

PROFESSIONAL DAY

Roma, 1 marzo 2012

**SEMPLIFICAZIONE, SUSSIDIARIETÀ,
SVILUPPO,
INNOVAZIONE, SICUREZZA, ENERGIA,
AMBIENTE**

Le proposte delle professioni dell'area tecnica per l'Italia

Consigli nazionali:

Agrotecnici, Architetti PPC, Biologi, Chimici,
Dottori agronomi e forestali, Geometri, Geologi,
Ingegneri, Periti agrari, Periti industriali,
Tecnologi alimentari

P A T

Professioni Area Tecnica

Indice

e valorizzare dei beni immobili confiscati alla criminalità	Pag. 3
gli investimenti programmati dalle Concessionarie autostradali	“ 5
gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali	“ 9
dal “patto di stabilità” le spese di investimento degli enti locali	“ 13
l’efficacia e l’efficienza del sistema delle opere pubbliche	“ 15
le infrastrutture e i servizi portuali	“ 16
e ridurre i rischi naturali	“ 19
e mettere in sicurezza le abitazioni residenziali dalle zone a forte rischio idrogeologico	“ 22
il riutilizzo del territorio	“ 24
le città	“ 25
e promuovere i monumenti, il paesaggio e la legalità	“ 26
gli impianti elettrici delle unità abitative	“ 27
il Fascicolo del fabbricato	“ 29
la sicurezza delle reti e dei servizi dell’ICT a partire dalla Pubblica amministrazione	“ 31
le norme e de-materializzare le procedure	“ 33
, sussidiarietà e integrazione per migliorare e rendere efficiente l’azione della pubblica amministrazione	“ 34
dell’agricoltura il motore dello sviluppo e della qualità della vita europea	“ 35
la sicurezza alimentare	“ 39
le reti interprofessionali e internazionalizzare	“ 40
l’innovazione, la ricerca e i talenti	“ 41

Recuperare e valorizzare dei beni immobili confiscati alla criminalità

A fine 2011, secondo i dati dell'Agenda Nazionale, il totale dei beni confiscati alla criminalità organizzata ammontava a 10.225 beni immobili e a 1.480 aziende.

Gli immobili confiscati risultano dislocati in tutte le regioni italiane (eccettuate l'Umbria e la Valle d'Aosta), con una distribuzione che risulta fortemente concentrata nelle grandi regioni del Mezzogiorno (82.7%) e con quote residuali, ma niente affatto marginali, nel Nord (11,4%) e nel Centro (5,8%) con Roma e provincia, ad esempio, in cui si concentrano quasi 500 beni tra immobili e aziende.

Il 67% dei beni confiscati ha già avuto una destinazione finale mentre la quota restante 33% è ancora in attesa di destinazione.

Anche a fronte di una destinazione ufficiale, solo il 31% dei beni immobili consegnati e trasferiti al patrimonio indisponibile degli Enti territoriali è stata destinato a finalità sociali con quote significativa attribuite ad associazioni (17,4%) e ad alloggi per indigenti (14,3%).

Anche in assenza di una mappatura qualitativa esaustiva a livello nazionale sulle carenze e le criticità connesse ai beni confiscati, alcune analisi evidenziano che oltre ai gravami ipotecari e alle opacità amministrative e ai condizionamenti ambientali negativi, c'è una diffusa incapacità di mettere a valore gli stessi beni con adeguati progetti di recupero, di riqualificazione o di semplice manutenzione.

L'ingente quantità di beni confiscati alla criminalità organizzata potrebbe costituire una straordinaria risorsa e opportunità per la Pubblica amministrazione centrale e locale non solo per restituire alla

collettività questa tipologia di beni immobili ma anche per un riutilizzo da parte delle istituzioni stesse producendo una importante misura di razionalizzazione della spesa pubblica.

E' del tutto evidente che una adeguata strategia di investimenti finalizzata a finanziare la progettazione e la realizzazione di interventi di recupero di questa tipologia di immobili, per la loro messa a disposizione di uffici ed enti pubblici, produrrebbe un impatto tanto significativo quanto immediato e duraturo sul bilancio pubblico generando un risparmio di spesa strutturale per lo Stato, atteso che ogni anno secondo i dati della RGS (2010) le amministrazioni centrali da sole spendono circa 1 Miliardo di euro per locazioni e altre forme di godimento di beni di terzi.

Il capitale diffuso di competenze ed esperienze che è proprio delle professioni tecniche e che da sempre le loro strutture ordinistiche garantiscono, potrebbe essere dunque validamente attivato e mobilitato per un grande progetto di recupero edilizio e di affermazione della legalità per lo sviluppo locale in tutto il paese, e, infine non meno importante, per condurre una importante azione strutturale di razionalizzazione della spesa pubblica.

Sbloccare gli investimenti programmati dalle Concessionarie autostradali

In Italia c'è una riserva di investimenti inutilizzata destinata al potenziamento e all'ammodernamento della rete autostradale gestita dalle concessionarie e previsti nei piani di concessione Anas. Solo una quota minoritaria del volume complessivo di spese previsto nei piani del 1997 e successivamente in quelli del periodo 2002-2004, e su cui le concessionarie si sono impegnate con i governi del passato è stato realizzato.

