 95 kWh mq – che rappresentano ca. la metà del consumo medio degli edifici esistenti).

10. *Introdurre un sistema di qualificazione delle imprese private*

È necessario introdurre un sistema di qualificazione delle imprese private basato su requisiti di abilitazione, di professionalità e onorabilità che tenga conto, tra le altre cose, delle effettive strutture organizzative utilizzate per l'esercizio delle attività.

11. *Privilegiare le imprese regolari*

Allo scopo di contrastare fenomeni di lavoro sommerso e la conseguente concorrenza sleale tra le imprese, è fondamentale il con-

del mercato sta riportando i livelli di abitazioni compravendute a quelli osservati a fine anni '90.

Esiste, però, un fabbisogno potenziale di abitazioni non soddisfatto. Con riferimento agli anni 2004-2008, il confronto tra abitazioni messe in cantiere e nuove famiglie fa emergere la mancanza di circa 350.000 abitazioni. Nell'attuale situazione economica e finanziaria il fabbisogno stenta a trasformarsi in domanda.

Per quanto riguarda la manovra di finanza pubblica per il 2010 si registra una riduzione delle risorse per nuove infrastrutture del 7,8% in termini reali rispetto all'anno precedente che va a sommarsi al -13,4% registrato con la manovra di finanza pubblica dello scorso anno, facendo registrare una riduzione complessiva del -20% nel biennio 2009-2010.

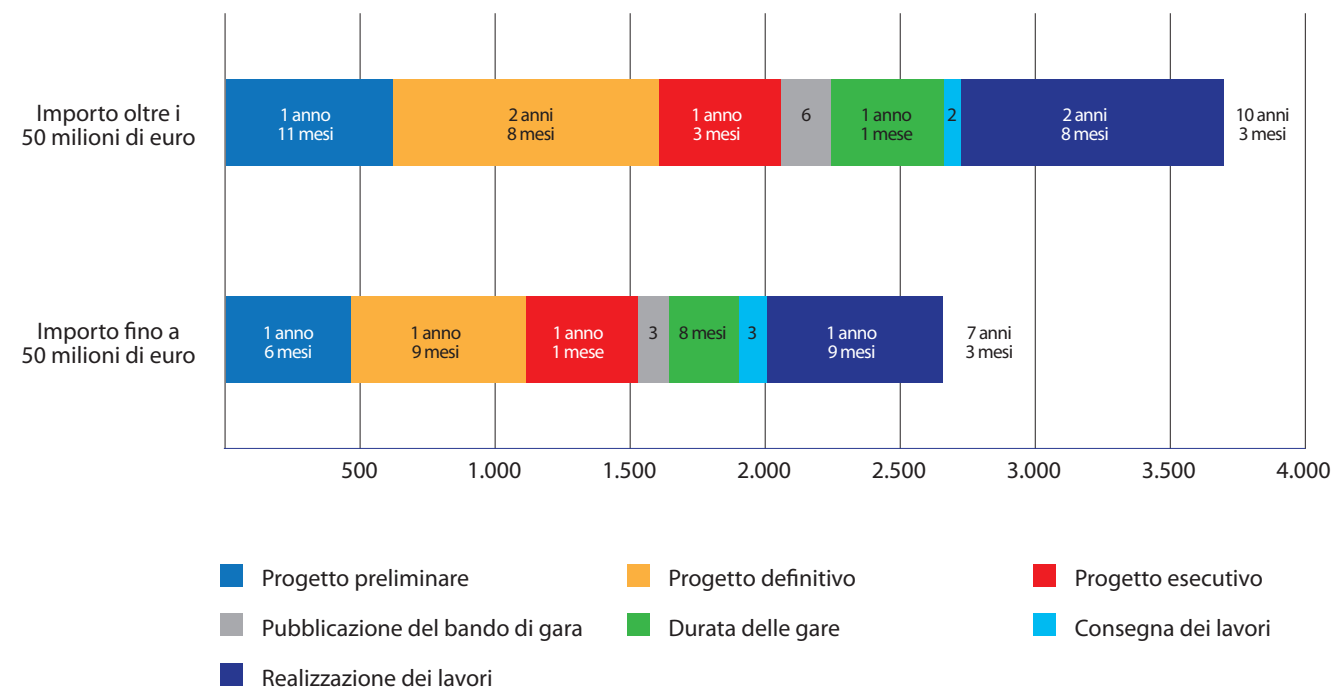
trollo della regolarità contributiva. Pertanto, occorre mantenere l'obbligatorietà del Durc (Documento unico di regolarità contributiva), anche per quei lavori privati per i quali non è più prescritto il titolo abilitativo, DIA o permesso di costruire (d.l. n. 40/2010).

È poi importante introdurre a livello provinciale un sistema di controllo e di monitoraggio costante dei lavori edili sul territorio, in sinergia con gli enti istituzionali preposti a tale verifica e gli organismi paritetici di settore (gestiti da imprese e sindacati). Attraverso lo scambio dei rispettivi dati, si potrà veicolare la vigilanza in quei cantieri che costantemente sfuggono ai controlli ispettivi, nei quali operano imprese che non si avvalgono del supporto e dell'assistenza degli organismi paritetici. Occorre, infine, prevedere forme di premialità, che incidano anche sul costo del lavoro per le imprese che investono in formazione e sicurezza dei propri lavoratori.



## INFRASTRUTTURE: TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE

### Tempi medi per la realizzazione delle infrastrutture



In particolare, l'assenza di stanziamenti per l'Anas per il 2010 determinerà un blocco nell'attività ordinaria dell'Ente nel corso dell'anno, con gravi conseguenze sullo sviluppo e sulla manutenzione di tutta la rete stradale. Ma non è solo la riduzione degli stanziamenti a destare preoccupazione. Serve un'accelerazione dell'effettiva realizzazione del Piano delle infrastrutture prioritarie, approvato dal Cipe il 26 giugno 2009. Tale programma prevede investimenti infrastrutturali per un importo pari a circa 29,6 miliardi di euro, di cui 11,2 miliardi di euro di risorse pubbliche e 18,4 miliardi di euro di risorse private provenienti principalmente da concessionari autostradali. Degli 11,2 miliardi di euro relativi a interventi finanziati con fondi pubblici sono stati finora confermati soltanto 6,6 miliardi di euro, dei quali: circa 1 miliardo di euro destinato alla prosecuzione di opere in corso; 3,2

miliardi di euro sono stati destinati alla realizzazione di interventi già affidati in passato a General Contractor che non sono in esecuzione e saranno attivati in tempi lunghi; 2,2 miliardi di euro corrispondono a gare ancora da bandire e quindi a risorse da attivare; 200 milioni di euro corrispondono a nuove opere bandite, 20 milioni corrispondono a nuove opere affidate. Questi numeri dimostrano come lo sforzo compiuto dal Governo per reperire e programmare le risorse non abbia ancora prodotto, a distanza di quasi un anno, alcun effetto sul mercato delle nuove opere pubbliche. Infine il Presidente Buzzetti ha ricordato di recente che in Italia sono necessari 6 anni per bandire una gara di medio-grandi dimensioni e ci vogliono oltre 10 anni per realizzarla. Sono tempi inaccettabili per un paese civile. ■

# La formazione è la prima regola contro gli infortuni

Il Cefme fu fondato nel 1953 per una felice intuizione di Ezio Micaglio presidente dell'Acer, Roberto Palmucci della Fillea, Francesco Altini della Filca, Tullio Repetto della Feneal.

I rappresentanti delle imprese e dei lavoratori decisero di affrontare insieme uno dei problemi che la società italiana aveva di fronte: la preparazione delle maestranze edili da impiegare nei cantieri.

I primi corsi furono serali per le figure classiche del settore: muratori e carpentieri. Erano gli anni dello sviluppo delle città, in cui le mutate tecnologie costruttive insieme alle prime esperienze di utilizzo del cemento armato, costringevano gli operatori del settore ad una operazione di aggiornamento e specializzazione molto rapida.

Verso la fine degli anni '70 l'Ente ritenne opportuno pensare ad una formazione diversa, rivolta soprattutto ai giovani che uscivano dalla scuola dell'obbligo, con corsi di specializzazione biennale, perché in quegli anni il problema da affrontare era preparare nuova forza lavoro per sostituire la generazione degli operai del dopoguerra.

E' nel corso degli anni '80 che il Cefme si avvia a diventare quello che oggi che tutti conoscono. È in quegli anni infatti che viene acquistata e subito ristrutturata la sede di Pomezia, con l'idea di fondo di farne una sorta di college dedicato al settore dell'edilizia.

La fine degli anni '80 vede l'inserimento dei primi lavoratori extracomunitari nei cantieri edili e anche allora la scuola edile fu in prima linea, con attività formative mirate, contenenti moduli sia professionalizzanti che di alfabetizzazione linguistica e normativa.

Dopo un periodo di crisi degli anni '90 il Cefme ritrova nuovo vigore e rinnovata vitalità.

Non più solo operai, ma tecnici, professionisti, installatori, studenti, liberi professionisti, titolari di impresa: tutto il settore delle costruzioni trova il suo punto di incontro nel Cefme. La storia di oggi è quella di un ente che ha continuato a farsi interprete delle trasformazioni del settore attraverso la realizzazione dei percorsi formativi integrati. Il Cefme negli ultimi anni è cambiato, grazie anche all'impegno del suo Presidente Giuseppe D'Ascenzo, perseguendo l'obiettivo di diventare uno degli strumenti politici ed operativi delle parti sociali, integrato in misura sempre maggiore con il tessuto produttivo.

Per fare ciò il Centro di Formazione è diventato "la scuola" del settore edile. Fare formazione professionale in modo serio non vuol dire soltanto progettare e realizzare corsi. È fondamentale comprendere come il compito del Cefme non si esaurisca con l'erogazione della formazione ma prosegue con la finalizzazione di una occasione di lavoro.

Il Cefme sta oggi diventando un ente erogatore di servizi, in cui la formazione avrà ancora un ruolo predominante, ma collegata sempre più strettamente alle esigenze del mondo delle imprese, in stretto contatto con il mondo della scuola, dell'Università e degli ordini professionali.



Cefme. Ente paritetico che da oltre 50 anni organizza corsi per le maestranze edili



CENTRO PER LA FORMAZIONE DELLE MAESTRANZE EDILI ED AFFINI DI ROMA E PROVINCIA

Pomezia - Via Monte Cervino, 8 - Tel. 06.91962-1 (15 linee R.A.) - Fax 06.91962209



Studi e statistiche

# Infrastrutture e opere pubbliche: l'opinione degli italiani

Il livello di infrastrutturazione del nostro Paese è al di sotto di quello degli altri stati dell'Unione Europea. Ecco un'analisi accurata



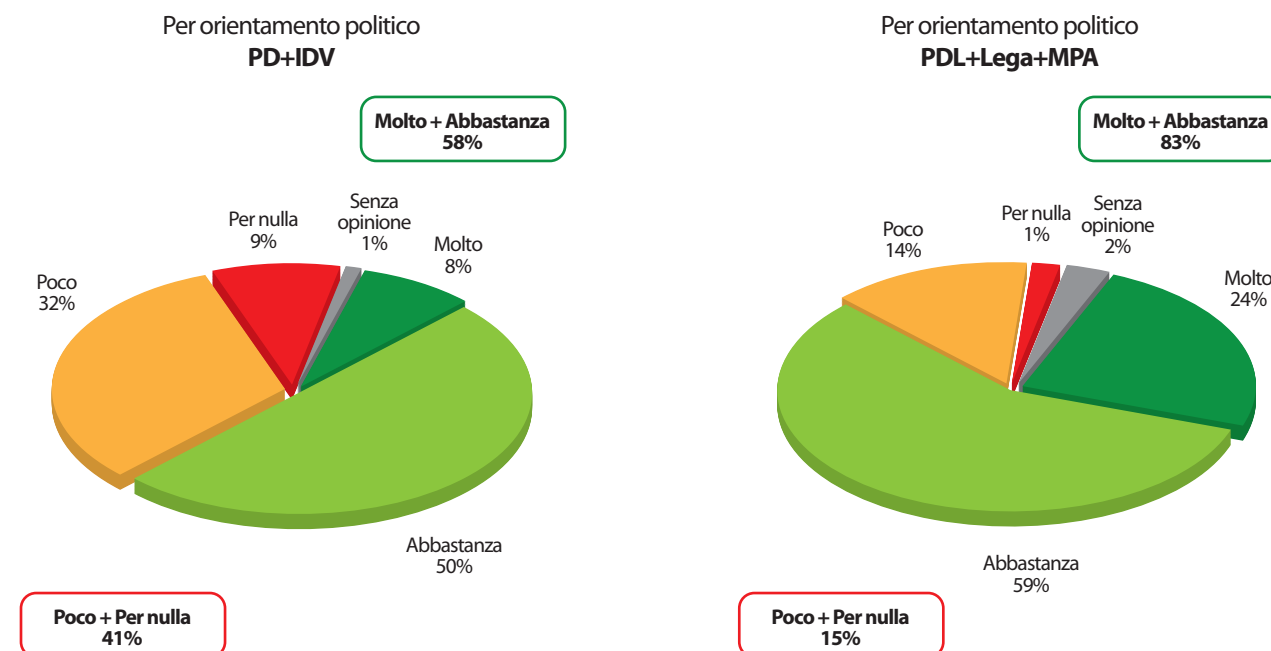
di Roberto Baldassari

■ Quello delle infrastrutture e delle opere pubbliche in Italia è un tema quanto mai determinante e di interesse collettivo soprattutto in un periodo di crisi come quello che stiamo vivendo. Ora più che mai sembra opportuna una riflessione accurata sulle infrastrutture considerando anche che il livello di infrastrutturazione del nostro Paese è al di sotto di quello degli altri stati dell'Unione Europea. Com'è noto le opere pubbliche e le infrastrutture sono in grado di generare impiego non solo nell'industria dei costruttori, ma anche nell'indotto e soprattutto per i cittadini che in questo momento non chiedono altro che "pane e lavoro".

