

Rassegna Stampa

di Lunedì 23 settembre 2024



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
14	Il Sole 24 Ore	23/09/2024	<i>Per gli ingegneri i sinistri si concentrano su progetti e cantieri</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	La Repubblica - Cronaca di Roma	23/09/2024	<i>Tor Vergata, crolla il cavalcavia (M.De Ghantuz Cubbe/A.Ossino)</i>	4
3	La Repubblica - Cronaca di Roma	23/09/2024	<i>"Dopo Genova grande attenzione Qui le parti di ponte dovevano cadere gradualmente" (M.De Ghantuz Cubbe)</i>	6
1	Corriere della Sera	23/09/2024	<i>La viabilita' del Nord e i costi per il pubblico (M.Del Barba/M.Gabanelli)</i>	7
25	L'Economia (Corriere della Sera)	23/09/2024	<i>L'autonomia e le autostrade</i>	10
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	23/09/2024	<i>In Italia servono 3,5 milioni di case nuove entro il 2050 (L.Cavestri)</i>	11
26	Il Sole 24 Ore	23/09/2024	<i>Come applicare il "Salva casa": cinque webinar da ottobre</i>	13
Rubrica Ambiente				
9	Corriere della Sera	23/09/2024	<i>Polizze obbligatorie? La cautela di Pichetto Musumeci: facoltative per una prima fase (A.Arachi)</i>	14
Rubrica Economia				
13	L'Economia (Corriere della Sera)	23/09/2024	<i>Il caso Irlanda: se ChatGpt e' piu' energivoro di un paese (A.Montanino)</i>	15
Rubrica Altre professioni				
IV	Italia Oggi Sette	23/09/2024	<i>Avvocato a giudizio con un solo difensore (A.Magagnoli)</i>	16
IV	Italia Oggi Sette	23/09/2024	<i>Azione disciplinare, prescrizione dal fatto (A.Magagnoli)</i>	17
Rubrica Università e formazione				
17	Il Fatto Quotidiano	23/09/2024	<i>Soldi, regole a parte e politici: il virus delle universita' online (T.Montanari)</i>	18
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	23/09/2024	<i>Transizione 5.0 spinge al check up sulla polizza Rc (V.Uva)</i>	20

FOCUS

Per gli ingegneri i sinistri si concentrano su progetti e cantieri

Le attività legate al cantiere e alla sicurezza sono quelle più a rischio di errore e quindi di risarcimento per gli ingegneri. È infatti tra la fase di progettazione e quella di direzione lavori che emergono il maggior numero di sinistri di responsabilità professionale per questi tecnici.

I dati arrivano dal monitoraggio del Comitato valutazione sinistri del Consiglio nazionale della categoria. È un osservatorio privilegiato quello creato dal Cni con la gara per la stipula delle polizze di Rc professionale perché unico nel settore. Partito con la polizza Racing stipulata dal Consiglio con i tre vincitori della gara europea (Aig europe, Allianz global specialty e Hdi global specialty) nel 2021, ora l'Osservatorio comincia a fornire i primi risultati. Si scopre così che sui circa 200 eventi denunciati al 29 febbraio scorso, la maggior parte (il 23%) si riferisce, appunto, a errori di progettazione, seguiti a ruota da problemi insorti nella direzione lavori (21,6%) e, a distanza, da questioni legate alla sicurezza (12%) per la quale gli ingegneri ricoprono spesso il ruolo di coordinatori.

Sulla lettura dei dati il Consiglio è prudente. «Vanno presi con estrema cautela perché si tratta delle prime risultanze, per forza parziali, ricordiamo che le denunce di sinistri possono arrivare anche a distanza di anni da quando si sono verificati». La polizza Racing, Rc offerta a prezzi calmierati (premio minimo 200 euro per 250mila euro di massimale con sconti per i neoiscritti), infatti, è del tipo cosiddetto claims made, cioè i sinistri sono indennizzati alla data della richiesta (claim) anche se risalenti ad anni prima. Al momento sono 6.617 gli ingegneri che l'hanno sottoscritta. Non molti rispetto a un bacino potenziale di oltre 252mila iscritti all'Albo, dipendenti pubblici compresi. Sono 133 i sinistri segnalati e 61 le "circostanze" (ovvero situazioni di potenziale sinistro ancora da definire). Il 65% lamenta danni patrimoniali, mentre il 23% danni alle cose. «Abbiamo previsto questo Comitato insieme con le compagnie – spiega Sandro Catta, consigliere con delega al progetto Racing – sia per seguire da vicino i risarcimenti, sia per disporre dei dati sulla sinistrosità della categoria, finora mai resi pubblici. Ci serviranno nel 2027, quando metteremo di nuovo a bando la copertura assicurativa, per tarare meglio le richieste».

Intanto prime avvisaglie di possibili contenziosi stanno emergendo per le polizze relative al Superbonus: «Non si tratta ancora di sinistri – avverte Catta – ma stiamo ricevendo molte segnalazioni dagli iscritti di possibili contenziosi, di contratti non onorati e problemi tra condomini, imprese e progettisti per lavori non portati a termine e bonus perduti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PRIMI DATI

6.617

Polizze Racing sottoscritte

Attivata dal 2021, a questa Rc professionale offerta dal Consiglio nazionale ingegneri hanno aderito finora in 6.617, su oltre 252mila iscritti all'Albo

23%

Sinistri per errori di progettazione

Sui circa 200 sinistri aperti fino al 29 febbraio scorso, la categoria più diffusa è quella degli errori di progettazione



159329

VERSO IL GIUBILEO

Tor Vergata, crolla il cavalcavia

Durante i lavori di abbattimento per conto Anas sull'Al nella notte. Tragedia sfiorata: un operaio ferito. "Cantiere imprescindibile". L'inchiesta della procura e le accuse della Cgil: "Poca trasparenza"

"Errori evidenti, la demolizione deve essere graduale"

I crollo di un cavalcavia durante i lavori appaltati da Anas, due escavatori che precipitano sulle macerie, un operaio che si salva miracolosamente e un'indagine aperta sulla sicurezza sul lavoro. La prima che riguarda un cantiere giubi-

lare.

L'impressionante schianto del ponte "Vittorio Ragusa" che si è spezzato in due, è avvenuto sull'Al, a Tor Vergata, nella notte tra sabato e domenica ed è stato ripreso in un video girato da alcuni pas-

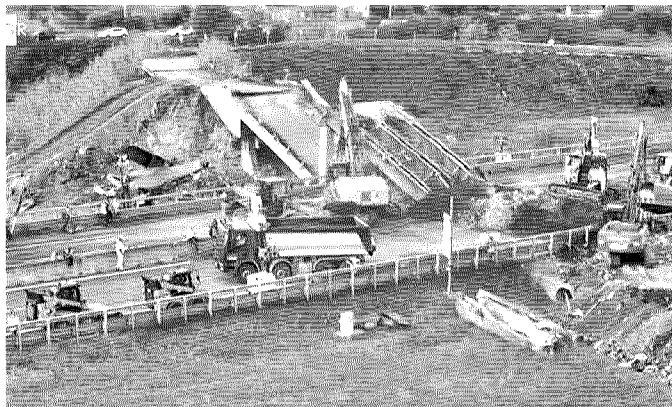
santi. Nelle immagini si vedono i due escavatori all'inizio e alla fine del cavalcavia. I macchinari "bucano" al centro il ponte con il martello pneumatico.

di **Marina de Ghantuz Cubbe**
e **Andrea Ossino** ● a pagina 3



Il video

Il cavalcavia dell'autostrada dopo il crollo. A destra, la sequenza dell'incidente con gli escavatori al lavoro sul ponte



VERSO L'ANNO SANTO

Demolizione in corso, crolla il cavalcavia “Cantiere indifferibile per il Giubileo”

Tragedia sfiorata a Tor Vergata: il cedimento della struttura nella notte di sabato. Indagine sull'incidente
L'accusa della Cgil: “Non sappiamo per chi lavorassero gli operai. Anas non rispetta il protocollo di legalità”

di **Marina de Ghantuz Cubbe**
e **Andrea Ossino**

Il crollo di un cavalcavia durante i lavori appaltati da Anas, due escavatori che precipitano sulle macerie, un operaio che si salva miracolosamente e un'indagine aperta sulla sicurezza sul lavoro. La prima che riguarda un cantiere giubilare.