Il blocco degli investimenti non dipende da crisi di liquidità o difficoltà economiche; le concessionarie autostradali, infatti, trascorso oltre un decennio dalle privatizzazioni continuano a beneficiare di una elevata redditività ben oltre quanto originariamente previsto in fase di concessione iniziale, grazie ad un sistema tariffario premiante che garantisce alti pedaggi anche a prescindere dagli investimenti per migliorie o per il potenziamento delle capacità di trasporto, effettivamente realizzati come pure per effetto della crescita continua del traffico veicolare. L'estrema lentezza nella realizzazione degli investimenti concordati al momento delle convenzioni stipulate con l'Anas in occasione degli accordi di privatizzazione sta solo contribuendo, così, a generare extraprofitti grazie a un margine operativo davvero assai elevato o magari a garantire l'espansione delle attività all'estero o una diversificazione di attività di impresa.

Lo stock di investimenti che manca all'economia nazionale è nell'ordine di circa 20 miliardi di euro, gran parte dei quali come recentemente ed assai autorevolmente evidenziato dal Governatore della Banca D'Italia Mario Draghi, nell'ultima relazione annuale, sono attribuibili alla principale concessionaria autostradale, vero e proprio soggetto dominante il sistema autostradale italiano con i $\frac{2}{3}$ della rete.

Il Governatore ha fatto rilevare, infatti, come ad oggi sono stati

completati dalla principale concessionaria poco più del 60 per cento degli ampliamenti previsti e concordati sin dal 1997 con l'ANAS e meno del 30% di quelli decisi nel successivo programma del 2004, mentre il programma più recente, del 2008, è ancora in fase di studio. Le opere da realizzare dal principale player valgono così ancora circa 15 miliardi rispetto agli oltre 21 previsti.

A questi rilevanti importi, già preventivati per le costruzioni autostradali della società leader, vanno poi aggiunte anche le quote degli investimenti non realizzati ancorché previsti (anch'essi in occasione della stipula delle convenzioni dell'Anas) dalle altre società concessionarie. A fronte di ulteriori 12 miliardi complessivi di spesa distribuiti tra le varie concessionarie è possibile stimare livelli di investimenti non ancora effettuati, sulla base di una ricognizione sui principali bilanci, di almeno 5 miliardi di euro.

La necessità di rilanciare gli investimenti per sviluppare e ammodernare le infrastrutture autostradali, attuando quanto previsto già prima di avviare le privatizzazioni e poi riaffermato in sede di stipula e rinnovo delle convenzioni tra Anas e concessionarie, rappresenta dunque una formidabile opportunità per rilanciare il sistema dell'engineering nazionale e la dotazione infrastrutturale del Paese.

Investimenti previsti sulla base delle convenzioni 1997 -2004 per la concessione del servizio Autostradale.

	Investimenti secondo convenzione (Mld di Euro)
A1 A14 Autostrade per l'Italia	17
A3 Autostrade Meridionali	0,370
A4, A21: Società Autostrada Torino - Alessandria – Piacenza	1,294
A4, A31: Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova	2,687
Società delle Autostrade di Venezia e Padova	-
A4, A23, A28, A57: Autovie Venete	1,758
A5, A55: Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta	0,138
A5: Società Autostrade Valdostane	0,051
A5: Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	0,028
A6: Autostrada Torino – Savona	0,230
A7, A50, A51, A52, A54: Milano Serravalle - Milano Tangenziali	0,711
A10: Autostrada dei Fiori	0,129
A12: Società Autostrada Ligure Toscana	0,287
A12: Società Autostrada Tirrenica	3,777
A15: Autocamionale della Cisa	2,29
A18, A20: Consorzio per le Autostrade Siciliane	-
A21: Autostrade Centropadane	0,533
A22: Autostrada del Brennero	0,860
A24, A25: Strada dei Parchi	0,449
A32, T4: Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus	0,588
A33 Asti Cuneo	0,988
A56: Tangenziale di Napoli	0,092
Totale	33,2

Fonte Elaborazione Centro studi CNI su dati Anas

Il ritardo nei piani di avanzamento delle attività, come hanno evidenziato in più occasioni le concessionarie autostradali, dipende certamente anche dal complesso iter autorizzativo per la realizzazione degli investimenti nel settore autostradale in Italia, iter che coinvolge oltre all'ANAS, diversi Ministeri ed Enti competenti con un pesante carico di autorizzazioni, prevalentemente di tipo ambientale e urbanistico. E' del tutto evidente, però, che sul deficit di spesa per investimenti delle concessionarie, incide anche la possibilità di godere di extraprofitti per le concessionarie stesse che godono di un monopolio naturale e non investono beneficiando di un sistema tariffario che oggi non penalizza chi non realizza le nuove corsie o chi non adegua la rete allo sviluppo del traffico, o ancora chi non sviluppa

più efficienti sistemi di esazione o interventi per la sicurezza, a tutto svantaggio dell'utenza che paga tariffe alte senza godere di migliorie effettive rispetto a parametri di qualità oggettivi (ad esempio tempi di percorrenza).