Allo stesso tempo anche coloro che non vengono impiegati direttamente nella realizzazione accettano e apprezzano lo spirito di innovazione e miglioramento che in qualche modo può agevolare il tenore di vita. L'Italia nel suo complesso e alcune regioni in particolar modo attendono con ansia un piano di miglioramento sia delle imprese che delle risorse ambientali, agricole e turistiche. Per gli italiani questo è il momento peggiore per vedere cantieri fermi e costruzioni in eterno divenire con conseguente spreco di denaro pubblico. Per 7 italiani su 10 lo sviluppo dell'Italia passa attraverso la realizzazione di grandi opere pubbliche. In particolare sono gli elettori del centro de-

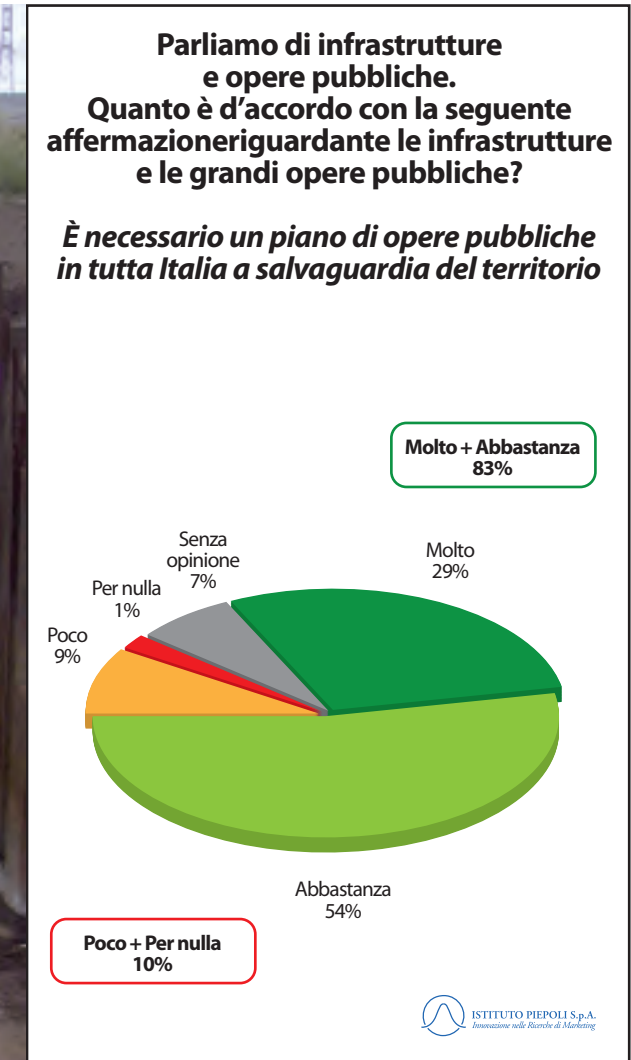
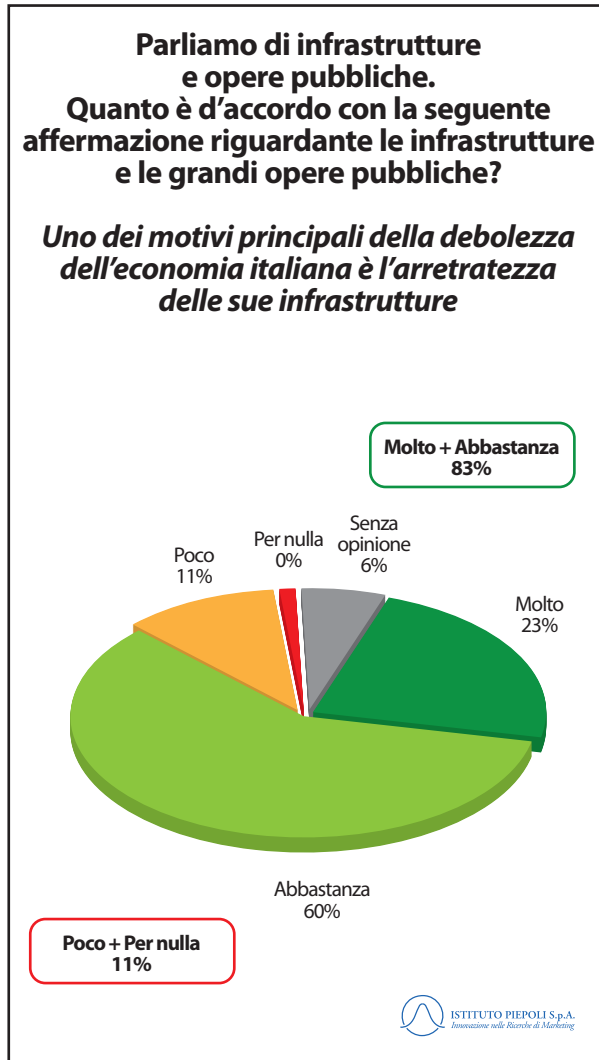
**Parliamo di infrastrutture e opere pubbliche. Quanto è d'accordo con la seguente affermazione riguardante le infrastrutture e le grandi opere pubbliche?**

**Lo sviluppo dell'Italia passa attraverso la realizzazione di grandi opere pubbliche**



ISTITUTO PIEPOLI S.p.A.  
Associazione nelle Ricerche di Marketing





stra (PDL+LEGA+MPA) che hanno questa convinzione (83%) rispetto agli elettori del centro sinistra (58%). A confermare questo stato d'animo della popolazione italiana è il dato per cui oltre l'80% degli intervistati è molto o abbastanza d'accordo che uno dei motivi principali della debolezza dell'economia italiana sia proprio l'arretratezza delle sue infrastrutture.

Appare ormai chiaro come le infrastrutture e le grandi opere pubbliche siano necessarie per tutelare il territorio; infatti l'83% degli italiani è d'accordo con la dichiarazione per cui sembra essere necessario un piano specifico di opere pubbliche in tutta Italia a salvaguardia del territorio.

Cosa fare nel 2010 e negli anni che seguiranno per risvegliare il Paese e le singole regioni sulle infrastrutture che mancano e sulla mobilità? Se ci sentiamo "orfaneli d'Europa", occorre porre in qualche modo un rimedio – e sbrigarcene anche – perché è ben noto che la distanza tra le varie parti d'Europa grazie alle infrastrutture, alle grandi opere pubbliche e all'Alta Velocità va fortemente riducendosi.

Cosa fare dunque? Si potrebbe agire attraverso gruppi locali (alcuni dei quali esistono già ora) che siano il contrario di "nimby" (Not In My Back Yard, lett. "Non nel mio cortile"). Questi gruppi, ad esempio, a priori riconoscono che la mobilità, le infrastrutture e le grandi opere sono elementi essenziali per l'avvenire della popolazione e per l'economia italiana nel suo complesso.

I nostri studi dimostrano che molto spesso la via del dialogo e della persuasione vale di più dell'imposizione e che in ogni caso ci sono dei limiti a

qualsiasi democrazia, e i limiti sono connessi con la prosperità e il futuro della popolazione. ■

#### Nota metodologica

Esplorazione di un campione di 500 casi (C.A.T.I., Computer Assisted Telephone Interviewing) rappresentativo della popolazione italiana dai 18 anni in su, segmentato per sesso, età, Grandi Ripartizioni Geografiche e Ampiezza Centri proporzionalmente all'universo di riferimento effettuata durante il mese di maggio 2010.

La presente indagine è stata eseguita nel rispetto del codice deontologico ASSIRM ed ESOMAR (European Society for Opinion and Marketing Research).



L'intervista

# Roma? È un meraviglioso enigma da interpretare

Per il professor Paolo Desideri, progettista della nuova stazione Tiburtina, la città non può essere un museo né avere paura delle trasformazioni. Ma è importante saper leggere il senso della storia che è stratificata nel terreno, al centro come in periferia

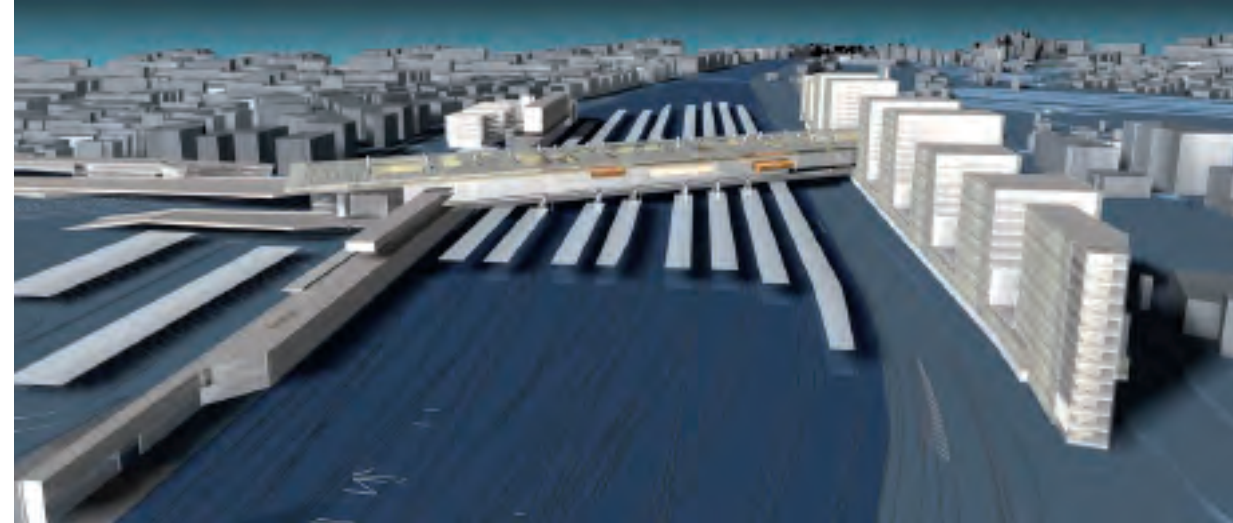
## ■ Professore Desideri, lei è l'autore della nuova Stazione Tiburtina. Cosa significa per lei questa opera?

“La realizzazione della nuova Stazione sta proseguendo nei tempi previsti. È un'opera importante sia sotto il profilo infrastrutturale che sotto l'aspetto architettonico di riqualificazione urbana. Nel bando di concorso internazionale le caratteristiche della nuova Tiburtina erano descritte in maniera chiara: un grande spazio che fosse idoneo a ospitare treni ad alta velocità, ma al tempo stesso anche una vasta area pubblica. Vorrei azzardare il confronto con un aeroporto, nel senso che questa stazione nella sua idea è, tipologicamente parlando, vicina a quella di un centro nevralgico per il traffico internazionale, con un vantaggio competitivo evidente: è al centro della città. Nello stu-

diare la soluzione più idonea alla nuova stazione abbiamo creato due atri in una struttura a ponte che si collega con la stazione della metropolitana trasformando semplici collegamenti funzionali in altrettanti spazi urbani sia per la parte verso Pietralata che per quella verso il quartiere Nomentano”.

## A Roma è di stretta attualità il dibattito tra conservazione e trasformazione. Lei che ne pensa?

“Mi sembra che sia una polemica fine a se stessa: una città che smetta di trasformarsi non è più una città ma un museo. Il continuo divenire è intrinseco alla trasformazione urbana, che serve a garantire la vita, altrimenti ci troviamo di fronte a una città finta o addirittura morta. Altro discorso è il modo con cui la città si trasforma. Il senso della storia viene fuori nel mo-

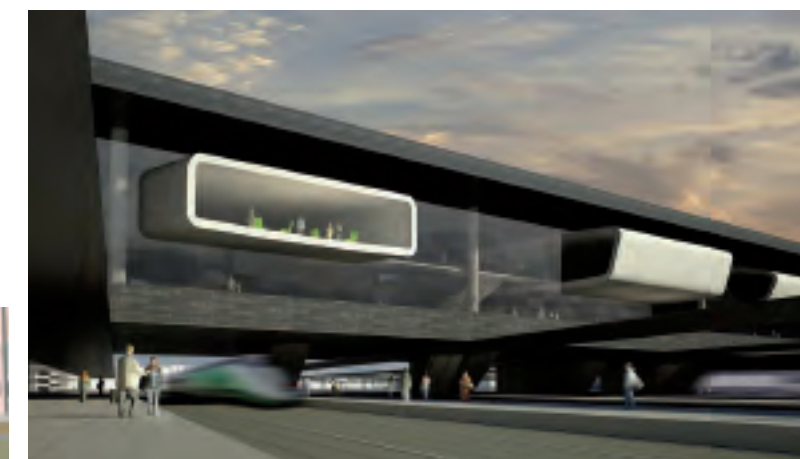
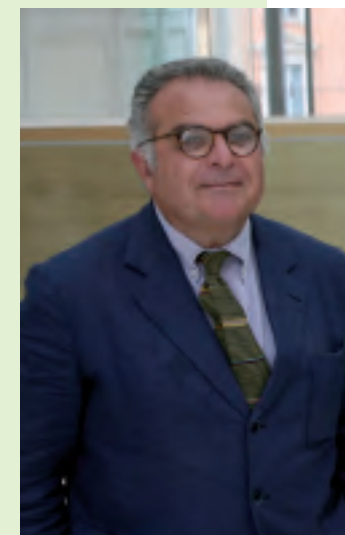


## Chi è Paolo Desideri

Nato a Roma nel 1953, Paolo Desideri si è laureato presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi “La Sapienza” di Roma. Dal 1982 svolge la sua attività professionale in collaborazione con M.L. Arlotti, M. Beccu, F. Raimondo con i quali fonda lo Studio ABDR Architetti Associati.

Dal 1985 è docente di ruolo presso la Facoltà di Architettura di Pescara e dal 2007 presso la Facoltà di Architettura di Roma3, dove è titolare della Cattedra di Progettazione Architettonica e Urbana.

Svolge intensa attività saggistico-scientifica che appare regolarmente sulle principali testate specialistiche di settore. È autore di numerosi testi critico-teorici nelle discipline della progettazione architettonica e urbana. Dal 1998 al 2002 è stato membro dell'Unità di Valutazione Investimenti Pubblici presso il Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica. Vive e lavora a Roma.



mento in cui l'architettura è in grado di leggerlo per scongiurare un 'congelamento' della città. Dobbiamo accettare l'idea che le trasformazioni sono epicamente responsabili, di una epicità che sappia inserirsi all'interno del grande testo della storia. In questo contesto fondamentali sono il ruolo del progettista e la sua capacità di ascolto e di interpretazione. Mi piace pensare al progetto come ad un esercizio enigmistico, che sia in grado di svelare il senso della storia che è stratificata nel terreno, al centro come in periferia, in un complesso di segni e di espressioni non sempre facili da interpretare”.