Lo schianto del ponte “Vittorio Ragusa” che si è spezzato in due, è avvenuto sull'Al, a Tor Vergata, nella notte tra sabato e domenica ed è stato ripreso in un video girato da alcuni passanti. Nelle immagini si vedono i due escavatori all'inizio e alla fine del cavalcavia. I macchinari a destra e a sinistra “bucano” al centro il ponte con il martello pneumatico e lo stesso fanno i mezzi che si trovano sotto, in strada. I calcinacci vengono spostati e la sabbia viene “sputata fuori”. L'immagine è ambigua: dal video sembra che una macchina non sia poggiata all'altezza dei piloni e gli escavatori sembrano bucare lo stesso terreno su cui poggiano.

Una cosa è certa: il cavalcavia si è spezzato in due e l'escavatore giallo, quello che si trova sul lato destro, il primo a cedere, è sprofonda-

to. “Oddio no!”, urlano i ragazzi che stanno girando le immagini. L'apprensione per l'operaio che si trova all'interno dell'escavatrice precipitata è massima. “È uscito, è uscito!”, gridano. Il lavoratore viene raggiunto dai colleghi. È finito in ospedale e fortunatamente ne è uscito con una contusione alla testa e una prognosi di cinque giorni. Ora sull'accaduto indagano la polizia e l'ispettorato del lavoro che dopo le verifiche sulla sicurezza del cantiere e sulle condizioni in cui lavoravano i due operai coinvolti nel crollo, porteranno un'informativa in procura. L'apertura di un fascicolo è scontata. Occorre capire come mai si è verificato quello che con ogni probabilità verrà valutato come un “crollo colposo”. E bisogna sapere se le norme in materia di sicurezza sul lavoro siano state rispettate. A quanto pare al momento dei fatti non stava operando l'Anas, ma ditte in sub appalto. «Non sappiamo per quale azienda lavorano gli operai perché Anas, nonostante sia soggetto attuatore di opere giubilari, non invia le comunicazioni previste dal protocollo di legalità sottoscritto dal Commissario Straordinario in Prefettura», dice infatti Natale Di

Cola, segretario generale della Cgil Roma e Lazio.

Poi il sospetto: «Il dover rispettare le scadenze non può prescindere dal lavorare in sicurezza. Ci siamo mobilitati affinché si sottoscrivesse il protocollo sulla sicurezza nei cantieri delle opere giubilari e chiesto il massimo della serietà nell'applicazione», prosegue il segretario, che auspica «una convocazione urgente per fare chiarezza su quanto accaduto». Sicuramente qualcosa è andato storto.

Il cavalcavia doveva essere abbattuto per i lavori di completamento della viabilità di collegamento dell'autostrada Al all'altezza della diramazione Roma Sud, attraverso lo svincolo autostradale Torrenova – Tor Vergata. Il progetto dell'Anas è incluso tra gli interventi “indifferibili” perché proprio a Tor Vergata si svolgeranno eventi durante l'Anno Santo. Tra i diversi lavori di rifacimento, che in totale sono finanziati con 28 milioni e 400 mila euro, c'è anche l'abbattimento e il rifacimento del cavalcavia “Vittorio Ragusa”. La demolizione era dunque prevista, ma di certo non con queste modalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esperto

“Dopo Genova grande attenzione Qui le parti di ponte dovevano cadere gradualmente”

Massimo Cerri, ordine degli Ingegneri: “Dal video si vede che le procedure non sono seguite come da prassi”

Il presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Roma, Massimo Cerri, pur dicendosi «cauto nell'indicare soluzioni perché da un video è molto difficile comprendere cosa sia successo esattamente», spiega che le operazioni di demolizione prevedono tutt'altro: uno sgretolamento graduale. L'impatto che ha avuto il modo con cui sono stati usati i macchinari, invece, ha portato al crollo.

Presidente, durante questo tipo di lavori ci deve essere un responsabile della sicurezza?

«Certo. I lavori sono di Anas e c'è sicuramente il responsabile della sicurezza che viene chiamato coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione che redige il piano di sicurezza a cui si attengono le imprese che svolgono le attività. Dal video è evidente che qualcosa non è andato nel verso giusto perché abbiamo visto gli escavatori che sono stati coinvolti nel crollo. Fortunatamente non ci sono stati eventi tragici. Noi come Ordine di Roma facciamo costante formazione a tutti i nostri colleghi e rimarchiamo sempre l'importanza delle misure di prevenzione. Sono certo che sia stato fatto dal coordinatore un piano di sicurezza affinché l'eventuale crollo del demolito non coinvolgesse i mezzi. Ora sarà la magistratura inquirente a capire cosa possa essere successo nel dettaglio».

Un'operazione del genere come deve essere realizzata?

«Gli escavatori devono rimanere al loro posto e il cavalcavia deve

“sgretolarsi” poco a poco. La demolizione non è affatto un crollo. Quindi su quella struttura c'è stata una combinazione di fattori tecnici e di utilizzo delle macchine per la demolizione che invece ha fatto scaturire il crollo».

Che intende per “fattori tecnici”?

«L'impatto della modalità di demolizione sulla struttura su cui si sta lavorando. Dal video si vede un cedimento, quindi un crollo, al posto di una demolizione fatta come ci si aspettava e che doveva avvenire in modo modulare, erodendo mano mano le parti di ponte che dovevano essere messe a terra».

Gli escavatori in realtà sono quattro. Troppi?

«Anche questo è previsto nel piano di demolizione di cui però non conosco i dettagli».

Il ponte sarebbe crollato comunque perché ammalorato?

«Premessa l'attività manutentiva delle opere che come Ordine portiamo avanti e su cui ormai c'è una fortissima attenzione dopo gli accadimenti avvenuti a Genova, direi che in questo caso specifico problematiche manutentive che possano aver concorso al crollo non ce ne sono state. Perché l'azione che ha portato a quanto abbiamo visto è stata l'attività di demolizione avviata. Rassicurerei sul fatto che questo tipo di crollo nulla ha a che fare con la mobilità di rete viaria standard e canonica».

– **marina de ghantuz cubbe**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DATAROOM 

La viabilità del Nord e i costi per il pubblico

di **Massimiliano Del Barba** e **Milena Gabanelli**

Brebemi, Teem, Pedemontana lombarda e veneta: 5,6 miliardi di perdite e debiti per i concessionari che sono a rischio crac. E che ora battono cassa allo Stato. Pedaggi ai privati, quindi, e costi al pubblico. **a pagina 21**

Il pedaggio ai privati, i costi al pubblico

I CONTI DI BREBEMI, TEEM, PEDEMONTANA LOMBARDA E VENETA

5,6 MILIARDI DI PERDITE E DEBITI PER I CONCESSIONARI A RISCHIO CRAC

PER SALVARLI LE REGIONI AUTONOMISTE STANNO BATTENDO CASSA

di **Massimiliano Del Barba**
e **Milena Gabanelli**

Quasi un miliardo di euro di perdite. A cui si aggiungono 4,6 miliardi di debiti che nei prossimi anni potrebbero triplicare. Il fallimento, politico e contabile, del nuovo sistema viabilistico lombardo-veneto sta in questi numeri. Contabile perché le infrastrutture in questione — l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, la Tangenziale esterna milanese e le due Pedemontane, quella lombarda e la veneta — continuano a collezionare pessimi risultati di bilancio. E poi politico perché queste strade semideserte dal pedaggio extralusso sono tutte figlie di un disegno comune, cioè quello costruito sul «project financing», la soluzione evocata in tutti quei casi in cui le risorse pubbliche scarseggiano.

Funziona così. Il pubblico chiede a un privato di progettare, costruire e gestire un'opera e in cambio gli concede il diritto di sfruttarla attraverso l'incasso dei pedaggi e una garanzia per accedere al credito. Un fiume di denaro da restituire alle banche ma che, dato lo scarso traffico, rimane congelato perché l'attività può continuare grazie a costanti iniezioni di risorse pubbliche.