Per sbloccare gli investimenti nelle autostrade la nuova autorità di regolazione settoriale introdotta dalle manovre Monti che dovrà (ma solo per le nuove concessioni), prevedere sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap* e definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali), potrebbe dire la sua anche sulle vecchie concessionarie, prevedendo interventi regolatori mirati allo scopo esplicito di stimolare gli investimenti.

La stessa autorità potrebbe, peraltro, contribuire a favorire l'adozione di meccanismi di assegnazione degli appalti basati non solo sulla base del massimo ribasso. Tale sistema che si focalizza esclusivamente sull'economicità dell'intervento spesso non premia la capacità tecnica e la qualità dell'esecutore dei lavori. Un approccio del genere valorizzerebbe il ruolo degli appaltatori esterni alle concessionarie, rispetto ai quali la stessa manovra Monti ha, peraltro, stabilito di prevedere una quota minima di appalti più elevata, rispetto al passato, passando dall'attuale 40% al 50%.

Sbloccare gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali

Il sistema aeroportuale italiano soffre di un deficit di investimenti che deve essere colmato al più presto. Nonostante un recente provvedimento abbia determinato dal 2010 un innalzamento delle tariffe aeroportuali per ogni passeggero di 3 euro, per gli aeroporti più grandi e di 1 euro per quelli minori peraltro senza alcuna analisi comparativa di efficienza o di fabbisogno reale di investimenti, le attuazioni dei piani di investimento restano al palo. Si tratta, considerando solo i maggiori aeroporti, di 5 miliardi di investimenti diretti per ammodernare e potenziare le infrastrutture aeroportuali.

Non si tratta solo di potenziare la capacità di assorbimento di volumi di traffico crescenti, ma anche di disporre di attrezzature che consentano di fornire ai passeggeri servizi soddisfacenti, in primo luogo per quanto riguarda i tempi necessari per gli imbarchi ed i transiti, come pure di adeguare le strutture sotto il profilo architettonico e degli arredi e delle opere di manutenzione. La vocazione turistica dell'Italia rende queste esigenze ancora più stringenti atteso che la visita nel nostro paese comincia e finisce spesso proprio negli aeroporti.

La costruzione o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali è compito delle società, che, in regime di concessione quarantennale, gestiscono i singoli aeroporti. Attraverso contratti di programma è stato individuato lo strumento giuridico che, in relazione al rapporto di concessione, dovrebbe raccordare il sistema tariffario con gli impegni della società concessionaria alla realizzazione degli investimenti necessari.

Come recentemente sottolineato dall'indagine conoscitiva 2010 sul sistema aeroportuale della IX Commissione (Trasporti) della

Camera, sul processo di attuazione degli investimenti aeroportuali gravano due ordini di problemi che devono essere affrontati e risolti, e su cui è opportuno osservare che il nuovo Governo non ha ancora preso un indirizzo deciso:

- da un lato c'è un problema di reperimento delle risorse necessarie per il finanziamento degli investimenti stessi da ottenere verificando possibili ulteriori adeguamenti delle tariffe in ragione di effettive necessità per l'autofinanziamento e sentite le controparti utenti a partire dai vettori;
- dall'altro, si rileva una eccessiva lunghezza delle procedure previste per la definizione e l'approvazione dei contratti di programma che stabiliscono e regolano l'esecuzione degli investimenti stessi anche laddove i finanziamenti sono già disponibili.

La questione tariffaria che contrappone le società di gestione degli aeroporti con i vettori spiega dunque solo in parte il deficit di investimenti. Peraltro con il protrarsi nel tempo dei procedimenti relativi ai contratti di programma che regolano, appunto, tariffe e piani di investimento per gli aeroporti di maggiori dimensioni, proprio la difficoltà di pervenire alla conclusione dei contratti di programma si è rivelata tale da indurre il legislatore all'introduzione di una disciplina derogatoria. con l'esplicita finalità di incentivare l'adeguamento delle dotazioni infrastrutturali.

Il comma 34-bis dell'articolo 17 del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, ha introdotto infatti una procedura semplificata di approvazione dei contratti di programma per gli aeroporti con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui (di fatto, Roma, Milano e Venezia), in modo da stabilire sistemi di tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi.

Inoltre nella legge finanziaria per il 2010 sono state inserite disposizioni che autorizzano, a decorrere sempre dal 2010, nelle more della stipula dei contratti di programma, un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco di passeggeri nel limite massimo di 3 euro per passeggero per i grandi aeroporti. L'anticipazione tariffaria immediatamente scaricata sui cittadini-utenti è vincolata all'effettuazione in autofinanziamento di nuovi investimenti infrastrutturali urgenti ed è subordinata alla presentazione all'ENAC da parte delle società concessionarie di un piano di sviluppo e ammodernamento aeroportuale, con l'elenco delle opere ritenute urgenti e indifferibili, nonché del relativo cronoprogramma.

I piani di sviluppo devono essere validati dall'ENAC. Successivamente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE, è determinata dal 2010 la misura dell'anticipazione tariffaria, in correlazione ai piani di sviluppo validati.