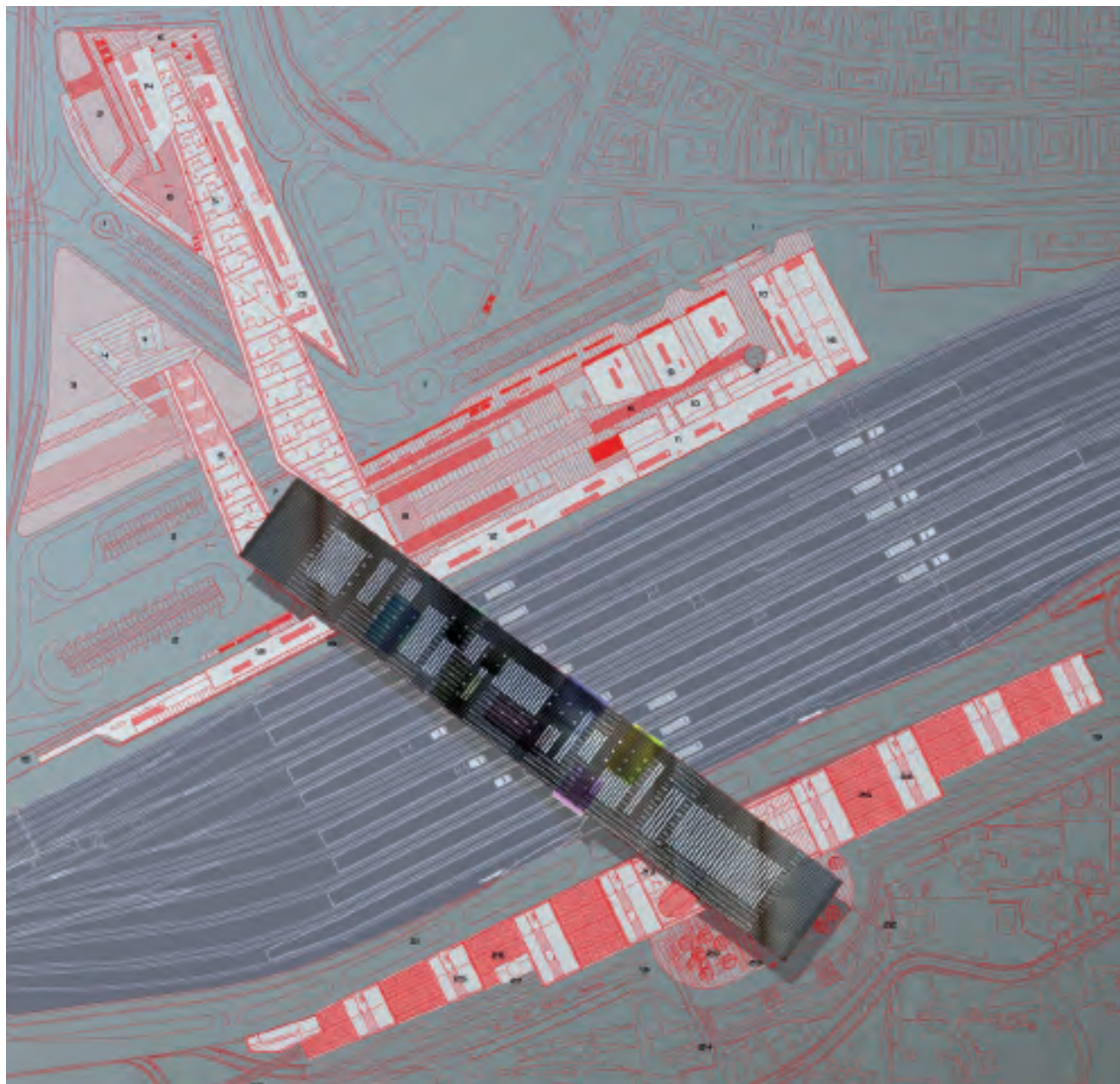
## Si dice da più parti che bisogna indire più concorsi per progettare meglio; è d'accordo?

“Certamente sì. Il tema si è riaperto da tempo e tutte



le amministrazioni che si sono succedute a Roma ne hanno fatto il loro cavallo di battaglia. D'altronde sarebbe sorprendente se non fosse così visto anche che c'è una legge, la 163/2006, che impone la procedura concorsuale per le opere pubbliche. Detto questo la

questione è un'altra: non si può pensare di "risolvere" tutto con i concorsi, con un'attesa miracolistica da parte delle amministrazioni che il progettista sia dotato di bacchetta magica e con la sua creatività sia in grado di superare ogni ostacolo. Di fondamentale



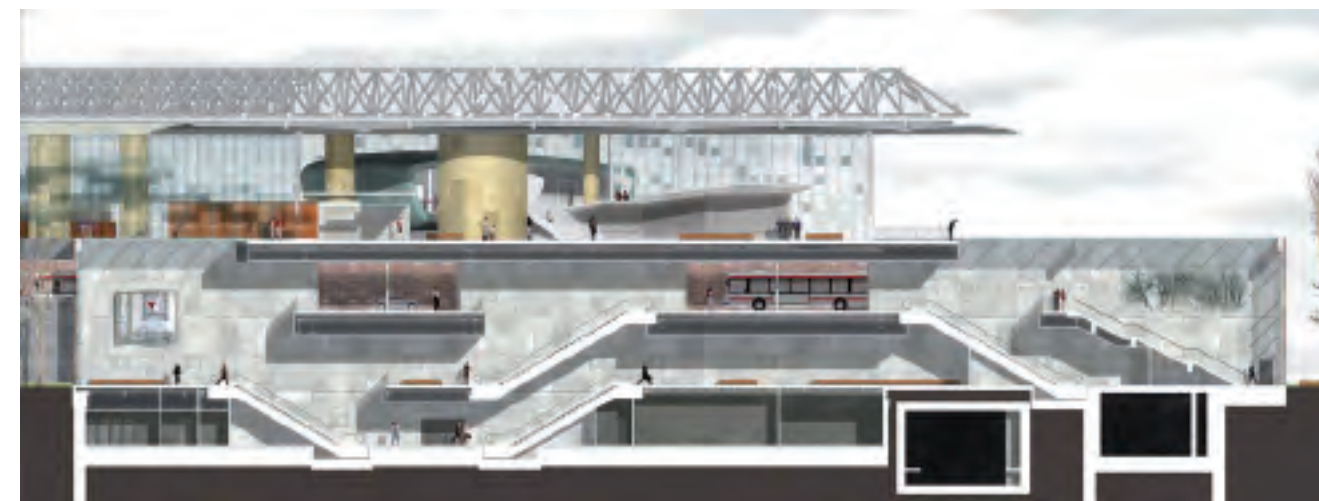
Mi piacerebbe che le Olimpiadi fossero un'occasione non tanto per realizzare strutture aggiuntive, quanto di trasformazione dell'esistente



importanza sono i bandi – e io ho partecipato a centinaia di concorsi internazionali – a cui occorre lavorare con impegno per tutto il tempo necessario per produrre le basi solide della domanda a cui poi la creatività deve dare delle risposte. Troppo spesso mi

modus operandi italiano certe volte aiutano e sono una marcia in più”.

**Le Olimpiadi a Roma nel 2020, sogno o scommessa?**  
 “Mi piacerebbe che le Olimpiadi fossero un'occasione non tanto di realizzare strutture aggiuntive,



sono trovato di fronte a bandi superficiali o addirittura poco chiari. Le grandi trasformazioni urbane sono come un cappello a tre punte: una rappresenta la capacità del progettista, l'altra la competenza professionale dell'amministrazione a preparare tutta la documentazione necessaria a chiarire i termini del problema e la terza è la capacità di coinvolgere imprese qualificate”.

**Come vede il rapporto tra architetti e costruttori?**

“In Italia ho avuto modo di collaborare con imprese competenti e serie, come la Sac per il Palazzo delle Esposizioni o la Salini per le stazioni della metropolitana B1 solo per fare un esempio. Quello che manca talvolta è una visione europea, una organizzazione sovranazionale che sia frutto di confronti anche con realtà diverse dalla nostra. A certi livelli purtroppo siamo ancora strutturati a livello regionale. Nel settore delle opere pubbliche in particolare occorre pensare a un salto di qualità delle imprese anche se l'ingegnosità e il fatto di avere un

quanto di trasformazione dell'esistente in telaio su cui costruire l'evento sportivo più importante del mondo. Sicuramente si dovranno pensare opere aggiuntive, ma bisogna ragionare su grandi opere infrastrutturali connesse con le condizioni logistiche e di vivibilità della città che, come in tutte le occasioni olimpiche, sarà presa d'assalto da migliaia di visitatori. Il mio sogno è quello di vedere funzionanti e quindi ripensate e riorganizzate le realizzazioni delle Olimpiadi del 1960, figlie della grande ingegneria italiana dell'epoca. Lo Stadio Flaminio è una delle meraviglie del mondo sportivo, ma oggi è inutilizzato. Ho l'impressione che ciò sia dovuto non alla vetustà dell'opera, ma alla mancanza di volontà di utilizzo; così come ingloriosa è stata la fine del Velodromo olimpico dell'Eur. Mi piacerebbe si pensasse a un piano di restauro del moderno per ridare valore alle strutture adeguandole alle esigenze di sicurezza e di praticabilità, anche prevedendo soluzioni quali la demolizione e la ricostruzione”. ■



Passato e presente

# Roma, città del fiume

Per secoli il Tevere ha rappresentato anche un'importante arteria di comunicazione. Nei porti si svolgeva la gran parte dell'economia romana. E nei ponti che l'attraversano è scritta la storia delle trasformazioni della Capitale



di Luca Carrano

■ Roma si è evoluta negli anni e ancora oggi ha un patrimonio urbano di importanza culturale notevole. La sua storia registra la nascita di importanti realtà produttive e infrastrutturali che le hanno consentito negli anni uno sviluppo economico anche superiore alla realtà contemporanea.

La presenza del Tevere fu talmente importante per la nascita e l'espansione di Roma che Servio, vissuto tra il IV e il V secolo d.C., arrivò a sostenere che il nome arcaico del Tevere, Rumon o Rumen (la cui radice deriva da *ruo*, scorro), diede il nome alla città; sicché Roma avrebbe significato Città del Fiume. Ancora nei primi anni del Novecento il Fiume rappresentava un'importante arteria di comunicazione e attraverso i suoi porti fluviali costituiva una struttura essenziale dell'economia romana. Come si desume dal toponimo, il più importante porto capitolino era quello di Ripa Grande, sito sulla riva destra del Tevere e dominato dal complesso del San Michele. Già rammentato nel XIV secolo negli Statuti di Roma, il Porto conobbe un incremento del traffico fluviale che spinse papa Innocenzo XII, nel 1693, ad effettuare degli ampliamenti, riunendo gli uffici della Dogana in un unico complesso, allargando la banchina e realizzando un muraglione e nuove rampe. Di fronte all'antico Emporium, ma naturalmente collegato al porto di Ripa Grande, fu insediato l'Arsenale pontificio, un cantiere che serviva principalmente a riparare i barconi e le chiatte che discendevano e risalivano il fiume. Fu commissionato dalla Camera apostolica nel 1714 sotto il pontificato di Clemente XI, ed è caratterizzato da due navate accessibili mediante una duplice arcata a sesto acuto e dal tetto a capanna, con al centro un "occhialone" nel quale è stato posto lo stemma del pontefice sorretto da ippocampi uscenti dall'acqua. L'Arsenale svolse la sua funzione fino al 1880 circa, cioè fino a quando i nuovi argini del Tevere lo privarono di ogni possibile contatto col fiume. Lo stesso porto venne completamente dismesso e le sue ultime vestigia, comprese le due torri di guardia furono cancellate. L'inondazione eccezionale del 29 dicembre 1870, avvenuta pochi mesi dopo l'annessione di Roma



Porto di Ripetta, 1865

al Regno d'Italia, indusse il Ministero per i Lavori Pubblici alla nomina di una Commissione con il compito di affrontare e risolvere l'annoso problema delle periodiche tracimazioni. L'organo collegiale, istituito nel 1871, per dibattiti, contrasti e la continua presentazione di nuovi progetti (lo stesso Garibaldi ne consegnò uno nel 1875), approvò il progetto redatto dall'ingegner Raffaele Canevari soltanto nel 1876. La costruzione dei muraglioni iniziò nel dicembre del medesimo anno ed i lavori furono completati nel 1890, ad eccezione del tratto tra Castel Sant'Angelo e la Lungara, ultimato nel 1910.

Se il Porto papale di Ripa Grande non è sopravvissuto alla realizzazione degli argini, il ponte dell'Industria rappresenta ancora oggi un segno incisivo della Roma pontificia. Nacque come ponte ferroviario allo scopo di raccordare la linea di Civitavecchia, che terminava in precedenza nella stazione di Porta Portese



Servio nel V secolo d.C. arrivò a sostenere che il nome arcaico del Tevere, Rumon o Rumen, diede il nome alla città





presso il porto di Ripa Grande, alla stazione Termini. Dotato di struttura in ferro, in origine con la campata centrale mobile, fu progettato dall'ingegnere Louis Hach, costruito in Inghilterra e trasportato a Roma in pezzi, per essere rimontato nel 1863. Fu inaugurato il 24 settembre dello stesso anno, alla presenza di Pio IX e di monsignor De Merode. Nell'aprile 1912 è stato trasformato in ponte stradale e, da allora, sostituito dal ponte ferroviario San Paolo. L'attuale ponte, lungo 131 metri e largo 7,25, è costituito dai piloni originari della struttura portante: due campate maggiori di 45,6 metri, una più piccola, centrale, di 15,2, e da una travatura metallica che nel 1924 sostituì quella originaria.