La Brescia-Bergamo-Milano

La madre di questa contraddizione si chiama A35 Brebemi: 62 chilometri di autostrada che collegano la bassa bresciana alla periferia orientale di Milano. Messa in cantiere nel 2009 dalla giunta Formigoni, l'investimento iniziale per 1,7 miliardi di euro è stato

finanziato da Intesa Sanpaolo, CdP e Bei. Inaugurata nel 2014 ha sempre scontato un grave problema di competitività nei confronti della quasi parallela e più economica A4, e così nei suoi primi dieci anni di servizio ha inanellato perdite per 560 milioni, e un debito da 2,2 miliardi di euro, tanto che a Intesa nel 2020 sono subentrati gli spagnoli di Aleatica, società a sua volta controllata dal fondo pensione australiano Ifm Global Infrastructure. Appesantita dai debiti e rallentata da un pedaggio che costa il doppio rispetto alla A4 (13,9 euro contro 5,6 per lo stesso tragitto), dal 2016 Brebemi ha cominciato a beneficiare di contributi pubblici per un totale di 360 milioni di euro. Un «project financing» di fatto sostenuto da soldi pubblici, mentre a incassare il pedaggio è una società privata.

Tangenziale Est esterna

Malgrado difficoltà e insuccessi, il modello viene riproposto anche nella genesi di Teem, la Tangenziale Est Esterna di Milano, concepita per collegare la Brebemi alla A4 e alla A1 Milano-Napoli. Attiva dal 2015, recentemente è passata da Autostrade per l'Italia al gruppo Gavio. Nel 2023 la Teem è andata in rosso di 4,2 milioni, portando il suo passivo totale a quota 170 milioni e il suo indebitamento oltre 1,1 miliardi. Per il futuro, anche in questo caso Gavio non scommette tanto su un (improbabile) incremento del traffico, quanto su un aumento dei pedaggi: più 4,34% nel 2023 e un più 2,3% nel 2024.

Pedemontana lombarda

Poi c'è la grande incompiuta: la A36, nota come Pedemontana lombarda che, con un esborso di 3,5 miliardi, contende all'A35 il primato di autostrada più costosa d'Italia. Nel bilancio 2023 sono segnati 11,9 milioni di rosso, facendo così salire a oltre 106 milioni le perdite pregresse. Socio di controllo è in questo caso un ente al 100% pubblico, cioè la Regione Lombardia, seguita da Milano Serravalle-Milano Tangenziali, a sua volta controllata da Ferrovie Nord Milano, il cui 57% è sempre in mano a Regione Lombardia. Nei conti pesano i 37 milioni di oneri pagati sul finanziamento di 900 milioni erogato da Regione Lombardia a cui si aggiungono gli 1,7 miliardi erogati da Bei e CdP.

Lo scopo era quello di velocizzare gli spostamenti nell'area nord di Milano, collegando le province di Varese, Bergamo e i due aeroporti, Malpensa e Orio. La prima tratta collegata al raccordo con la A8 è stata aperta nel 2015, invece per il tratto di connessione alla A4 non sono ancora iniziati i lavori. Qui però non ci sarà un nuovo tracciato, ma si trasformeranno in autostrada i 10 km della Milano-Meda da concludere entro l'inizio delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina del 2026. Non saranno felici i pendolari che ogni giorno utilizzano gratuitamente questa superstrada, e che fra un paio d'anni dovranno sborsare in pedaggi oltre 4 euro al giorno sempre che rimangano i prezzi di oggi.

Pedemontana veneta

Il «project financing» piace anche agli amministratori veneti. Le stesse logiche sono state infatti applicate all'opera che, almeno sulla carta, dovrebbe alleggerire dal traffico l'autostrada Serenissima, vero cancello d'entrata in Italia di tutto il traffico merci proveniente dall'Est Europa. Una gestazione iniziata nel 1990. La società individuata dal «project financing» è la Sis, formata dal gruppo piemontese Fininc e dagli spagnoli di Sacyr Vallehermoso e di Itinere Infraestructuras Sa. I lavori, iniziati nel 2012, si sono conclusi la scorsa primavera, e il 25 giugno al casello di Montecchio Maggiore per l'inaugurazione era presente lo stesso governatore veneto Luca Zaia, che ha dichiarato: «Gli studi dicono che rimarremo in passivo per i prossimi nove anni».

Il costo finale ipotizzato dalla Corte dei

Conti è di 12 miliardi di euro. Ma come si è arrivati a questa somma? Come detto, in un ordinario «project financing» il titolare della concessione compensa le spese, e fa profitto, attraverso i pedaggi, mentre per la Pedemontana questa impostazione è stata ribaltata nel 2017. Non riuscendo i privati a ottenere dalle banche le linee di credito necessarie per finanziare i cantieri, la Regione ha proposto una soluzione inedita: accollarsi il rischio d'impresa impegnandosi a versare ogni anno ai privati circa 300 milioni di euro a tranche per i 39 anni di concessione, in cambio dei ricavi generati dai pedaggi.

Ma anche qui per raggiungere il pareggio di bilancio serve molto traffico: finora le previsioni non sono brillanti dato che si stima, per il 2025, di totalizzare ricavi per soli 80 milioni di euro.

Il ruolo dello Stato

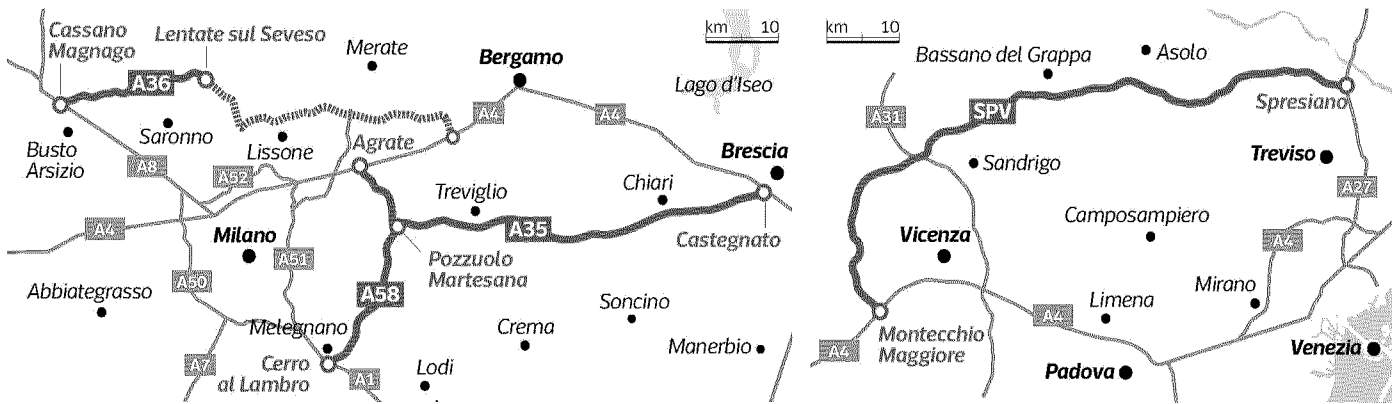
Bilanci in rosso, gravi esposizioni finanziarie, pedaggi fuori mercato e poco traffico. Evidentemente qualcosa non ha funzionato. Palazzo Lombardia e Palazzo Balbi da tempo, silenziosamente, stanno cercando una «exit strategy» per salvare la faccia e il portafogli, e in barba ai proclami sull'autonomia, Veneto e Lombardia hanno finito per chiedere aiuto a Roma. In particolare al compagno di partito Matteo Salvini, che siede al ministero delle Infrastrutture ed è l'autore di una riforma che, in linea con le richieste europee, dovrebbe semplificare la selva oscura delle concessioni autostradali. Si tratta del Ddl Concorrenza 2023, che ha ricevuto il via libera dal Consiglio dei ministri a luglio 2024. Nella bozza iniziale conteneva al Capo 1 «Disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali» un articolo, il n. 16: «Possibilità di trasferire al Mit entro 60 giorni le tratte autostradali a pedaggio per le quali lo stesso non riveste funzioni di concedente». Il riferimento è a quelle tratte in difficoltà finanziaria. Nella versione definitiva, che dovrà essere votata nei prossimi mesi dal Parlamento, l'articolo 16 è sparito. Nessuno però esclude che il tema possa rientrare con un emendamento. Del resto come si fa a far fallire un'azienda privata dalle cui sorti dipende un'infrastruttura pubblica?