Le entrate derivanti dall'anticipazione tariffaria sono accantonate in un apposito fondo vincolato del bilancio delle società e possono essere svincolate a fronte dell'effettiva realizzazione degli investimenti e sulla base di stati di avanzamento dei lavori convalidati dall'ENAC. Le somme che rimangono accantonate possono essere utilizzate dalla società concessionaria a condizione che, nel termine di sei mesi dalla validazione, questa depositi tutta la documentazione necessaria alla stipula del contratto di programma e, entro un anno dal deposito della documentazione, si pervenga alla stipula.

Nelle more delle dispute sui contratti di programma e nelle more delle riforme veicolate anche da una nuova direttiva Ue Direttiva 12/2009/CE in materia dei diritti aeroportuali e dalla previsione della nuova autorità indipendente di settore introdotta dal decreto del governo Monti sulle liberalizzazioni, le attività di investimento delle concessionarie languono, mentre l'utenza con gli incrementi tariffari sta già anticipando i costi degli investimenti.

Eppure le risorse da mettere in movimento sono davvero elevate.

Se si considerano solo i tre principali gestori aeroportuali e quindi gli aeroporti di Roma, Milano e Venezia si tratta di quasi 5 miliardi di euro che potrebbero essere attivati immediatamente senza considerare gli ulteriori investimenti per migliorare l'intermodalità che solo a Roma incideranno, sia pure in un orizzonte di medio periodo, per ulteriori 5 miliardi di euro.

Il contratto di programma della concessionaria Sea per gli aeroporti di Milano, che è giunto quasi a conclusione con l'attesa emanazione di un DPCM dopo le firme dei ministeri dello Sviluppo e delle Infrastrutture e dell'Economia, prevede, infatti, un piano di investimenti da 1,5 miliardi per Malpensa e Linate ma è ancora fermo al palo.

Anche Save, l'ente gestore dell'aeroporto di Venezia, ha presentato ad Enac il contratto di programma nel 2011, ma anch'essa attende ancora la conclusione dell'iter procedurale per veder approvato un piano di investimento dal 2012 al 2021 per complessivi 600 milioni di euro.

Per quanto riguarda aeroporti di Roma il complesso iter procedurale è solo agli inizi con le consultazioni da parte di Enac dei Comitati utenti formato da *handlers* e compagnie, per un piano di sviluppo che in un gioco al rilancio trentennale prevede un Masterplan con investimenti per oltre 12,1 miliardi di euro fino al 2044 ma che per ora non riesce a sbloccare neanche i primi 2,5 miliardi previsti per prossimi anni atteso che l'iter macchinoso è ancora lungi dal giungere a conclusione, mentre il fondo con l'adeguamento tariffario pagato dai passeggeri continua a crescere.

Escludere dal “patto di stabilità” le spese di investimento degli enti locali

Il patto di stabilità interno è quello strumento che garantisce, attraverso la definizione delle “regole fiscali” nelle manovre di finanza pubblica, il controllo del livello di indebitamento di Regioni, Province e Comuni. Il patto di stabilità interno è, naturalmente, “figlio” del Patto di Stabilità e Crescita Europeo che fissa, appunto, i criteri finanziari che ogni Stato Membro deve raggiungere per salvaguardare la solidità delle Finanze Pubbliche. E di conseguenza, garantire, la stabilità dei prezzi e la crescita economica attraverso il contenimento del famoso rapporto deficit/pil al 3% massimo. E’, quindi, quello dell’indebitamento netto della Pubblica amministrazione il principale indice da controllare per il rispetto dei vincoli europei.

Tuttavia, come ampiamente riconosciuto da più parti, è uno strumento che pur essendo meritorio negli obiettivi, tende oltremodo a bloccare e limitare gli investimenti, limitando la capacità di spesa degli enti locali anche nel caso paradossale in cui essi abbiano le risorse a disposizione per poterli fare.

Il patto di stabilità interno nel corso del tempo ha visto la fissazione di limiti sempre più stringenti. Senza scendere troppo in approfondimenti tecnici sono stati fissati per alcune voci di spesa dei tetti, da non superare. Questi tetti di spesa riguardano anche le spese per investimenti, sulla base di alcuni rapporti, fissati annualmente, tra le entrate e le uscite dell’ente.

Per rispettare i rapporti tra entrate ed uscite, gli enti locali, nel corso del tempo, hanno potuto agire sostanzialmente nel lato discrezionale del bilancio, ossia riducendo le spese per investimenti¹.

¹ Ad esempio secondo il direttore centrale dell’ufficio tributi del comune di Milano questo valore si colloca intorno al 24,5%.

Secondo il Centro Studi Ance², che si è basato sui dati forniti dalla Corte dei Conti nel 2010 *“l’irrigidimento del patto di stabilità ha provocato una riduzione del 18,5% della spesa in conto capitale degli enti locali rispetto all’anno precedente”*. Che significa in termini assoluti una contrazione di **7 miliardi di euro**.