A valle del ponte dell'Industria nell'aprile del 1912 terminarono i lavori di costruzione del nuovo porto fluviale di San Paolo, sorto in sostituzione di quello di Ripa Grande. Questo, infatti, sarebbe divenuto inaccessibile ai bastimenti a causa della struttura del ponte ferroviario di San Paolo, a travata fissa. Anche se il tardivo



completamento degli uffici e dei magazzini doganali (ultimati soltanto nel 1915) creò disagi all'economia romana, l'attivazione del nuovo porto fece registrare una temporanea intensificazione della navigazione fluviale, soprattutto per trasporti particolarmente pesanti; ma all'inizio degli anni Trenta, il progressivo insabbiamento dei fondali renderà il fiume sempre più inagibile, in particolare alla foce e nel tratto tra San Paolo e la Farnesina.

Determinante per il futuro sviluppo industriale della zona fu poi la costruzione della linea ferroviaria Roma-Civitavecchia con l'antica Stazione di Trastevere (1859-60), durante il pontificato di Pio IX. La successiva unificazione di questa linea con quella della Roma-Frascati e la costruzione del ponte di ferro resero l'area particolarmente idonea ad accogliere quelle attività produttive che necessitavano di un trasporto delle materie prime rapido ed economico.

Il progetto di collegare Roma al mare aveva cominciato a farsi strada fin dal 1868, ma è solo nel 1918,



**Il più importante porto capitolino era quello di Ripa Grande, sito sulla riva destra del Tevere e dominato dal complesso del San Michele**



grazie anche all'iniziativa dell'ingegnere Paolo Orlando, fondatore del Comitato Pro Roma Marittima (1904), che si diede inizio ai lavori per la costruzione di una linea a trazione elettrica che avrebbe collegato la città alla moderna Ostia. Finalmente il 10 agosto del 1924, alla presenza di Benito Mussolini e dell'ingegnere Giovanni Battista Sirlletti, direttore dei lavori, il treno inaugurale si muoveva dalla Stazione di Porta San Paolo diretto al mare. Le stazioni di partenza ed arrivo, ispirate ad un tipo di architettura rurale, furono progettate da Marcello Piacentini e decorate, secondo il gusto dell'epoca, dai graffiti déco di Giulio Rosso.

Della costruzione della Stazione Ostiense sul semplice scalo ferroviario della linea Roma-Pisa, subito fuori le mura Aureliane, si parlava già da tempo, tuttavia il progetto raggiunse concretezza solo nel 1938, in occasione della visita di Hitler a Roma (3-9 maggio). La decisione delle autorità di far giungere il treno speciale del Fuhrer all'Ostiense anziché a Termini, a causa del limita-



Il 10 agosto del 1924 viene inaugurata da un convoglio partito dalla stazione di Porta San Paolo la linea ferroviaria Roma-Ostia



Ponte Regina in costruzione, 1889

to tempo a disposizione, fece propendere verso una soluzione provvisoria: l'architetto Roberto Narducci, ispettore delle Ferrovie, alzò in soli 45 giorni un padiglione provvisorio in stile modernista con materiali di recupero, poi decorato da apparati effimeri ideati da una Commissione Governatoriale ed esaltati da un sapiente gioco di luci. Tale costruzione temporanea servì da prototipo per la soluzione definitiva della Stazione Ostiense, che fu definitivamente ultimata dallo stesso Narducci nel 1940.

Presso l'area del soppresso scalo merci della stazione sorge l'Air Terminal Ostiense, definito "il più giovane reperto di archeologia industriale". Progettato dall'architetto Julio Lafuente e ispirato ai volumi dell'architettura della Roma antica, esso è stato inaugurato nel 1990 in occasione dei Mondiali di Calcio. Frutto di un ambizioso progetto che non rispose in maniera adeguata alle esigenze di trasporto dei viaggiatori verso l'aeroporto di Fiumicino, l'Air Terminal, inutilizzato dal 1993, sarà riconvertito a nuovi usi. ■



Veduta del San Michele, 1892



Roma che cambia

## EUR, quando forma e funzione coincidono



Posizionato in maniera strategica tra la città e il mare, tra i porti e gli aeroporti, dotato di un patrimonio artistico-architettonico di assoluto pregio e di estesi spazi verdi, il quartiere rappresenta il cardine di una nuova promozione turistica, culturale e congressuale. Ecco i tanti progetti che lo trasformeranno

■ Il quartiere Eur è frutto di una progettazione connotata da una elevata qualità urbanistica e architettonica, costantemente impegnata a mantenere un equilibrio armonico tra la creatività della forma e le esigenze della funzione. In grado di ribadire, rispetto ad una architettura di immagine, troppo sbilanciata sul valore iconico delle realizzazioni, quel concetto tanto caro a Wright secondo cui “form and function are one”. Paradigmi di riferimento indispensabili, che per lungo tempo sono stati smarriti ma che devono tornare di necessità ad orientare le nostre policies, se vogliamo assumerci responsabilmente l'onere di dare una risposta adeguata alle crescenti criticità che affliggono metropoli vaste e con elevate complessità gestionali come è Roma.

Con ciò mi riferisco non soltanto alla domanda di mobilità, ma anche all'inquinamento atmosferico, acustico, visivo, allo smaltimento dei rifiuti, all'integrazione sociale. Certamente le manifestazioni più rilevanti con le quali – al di là delle personali ideologie – occorre confrontarsi, attivando politiche di sviluppo sostenibile per correggere tali eccessi e realizzare una Roma più funzionale, più vivibile, più competitiva, e dunque più bella e più attraente.

Questo ci è richiesto oggi: restituire spazio e vivibilità all'uomo, che nelle città spende il suo tempo libero e lavorato; salvaguardare l'ambiente e per altro verso decongestionare la città nell'interesse di nuovi scenari produttivi, strutturali, logistici. In questo senso la sostenibilità diviene il nuovo contenuto per da-

di **Pierluigi Borghini** Presidente Eur SpA



re una risposta davvero etica all'espansione urbana. Invero, il traffico rappresenta oggi il problema dei problemi. È di tutta evidenza e non rappresenta un mistero per nessuno che Roma abbia una cattiva ripartizione modale dei trasporti, una scarsa quota di trasporto pubblico su ferro, una carenza di aree di sosta e di parcheggi di scambio; di contro un alto tasso di motorizzazione, unitamente ad una infrastrutturazione insufficiente per standard di efficienza e livelli di qualità energetica, tecnica e ambientale.

La mobilità rappresenta un elemento strutturale, un fattore critico di successo rispetto alla funzionalità del territorio. Ciò è vero dal momento che le nostre città, venendo ad essere il centro dei flussi economici, politici, finanziari e culturali, vengono attraversate continuamente da capitali, materie prime, merci, lavoratori, viaggiatori, turisti, migranti. Ragion per cui l'adozione da parte dell'Amministrazione di un Piano strategico per la mobilità sostenibile costituisce un razionale cambiamento di paradigma, indispensabile per affrontare compiutamente un tema percorso da grandi tensioni, come quello della mobilità, e ridare vivibilità alla città, ai cittadini e a quanti si trovi-

no a Roma per le più disparate ragioni.

Lo scorso ottobre sono state presentate le linee guida del Piano strategico per la mobilità sostenibile. Un piano innovativo, un indirizzo organico, di sistema, improntato all'integrazione modale, all'efficienza, al miglioramento della qualità di vita, alla tutela dell'ambiente. Soprattutto uno strumento indispensabile per pianificare gli assetti futuri e programmare gli interventi, con riferimento alle infrastrutture e all'urbanizzazione del territorio.

È evidente che per l'Eur, storicamente una città nella città, dotata di un patrimonio artistico-architettonico di assoluto pregio e di estesi spazi verdi, proprio nell'ottica dello sviluppo del II Polo turistico della capitale, il Piano strategico per la mobilità sostenibile riveste un ruolo determinante. L'Eur, infatti, rappresenta certamente il cardine di questa nuova promozione turistica, culturale e congressuale. Ciò per naturale vocazione alla congressualità e agli eventi, favorita dalla presenza di un importante polo museale e non di meno in ragione della vicinanza a due grandi hub internazionali: l'aeroporto di Fiumicino e il porto crocieristico di Civitavecchia, che in proiezione fanno dell'Eur un importante



La realizzazione del Nuovo Centro Congressi, in sinergia con la nuova Fiera di Roma, darà luogo a partire dal 2012 al più grande polo fieristico-congressuale esistente in Europa





“nodo” all’interno delle reti dei collegamenti europei ed intercontinentali.

Nello specifico all’Eur sono localizzate alcune delle opere infrastrutturali più imponenti e importanti della città: prima fra tutte la realizzazione del Nuovo Centro Congressi, che in sinergia con la nuova Fiera di Roma, darà luogo a partire dal 2012 al più grande polo fieristico-congressuale esistente in Europa.

Nella stessa ottica altri due progetti: la prossima riapertura del Palazzo della Civiltà Italiana, esempio magnifico dell’architettura razionalista del ‘900, che ospiterà il Museo Permanente del Made in Italy e del Design Italiano; la creazione di un polo museale dedicato al Mediterraneo, capace di coniugare l’intrattenimento e la ricerca, che sarà il Mediterraneo Acquario di Roma. L’area del Luneur sarà, poi, completamente trasformata per realizzare un parco di divertimenti, con standard qualitativi e tecnologici adeguati alle richieste del mercato internazionale, grazie alle sinergie stabilite con Cincinnati Entertainment.

Infine per il Velodromo Olimpico stiamo prevedendo una rivisitazione di funzioni e servizi, che possano valorizzare l’area, esposta nel tempo al degrado e alla perdita della propria funzione originaria.

Alla luce di quanto detto, l’Eur si qualifica obbligatoriamente come nodo strategico di collegamento all’interno della rete di trasporto. Non più solo collegamenti radiali rispetto al centro, ma collegamenti tangenziali e integrazione intermodale, per favorire la mobilità tra zone considerate strategiche: certamente gli aeroporti, i porti, le stazioni ferroviarie, la Nuova Fiera di Roma, il Nuovo Centro Congressi.

Invero, allo stato attuale l’Eur è dotato di un sistema di accessibilità non adeguato al suo sviluppo futuro. Basti pensare che non esistono connessioni dirette tra il polo congressuale dell’Eur e la Nuova Fiera di Roma, raggiungibile solo attraverso l’anello del GRA, con l’uscita dedicata, o tramite la RF1 con la fermata di Ponte Galeria e servizio di bus navetta fino al quartiere fieristico.

Anche i collegamenti con il litorale romano risultano

inefficienti, considerando che l’Eur costituisce il nodo dei principali flussi di traffico del quadrante sud-occidentale, poiché in esso confluiscono la direttrice Pontina, la direttrice C. Colombo-mare e la direttrice Fiumicino-aeroporto-Nuova Fiera di Roma. Ad oggi, infatti, il litorale romano è raggiungibile dall’Eur attraverso la linea Roma-Lido, con nodo di scambio ad Eur Magliana, o mediante gli assi viari della Cristoforo Colombo, la Via del Mare e l’Ostiense.

Per quanto riguarda le connessioni tra l’Eur e la cintura esterna circolare, è evidente la necessità di completare il sistema delle complanari, con specifico riferimento alla connessione tra l’autostrada per Fiumicino e la Pontina, per garantire la continuità con il Corridoio Tirrenico e decongestionare l’Eur, verso cui verrebbe indirizzato solo il traffico locale.

Oltre a ciò risulta importante aumentare la funzionalità del GRA, sia attraverso l’estensione delle complanari e l’adeguamento delle consolari, che attraverso la realizzazione di un anello di trasporto pubblico: una metropolitana di superficie ad alta automazione, su sede propria, che certamente rappresenterebbe un importante fattore di fluidificazione del traffico, contro l’eccessivo tasso di motorizzazione.

Ne deriva che la definizione degli assetti territoriali, con riferimento al Piano della mobilità e dei parcheggi, proprio per la rilevanza dei progetti in essere, rivesta un ruolo strategico. Un fattore critico di successo per quello che a breve sarà il II Polo Turistico della capitale.

In conclusione, ci tengo a sottolineare come l’Eur rappresenti oggi uno dei più compiuti esempi di trasformazione del territorio, un laboratorio di conservazione, valorizzazione e rilancio. Non soltanto per l’Eur, ma per l’intera città di Roma. Un ambito territoriale per il quale è stato individuato uno sviluppo congressuale, culturale, che ha tutte le potenzialità per diventare anche il quartiere dei grandi eventi sportivi, in grado di proiettare l’immagine di Roma in tutto il mondo all’ipotesi di realizzare proprio all’Eur un Gran Premio di Formula 1. ■



## CASSA EDILE DI ROMA E PROVINCIA DI MUTUALITA' ED ASSISTENZA

La Cassa Edile di Mutualità ed Assistenza di Roma e Provincia è un organismo gestito pariteticamente dai rappresentanti dei datori di lavoro (ACER) e dai sindacati di categoria dei lavoratori edili (Feneal-UIL, Filca-CISL e Fillea-CGIL). Raggruppa oltre **11.000 imprese** di costruzione ed assiste con prestazioni mutualistiche ed assistenziali **60.000 lavoratori** di Roma e provincia ed i loro familiari.