Dataroom@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Project financing

Il pubblico chiede a un privato di costruire e gestire un'opera. In cambio gli concede di sfruttarla attraverso l'incasso dei pedaggi

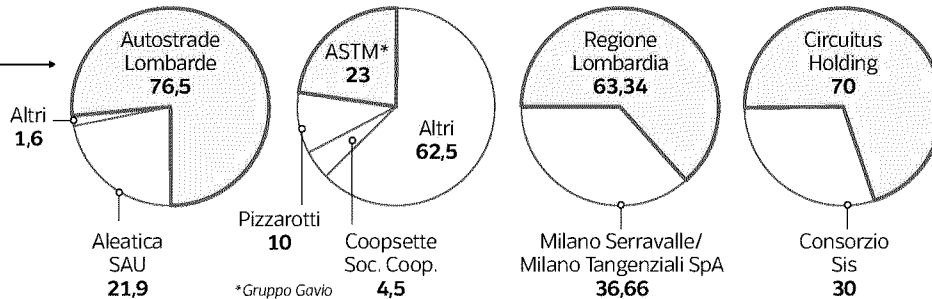


—● fatti —●●●●● da fare

I conti

	A35 Brebemi	A58 Teem	A36 Pedemontana Lombarda	SPV Pedemontana Veneta	TOTALE
Apertura al traffico	2014	2015	previsione 2026	2024	
Giunta	Formigoni	Maroni	Fontana	Zaia	
Costo del pedaggio ogni 10 km	2,24 euro	2,09 euro	1,94 euro	1,6 euro	
Lunghezza tratta	62 km	33 km	67 km	94 km	
Costo totale opera (miliardi)	2,6	2,2	4,2	2,9	11,9
Perdite totali (milioni)	560	170	106	98	934
Debito totale (miliardi)	2,2	1,1	0,4	0,9	4,6
Ricavi 2023 (milioni)	119	85	50	153	407
Risultato netto 2023 (milioni)	↓ -69	↓ -4,5	↓ -12	↑ 9,1	

I gestori (azioni in %)



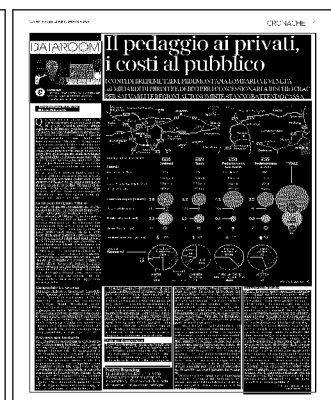
Infografica: Sabina Castagnaviz

DATAROOM



Corriere.it

Guardate i video sul sito del «Corriere della Sera» nella sezione Dataroom con gli approfondimenti di data journalism



Lettere a L'Economia

L'autonomia e le autostrade

Caro direttore,
le scrivo in merito alla questione sollevata da L'Economia del Corriere della Sera il 9 settembre sulle autostrade del nord deserte, frutto di richieste del territorio che ne hanno causato il fallimento. Vorrei segnalare che il fallimento di Brebemi e Pedemontana Veneta è un fallimento finanziario, non trasportistico, figlio di un periodo storico che ha cavalcato il project financing come soluzione ai problemi dell'infrastrutturazione del Paese. Una declinazione che ha peggiorato i conti in maniera drammatica, dovendo ripagare costi finanziari a tassi privatistici e aspettandosi rientri privatistici, senza risolvere i problemi effettivi, costi di realizzazione, traffico e tariffe da applicare. Va detto peraltro che la possibilità di rientro finanziario completo di un'opera di trasporto è praticamente nulla in tutto il mondo.

Sulle questioni trasportistiche

1. Brebemi è un'autostrada di 62 km. Parte è soggetta a pedaggio (46 km tra le due barriere di Chiari e Liscate) e parte è gratuita (16 km lato Brescia). L'investimento complessivo ha compreso altri 40 km di rete. Dei circa 100 km realizzati, la tratta pedaggiata corrisponde a meno del 50%. Il traffico, a metà del 2023 è stato pari a 25.913 veicoli giornalieri (17.940 leggeri e 7.973 pesanti). Per traffico Brebemi si colloca al 38° posto delle autostrade per i veicoli leggeri, al 26° posto per i veicoli pesanti e al 36° posto per i veicoli complessivi. Le tratte censite sono 61. Brebemi vede dietro di sé numerose autostrade anche strategiche quali tutti i trafori alpini, la Torino-Savona, la Canosa-Bari-Taranto, la

Messina-Palermo o la Parma-La Spezia, molte aperte da decenni. Sulle tratte di Brebemi gratuite, il traffico risulta essere circa il doppio della tratta pedaggiata per la vicinanza ai due capoluoghi (Brescia e Milano).

2) Pedemontana Veneta è una superstrada di 94km e, anche in questo caso, sono stati realizzati ulteriori 68km di viabilità ordinaria, gratuita, complementare ma in alcuni casi concorrenziale. Spv è appena aperta nella sua completezza e vedremo il traffico effettivo che avrà, i primi dati sembrano paragonabili a Brebemi, ma andrà meglio verificato nei prossimi mesi.

Quindi le autostrade non sono deserte, ma con un traffico allineato alle loro caratteristiche e in particolare alle tariffe, particolarmente elevate, stabilite da accordi bancari per la negoziazione dei prestiti, che non considerano la tariffa una variabile decisiva per l'utilizzo della strada o di un qualsiasi servizio di trasporto.

Certamente la pianificazione dei modi e dei tempi della realizzazione non è stata ottimale e l'autonomia differenziata non promette un miglioramento, ma un'ulteriore parcellizzazione.

Il soggetto pubblico decisore dovrebbe studiare le prospettive trasportistiche delle opere da realizzare attraverso soggetti terzi. Tali infrastrutture non potranno rientrare finanziariamente, ma si avranno informazioni accurate per dimensionare correttamente gli investimenti e valutare fino a che punto potranno ripagarsi con un intervento pubblico tradizionale, che potrà lasciare al privato la gestione operativa.

Fabio Torta

REAL ESTATE

In Italia servono
3,5 milioni
di case nuove
entro il 2050

Laura Cavestri — a pag. 17

La necessità è
far fronte alla
popolazione
che invecchia e
ai giovani che
premono sulle
metropoli

Casa, in Italia servono 3,5 milioni di nuove abitazioni entro il 2050

Residenziale. Intanto i permessi di costruire calano e la rigenerazione è spesso complicata da una legge urbanistica nazionale del 1942 - I costi elevati hanno ridotto i cantieri e le città vanno in ordine sparso

Laura Cavestri

Danese, 49 anni, Dan Jannik Jørgensen è il primo commissario europeo che, oltre all'energia, guiderà una divisione casa. Bruxelles non ha deleghe dirette sulle politiche abitative (che restano di competenza degli Stati membri) ma questa "prima volta" - già annunciata da Ursula von der Leyen a luglio - evidenzia come le priorità dell'agenda Ue non possano prescindere da politiche abitative attive, per combattere la povertà, favorire la natalità e integrare l'immigrazione.

Tuttavia, l'inflazione e la stretta della Bce sui tassi di interesse, in questi ultimi due anni, hanno ridotto fortemente la costruzione di nuove abitazioni.

Come mostra il grafico di *Housing Europe*, solo per il comparto residenziale, i permessi di costruzione (in Paesi molto attivi nel campo della rigenerazione e dei nuovi sviluppi) sono calati, in Francia e Germania, rispettivamente del 24 e 26 per cento. A due cifre, -20%, anche in Polonia. Più contenuto il quadro italiano - dove nuove realizzazioni e recuperi sono tradizionalmente minori, rispetto agli altri partner Ue - con una diminuzione dell'8 per cento. Stabile, il dato spagnolo.

Intanto la domanda di case nuove, di ultima generazione sale. Non solo. In Italia, per far fronte alle future esigenze di una popolazione che invecchia, di giovani che non trovano stanze in affitto e di tanti lavoratori e famiglie che premono sulle metropoli, nei prossimi 25 anni - secondo l'ultimo report di Scenari Immobiliari e Investire Sgr - dovranno essere realizzate circa 3,65 milioni di nuove abitazioni - frutto principalmente di trasformazioni e riconversioni - per oltre mille miliardi di euro di investimenti: quasi il 5% a Milano, il 3% a Roma e circa l'1% negli altri principali capoluoghi, dimensioni triplicate se si aggiungono le aree metropolitane estese (tra il 42 e il 45% della nuova offerta). Eppure la legge urbanistica nazionale risale al lontano 1942 (riaggiornata negli anni 60). Un altro mondo.

«Come governa la Capitale i propri confini? È questo il grande tema di cui ci dobbiamo occupare - ha sottolineato Maurizio Velocchia (assessore all'Urbanistica di Roma Capitale) che è parte dalla complessità di Roma. - Infrastrutture di mobilità e metropolitana sono i focus su cui dobbiamo concentrarci».