Sempre l’associazione dei costruttori stima che sulla base delle ultime manovre correttive dei conti pubblici (l.98/2011, l.138/2011, e legge di stabilità 2012) verranno a mancare qualcosa come 32 miliardi di euro di investimenti nel triennio 2012-2014 per le Regioni (-20 miliardi), le Province (-2,7) e i Comuni (-8,3). Con la reintroduzione dell’Ici (denominata Imu), contenuta nel decreto Salva-Italia, i Comuni potrebbero compensare una parte delle risorse perse, disponendo sostanzialmente per il 2012 delle stesse risorse previste per il 2011. Secondo l’Ifel-Anci, questo *“meccanismo perverso”* porta alla penalizzazione degli investimenti e alla formazione di residui.

E’, pertanto, necessario rimodulare il patto di stabilità consentendo l’eliminazione di tutti gli elementi distorsivi del patto che bloccano gli investimenti.

² Osservatorio congiunturale sull’industria delle costruzioni, dicembre 2011, pag.142.

Accrescere l'efficacia e l'efficienza del sistema delle opere pubbliche

Nonostante il continuo intervento del legislatore, il settore dei lavori pubblici registra sempre più frequenti sintomi di inefficienza, ritardi, sprechi. Il quadro delle norme è talmente complesso che le stazioni appaltanti sono spesso tentate a ricorrere a procedure "emergenziali" che favoriscono il manifestarsi di comportamenti collusivi e devianti. Ad accrescere il disagio nel settore ha contribuito, in particolare, il venir meno della netta separazione tra attività di progettazione ed esecuzione delle opere sancita dalla versione originaria della Legge 109/1994. Occorre quindi separare le attività di progettazione da quelle di costruzione eliminando tutti i conflitti di interesse esistenti nelle società, anche pubbliche, che operano nel sistema delle costruzioni; proteggere e promuovere le prospettive ed il lavoro dei giovani attraverso meccanismi che ne garantiscano il ruolo sia autonomo che all'interno delle società professionali, anche di capitale; indirizzare le importanti e qualificate risorse umane presenti nell'area tecnica della pubblica amministrazione solo verso le attività di programmazione, gestione e, soprattutto, controllo, facendo così crescere una qualità dell'azione amministrativa in grado di fare sistema con la parallela necessaria crescita di una qualità dell'azione tecnica in campo professionale, su cui gli Ordini possono divenire motore e garanzia.

Rilanciare le infrastrutture e i servizi portuali

L'Italia è un Paese con circa 8000 km di costa inserito sia nel contesto europeo sia in quello mediterraneo. In entrambi tali contesti la portualità e i litorali nazionali sono da inquadrare tenendo ben presente che un porto significa ricchezza e sviluppo, ma solo se funziona in maniera ottimale.

Per semplicità si può distinguere tra porti commerciali, porti turistici dedicati al diporto e porti dedicati ai pescherecci, ma in genere è molto frequente la coesistenza delle varie attività e, quindi, delle relative problematiche la cui sovrapposizione è spesso motivo di ampliamento delle stesse.

Per lo sviluppo della portualità commerciale è indispensabile favorire i processi tecnici di ottimizzazione della pianificazione e della programmazione dei dragaggi. Tale ottimizzazione consente anche di gestire in modo sempre più rapido ed efficiente i materiali risultanti dagli escavi portuali.

È, altresì, importante favorire la pianificazione, con riferimento almeno agli altri porti europei e mediterranei, dello sviluppo e dell'ottimizzazione degli interporti rispetto alle esigenze dei futuri flussi commerciali navali.

I temi del dragaggio e degli interporti sono correlati: dragare un porto significa consentire l'ingresso in esso di navi più grandi e con maggiori portate le quali, di conseguenza, comportano flussi maggiori di merci per i quali sono necessarie adeguate aree interportuali oltre a pertinenti strutture ed impianti portuali.

Una nave è un vettore che ha le stesse esigenze di interfacciamento in qualunque porto essa vada; i porti che non

soddisfano adeguatamente tali esigenze sono quindi inevitabilmente evitati dalle navi, atteso che una nave per rendere deve navigare e ridurre al minimo le permanenze in porto.

Per i porti turistici e i marina, tenuto conto del pregio delle coste italiane, è importante promuoverne lo sviluppo sostenibile nel rispetto dell'ambiente, favorendo l'aumento di posti barca (senza trascurare quelli per le barche di grosse dimensioni anche per la permanenza invernale), l'utilizzo delle aree portuali dismesse o sub-utilizzate e il miglioramento dei servizi anche attraverso il sempre maggior ricorso a fonti di energie rinnovabili.

Si evidenzia che il diporto nautico ha un indotto molto articolato che spazia dalla cantieristica, ai servizi, alle forniture di bordo, alla ristorazione, ecc.

Insieme a una portualità per il diporto sostenibile è importante anche che favorire uno sviluppo sostenibile della nautica attraverso una continua ricerca progettuale finalizzata alla riduzione dei consumi e al miglioramento prestazionale.