### SETTORI DI INTERVENTO

#### Assistenze ordinarie

- 1) Ferie e gratifica natalizia
- 2) Integrazione all’indennità di malattia
- 3) Integrazione all’indennità d’infortunio o malattia professionale
- 4) Anzianità professionale edile

#### Assistenze straordinarie

- 1) Eteroprotesi (protesi dentarie, apparecchi ortodontici, cure dentarie)
- 2) Eteroprotesi (protesi ortopediche, supporti acustici, occhiali)
- 3) Riabilitazione e spese extraospedaliere
- 4) Donazione sangue
- 5) Donazione midollo osseo
- 6) Cure termali idropiniche

- 7) Assistenza ai familiari portatori di handicap
- 8) Malattie professionali
- 9) Assistenza per i casi di alcolismo, sieropositività (HIV), tossicodipendenza
- 10) Assistenza allo studio
- 11) Borse di studio
- 12) Premio ai giovani
- 13) Assegno e permesso funerario
- 14) Sussidi casa e sussidi lavoratori stranieri
- 15) Assicurazione infortuni, malattie, interventi chirurgici
- 16) Decesso del lavoratore per cause di malattia
- 17) Soggiorni
- 18) Periodo di maternità

Via Pordenone, 30 - 00182 Roma  
Telefono: 06 70.60.41  
Web: [www.cassaedileroma.it](http://www.cassaedileroma.it)  
E-mail: [info@cassaedileroma.it](mailto:info@cassaedileroma.it)

**06.70604400**

INFORMAZIONI IMPRESE

Numero Verde

**800-010969**

INFORMAZIONI OPERAI



Nuovi modelli di trasformazione urbana

# Città storica: le aree dismesse come provocazione di sviluppo

Per realizzare il Piano Strategico di Sviluppo, ecco le tappe del "Progetto Millennium"

■ Per la prima volta nella storia recente della nostra Città, l'Amministrazione comunale intende dotare Roma di un Piano Strategico di Sviluppo.

Per raggiungere un obiettivo così impegnativo, seguendo l'esempio di altre città, l'Amministrazione ha voluto attivare un ampio processo di partecipazione che è stato definito "Progetto Millennium".

Il Progetto Millennium si articola in una serie di conferenze tematiche e specialistiche che porteranno alla convocazione degli Stati Generali della Città, per un confronto approfondito con tutte le componenti della società civile. Tutto il progetto sarà accompagnato da una consultazione aperta ad ogni cittadino, attraverso assemblee popolari e forum sulla Rete, e dovrà ovviamente concludersi con un di-



battito ed un voto finale in Consiglio comunale.

Tra questi appuntamenti assume particolare importanza la Conferenza urbanistica della Città attraverso cui si vuole mettere a confronto il punto di vista di alcuni dei più importanti architetti, urbanisti e sociologi dello scenario internazionale.

Una città come Roma non può prescindere da apporti di questo livello, né può estraniarsi dal grande dibattito che investe i processi di trasformazione urbana a livello globale, ma questo non vuol dire trascurare il punto di vista dei cittadini o l'apporto professionale degli architetti e degli ingegneri che operano nel contesto locale.

Dopo il Workshop dell'8 aprile 2010 seguiranno altri appuntamenti – tra cui la Festa dell'Architettura orga-



nizzata dall'Ordine di Roma – che permetteranno di giungere alla Conferenza Urbanistica della Città con un ampio ventaglio di apporti e di suggerimenti.

In ogni caso non ci saranno scelte elitarie che condizioneranno il volto urbanistico ed architettonico della Capitale. Crediamo in un'urbanistica ed in un'architettura in cui la competenza tecnica e professionale viene messa al servizio dei bisogni e del sentimento della maggioranza dei cittadini.

Il Workshop è solo il primo passo verso l'attuazione e la revisione del Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma. Rispetto al PRG approvato dalle precedenti Amministrazioni, il nostro atteggiamento, infatti, è duplice.

Da un lato difendiamo la definizione dei diritti ottenuta dopo una decennale trattativa tra i principali soggetti economici e imprenditoriali della città. Ma soprattutto difendiamo l'intento redistributivo che esiste nel Piano che può generare un risultato economico per la collettività di almeno 5 miliardi di euro.

Questo valore redistributivo oggi è attaccato da sentenze del TAR che rimettono in discussione la quota di edificabilità riservata al Comune e il contributo straordinario. Questo attacco si somma alla recente pronuncia della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo e alle ripetute sentenze della Corte Costituzionale che hanno affermato il principio secondo cui l'esproprio per pubblica utilità non può avvenire dietro pagamenti di indennità che si discostano sensibilmente dal valore venale dei beni. Questo ha reso estremamente onerosa l'attività di esproprio con ricadute gravissime soprattutto sull'edilizia popolare. Se le aule dei tribunali non fermeranno questa deriva di carattere privatistico che sta indebolendo la capacità dell'Amministrazione di difendere il bene comune nel processo edificatorio, sarà necessario portare la questione nelle aule parlamentari con interventi anche di carattere costituzionale per ridare alle Pubbliche Amministrazioni la capacità di programmare realmente la trasformazione del territorio secondo un principio di vivibilità e di equità complessiva.



Il Progetto Millennium ha l'ambizione di preparare la candidatura di Roma alle Olimpiadi del 2020 e di dare una svolta profonda alla crescita della città







Dall'altro lato non possiamo non criticare la mancanza di definizione del Piano Regolatore Generale rispetto agli ambiti di valorizzazione che non hanno una destinazione funzionale precisa e che, sostanzialmente, non indicano come utilizzare queste aree strategiche della Città Storica per creare un nuovo equilibrio tra i valori storici e artistici e la vita pulsante di una Capitale europea e di una metropoli globale. Due temi, più di altri, sono all'attenzione dell'Ammi-

nistrazione Capitolina, in quest'opera di attuazione e revisione: da un lato la Città Storica e l'insieme di aree dismesse che incidono dentro i suoi confini, e dall'altro lato le diverse forme di espansione delle periferie urbane.

Le aree dismesse nella Città Storica, per estensione e collocazione, possono rappresentare l'ultima grande occasione per dare armonia alla crescita della "Città nuova" dentro la "Città vecchia".

## Due giorni di workshop sul Nuovo Piano regolatore

Il Workshop "Roma 2010-2020: Nuovi modelli di trasformazione urbana", svoltosi presso la Sala Petrassi dell'Auditorium nei giorni 8 e 9 aprile 2010, è un primo passo verso l'attuazione e la revisione del Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma.

Le due tematiche, "Città Storica: le aree dismesse come provocazione di sviluppo" e "Periferie: dall'espansione alla ricostruzione dell'identità", hanno occupato rispettivamente il primo e il secondo giorno di dibattito, al quale hanno partecipato il Sindaco di Roma Gianni Alemanno, gli Assessori all'Urbanistica, Marco Corsini, e ai Lavori Pubblici e Periferie, Fabrizio Ghera, il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Errico Stravato, il Direttore del Dipartimento Politiche di Riqualificazione delle Periferie, Francesco Coccia, e grandi personalità dell'architettura e dell'urbanistica, come Richard Burdett, Santiago Calatrava, Peter Calthorpe, Stefano Cordeschi, Massimiliano Fuksas, Leon Krier, Richard Meier, Renzo Piano, Paolo Portoghesi.

Le periferie urbane, dopo decenni di espansione caotica ed indefinita, devono trovare nuovi strumenti per ottenere non una generica riqualificazione ma una vera e propria ricostruzione della loro identità. Si tratta di problemi immensi che per decenni sono stati elusi, mentre Roma cresceva, al centro come in periferia, fuori da ogni disegno e da ogni progetto razionale.

Il Progetto Millennium ha l'ambizione, nel corso del prossimo decennio, non solo di preparare la candidatura di Roma alle Olimpiadi del 2020, ma anche di dare una svolta profonda alla crescita della nostra Città. I nuovi poteri per Roma Capitale aiuteranno a realizzare questo percorso, ma la vera preconditione è quella di costruire un Piano Strategico in cui si possano riconoscere tutte le forze sociali ed economiche e tutte le Istituzioni che incidono sulla nostra Città. ■

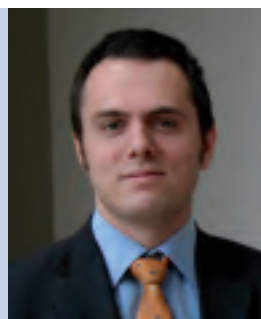




## Il nostro saluto ad Antonello Neri

È prematuramente scomparso all'età di 31 anni Antonello Neri, Funzionario del servizio urbanistica dell'ACER.

Antonello è stato collega e amico dal 2004 e, fin dall'inizio, ci ha coinvolti con la sua naturale spontaneità e simpatia. È stato un collaboratore affidabile, competente, brillante e al tempo stesso riservato. Lo ricordiamo con grande affetto ed un profondo dolore nel cuore. Ciao Antonello.



## Nomadi: corsi per rom, in trenta si diplomano

Sono idraulici, operai edili, impiantisti ed elettricisti con tanto di qualifica professionale nel settore delle energie rinnovabili. E sono rom. A ricevere il diploma lo scorso 9 marzo dopo centinaia di ore in corsi di formazione e stage, sono stati a Roma 30 cittadini romeni e di etnia rom residenti nei campi attrezzati della Capitale di Candoni e Salone, che hanno partecipato al progetto sperimentale "La Fabbrica dei mestieri".

L'iniziativa, frutto di un accordo di programma tra l'Assessorato capitolino alle Politiche sociali e il Ministero del Lavoro, è partita nel marzo 2009 e ha coinvolto romeni e rom tra i 18 e i 35 anni. Nella prima fase del progetto, che si propone come strumento per l'ingresso nel mondo del lavoro per questi cittadini, i ragazzi hanno seguito i corsi per 300 ore, nella seconda sono stati inseriti in un cantiere edile del Comune di Roma o nel Centro di formazione delle Maestranze edili a Pomezia (CEFME). Nella terza fase gli allievi, dopo aver seguito un corso finanziato dalla Provincia di Roma, hanno ottenuto la qualifica

di "installatori e manutentori di impianti solari".

In tre hanno già trovato lavoro nel settore edile. A consegnare i diplomi sono stati il direttore generale dell'Immigrazione del Ministero del Lavoro, Giuseppe Silveri, l'assessore provinciale di Roma al Lavoro, Massimiliano Smeriglio, e quello alle Politiche sociali del Comune, Sveva Belviso. Silveri ha anche annunciato un progetto, già presentato a Bruxelles e in attesa di approvazione, su microcredito e imprenditorialità dedicato ai rom. ■

## Approvate dal Comune di Roma le linee d'indirizzo del Piano Casa

di Pierluigi Cipollone

Con la delibera 23/2000, il Consiglio Comunale ha approvato le linee di indirizzo per la formazione e l'attuazione del Piano Casa del Comune di Roma.

Il provvedimento, prendendo atto della grave situazione di emergenza abitativa presente nella città, documentata da una specifica ricerca del CRESME e generata dalla sommatoria di differenti fattori, non ultimo la crisi economica in atto a livello globale e nel nostro Paese, individua, come obiettivo iniziale, soggetto a successive e periodiche verifiche, un fabbisogno emergenziale di 25.700 alloggi.

Numerose sono le linee di azione che l'amministrazione ha messo in campo per il perseguimento di tale obiettivo.

In particolare si segnalano:

- il reperimento e l'acquisizione di nuove aree edificabili da destinare ad alloggi sociali ed edilizia residenziale pubblica;
- la densificazione di aree già edificabili, riservando l'edificabilità aggiuntiva in prevalenza alla realizzazione di alloggi sociali;
- la modifica delle destinazioni d'uso di zone urbanistiche o di fabbricati non residenziali, per consentire la realizzazione di alloggi sociali;



- l'acquisizione di alloggi da destinare all'housing sociale e all'edilizia residenziale pubblica sovvenzionata;
- l'utilizzazione delle residue aree residenziali disponibili nell'ambito del Programma SDO;
- il reperimento di aree e fabbricati demaniali (casarime dismesse, ecc.) prevedendo alternativamente o l'utilizzazione dei compendi sopra richiamati ovvero la possibilità di destinare una quota delle eventuali valorizzazioni patrimoniali degli stessi per l'acquisizione, la manutenzione e la nuova realizzazione di alloggi ERP;
- destinare interamente il ricavato della vendita degli alloggi di edilizia residenziale pubblica all'acquisizione, alla manutenzione e alla nuova realizzazione di alloggi ERP;
- monitorare lo stato di attuazione dei seguenti strumenti urbanistici: gli "Ambiti per i Programmi inte-

grati della Città da ristrutturare e della Città della trasformazione", le "Centralità urbane e metropolitane" ed i "Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare" (cosiddetti toponimi), al fine di prevedere l'utilizzo di quote di SUL da destinare ad interventi di housing sociale.

Il provvedimento consiglia di individuare anche le categorie sociali cui destinare gli alloggi che si renderanno disponibili a seguito delle iniziative indicate dal Piano. I soggetti dovranno essere individuati nell'ambito delle categorie svantaggiate della legge 133/2008 (nuclei familiari a basso reddito anche mono parentali o mono reddito, giovani coppie, anziani, studenti fuori sede, famiglie sottoposte a sfratto esecutivo, immigrati regolari) con una eventuale preferenza per gli abitanti dell'ambito territoriale interessato dalla proposta di intervento.



Al fine del conseguimento dell'obiettivo, il Consiglio Comunale ha formulato una serie di direttive che dovranno essere seguite dalla Giunta nella definizione delle iniziative e finalizzate a:

- assicurare l'equilibrio economico-finanziario delle operazioni, anche richiedendo agli operatori oneri straordinari per la realizzazione di opere di urbanizzazione o la cessione di alloggi al Comune. A tal fine potranno essere anche attivate compensazioni di natura urbanistica e fiscale, che prevedano la realizzazione di alloggi in locazione a 25 anni ed alloggi in locazione per almeno 10 anni con patto di futura vendita o a riscatto ed in tal caso potrà essere prevista:
- la riduzione o l'annullamento dei corrispettivi per l'assegnazione delle aree;
- l'assegnazione di diritti edificatori per la realizzazione di edilizia residenziale libera o convenziona-

ta, a credito ordinario o agevolato;

- l'esenzione o riduzione dell'ICI;
- l'esenzione dal contributo commisurato al costo di costruzione;
- realizzare gli alloggi sociali secondo criteri di qualità urbanistica, edilizia, tipologica e ambientale;
- individuare le tipologie di godimento dell'offerta di alloggi di housing sociale e più in particolare:
  - abitazioni in vendita a prezzo convenzionato;
  - abitazioni in locazione per almeno 25 anni al termine dei quali le abitazioni possono essere vendute;
  - abitazioni in locazione per almeno 10 anni con patto di futura vendita o a riscatto;
  - abitazioni collettive in locazione temporanea con gestione di servizi comuni;
  - abitazioni a costi contenuti, da realizzare anche su aree nella disponibilità del Comune di Roma da

concedere in diritto di superficie, per le fasce deboli, da cedere in proprietà con l'attivazione di strumenti finanziari da parte dell'Amministrazione Comunale, per sostenere il finanziamento richiesto per l'acquisto di tali alloggi;

- definire il canone per gli alloggi in locazione a 25 anni orientativamente e mediamente intorno a 6,00 euro/mese per mq di superficie complessiva.