«Abbiamo bisogno di due grandi riforme: una sulla casa e una sulle aree metropolitane - spiega Giancarlo Tancredi (assessore alla Rigenerazione urbana del Comune di Mi-

lano) -. Non basta realizzare abitazioni. Vanno accompagnate da servizi. Poi è difficile interagire con i Comuni di cintura. Si procede in base a (se ci sono) buoni rapporti personali. Mancano leggi di sistema».

«Oggi l'housing sociale - spiega Rossana Zaccaria, presidente di Legacoop Abitanti - si muove in un quadro di assenza di linee di finanziamento e/o risorse pubbliche destinate all'edilizia sociale; tassi di rendimento attesi dal sistema dei fondi troppo elevati; forte incremento della domanda di alloggi sostenibili ma anche presenza di interventi di edilizia sociale nei processi di rigenerazione urbana. Per questo, noi proponiamo la creazione di una "Piattaforma nazionale per l'edilizia residenziale sociale" che divenga lo strumento di finanziamento delle Regioni sulla base delle diverse esigenze territoriali. Senza escludere accordi pubblico-privato o con fondi Cdp - ha concluso Zaccaria - riteniamo che la dotazione iniziale debba prevedere risorse dirette dai residui dei Fondi Gescal, o derivanti da emissione di obbligazioni dello Stato e regionali a basso rendimento e lunga durata, finanziamenti da enti sovranazionali come la Bei e istituzionali come i "capitali pazienti" di Fondazioni e fondi previdenziali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il mercato del nuovo

IL CONFRONTO

Permessi di costruzione residenziale per Paese
Dati in unità

PAESE	2022	2023	0	250.000	500.000	VARIAZIONE %
Francia	490.393	372.006				-24,14% ▼
Germania	354.162	260.071				-26,57% ▼
Spagna	108.923	107.934				-0,91% ▼
Polonia	98.040	77.956				-20,49% ▼
ITALIA	60.381	55.500				-8,08% ▼

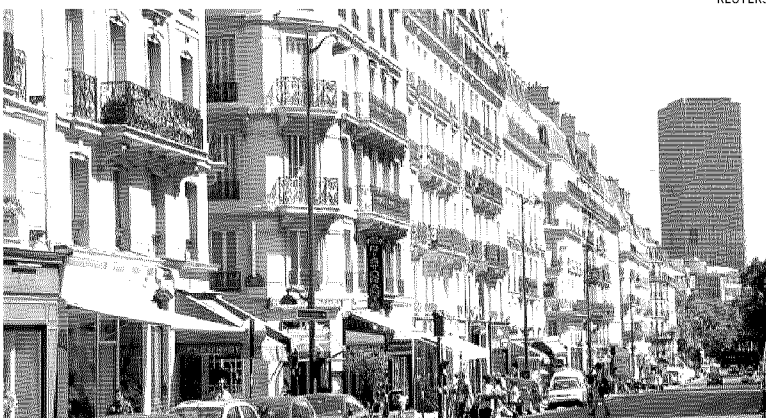
Fonti: European mortgage federation national experts, Eurostat, ECB

IL QUADRO ITALIANO

Stima degli investimenti in costruzioni e dal valore immobiliare - dinamiche incrementate 2025-2050

TERRITORIO	NUOVE UNITÀ ABITATIVE 2025-2050	COSTI IN MILIONI DI EURO		RICAVI IN MILIONI DI EURO	
		REALIZZAZIONE		VALORE IMMOBILIARE	
		UNITÀ ABITATIVE	SERVIZI	UNITÀ ABITATIVE	SERVIZI
ITALIA	3.640.000	1.070.000	53.600	1.350.000	56.250
Milano	179.600	39.000	4.000	150.000	15.200
Roma	106.750	26.000	2.700	125.000	12.800
Bologna	32.700	7.300	510	19.000	1.340
Firenze	20.900	5.200	360	17.000	1.210
Torino	19.400	4.500	470	9.900	1.020
Napoli	17.950	4.600	475	10.700	1.100
Palermo	9.980	2.900	195	4.400	305
Genova	6.520	1.500	160	4.400	460

Fonti: elaborazione Scenari Immobiliari



REUTERS

In Francia e Germania.

I permessi di costruzione sono calati rispettivamente del 24 e 26 per cento



Come applicare il «Salva casa»: cinque webinar da ottobre

Edilizia

Dall'accertamento di conformità alle tolleranze, si parte il 16 ottobre

Il decreto Salva casa irrompe sul mercato immobiliare. Dopo la pausa estiva e dopo un periodo di assestamento, le regole del decreto n. 69/2024 sono pronte per essere applicate.

Il seminario del Sole 24 Ore Formazione punta a fornire, nel corso di **cinque appuntamenti online** – dalle 10 alle 12, tra il **16 ottobre** e il **13 novembre** – una guida completa a tutti gli aspetti del provvedimento,

radicalmente cambiato in fase di conversione.

Gli incontri saranno condotti dai giornalisti della redazione del Sole 24 Ore e vedranno la partecipazione degli autori del quotidiano e dei maggiori esperti della materia.

Il corso parte dall'analisi delle due norme chiave del decreto: il nuovo accertamento di conformità e la disciplina delle nuove tolleranze, costruttive ed esecutive. Due norme che consentiranno di sanare molte piccole difformità, presenti in migliaia di case. Poi, si passerà a un incontro sul tema dello stato legittimo e della commerciabilità degli immobili, altro cardine del decreto: la circolazione degli immobili coinvolge aspetti legali ma ha anche riflessi

sulle procedure notarili per il trasferimento dei beni.

Le altre sanatorie introdotte dal decreto, a partire da quella sulle varianti, sono spiegate nel corso del terzo appuntamento, nel quale saranno esaminati anche gli effetti fiscali del Salva casa. Cosa succede quando viene richiesto un bonus edilizio su un elemento difforme? Nel quarto appuntamento si parlerà delle sanzioni e di quanto bisognerà pagare per regolarizzare le opere: in fase di conversione le regole sono cambiate e sono diventate più complesse.

L'ultimo incontro, infine, è dedicato agli adempimenti a carico dei professionisti, a partire da ingegneri, architetti e geometri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La riforma

di **Alessandra Arachi**

Polizze obbligatorie? La cautela di Pichetto Musumeci: facoltative per una prima fase

Entro l'anno scatta il vincolo per le imprese

ROMA - Il governo non riesce a trovare la quadra sulle polizze per le abitazioni civili per gli eventi estremi. E questo mentre in Emilia-Romagna incombe ancora il rischio alluvioni e anche per oggi c'è un'allerta arancione. Il nodo è: rendere obbligatorie le polizze per le abitazioni civili come già da dicembre sarà per le imprese? Matteo Salvini, ministro leghista delle Infrastrutture, non ha esitato a dire il suo «no» forte e chiaro. E ieri è intervenuto anche il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, Forza Italia, a mettere le mani avanti. Ha detto infatti: «Per il sistema delle imprese il governo ha già deciso di rendere le polizze obbligatorie. La valutazione rispetto alle abitazioni civili va fatta con attenzione. E

poi faremo la valutazione su come muoverci».

Cautela, quindi, da parte di Pichetto Fratin. Che è ben diversa dalla posizione di Nello Musumeci, ministro di Fdi della Protezione civile, che in un primo momento era partito deciso per rendere obbligatorie le polizze per le famiglie e adesso parla di polizze «facoltative», ma si riferisce soltanto «a una fase di avviamento facoltativa e limitata a quelle realtà, cubature, edifici che si trovano in un territorio particolarmente al rischio».

Musumeci non spiega come potrebbe essere possibile che le compagnie di assicurazioni accettino di farsi carico solamente delle polizze dei luoghi a maggior rischio, a dispetto del principio di sussidiarietà orizzontale.

La quadra non è facile. Il ministro Pichetto Fratin ha lanciato la proposta di seguire il modello agricolo: «Abbiamo delle forme assicurative già collaudate come volontarietà, quelle del sistema agricolo che ha da anni un sistema di assicurazioni con un concorso dello Stato rilevante. Può essere una base di partenza per elaborare quella che può essere la proposta».