Per i porti prevalentemente destinati alla pesca è importante pianificare e programmare il miglioramento dei servizi portuali sia con riferimento alla nave (quindi alla cantieristica in genere) sia alla commercializzazione dei prodotti ittici i quali, non si trascuri, sono preziosi per la salute umana. Per tali ragioni, considerato anche le limitazioni che l'Europa pone allo sforzo di pesca, è importante promuovere la pianificazione di tutte le attività rivolte al miglioramento prestazionale dei pescherecci con particolare riferimento a quelle finalizzate alla riduzione dei consumi carburante, all'utilizzo di combustibili meno inquinanti e costosi ai miglioramenti delle barche. Tali sforzi sono un'importante frontiera anche per una nautica da diporto sempre più sostenibile. Vale, infine, evidenziare che le molteplici attività portuali e dei vari tipi di navi richiamate, specialmente se si tiene conto che il Mediterraneo è un ambito ristretto e molto trafficato, obbligano a uno sforzo ingegneristico

costante nella gestione portuale e navale, atteso che solo da una pianificazione e da una programmazione ben progettate discende un reale sviluppo che, comunque, non può prescindere da un continuo sforzo di miglioramento della sicurezza del settore marittimo la cui importanza è stata drammaticamente riportata in evidenza dalla recente tragedia della Concordia.

Mitigare e ridurre i rischi naturali

Eventi naturali, prevedibili e non, possono trasformarsi – purtroppo – in disastri con enormi perdite di numerose vite umane. Uno dei compiti dell'ingegnere, forse il principale, è quello di concepire e realizzare opere in grado di ridurre, mitigare o fronteggiare positivamente le sollecitazioni conseguenti agli eventi che possono accadere.

Il terremoto è uno l'evento naturale più temuto, a causa della sua imprevedibilità. Però, a ben riflettere, il sisma dovrebbe essere quello da temere di meno. Infatti, pur manifestandosi all'improvviso ed anche con enorme violenza, esso dura qualche decina di secondi (forse un minuto) e – di per se – non fa morti. Le vittime sono conseguenza dei crolli delle costruzioni, degli incendi e dei dissesti alle infrastrutture conseguenti alle enormi deformazioni indotte dal sisma, che le strutture non sono in grado di fronteggiare. Un terremoto violento, anche violentissimo, rimarrebbe un terremoto violento e basta, senza perdite di migliaia di vite umane. Il terremoto (anche violento) si trasforma in disastroso se produce rovina e distruzione.

Dunque è da questo lato che l'ingegneria deve lavorare: il terremoto non può essere evitato, però possono ridursi i rischi di crollo, fino ad eliminarli completamente. Con il terremoto si può convivere.

Per le nuove costruzioni l'argomento si sviluppa in maniera più immediata: l'ingegneria, le nuove tecnologie ed i nuovi materiali permettono di studiare e realizzare opere in grado di fornire una risposta più che adeguata, anche alle sollecitazioni più intense e violente che il sisma può produrre. In Italia, peraltro, la storia dei terremoti mostra che le intensità e l'energia che si sviluppano per sismi "nostrani" sono compresi in un intervallo abbastanza contenuto, raramente superiore a 6-7. Con questi parametri di studio le

costruzioni possono essere positivamente studiate e costruite in maniera da garantire un livello di danno molto ridotto, se non addirittura assente. Con costi sicuramente ragionevoli.

Peraltro, oggi, tecniche avanzate come l'impiego di isolatori alla base o dissipatori inseriti nelle strutture portanti autorizzano a ritenere questo scenario positivo molto concreto.

Più laborioso e complesso, invece, è il problema del costruito esistente. Esso, poi, nel nostro paese è ricco di costruzioni con particolare interesse storico che costituiscono un capitolo, complesso, tutto a parte.

Il costruito "ordinario", invece, è per sua naturale concezione, vulnerabile; il livello di vulnerabilità dipende dalla tipologia costruttiva, dai materiali, dalla buona conservazione e manutenzione, dai particolari costruttivi ecc. Ogni costruzione è diversa da un'altra: ciascuna di esse ha un suo ineludibile livello di rischio.

La riduzione di questo rischio, in teoria, è sempre possibile, perché anche per questo caso l'ingegneria è in grado di fornire tecnologie e materiali adeguati. Non sempre i costi sono compatibili e, spesso, il fruitore non è in grado di sostenerli.

Però la riduzione dei livelli di vulnerabilità è, comunque, necessaria. Allora non vi è altra soluzione che avviare un percorso virtuoso che coinvolga cittadini e istituzioni, teso a favorire la realizzazione di opere di miglioramento delle costruzioni e, anche, la sostituzione delle medesime nell'arco di qualche decennio.

Sarebbe auspicabile che ogni cittadino avesse consapevolezza delle condizioni di rischio della propria costruzione, in maniera da indurlo ad apportare miglioramenti ogni volta che la costruzione è oggetto di manutenzione. Spingerlo, magari con una adeguata incentivazione, a eseguire nella costruzione opere di miglioramento e/o di adeguamento, anche per parti; magari nel corso di vari anni e attraverso una serie successiva di interventi preventivamente studiati e

programmati. Sarebbe auspicabile modificare le norme che regolano gli interventi sulle parti comuni (caso dei condomini) per agevolare le iniziative.

Una parte del patrimonio esistente, però, non ha pregi particolari e spesso i costi dell'adeguamento non sono commisurati al valore dell'immobile. Questo indurrebbe a riflettere su alcune politiche e indirizzi urbanistici che dovrebbero essere maggiormente aperti alle ipotesi di demolizione e ricostruzione (anche con delocalizzazione) dei fabbricati. Naturalmente, quest'ultimo aspetto ricomprende politiche di trasformazione urbana.