Il programma ha già mosso i primi passi formali attraverso la densificazione dei piani di zona già individuati contestualmente all'approvazione del piano regolatore nonché l'acquisto di alcuni alloggi da assegnare ai cittadini in grave difficoltà. ■

## Le nuove regole sui ricorsi in materia di appalti

di **Gianluca Celata**

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 84 del 12 aprile u.s., è stato pubblicato il Decreto Legislativo 20 marzo 2010, n. 53 recante "Attuazione della direttiva 2007/66/CE che modifica le direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE per quanto riguarda il miglioramento dell'efficacia delle procedure di ricorso in materia d'aggiudicazione degli appalti pubblici" che è entrato in vigore il 27 aprile.

Il provvedimento è composto da 16 articoli che apportano notevoli ed importanti modifiche al Codice dei Contratti (D. Lgs. 163/2006); tra queste, ad esempio, quella contenuta nell'articolo 5 – rubricato "Disposizioni razionalizzatrici dell'arbitrato" – che modifica gli articoli 241 e 243 del Codice stesso. In particolare viene inserito un tetto massimo, corrispondente all'importo di euro 100.000,00, quale corrispettivo complessivo da riconoscere al collegio arbitrale (due arbitri di parte più il presidente), comprensivo dell'eventuale compenso per il segretario nel tentativo di restituire moralità ai compensi dei giudici privati, sino ad ora legati in modo automatico al valore dei la-

vori per i quali era richiesto l'arbitrato stesso.

Il decreto legislativo in argomento contiene, anche, importanti novità sulle aggiudicazioni con una corsia preferenziale ai sistemi alternativi alla giustizia ordinaria per risolvere le liti, quali l'accordo bonario e l'arbitrato.

La firma del contratto viene bloccata per 35 giorni dopo l'aggiudicazione, in modo da permettere a chi non ha vinto di fare ricorso ma nello stesso tempo viene limitato a 30 giorni il termine massimo per impugnare l'aggiudicazione e l'annuncio della controversia basta a bloccare l'ente appaltante che non può più firmare il contratto sino alla decisione del giudice sulla richiesta di sospensiva.

Il D. Lgs. 53/2010, come abbiamo avuto modo di anticipare, apporta notevoli modifiche agli articoli 11, 79, 240, 241, 243, 244, 245 aggiungendo, anche, gli articoli 79 bis, 243 bis, 245 bis, 245 ter e 245 quater relativamente a:

- **termine dilatorio per la stipulazione del contratto:**

è stato introdotto un termine di trentacinque giorni per la stipula del contratto (e, cioè, dopo cinque giorni dalla scadenza del termine per l'impugnativa dell'atto) decorrente dall'invio dell'ultima delle comunicazioni del provvedimento di aggiudicazione definitiva. Sono consentite deroghe al suddetto termine; infatti, viene previsto che il contratto può essere stipulato prima di trentacinque giorni nei seguenti casi: 1) se, a seguito di pubblicazione di bando o avviso con cui si indice una gara o inoltro degli inviti nel rispetto del Codice, è stata presentata una sola offerta che è risultata aggiudicataria e non sono state tempestivamente proposte impugnazioni del bando e della lettera invito o queste impugnazioni, se proposte, risultano già respinte con decisione giurisdizionale definitiva; 2) se, a seguito di pubblicazione di bando o avviso con cui si indice una gara o inoltro degli inviti nel rispetto del Codice, pur essendo state presentate più offerte, è stata ammessa una sola offerta che è risultata aggiudicataria e non sono state tempestivamente





proposte impugnazioni del bando o della lettera invito o dei provvedimenti di selezione degli altri concorrenti o queste impugnazioni, se proposte, risultano già respinte con decisione giurisdizionale definitiva;

- **comunicazione dell'aggiudicazione definitiva:** è stata prevista una maggiore specificazione di forme, termini e contenuto della comunicazione dell'aggiudicazione definitiva che, tra l'altro, deve recare il provvedimento completo di motivazione e l'indicazione della durata e della decorrenza dei termini dilatori per la sottoscrizione del contratto di appalto. Viene aggiunto anche un obbligo di comunicazione dell'avvenuta stipula del contratto; in tal caso, il contratto non va trasmesso essendo sufficiente una relazione sintetica sui motivi della sottoscrizione. Viene altresì richiesto, salve motivate deroghe, che le comunicazioni relative all'aggiudicazione definitiva e alla stipulazione vengano effettuate a favore di tutti i destinatari nello stesso giorno, in modo da assicurare un'unica decorrenza del termine dilatorio di stipulazione del contratto. Vengono, inoltre, disciplinati termini e modalità dell'accesso agli atti del procedimento sfociato nei provvedimenti oggetto di comunicazione. Tale accesso è, in via generale, consentito nei dieci giorni successivi alla comunicazione del provvedimento di interesse senza istanza, tranne che per l'esclusione del concorrente e i provvedimenti di differimento dell'accesso;
- **avviso volontario per la trasparenza preventiva (art. 79 bis):** è stato introdotto tale obbligo di comunicazione per i contratti affidati senza previa pubblicazione del bando, con relativa individuazione del contenuto minimo della medesima informativa: 1) denominazione e recapito della stazione appaltante; 2) descrizione dell'oggetto del contratto; 3) motivazione della decisione della stazione appaltante di affidare il contratto senza previa pubblicazione; 4) denominazione e recapito dell'operatore economico a favore del quale è avvenuta l'aggiudicazione



definitiva; 5) se del caso, qualunque altra informazione ritenuta utile dalla stazione appaltante;

- **misure di incentivazione dell'accordo bonario:** incentivazione dell'accordo bonario attraverso le seguenti misure: 1) riduzione dei costi del procedimento (si prevede la riduzione dal 50% a un terzo dei minimi tariffari dei compensi per i membri della commissione; 2) generalizzazione della sua obbligatorietà (si prevede che gli arbitri o il giudice ordinario possano essere aditi in caso di fallimento del tentativo di accordo bonario risultante dal rifiuto espresso della proposta oppure in caso di inutile decorso dei termini nelle ipotesi espressamente previste); 3) introduzione di criteri selettivi per la nomina del terzo componente Presidente della commissione (è previsto che siano scelti tra magistrati amministrativi o contabili, tra avvocati dello Stato o componenti del Consiglio Superiore LL.PP., tra dirigenti pubblici di prima fascia); 4) condanna alle spese nel successivo giudizio (arbitrale od ordinario), se la decisione è sostanzialmente conforme al contenuto della proposta di accordo bonario che era stata rifiutata;
- **disposizioni razionalizzatrici dell'arbitrato:** si prevede, in particolare, che la scelta di ricorrere all'arbitrato resti facoltativa per entrambe le parti; qualora la P.A. intenda avvalersene deve però indicare, sin dal bando o dall'invito, se nel contratto sarà o meno inserita la clausola compromissoria. L'aggiudicatario, invece, potrà rifiutare l'inserimento della clausola compromissoria nel contratto comunicandolo alla stazione appaltante entro 20 giorni dalla conoscenza dell'aggiudicazione. In ogni caso, stabilisce lo schema, è vietato il compromesso. Inoltre, vengono introdotti: 1) criteri selettivi per l'arbitro presidente (scelto dalle parti o su loro mandato dagli arbitri delle parti) la cui violazione determina la nullità del lodo; 2) rigoroso regime di impugnazione del lodo (è previsto, infatti, che l'impugnazione per nullità debba essere proposta nel termine di trenta giorni dalla notificazione del



lodo e che non è più proponibile dopo il decorso di centoventi giorni dalla data dell'ultima sottoscrizione); 3) possibilità di sospendere, su istanza di parte ed in presenza di gravi e fondati motivi, l'efficacia del lodo; 4) significativa accelerazione del giudizio di appello avverso il lodo;

- **informativa in ordine all'intento di proporre ricorso giurisdizionale:** trattasi di comunicazione che il concorrente può effettuare durante il procedimento di gara, indicando i sintetici motivi di ricorso. Tale informativa, che va data solo in relazione al contenzioso sulle procedure di affidamento, non influisce sull'ulteriore corso del procedimento di gara, né sul decorso del termine dilatorio per la stipulazione del contratto, né sul termine per la proposizione del ricorso giurisdizionale. Vengono dettagliati forma, contenuto, destinatario e termini di presentazione dell'informativa. Si è ritenuto, in particolare, che l'informativa possa essere proposta anche durante la gara, facendola inserire in un verbale della commissione di gara in seduta pubblica e comunque fino alla notifica del ricorso giurisdizionale; il destinatario dell'informativa è stato individuato nel responsabile del procedimento. L'omissione dell'informativa e l'omesso riscontro dell'informativa da parte della stazione appaltante costituiscono comportamento valutabile dal giudice ai fini dell'eventuale condanna alle spese e dell'eventuale risarcimento del danno;
- **tutela processuale:** viene introdotto nel Codice Appalti un "rito speciale" connotato dai seguenti principi: 1) rapida scansione dei tempi processuali; 2) termine di trenta giorni per la proposizione del ricorso (in luogo del termine ordinario di sessanta giorni); 3) riduzione di tutti gli altri termini processuali; 4) precisa indicazione di atti impugnabili e momento dell'impugnazione; 5) immediatezza del giudizio attraverso la definizione, ove possibile, della lite nel merito sin dalla prima udienza. Gli atti delle procedure di affidamento, nonché i connessi provvedimenti dell'Autorità, sono impugna-

bili unicamente mediante ricorso al TAR competente e non più in alternativa mediante ricorso al Presidente della Repubblica;

- **inefficacia del contratto in caso di gravi violazioni:** è stata inserita nel Codice dei Contratti una nuova disposizione (art. 245 bis) in virtù della quale è previsto che il giudice, il quale annulla l'aggiudicazione definitiva, dichiara l'inefficacia del contratto nei seguenti casi, dovendo precisare – in funzione delle deduzioni delle parti e della valutazione della gravità della condotta della stazione appaltante e della situazione di fatto – se la declaratoria di inefficacia è limitata alle prestazioni ancora da eseguire alla data della pubblicazione del dispositivo o opera in via retroattiva: 1) se l'aggiudicazione definitiva è avvenuta senza previa pubblicazione del bando o avviso con cui si indice una gara nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea o nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, quando tale pubblicazione è prescritta dal Codice; 2) se l'aggiudicazione definitiva è avvenuta con procedura negoziata senza bando o con affidamento in economia fuori dai casi consentiti e questo abbia determinato l'omissione della pubblicità del bando o avviso con cui si indice una gara nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea o nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, quando tale pubblicazione è prescritta dal Codice; 3) se il contratto è stato stipulato senza rispettare il termine dilatorio stabilito dall'articolo 11, comma 10, qualora tale violazione abbia privato il ricorrente della possibilità di avvalersi di mezzi di ricorso prima della stipulazione del contratto e sempre che tale violazione, aggiungendosi a vizi propri dell'aggiudicazione definitiva, abbia influito sulle possibilità del ricorrente di ottenere l'affidamento; 4) se il contratto è stato stipulato senza rispettare la sospensione obbligatoria del termine per la stipulazione derivante dalla proposizione del ricorso giurisdizionale avverso l'aggiudicazione definitiva, ai sensi dell'articolo 11, comma 10 ter, qualora tale violazione, ag-



giungendosi a vizi propri dell'aggiudicazione definitiva, abbia influito sulle possibilità del ricorrente di ottenere l'affidamento. È previsto che il contratto resta efficace, anche in presenza delle violazioni in questione, qualora venga accertato che il rispetto di esigenze imperative connesse ad un interesse generale imponga che i suoi effetti siano mantenuti. Nei casi in cui, nonostante le violazioni, il contratto sia considerato efficace o l'inefficacia sia temporalmente limitata si applicano le sanzioni alternative previste dal Codice;

- **inefficacia del contratto negli altri casi (art. 245 ter):** è stabilito che, fuori dei casi tassativamente elencati dal Codice (art. 245 bis e 245 quater, comma 3), il giudice che annulla l'aggiudicazione definitiva stabilisce se dichiarare inefficace il contratto, fissandone la decorrenza, tenendo conto, in particolare, degli interessi delle parti, dell'effettiva pos-

sibilità per il ricorrente di conseguire l'aggiudicazione alla luce dei vizi riscontrati, dello stato di esecuzione del contratto e della possibilità di subentrare nel contratto, nei casi in cui il vizio dell'aggiudicazione non comporti l'obbligo di rinnovare la gara e la relativa domanda sia stata proposta;

- **sanzioni alternative (art. 245 quater):** nei casi di violazioni di legge da parte della stazione appaltante che non comportino la privazione degli effetti del contratto il giudice può irrogare alternativamente o cumulativamente le seguenti misure: 1) una sanzione pecuniaria, nei confronti della stazione appaltante, di importo dallo 0,5% al 5% del valore del contratto, da pagare entro 60 giorni dal passaggio in giudicato della sentenza, ovvero 2) una riduzione della durata del contratto dal 10% al 50% della durata residua dalla data di pubblicazione del dispositivo della pronuncia. ■



## Impresa e università: quando due mondi si incontrano

Un progetto innovativo promosso dalla Fondazione Almagià e dai Giovani dell'ACER fa nascere il corso di laurea in Gestione del processo edilizio

di Giancarlo Goretti

Ci sono storie di cambiamenti che hanno la coda lunga. È questo il caso dei rapporti tra Cultura e Impresa nel corso degli ultimi decenni. La "visione" dell'indimenticato Bruno Zevi portò nel lontano 1959 alla nascita dell'Istituto Nazionale di Architettura, primo e, ancora oggi, valido esempio di tavolo di confronto tra qualità dell'architettura e problematiche di impresa. In seguito, la necessità di una collaborazione tra Istituzioni sollecitò l'avvicinamento di culture apparentemen-



te diverse tra loro ma di fatto strettamente collegate. L'esito delle successive riflessioni fu una iniziativa con l'Associazione costruttori intorno ad un programma che vedeva impegnati intorno allo stesso tavolo: Amministrazione Comunale, Università e ACER. Il titolo: Forum Tevere; l'oggetto: progetti di finanza per la riqualificazione del nostro storico fiume.