Una proposta, quella sull'obbligatorietà per le famiglie, che le opposizioni respingono compatte. Ci ha pensato il Codacons a mettere il suo carico. L'associazione dei consumatori sostiene che «negli ultimi tre anni, dal 2021 al 2024, le assicurazioni connesse alle abitazioni private hanno subito rincari complessivi del 21,1%. Solo

nell'ultimo mese i prezzi delle polizze legate alla casa hanno registrato un incremento su base annua dell'11,2%».

Secondo Osvaldo Napoli di Azione «tutto ciò che è obbligatorio riduce per logica naturale il livello di concorrenza fra i soggetti che forniscono il servizio. Si pensi alle Rc auto, cresciute del 25-30% in due anni». E Angelo Bonelli, leader dei Verdi, rilancia: «La premier Giorgia Meloni smetta di bollare il Green Deal come disastro, e si adoperi per trovare soluzioni condivise basate su investimenti e prevenzione perché la risposta agli eventi climatici estremi non può essere la stipula di polizza obbligatoria per i privati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

L'obbligo di copertura a dicembre per le aziende

1 Per l'entrata in vigore dell'obbligo per le imprese di dotarsi di una copertura assicurativa contro le catastrofi mancano ancora i decreti attuativi al testo che, sulla carta, dovrà diventare legge a fine anno

Oggi l'incontro al Mimit con le associazioni

2 Oggi si terrà al Mimit un incontro con le associazioni di categoria, durante il quale verranno illustrati in via generale i contenuti dello schema di decreto attuativo necessario per rendere operativo l'obbligo per le imprese

Per una famiglia l'ipotesi di un costo di 150-200 euro

3 In Italia i danni assicurati nel 2023 hanno superato i 6 miliardi. Non c'è ancora un ampio mercato delle polizze per i privati ma secondo alcuni studi si potrebbe ipotizzare una spesa tra 150 e 200 euro l'anno a nucleo familiare

La vicenda



● Nello Musumeci, ministro della Protezione civile e del mare, ha sollevato la questione delle polizze assicurative a copertura dei rischi catastrofali per le abitazioni private

IL CASO IRLANDA: SE CHATGPT È PIÙ ENERGIVORO DI UN PAESE

Paradossi e nuove sfide per l'Europa: la questione dei data center e dell'intelligenza artificiale, la vetustà delle reti e qualche no al nucleare mettono in discussione il Green Deal

di ANDREA MONTANINO*

Sta diventando sempre più comune divertirsi a fare ricerche attraverso applicazioni di intelligenza artificiale. Chi non ha, durante l'estate, interrogato ChatGPT o qualche suo parente per conoscere cose che un tempo avrebbe ricercato su un libro o un mappamondo, e in epoche più recenti attraverso i motori di ricerca più tradizionali?

Peccato si sottovaluti il fatto che l'intelligenza artificiale ha bisogno di tanta energia. In media, una ricerca su ChatGPT richiede una quantità di elettricità quasi 10 volte superiore a quella di una ricerca su Google. Non sorprende quindi come in Irlanda, dove si trovano aziende attive nell'intelligenza artificiale — Google, Microsoft, Facebook, Amazon — il consumo di elettricità dei data center abbia già superato quello del totale delle abitazioni. Così come non deve sorprendere che Amazon abbia comprato una centrale nucleare in Pennsylvania per alimentare un nuovo data center in costruzione. Infatti, l'intelligenza artificiale richiede una capacità di archiviazione dei dati crescente, con server più potenti e che generano quantità di calore molto più elevate rispetto ai server tradizionali, con la conseguenza che serve molta più energia per raffreddarli.

I piani Ue

Si stima che in Europa il consumo energetico per alimentare i data center possa aumentare del 50% nel 2026 rispetto al 2022, con una domanda concentrata in due gruppi di Paesi: quelli nordici, la Spagna e la Francia, che hanno fonti di energia nucleare, idroelettrica, eolica o solare abbondanti e a basso costo, nonché Paesi come la Germania, il Regno Unito e l'Ir-

landa dove hanno sede grandi aziende di servizi finanziari e tecnologici e che offrono agevolazioni fiscali o altri incentivi per attirare i data center.

Anche se è probabile che i data center di nuova generazione saranno in grado di ridurre il bisogno di energia a parità di potenza computazionale o di stoccaggio di dati, la crescita della domanda energetica porta a tre riflessioni. La prima riguarda il Green Deal, avviato dalla Commissione europea nel dicembre del 2019 e che si è posto l'obiettivo di più che dimezzare entro il 2030 le emissioni che si generavano

nel 1990. Ai tempi dell'avvio del piano, si stimava un forte aumento dei consumi di energia elettrica a causa dell'elettrificazione di alcuni settori, i trasporti su tutti, che sarebbe stato supportato da un incremento della produzione da energie rinnovabili e da un sostanziale miglioramento dell'efficienza energetica, capace di moderare la crescita del consumo totale di energia nonostante l'aumento della domanda.

Ma a dicembre 2019 l'intelligenza artificiale aveva ancora un ruolo residuo — seppur Siri di Apple, Alexa di Amazon o Google Translate ne facevano già uso: è solo negli ultimi 18-24 mesi che il fenomeno diventa globale e massivo, attraverso l'intelligenza artificiale generativa di strumenti come ChatGPT. Dunque, delle due l'una: o si aumenta ancora di più la capacità di generare energia da fonti rinnovabili, oppure si rivedono gli obiettivi di neutralità climatica per far fronte all'inatteso aumento della domanda per l'utilizzo dell'intelligenza artificiale. Con conseguenze però imprevedibili dal punto di vista degli effetti sul cambiamento climatico, che anche questa estate ci ha ricordato essere un tema che sta incidendo sulle nostre vite

quotidiane visti i fenomeni meteorologici estremi che si sono susseguiti.

Elettricità e atomo

La seconda riflessione riguarda gli investimenti che saranno necessari per rendere ancora utilizzabile la rete di trasmissione europea, soprattutto considerando che l'Europa ha la rete elettrica "più vecchia" del mondo (in media 50 anni). Anche qui, il cambiamento strutturale dal punto di vista dei consumi elettrici derivante dalla diffusione su larga scala dell'intelligenza artificiale richiede un aggiornamento dei piani di investimento e uno sforzo aggiuntivo da parte degli operatori.

La terza riflessione porta a considerare nuove (almeno per l'Italia) fonti di energia come quella prodotta da centrali nucleari di terza e quarta generazione che, rispetto ai reattori oggi in funzione nel mondo hanno sistemi di sicurezza più avanzati (terza generazione) oppure dovrebbero abbandonare l'acqua come refrigerante (quarta generazione). La ricerca sta poi avanzando sui reattori di piccola taglia, oggi usati su navi e sommergibili e che un domani potrebbero produrre energia elettrica anche per usi civili.

Ancora una volta, la capacità di competere nel contesto economico internazionale dipenderà dalla disponibilità di energia. Per l'Europa bilanciare la lotta al cambiamento climatico e sviluppo economico sarà un esercizio da condursi lungo un sentiero molto stretto. Il Rapporto Draghi uscito in questi giorni offre delle prime indicazioni su come percorrere questo sentiero senza farsi male.

Capo economista;
Direttore Strategie
Settoriali e Impatto Cdp

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Avvocato a giudizio con un solo difensore

L'avvocato che si difenda nel corso di un procedimento disciplinare può avvalersi dell'assistenza di un solo difensore, Lo afferma il Consiglio nazionale forense con la sentenza n. 139/2024.

Il caso di specie trae origine dal procedimento disciplinare che portava all'applicazione nei confronti dell'incolpato da una sanzione di carattere disciplinare. Ricorreva l'avvocato deducendo a proprio favore la violazione del suo diritto di difesa derivante dalla mancata notifica della citazione a giudizio al suo difensore nonostante che fosse stato ritualmente nominato.

Il procedimento dopo avere compiuto il proprio corso veniva deciso da parte del Consiglio nazionale forense con il provvedimento qui in commento.

La questione oggetto di esame nella motivazione riguarda la facoltà per l'incolpato qualora non intenda difendersi personalmente di provvedere alla nomina di più di un difensore.

Sul punto i componenti del Consiglio nazionale forense propendono per la soluzione negativa.

La limitazione della facoltà di nomina ad un solo soggetto osserva il Consiglio nazionale forense non configura una violazione del diritto di difesa garantito dall'art. 24 della Costituzione nel corso di tutti i procedimenti finalizzati all'applicazione di misure comunque riduttive delle facoltà giuridiche di un soggetto.