Le calamità ed i costi conseguenti (quelli delle distruzioni del sisma e le successive fasi della lenta ricostruzione ne sono una prova) sono enormi. Lo stato è chiamato a sostenere, in emergenza, spese stratosferiche, che non sono più compatibili con le prospettive di un bilancio economico nazionale.

Un misura possibile – da attuarsi per tempi brevi (trent'anni) – potrebbe essere quella di richiedere che le costruzioni abbiano una specifica assicurazione per il caso del crollo dovuto a calamità naturale. Su questa base, per esempio, opera il modello francese. Questa misura potrebbe assicurare una copertura economica (ai proprietari) almeno per un periodo fisiologico, necessario per poter attuare, invece, un piano di più ampio respiro. Ciò permetterebbe, nel breve periodo, di ridurre l'incidenza sui costi a carico dello Stato.

Delocalizzare e mettere in sicurezza le abitazioni residenziali dalle zone a forte rischio idrogeologico

Come è tristemente noto, il nostro paese presenta numerose aree a forte rischio di dissesto idrogeologico e sono numerosi anche gli insediamenti abitativi realizzati in queste aree. Del resto, l'Italia è un paese, che pur presentando notevoli differenze territoriali, risulta particolarmente urbanizzato (201 abitanti per kmq nel 2011)

Secondo il Ministero dell'Ambiente circa **6.700 comuni**³ (82% del totale) sono interessati da almeno un'area **ad alta criticità idrogeologica**. In Valle d'Aosta, Umbria, Molise, Calabria e Basilicata addirittura il 100% dei comuni presenta aree ad alta criticità. Si tratta, per dare un'idea delle grandezze interessate, di circa di 30 mila Kmq di aree a rischio (un'area più grande di tutta la Sicilia) ossia il 10% di tutto il territorio italiano. E gli effetti di questo dissesto sono sotto gli occhi di tutti. Dal 1950 ad oggi si possono contare 1.500 vittime per dissesti idrogeologici ed il costo totale dei danni provocati, è pari a 52 miliardi di euro (rivalutati).

Secondo l'attuale ministro dell'Ambiente Corrado Clini, negli ultimi vent'anni i danni da dissesto idrogeologico sono costati, in media, circa 2,5 miliardi di euro all'anno. Sempre secondo il ministro sono necessari circa 40 miliardi di euro, da stanziare nei prossimi 20 anni, per la messa in sicurezza del territorio. Una delle strade percorribili riguarda quella della delocalizzazione. *«Sulla base dei dati disponibili là dove emerge con chiarezza che persistono rischi per insediamenti produttivi o abitativi deve essere presa in considerazione una misura di prevenzione prima che il disastro avvenga».* Anche se *«Il*

³ Roma 16 giugno 2010, I costi del dissesto idrogeologico. Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche.

termine delocalizzazione può apparire "esagerato" a disastro avvenuto ci sono comunque intere aree che vengono evacuate e nelle quali spesso non si torna più a causa delle condizioni idrogeologiche. (...)».

Potrebbe, ad un primo esame sembrare quasi un azzardo, o una proposta antieconomica ma nell'arco di 20 anni si possono realizzare, con questi impegni di spesa a totale carico pubblico, circa 600 mila abitazioni, al di fuori di aree a rischio. Con ulteriori opportuni incentivi alla compartecipazione dei proprietari nel senso di una maggiore autoresponsabilizzazione, tale numero potrebbe notevolmente crescere.

Oltre a rappresentare un enorme vantaggio per l'incolumità dei cittadini, questa proposta aggiunge linfa ad un settore, quello delle costruzioni, che sta attraversando una delle più grandi crisi degli ultimi decenni.

Non mancano i primi tentativi, attuati a livello locale, che si muovono in questa direzione come quello attuato in Campania circa un anno fa.

La Regione, con la legge n.1 del gennaio 2011, ha infatti previsto all'Art.11-bis alcuni meccanismi di incentivazione soprattutto indirizzati all'ottenimento di volumetria aggiuntiva: *"(...) al fine di prevenire il rischio idrogeologico (...) è incentivata la delocalizzazione (...) degli edifici residenziali contenenti unità abitative destinate a prima casa ricadenti nelle aree classificate dall'Autorità di Bacino a pericolosità o rischio da frana molto elevato, con riferimento ai fenomeni di colata rapida o di crollo di volumi rocciosi per quanto riguarda il rischio idrogeologico, e nella zona rossa del "Piano di Emergenza dell'area vesuviana" del dipartimento di Protezione Civile, per quanto riguarda il rischio eruzione del Vesuvio. 2. I proprietari degli edifici possono richiedere di realizzare una volumetria aggiuntiva, (...)".*

Promuovere il riutilizzo del territorio

E' necessaria una legge nazionale che incentivi in maniera consistente il riuso e la rifunzionalizzazione delle aree industriali e la demolizione e ricostruzione in sito delle aree residenziali degradate.