Ne scaturì una cascata di progetti di grande prestigio e di significative intuizioni dalle quali sono derivati molti degli interventi poi realizzati negli anni a seguire.

Ma fu con la riforma del Sistema universitario nel 2001, con l'introduzione delle cosiddette lauree brevi, ovvero gli attuali corsi triennali, che per la prima volta vennero a contatto operativo il mondo della ricerca e dell'insegnamento con il mondo della produzione, in particolare a quella edilizia.

A Roma, nella Facoltà di Architettura Valle Giulia questi due mondi così vicini eppur così, fino a quel momento, lontani, per la prima volta vennero fattivamente a contatto.

Il Prof. Palumbo, allora Preside di Facoltà, supportato dal Collegio dei Docenti, e l'ing. Silvano Susi, Presidente dei Costruttori, a nome di una intera categoria, firmarono un protocollo d'intesa che, primo in Italia, portò l'esperienza dell'Impresa alle cattedre di docenza.

Ne nacque il corso di Gestione del Processo Edilizio che esprimeva proprio questo preciso obiettivo: formare una classe di giovani architetti capaci di comprendere le problematiche dell'edilizia nella sua forma più ampia, oltrepassando, dunque, noti fossati che nei tempi passati avevano ostacolato una immediata integrazione tra gli studenti neolaureati e la realtà del mondo professionale e imprenditoriale.

Il motore primo fu la volontà di offrire un contributo di esperienza che spinse avanti i promotori fino al punto di far partecipare al processo formativo esperti ceduti in prestito proprio dal mondo del lavoro.

Fondata su queste premesse e con la consapevolezza di una consolidata esperienza, l'iniziativa a livello nazionale che ANCE, AFM e Conferenza dei Presidi delle

Facoltà di Ingegneria e Architettura italiane hanno promosso attraverso la sottoscrizione di un accordo finalizzato alla creazione di una partnership nel sistema universitario italiano, ha trovato pieno sostegno nella realtà locale romana.

In appena tre mesi di intenso e attento lavoro, è stato messo a punto un programma formativo che ha nell'analisi tecnica del progetto architettonico e nelle procedure urbanistiche ed edilizie di controllo, il suo punto nevralgico di interesse, la sua anima formativa.

La Fondazione Almagià e il Gruppo Giovani dell'ACER che, per conto dall'Associazione Costruttori, hanno condiretto la stesura del progetto definitivo, ringraziano il Preside Livio De Santoli e i Prof.ri Ferdinando Terranova e Fabrizio Cumo per la convinzione, l'impegno, la ferma decisione e la preziosa competenza dimostrata nel raggiungimento di un obiettivo arduo ma, come dimostrato, raggiungibile.

Auguriamo un grande successo all'iniziativa e auspichiamo che anche in altre realtà locali d'Italia possa quanto prima avviarsi la stessa fattiva collaborazione. ■



In queste pagine vedute dell'interno e dell'esterno del MAXXI





## Noi all'avanguardia nel rapporto con i costruttori

Intervista con il professor **Livio De Santoli**, preside della Facoltà di Architettura di Valle Giulia

**Professore, la collaborazione tra università e costruttori è consolidata da molti anni, con quali risultati?**

“La Facoltà di Architettura di Valle Giulia è stata all'avanguardia nell'aprire le porte al mondo del lavoro. I nostri studenti dal 2001 hanno cominciato a capire cosa succedeva fuori dalle aule attraverso una serie di

iniziative che privilegiavano il rapporto bilaterale tra l'Università e i soggetti del mercato: i costruttori, i sindacati, i ministeri, i provveditorati alle opere pubbliche. Tutti questi soggetti hanno rappresentato una risorsa per la nostra facoltà anche in termini di insegnamento, quindi di inserimento diretto nella vita della facoltà. Un esempio fra tutti è quello della gestione del processo edilizio nato nel 2001 nel corso di laurea triennale che permetteva agli studenti, a questi architetti cosiddetti junior, di lavorare immediatamente avendo comunque un minimo di concetto teorico all'interno del quale si innestava invece una prassi operativa finalizzata a tutte le attività sul cantiere, sulla sicurezza, sulla committenza. Da lì sono passati 10 anni e fa-

Chi è Livio De Santoli

### Una carriera tra architettura e ambiente

Preside della Facoltà di Architettura di Valle Giulia dell'Università di Roma La Sapienza, Livio De Santoli è membro effettivo del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Professore ordinario presso la Sapienza, è responsabile dell'Energia (energy manager) dell'Università romana e coordinatore del Servizio Ateneo per l'Energia. Membro del Senato Accademico della Sapienza come rappresentante della macroarea Ingegneria e Architettura, è anche membro del Senato Accademico dell'Ateneo Federato ADESSO dell'Università.

De Santoli è direttore del Centro Interdipartimentale per il Territorio, l'Edilizia, il Restauro e l'Ambiente e responsabile scientifico del progetto Icorso formativo per tutti gli iscritti alla Sapienza di Roma sulla sostenibilità Energetica Ambientale. È presidente del Corso di Laurea "Scienze dell'Architettura e della Città UE" e presidente del Corso di Laurea "Project Management - Gestione del Processo Edilizio", ([www.gestionedelprocessoedilizio.it](http://www.gestionedelprocessoedilizio.it)).

È membro dell'International Advisory Board della rivista scientifica internazionale Building Services Engineering Research & Technology (UK) e dello Scientific Editorial Board della rivista scientifica internazionale Energy & Buildings (USA). È anche membro del Comitato di redazione della rivista scientifica internazionale REHVA Journal, Elsevier.

È stato presidente di Gruppi di lavoro e commissioni tecniche presso i ministeri dell'Ambiente e membro del CTA, Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Regione Lazio; è presidente della Commissione Tecnica e Normativa dell'AiCARR (Associazione Italiana del Condizionamento dell'Aria, Riscaldamento e Refrigerazione).

È stato responsabile Scientifico del GdL sulla caratterizzazione energetica del nuovo insediamento SDO, Roma (Ufficio Progetti Metropolitan), Energy Manager del Ministero delle Finanze (circa 12000 TEP) e coordinatore della ricerca del Ministero dell'Ambiente sulla Certifi-



cazione Energetica degli Edifici ([www.beeps.it](http://www.beeps.it)). De Santoli è autore di circa 130 pubblicazioni nel campo della Energetica, dell'Acustica Applicata, delle Energie Alternative, degli Impianti Tecnici, della Termodinamica Applicata, delle Misure delle proprietà termo-fisiche dei materiali per l'edilizia, della Qualità dell'aria. È autore di diversi testi universitari: "La Progettazione degli Impianti Tecnici" (Masson, 1995), "La Qualità dell'Aria negli Ambienti Interni: Strategie e Soluzioni" (AiCARR, 1998), "Fisica Tecnica Ambientale, Vol. 2: Trasmissione del Calore" (CEA, 1999), "Fisica Tecnica Ambientale, Vol. 3: Benessere termico, acustico, luminoso" (CEA, 2000).

cendo tesoro di tutta questa esperienza abbiamo modificato in corso d'opera le nostre attività, cercando di ottimizzare il rapporto con il mondo del lavoro. E così dall'anno prossimo (anno accademico 2010-2011) nascerà un nuovo corso di laurea ancora più mirato alla gestione del cantiere, alla sicurezza, alla formazione, alla manutenzione”.

**Cosa si aspetta da questo nuovo corso del processo di edilizia?**

“Mi aspetto un impegno che fino ad oggi non è stato pienamente affrontato da parte delle associazioni di categoria. È vero che l'Università si deve aprire e aprirsi significa fare soprattutto gli interessi degli studenti, ma subito dopo chi esce dai corsi deve poter trovare lavoro e questo non è compito nostro. Quindi ci deve essere una forma incentivata di tirocinio all'interno del corso di laurea visto che noi apriamo le porte e quindi sosteniamo questo rapporto, ma ci deve essere un impegno forte, serio, concreto da parte del mondo del lavoro e in particolare del mondo delle costruzioni, sia con i costruttori nazionali sia con quelli romani affinché queste nuove leve preparate da loro stessi oltre che da noi possano subito trovare occasioni d'occupazione”.

**Come è cambiato il modo di fare docenza negli anni di fronte anche a una crisi economica e quindi una crisi produttiva e occupazionale?**

“In realtà il cambiamento ci è stato richiesto quasi forzatamente perché è chiaro che non si può insegnare sempre e solo pura teoria, bisogna adattarsi. Quindi il contributo che viene dal mondo esterno dell'insegnamento è fondamentale a patto che esista un progetto quadro all'interno del quale inserire questo contributo”.

**Si parla tanto di archistar, ma c'è spazio per giovani architetti per lavorare su Roma?**

“Secondo me sono due problemi di tipo diverso anche se connessi. Il lavoro dell'archistar ha un valore soprattutto simbolico: è spesso opera d'arte; basti pensare al Maxxi di Zaha Hadid. Dà un grande contributo al movimento generale, perché città come Bilbao, sconosciute, poi diventano famose solo perché c'è il museo di Frank Gehry. A Roma il quartiere Flaminio, che da un

lato ha l'Auditorium di Renzo Piano e dall'altro il Maxxi, diventerà sicuramente una meta visitata da turisti e persone curiose di vedere cosa significa l'inserimento architettonico in una città. Poi c'è l'altro aspetto che è quello del lavoro concreto e quotidiano di tutti i giorni: se è agganciato all'opera dell'archistar funzionerà tanto più perché dopo il lancio, dopo lo spot pubblicitario, dopo il marketing ci vuole il lavoro concreto. L'ideale, quindi, è che questi archistar possano contribuire con la loro presenza e con il lavoro addirittura a far crescere il movimento quotidiano di tutti gli architetti, con particolare riferimento ai giovani che si affacciano nel mondo del lavoro”. ■

## Tempo di bilanci per la Giunta Alemanno

Dai nomadi all'housing, dall'ambiente alla sicurezza: due anni di amministrazione capitolina

Roma, 30 aprile - 730 giorni, ovvero due anni di governo della Capitale. Per la Giunta Alemanno è tempo di bilanci. Risultati e obiettivi raggiunti che, traducendosi in numeri e tabelle, segnalano lo sforzo dell'amministrazione per uscire dalla crisi e guardare con fiducia al futuro.

A fronte di segnali incoraggianti sul fronte sicurezza, con reati calati del 26 per cento in due anni, ci sono i risultati raggiunti con alcuni provvedimenti dell'amministrazione capitolina: dall'ordinanza antiprostituzione, che ha sottratto dalla strada 300 giovani donne, a quella per il decoro, che in poco più di due mesi ha permesso di elevare oltre mille multe. In totale, con i provvedimenti adottati dalla Giunta, sono state elevate oltre 22 mila multe.

Il piano nomadi approvato nel febbraio del 2009 ha permesso di mettere a norma 7 campi autorizzati, di sgomberare 281 microaccampamenti e di chiudere, dopo più di 50 anni, il campo di Casilino 900.



I servizi sociali sono stati potenziati con la Carta Bimbo: oltre 3 milioni di euro in buoni sconto e 12 milioni di euro in microcredito per le famiglie in difficoltà. 14 mila le famiglie coinvolte. Su questo fronte, attivati anche i servizi della Casa dei Papà: 20 appartamenti dedicati, da dicembre 2009, ai padri separati. E poi ancora borse di lavoro per 500 mila euro, per l'inserimento nel mondo del lavoro di persone disagiate.

Il Piano freddo, invece, nel passato inverno ha permesso di aumentare l'offerta di strutture e posti letto a persone senza fissa dimora, con un 10 per cento in più di risorse investite. Cresciuti, inoltre, i posti negli asili nido. Questa voce registra un più 17 per cento.

Per quel che riguarda l'edilizia residenziale pubblica, l'approvazione del Piano Casa ha previsto il reperimento di 25.700 alloggi, di cui 19.700 di "housing sociale", mentre sono stati avviati progetti di recupero delle zone periferiche per un investimento complessivo di 33 milioni di euro.

Uno sforzo è stato fatto sugli investimenti per le infrastrutture, in particolare per le linee della metropolitana: 560 milioni di euro per la linea B Rebibbia-Casal Monastero; 513 per la linea B1 Bologna-Conca d'Oro e 220 per la tratta Conca d'Oro-Jonio; 1,82 miliardi di euro per la linea C Pantano-S. Giovanni, mentre 2,3 miliardi di euro sono l'investimento previsto per il tratto S. Giovanni-Clodio, di cui si prevede la realizzazione entro il 2018.

La manutenzione stradale, nel biennio 2008-2009, ha richiesto invece un investimento totale di 190 milioni di euro.

Risanamento e rilancio sono stati gli obiettivi per l'Ama che, uscita dal precedente indebitamento, ha presentato nel 2009 un bilancio in attivo di 1 miliardo e ha avuto un parco mezzi rinnovato del 30%. Sempre sul piano dell'ambiente, sono stati rimessi a dimora 2500 alberi ed è stata riaperta, dopo 27 anni, la storica Scuola Giardinieri.

Nel settore del lavoro, il Campidoglio ha stabilizzato 1751 precari e assunto 1173 persone e bandito concorsi per complessivi 3396 nuovi posti di lavoro.

Per il recupero delle sanzioni previste dal Codice della Strada, il Comune ha attivato procedure per chiudere i contenziosi sulle multe emesse sino al 31 dicembre 2004. Entro il 15 maggio i cittadini possono decidere se aderire al concordato e pagare solo la sanzione più il 4% dovuto a Equitalia Gerit.

Ad oggi ha aderito il 10,3% dei romani, per un incasso di oltre 4 milioni di euro.

Sempre sul fronte dei servizi al cittadino, nuove tecnologie sono state attivate, come la possibilità di ottenere certificati anagrafici e di stato civile on line o la recentissima Pec, Posta Elettronica Certificata.