Tale soluzione deriva da un esame del contenuto della normativa ed in particolare di quanto previsto dagli articoli 59 comma 1 lett. D,n. 3 della legge n.247/2012 ed art. 21 comma 2 lett. c del regolamento C.n.f. 2/2014.

La normativa, limita ad uno solo professionista la facoltà dell'incolpato che non potrà pertanto avvalersi di una assistenza multipla e collettiva.

La possibilità dell'incolpato di nominare anche un secondo difensore è possibile solo a seguito della revoca dell'incarico conferito in precedenza. Nel caso di specie la fase introduttiva del procedimento era stata del tutto rituale in quanto la nomina da parte dell'incolpato di un secondo professionista era del tutto priva di effetti conseguendone come ovvio l'assenza di un obbligo di comunicazione da parte dell'organo investito del procedimento.

Andrea Magagnoli

*) Riproduzione riservata.



Azione disciplinare, prescrizione dal fatto

Nel caso in cui la violazione deontologica presenti un carattere istantaneo il momento in cui ha inizio il decorso della prescrizione deve essere individuato nel momento del fatto. Lo afferma il Consiglio Nazionale Forense con la sentenza n. 137 emessa il 18 aprile 2024.

Il caso di specie trae origine dal procedimento disciplinare che portava all'applicazione nei confronti dell'incolpato da una sanzione di carattere disciplinare. Ricorreva l'avvocato deducendo l'intervenuta prescrizione dell'azione disciplinare che avrebbe dovuto portare alla archiviazione del procedimento.

Il procedimento dopo avere compiuto il proprio corso veniva deciso da parte del Consiglio nazionale forense con il provvedimento qui in commento.

La questione oggetto di esame nella motivazione del provvedimento qui in commento riguarda l'individuazione del momento in cui ha inizio il decorso del tempo necessario per la prescrizione di un illecito deontologico. Sul punto i componenti del Consiglio nazionale forense introducono una distinzione fondata sulla natura dell'illecito. La distinzione in particolare si basa sulla diversa struttura degli illeciti di tipo

deontologico. Gli illeciti di tipo disciplinare infatti possono consistere in una violazione istantanea che si perfeziona in un solo atto ovvero in una condotta prolungata nel corso del tempo. Nel primo caso il termine prescrizione ha inizio al momento in cui viene realizzato il fatto che costituisce illecito, nel secondo caso invece solo al momento di cessazione della condotta considerata come scorretta da un punto di vista deontologico. Il caso di specie aveva visto la contestazione all'incolpato della

violazione del dovere di pronta informazione al cliente. Si tratta di un dovere che permane nel corso dell'adempimento dell'intero mandato professionale e che configura una violazione alle norme deontologiche. Tale violazione si protrae sino alla comunicazione al cliente delle informazioni necessarie ovvero sino alla cessazione dell'incarico difensivo a tale momento ci si dovrà pertanto riferire per il calcolo del termine prescrizione.

Andrea Magagnoli

↳ Riproduzione riservata



La sede del Cnf

Gli illeciti di tipo disciplinare possono perfezionarsi in un solo atto o in una condotta prolungata nel tempo





PIETRE&POPOLO Mutazione genetica degli atenei

Soldi, regole a parte e politici: il virus delle università online

» Tomaso Montanari

La distanza delle 'università a distanza' dall'idea stessa di università è sempre più grande. E non solo perché "le università sono fra i pochi luoghi in cui le persone si incontrano ancora faccia a faccia, in cui giovani e studiosi possono capire quanto il progresso del sapere abbia bisogno di identità umane reali, e non virtuali" (Umberto Eco, 2013). Ma anche per la loro drastica mutazione genetica, innescata dal parere del Consiglio di Stato del 14 maggio 2019 che ha aperto le porte alla possibilità che le università possano appartenere a società di capitali. Poche settimane dopo, la telematica Pegaso si trasformava in una srl, e in quello stesso anno il fondo britannico CVC, con sede in Lussemburgo, entrava nella proprietà della società Multiversity di Danilo Iervolino (che possedeva Pegaso e Universitas Mercatorum), prendendone poi il controllo nel 2021, e formando, con l'acquisizione dell'Università telematica San Raffaele di Roma e dell'85% del Sole 24 Ore Formazione, il più grande polo universitario italiano in assoluto, con 140.000 iscritti (trentamila in più della Sapienza di Roma...), oggi presieduto da Luciano Violante.

Un'idea dell'influenza di questo colosso *for profit* in mano a un fondo di investimento estero può essere data da alcuni dei nomi del suo *advisory board*: Maria Chiara Carrozza, già ministra dell'Università e attuale presidente del CNR; Pierluigi Ciocca, già vicedirettore generale di Bankitalia; l'ex capo della Polizia, e già ai vertici dei Servizi, Gianni De Gennaro; Monica Maggioni, già presidente Rai; Alessandro Pajno, presidente emerito del Consiglio di Stato; Giovanni Salvi, già pg della Cassazione. Non è difficile immaginare che anche per questo le università telematiche riescano di fatto a eludere i rigidi controlli che Ministero e Agenzia nazionale per la valutazione della ricerca impongono invece alle università in presenza. Come ha rilevato la FLC CGIL in un puntuale rapporto dell'aprile 2024, le telematiche praticano "soluzioni organizzative e dinamiche di funzionamento che snaturano la stessa funzione di verifica degli apprendimenti delineata dalla normativa italiana per gli esami di profitto... Ad esempio, diversi atenei nel corso del 2023 e anche del 2024 permettono di fare esami di profitto on line, sostenendo la prova da casa, o da altro luogo privato, tramite l'uso del pc o di altre piattaforme... anche se tale possibilità normativa è venuta meno il 31

marzo 2022, con la fine dello stato di emergenza". E non sono solo gli esami: il rapporto medio studenti-docente negli atenei a distanza è di 384,8 a 1, mentre nelle università 'vere' è di 28,5 a 1 (dati 2022); e nella principale telematica l'83,5% dei docenti è a contratto. Che formazione è, questa? Eppure, una laurea su dieci è oggi a distanza: nate come funghi (ben 11, di cui 9 private) tra 2004 e 2006, in seguito a una legge del secondo governo Berlusconi, le telematiche intercettano l'11,5% degli studenti italiani.

Ma si può davvero parlare di 'università'? Un ateneo *for profit* ha una natura diversa: non forma cittadini, ma vende a clienti; non ha come fine ultimo la ricerca e la cultura, ma il profitto dei padroni; deve stabilire una gerarchia tra l'interesse economico e la libertà accademica, e non è difficile capire come si risolva questa gerarchia; vive di un rapporto lobbistico con la politica che inquina alla radice il processo legislativo. La destra italiana ha una particolare simpatia per questa mutazione genetica: e non solo per ragioni, diciamo, di personale politico (per dire, il ministro Francesco Lollobrigida ha preso nel 2014, quarantaduenne, una laurea in giurisprudenza presso Unicussano di Stefano Ban-

decchi, il quale ora è entrato direttamente nella maggioranza di governo), ma anche per la cospicua entità dei finanziamenti (leciti, e in chiaro) che i patron delle telematiche versano alla destra e ai suoi vari partiti. È un fatto che il ministro della PA Paolo Zangrillo abbia esteso alle telematiche il provvedimento che addossa alle casse pubbliche il 50% delle tasse universitarie per i dipendenti pubblici che intendano laurearsi, per non parlare dello sfacciato vantaggio che è stato accordato alle università virtuali nel campo cruciale della formazione degli insegnanti. E non ci sarà un nesso con l'inerzia dei governi nel promuovere una vera attuazione del diritto allo studio investendo in mense e studenti, visto che uno degli argomenti più ricorrenti nella pubblicità delle telematiche è che "non dovrai pagare affitto, spese da fuori-sede né materiale didattico"? L'immaterialità delle telematiche comporta l'assenza di comunità studentesche capaci di manifestazioni di dissenso, e l'erogazione del 'pezzo di carta' (sul quale non è scritto, come invece dovrebbe essere, se lo si è preso in una università reale, o in una virtuale...) diventa di fatto l'unica missione, il profitto l'unico fine: per questo le 'università' virtuali sono la perfetta compagnia di un potere che odia il pensiero critico.

**FONDAZIONE
BESSO, C'È
HUGO PRATT**

COSA LEGA Hugo Pratt a Omero, Kipling, Rimbaud & C.? E cosa avvicina Corto Maltese a Thomas Moore, William Shakespeare, Gabriele D'Annunzio e Hermann Hesse? Dal 27 settembre al 20 dicembre, nelle sale del palazzo Strozzi-Besso a Roma, ci sarà la mostra "La biblioteca geografica di Hugo Pratt, un viaggio nella letteratura reale e immaginaria", inserita nell'ambito dei festeggiamenti per il centenario della Biblioteca della Fondazione. Un'esposizione di oltre 40 tavole originali e acquarelli, grandi riproduzioni, filmati e riviste d'epoca, che ci accompagneranno nell'universo dei riferimenti letterari nelle opere di Hugo Pratt

"For profit" I patron delle telematiche offrono cospicui finanziamenti alla destra e vengono "ricambiati" con provvedimenti (tasse e & c.) ad hoc: cortocircuito perfetto



Quale laurea
Le università telematiche stanno prendendo sempre più piede
FOTO LAPRESSE



Professioni 24

Transizione 5.0
spinge al check up
sulla polizza Rc

Valeria Uva — a pag. 14

**A differenza del
Superbonus a ingegneri
e periti non sono più
richiesti gli estremi
della assicurazione**

Transizione 5.0, per i tecnici è l'ora del check up sulla polizza

Le perizie. Nella Rc vanno monitorati massimale, rischi esclusi (compreso il danno erariale) e copertura della responsabilità solidale. Ordini e assicuratori si dividono sulla necessità di garanzie specifiche

Pagina a cura di
Valeria Uva

Per i professionisti tecnici è il momento del check up sulla polizza di responsabilità civile professionale. Un controllo indispensabile per chi sceglie di aprirsi anche alla nuova attività di certificatore per i crediti di imposta di Transizione 5.0. Dal 12 settembre, infatti, è possibile caricare sulla piattaforma del Gse le prime certificazioni di risparmio ed efficientamento energetico che aprono la strada al credito di imposta per le imprese (variabile a seconda del risparmio conseguito). Abilitati a firmare le perizie asseverate sono gli ingegneri iscritti nelle sezioni A e B dell'Albo e due categorie di periti industriali (meccanici e impiantisti elettrici) oltre che le società di gestione dell'energia (Esco) e i professionisti certificati come Esperti gestori di energia (Ege).

Ma solo se dotati di «una specifica polizza di assicurazione della responsabilità civile» (articolo 15 del Dm Mimit 24 luglio 2024, il decreto attuativo del bonus 5.0).

In realtà i professionisti hanno già una polizza Rc obbligatoria. Il punto è capire se questa sia conforme.

I due requisiti essenziali

Il decreto richiede un massimale adeguato sia al numero delle certifi-

cazioni sia agli importi del tax credit.

L'importo massimo risarcibile deve essere adeguato in rapporto a un doppio risarcimento: quello per l'impresa, che per l'eventuale colpa del professionista perde il bonus, e quello allo Stato per danno erariale.

Fin qui la normativa, ma le scarse indicazioni del Dm non bastano a inquadrare il problema. E non a caso tra assicuratori ed enti di rappresentanza delle categorie coinvolte le interpretazioni già divergono. I Consigli nazionali di ingegneri e periti industriali, ad esempio, a un primo esame tendono a escludere la necessità di una polizza ad hoc oltre alla Rc ordinaria. «Vista la formulazione all risks di gran parte delle coperture oggi sul mercato per la Rc professionale e visto il dettato del decreto Transizione 5.0 e le circolari emesse - fa sapere il Consiglio nazionale ingegneri - è ragionevole considerare idonea la copertura di Rc professionale per l'intera attività del professionista».

Sulla stessa scia il presidente del Consiglio dei periti industriali, Giovanni Esposito: «Da una prima disamina con il nostro broker crediamo basti la polizza Rc ordinaria se prevede la copertura di tutti i rischi, compresi quelli legati alle attività di perizia e asseverazione». Ma tra gli assicuratori c'è anche chi la pensa diversamente. «La richiesta di una polizza specifica e di un massimale adeguato mal si sposa con la Rc ordi-

naria dei professionisti che ha un massimale unico per tutte le attività» anticipa Marco Oliveri Sales executive Affinity Segment di Marsh. Questo broker ha appena lanciato sul mercato un prodotto specifico per Transizione 5.0. «Per tutelare al massimo le imprese e lo Stato la migliore garanzia, a nostro parere, è la polizza single project, pensata appunto, solo per una certificazione, ma in base alla legge potrebbero essere adatte anche una polizza con massimale a consumo o delle appendici alla Rc ordinaria, che dedicano, però, parte del massimale a questa attività» aggiunge Oliveri.

I consigli

Al di là delle formule gli esperti concordano: il check deve verificare che la polizza sia davvero all risks, cioè che copra tutti i rischi tranne quelli esclusi in modo esplicito. Solo così può considerarsi incluso il danno erariale e le perizie di Transizione 5.0. Poi occorre controllare i massimali: «Per chi svolge più attività un massimale di 250mila o 500mila euro potrebbe essere troppo basso se si aggiungono anche queste perizie» riflette Elena Comelli, Underwriting director financial lines di Dual Italia, specialista in questo ramo. Dual sta valutando se offrire appendici alla propria Rc professionale ordinaria che è già all risk o anche coperture specifiche. L'adegua-

tezza del massimale è uno snodo cruciale. «Vorremmo sensibilizzare gli Ordini su questo anche con la formazione - aggiunge Comelli - perché ricordiamoci che se il massimale è insufficiente rispetto alle richieste di risarcimento risponde direttamente il professionista con il suo patrimonio». E ancora: «Occor-

re verificare se esistono sottolimiti, ovvero tetti specifici di massimale per alcune attività, o vincoli alla responsabilità solidale del professionista» specifica Comelli.

Il precedente del Superbonus

La polizza per Transizione 5.0 ha un precedente in quelle previste per gli

asseveratori del Superbonus. Anche in quel caso serviva un massimale adeguato, anche se era già indicato un minimo di 500mila euro che stavolta non c'è. Ma nel Superbonus il tecnico doveva indicare tutti gli estremi di polizza e il massimale, appunto. Mentre stavolta al Gse basta una autocertificazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa controllare

1

I RISCHI COPERTI

Le perizie devono essere incluse

La polizza Rc professionale deve essere all risks, ovvero coprire tutte le attività non escluse in modo esplicito. Verificare quindi se le perizie non sono esplicitamente escluse

2

LA SOLIDARIETÀ

Responsabilità condivise

La polizza deve prevedere in modo esplicito la copertura dei casi in cui il professionista è chiamato a risarcire i danni in modo solidale con altre figure con cui ha condiviso la responsabilità dell'errore

3

IL DANNO ERARIALE

Risarcimenti anche allo Stato

La polizza deve coprire anche il danno erariale, perché il decreto Transizione 5.0 prevede risarcimenti sia all'impresa che perde il tax credit sia allo Stato per indebita erogazione del bonus

4

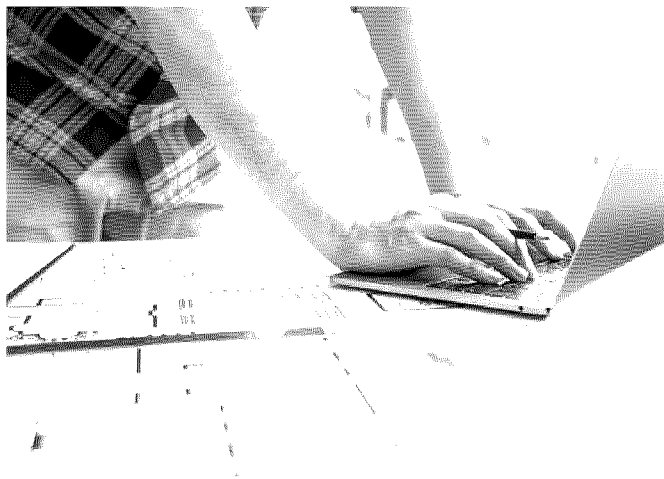
IL MASSIMALE

Sempre adeguato a perizie e bonus

La normativa di Transizione 5.0 richiede un massimale adeguato sia al numero che all'importo delle perizie. Valutare se nella all risks esistano comunque tetti ad alcune attività



Il decreto prevede un doppio indennizzo per perizie errate: all'impresa che perde il bonus e allo Stato per indebita fruizione



I rischi.

Se il massimale è troppo basso il professionista risponde con il suo patrimonio