Potenziato il servizio di informazione turistico-culturale, mentre si assiste ad un vero e proprio exploit in questo settore: dallo scorso anno si è invertita la tendenza di flussi turistici negativi e, con un segno positivo di più 9 per cento in un anno, la crisi ormai può dirsi alle spalle già dai primi mesi di questo 2010. Il risultato è positivo per tutte le strutture museali della città (+10% rispetto al 2008), a conferma della buona proposta culturale offerta. La sola mostra su Caravaggio registra un successo straordinario con i suoi 5 mila visitatori al giorno.

Alcune sfide, di livello nazionale, attendono ora la capitale, dal raddoppio dello scalo dell'aeroporto Fiumicino, che completa il progetto del Secondo Polo Turistico della Capitale nella zona litoranea, alla proposta del Gran Premio di Formula Uno a Roma, fino alla Candidatura Olimpica 2020.

Il 2010 si presenta come "l'anno della svolta per Roma Capitale": obiettivi della Giunta capitolina il pareggio di bilancio e il recupero di risorse per le funzioni di Roma Capitale, con l'intervento straordinario del Governo per finanziare il Piano di Rientro.

Il sindaco Alemanno ha dichiarato: "Abbiamo registrato una crescita costante negli ultimi due anni, nonostante la crisi generale e un debito pregresso di 9 miliardi e 650 milioni, il più grande tra gli enti locali in Europa. Certamente oggi siamo molto soddisfatti, ma è necessario un momento di svolta che sarà possibile con l'attuazione della riforma di Roma capitale e quella del Piano Strategico di Sviluppo". ■

**ANCE LAZIO-URCEL**  
UNIONE REGIONALE DEI COSTRUTTORI EDILI DEL LAZIO

**Organizzazioni territoriali aderenti:**

- Sezione Edile di Confindustria Frosinone
- Sezione Edile di Confindustria Latina
- Sezione Edile di Confindustria Rieti
- Sezione Edile di Confindustria Viterbo
- ACER - Associazione Costruttori Edili di Roma e Provincia

ANCE LAZIO-URCEL (Unione Regionale dei Costruttori Edili del Lazio) aderente all'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili (ANCE) e, attraverso questa Organizzazione Nazionale di categoria, alla Confederazione Generale dell'Industria Italiana (CONFINDUSTRIA)

**ANCE LAZIO-URCEL** Via di Villa Sacchetti, 9 - 00197 Roma  
Tel. 06 3220481 - Fax 06 32502626 - E-mail: [urcel@urcel.org](mailto:urcel@urcel.org)



Viterbo  
Rieti  
Roma  
Latina  
Frosinone

Frosinone  
Rieti  
Roma  
Latina  
Viterbo



## INSERIMENTI SUL PORTALE ACER DI CIRCOLARI E BANDI DI GARA (FEBBRAIO-MARZO 2010)

### Sindacale e Lavoro

- SL1486 - Operai part-time eccedenti limiti quantitativi fissati da CCNL-Chiarimenti INPS - Circolare INPS n. 6/2010: disciplina contributiva dei rapporti di lavoro part-time stipulati in eccedenza rispetto a limiti fissati da c.c.n.l. edile
- SL1487 - INAIL - Autoliquidazione 2009/2010 - Nota INAIL n. 1078/09 su sconti e agevolazioni - Nota INAIL n. 500/2010 su coefficienti rateizzazione
- SL1488 - INPS - Aliquote Gestione Separata - Circolare INPS n. 13/10: aliquote contributive, massimale e minimale Gestione Separata per anno 2010
- SL1489 - Sgravio contributivo su E.E.T. per anno 2009 - Pubblicazione decreto in G.U. - Decreto 17/12/09 del Ministero del Lavoro pubblicato su G.U. n. 58 del 11/03/10
- SL1490 - Sgravio contributivo su E.E.T. per anno 2009 - Prime indicazioni INPS - Circolare INPS n. 39 del 18/03/10

### Lavori Pubblici

- ELP792 - Comune di Fiumicino - Concessione di costruzione e gestione di un Asilo Nido in località Fregene
- ELP793 - Autorità Vigilanza Contratti Pubblici - OEPV - Individuazione criteri - Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture - Parere n. 137 del 19 novembre 2009 - Offerta economicamente più vantaggiosa - Individuazione criteri di valutazione
- ELP794 - Esclusione gara - Modalità accertamento - Requisiti inadempimento-Interpretazione - Consiglio di Stato, sezione V, 27 gennaio 2010, n. 296 - Esclusione ex art. 38, comma 1, lett. f), D. Lgs. 163/2006 - Accertamento requisiti inadempimento - Legittimità
- ELP795 - D.M. 4/12/2009 - Modifica del saggio di interesse legale
- ELP796 - Azienda Unità Sanitaria Locale di Rieti - Manutenzione edile e servizi di controllo ed anagrafe immobiliare

- ELP797 - Azienda Unità Sanitaria Locale di Rieti - Manutenzione edile e servizi di controllo ed anagrafe immobiliare
- ELP798 - Comune di Trevignano Romano - Concessione di progettazione e realizzazione di una piazza mercato, parcheggio interrato ed edificio di pubblica utilità - Proroga termine presentazione offerte
- ELP799 - Roma Metropolitane - Affidamento in concessione della progettazione e realizzazione prolungamento linea B metropolitana tratta Rebibbia-Casal Monastero - Proroga termine presentazione offerte
- ELP800 - Contributo in favore dell'Autorità di Vigilanza - Contributo in favore dell'Autorità di Vigilanza - Novità per la partecipazione alle gare esperite dal 1° marzo 2010
- ELP801 - Sovrintendenza ai Beni Culturali del Comune di Roma - Restauro dei Propilei Neoclassici di Villa Borghese, concessione spazi pubblicitari quale corrispettivo
- ELP802 - Regolamento in materia di esercizio del potere sanzionatorio - Autorità di Vigilanza - Procedura

### Tecnico

- TELP599 - Normativa rifiuti - SISTRI Sistema di tracciabilità dei rifiuti
- TELP600 - Normativa rifiuti - SISTRI sistema di rintracciabilità dei rifiuti. Iscrizione e scadenze
- TELP601 - Normativa rifiuti - SISTRI proroga termini di iscrizione
- TELP602 - Normativa rifiuti - Nuovo sistema di rintracciabilità dei rifiuti - SISTRI - D.M. 15 febbraio 2010 modifiche ed integrazioni al D.M. 17 dicembre 2009
- TELP603 - Rilevamento ai fini revisionali - Bimestre gennaio-febbraio 2010 e semestre 1° gennaio 2010
- TELP604 - Normativa rifiuti - Nuovo sistema di rintracciabilità dei rifiuti - SISTRI
- TELP605 - Rilevamento ai fini revisionali - Bimestre gennaio-febbraio 2010 e semestre 1° gennaio 2010

### Edilizia Privata e Urbanistica

- EPU747 - Ambiente - Approvazione elenco dei Comuni autorizzati alla prosecuzione delle funzioni in materia paesaggistica

- EPU748 - Vincolo Agro Romano - Pubblicazione dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'ambito fra via Laurentina e via Ardeatina
- EPU749 - Piano Casa Regionale - Pubblicazione criteri di assegnazione dei contributi per la formazione dei programmi integrati
- EPU750 - Piano Regolatore Generale - Sentenza TAR Lazio di annullamento delle norme sul contributo straordinario e sulla quota di edificabilità riservata al Comune
- EPU751 - Fascicolo del fabbricato - Pubblicazione modifiche al Piano Casa regionale
- EPU752 - Edilizia Privata - Delibera comunale di indirizzi per il Piano di tutela dell'immagine urbana
- EPU753 - Piano Regolatore Generale - Nuova sentenza TAR sul contributo straordinario, gli ambiti di compensazione e la cessione compensativa
- EPU754 - Compensazioni - Approvazione delibera su attrezzaggio del Parco di Tor Marancia
- EPU755 - Edilizia Residenziale Pubblica - Approvazione direttive regionali sul terzo bando in locazione e nuovo schema di convenzione Regione Lazio / Sviluppo Lazio SpA
- EPU756 - Compensazioni - Completamento della manovra attuativa delle compensazioni urbanistiche
- EPU757 - Indice Istat prezzi al consumo - Aggiornamento indice di rivalutazione Istat per il mese di gennaio
- EPU758 - Piano Territoriale Provinciale Generale - Pubblicazione PTPG
- EPU759 - Edilizia Residenziale Pubblica - Avviso di rettifica del bando per acquisto alloggi nel Comune di Roma
- EPU760 - Comune di Ciampino - Avviso pubblico - Pubblicazione bando per l'individuazione di imprese assegnatarie di Piani di Zona
- EPU761 - Housing sociale - Pubblicazione avviso per l'attuazione di un primo "Programma regionale di 'housing sociale'"
- EPU762 - Indice Istat prezzi al consumo - Aggiornamento indice di rivalutazione Istat per il mese di febbraio
- EPU763 - Ambiente - Circolare ministeriale sul nuovo procedimento di autorizzazione paesaggistica

- EPU764 - Sostenibilità Ambientale - Pubblicazione "Protocollo ITACA"
- EPU765 - Edilizia residenziale pubblica - Acquisto di immobili destinati all'edilizia residenziale pubblica da parte del Comune
- EPU766 - Edilizia Privata - Nuove disposizioni sull'attività edilizia libera

### Tributario

- CC586 - Agevolazioni per il risparmio energetico (55%) - Non cumulabilità con altri incentivi
- CC587 - Detrazione del 36% - Lavori su parti condominiali - Parere dell'Agenzia delle Entrate
- CC588 - DL 78/2009 - Compensazione crediti IVA - Modalità applicative
- CC589 - D.L. 194/2009 "decreto milleproroghe" - Passaggio alla Camera del DDL di conversione - Proroga al 28.02.2010 (aliquota 6%) ed al 30.04.2010 (aliquota 7%) dello scudo fiscale
- CC590 - Approvazione del nuovo Studio di settore per l'edilizia (UG69U)
- CC591 - D.L. n. 194/2009 - "Decreto mille proroghe" - Pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Legge di conversione n. 25/2010 - Scudo fiscale al 30.04.2010
- CC592 - Finanziaria 2010 - Agevolazioni per l'Abruzzo - Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate
- CC593 - Imposta di registro - ipotecaria e catastale: acquisto contestuale di abitazione e pertinenze

### Dati Statistici

- USSL177 - T.f.r. - dicembre 2009 - Indice Istat relativo al mese di dicembre 2009 - legge 29 maggio 1982, n. 297, art.5
- USSL178 - T.f.r. - gennaio 2010 - Indice Istat relativo al mese di gennaio 2010 - legge 29 maggio 1982, n. 297, art.5
- USSL179 - T.f.r. - febbraio 2010 - Indice Istat relativo al mese di febbraio 2010 - legge 29 maggio 1982, n. 297, art.5

### Servizi Impresa

- 09/02/2010 - Trattativa con la Fiat Auto
- 15/02/2010 - Convenzione SERVIZI IMPRESA/MAK





SPA/BIFFOLI SPA per noleggio a freddo di macchinari per il cantiere

17/02/2010 - Sondaggio per Fiat - Avviso importante  
12/03/2010 - Offerta Alpha Copy concessionario XEROX  
30/03/2010 - Offerta per servizio di custodia - Accesso varchi/vigilanza armata

#### Bandi di gara

Bandi di gara pubblicati nei mesi di febbraio-marzo 2010

totale importo lavori pubblicati pari a € 120.555.442,00 di cui:

- Comune di Roma	n. 8	€	40.578.874,73
- Regione Lazio	n. 11	€	22.262.303,63

# CRESCONO

## le opportunità di vendita con FRIMMagency



Con FRIMMagency, le Imprese di Costruzione hanno:

- 1 Un unico interlocutore** con cui pianificare e gestire tutte le attività
- 2 Una rete vendita di oltre 2.000 agenzie** in tutta Italia (360 nella sola Roma e provincia)
- 3 Il sistema informatico di Geomarketing.** Un'esclusiva di FRIMMagency che gestisce oltre 1 milione di dati al giorno e consente di avere in tempo reale la situazione dei valori, dei flussi, la ricettività e l'assorbimento di ogni singolo comparto immobiliare sul territorio, per programmare un business plan concreto e sicuro
- 4 Un vero ufficio di consulenza immobiliare** con il relativo supporto del CRM di FRIMMagency, per la gestione di ogni singolo cliente potenzialmente interessato, in sostituzione del vecchio modello di ufficio vendite
- 5 Il completo coordinamento delle permute,** grazie alla rete capillare sul territorio
- 6 La gestione dei finanziamenti e dei mutui** alle Imprese di Costruzioni ed ai Clienti grazie alle eccellenti convenzioni di FRIMMONEY, primo gruppo nazionale dell'intermediazione creditizia
- 7 L'inserimento del cantiere sulla piattaforma REplat,** il primo e più importante MLS italiano
- 8 La commercializzazione delle nuove costruzioni residenziali e commerciali,** per non disperdere il completo patrimonio del cantiere
- 9 L'acquisizione e la ricerca di terreni edificabili,** per valorizzare ed incrementare il business degli imprenditori
- 10 La possibilità di RITIRO DELL'INVENUTO**

**FRIMMagency, il partner con il più completo network di servizi legati al mondo del Real Estate**

connected to  
**REPLAT**  
MULTIPLY

Per la tua pubblicità: [info@mediain.net](mailto:info@mediain.net)  
**MEDIAIN**

GRUPPO FRIMM HOLDING

SETTORE CANTIERI

**FRIMMagency**

Via Zoe Fontana, 220 . Ed. C - 00131 Roma  
Tel. +39 06 97279332 . Fax +39 06 97279323  
e-mail: [info@frimmagency.com](mailto:info@frimmagency.com)  
[www.frimmagency.com](http://www.frimmagency.com)





# Sicurezza e affidabilità. Le nostre idee-guida.



Mercedes-Benz

**Mercedes-Benz Roma S.p.A**

Concessionaria Ufficiale di Vendita Mercedes-Benz e smart

Service Center 800.069191 [www.mercedesbenzroma.it](http://www.mercedesbenzroma.it) [www.smartroma.it](http://www.smartroma.it)