Le leggi locali (piano casa e ulteriori strumenti urbanistici particolareggiati) non hanno funzionato. Bisogna avere più coraggio in questa direzione affinché vi sia una reale convenienza all'intervento (defiscalizzazioni, cessione in comodato sia delle strutture industriali dismesse che hanno avuto contributi e quindi non di proprietà privata che dei suoli liberi per l'insediamento di nuove strutture che non avrebbero quindi il costo iniziale dell'acquisto del suolo).

In questo modo si eviterebbe l'utilizzo di altro territorio ma al tempo stesso si rivitalizzerebbero zone attualmente degradate (pensiamo, ad esempio, alle aree industriali nate con la legge sulla ricostruzione post-sisma e alle aree industriali-artigianali-commerciali nate negli ultimi anni e inutilizzate).

Tutto quanto porterebbe anche alla nascita di un patrimonio edilizio moderno, adeguato a tutte le norme sia di sicurezza che di risparmio energetico.

Rigenerare le città

Proponiamo un programma di rigenerazione sostenibile delle città, dove vivono il 70% degli italiani e si produce l'80% del PIL nazionale, per affrontare il decadimento dello stato dell'edificazione esistente privata e pubblica, l'adeguamento a standard di sicurezza ed energetici, il restauro dei beni culturali, il recupero degli spazi pubblici e del verde, l'innovazione delle reti tecnologiche.

La codificazione immediata di strumenti normativi – dalla legge nazionale urbanistica alla perequazione - e fiscali, con bonus di volumetria per chi interviene rigenerando case e quartieri ponendo a zero il consumo del territorio, anche con l'emissione di eco-bond e ponendo requisiti di sostenibilità ambientale dei progetti così come nei bandi di vendita del patrimonio pubblico, a fronte dei quali abbassare il costo degli oneri di urbanizzazione.

Così, dall'edificio rigenerato e tecnologicamente innovato, si avvierebbe il processo di risparmio delle risorse, energetiche e idriche, della razionalizzazione del ciclo dei rifiuti, di tecniche costruttive innovative che favoriscano l'eccellenza dell'industria italiana, della la riqualificazione di strade e quartieri favorendo la coesione sociale.

Presidiare e promuovere i monumenti, il paesaggio e la legalità

Proponiamo un progetto vero di salvaguardia ambientale e paesaggistica, mettendo a frutto i valori unici del patrimonio culturale e paesaggistico italiano anche in funzione turistica.

Affiancare a un chiaro sistema di vincoli progetti di sviluppo sostenibili, non invasivi, culturalmente attraenti, promuovendo sul turismo culturale e agricolo, mettendo in rete i borghi storici, vera ricchezza nazionale, in un sistema nazionale di museo diffuso, collegati virtualmente in un sistema unico, didattico e di ospitalità.

La rete degli Ordini è pronta ad essere un presidio di sicurezza al servizio del Paese, per monitorare lo stato dei beni monumentali e le condizioni di sicurezza degli edifici e del territorio, oltre ad essere presidio di legale segnalare e contrastare l'abusivismo edilizio, così come le infiltrazioni mafiose negli appalti

Rottamare gli impianti elettrici delle unità abitative

Il 7° Rapporto annuale sulla sicurezza in Italia, la collana promossa dal Consiglio nazionale dei periti industriali, ha voluto verificare la situazione degli impianti elettrici nelle abitazioni degli italiani. Stando ai risultati dell'indagine realizzata dal Censis nei mesi di luglio e settembre 2011, si stima che nel 2011, in Italia vi siano:

- 6 milioni 880 mila unità abitative (31,8% del totale) con impianti considerabili **pienamente a norma**, in quanto in possesso dei requisiti minimi di sicurezza (messa a terra, interruttore differenziale e schermi di protezione delle prese) e della relativa dichiarazione di conformità;
- 6 milioni 600 mila unità abitative (30,5% del totale) con impianti **sostanzialmente a norma**, in possesso dei requisiti minimi di conformità dell'impianto, ma non convalidati da alcun tipo di dichiarazione;
- 8 milioni 157 mila unità abitative (37,7% del totale) con impianti **sicuramente non a norma**, in quanto mancanti dei requisiti minimi di conformità.

Ci sono dunque più di 8 milioni di unità abitative con un impianto elettrico non a norma. Vale a dire che un terzo delle famiglie italiane vive in una situazione di rischio potenziale. E che spesso tale non resta, visto che ogni anno si registrano più di 241 mila incidenti per cause elettriche con conseguenze nel 66% dei casi sulle persone, sulle abitazioni o sugli oggetti ed impianti interessati dall'incidente. Sono incidenti «silenziosi». Non fanno rumore come l'esplosione causata da una perdita gas. Sono incidenti spesso «in cerca d'autore». Nel ricovero d'urgenza di una persona colta da arresto cardiaco, si può

escludere a priori una causa esterna come un corto circuito? Ma sono incidenti che denunciano un nostro ulteriore ritardo sul terzo millennio.

Cosa fare per recuperare il gap? Nel 7° Rapporto si individua una strategia per consentire agli italiani di attaccare la spina in piena sicurezza. È stato costruito un modello di simulazione per comprendere quali sarebbero gli effetti di un'iniziativa legislativa volta a favorire, con una serie di incentivi, la rottamazione degli impianti elettrici. Ebbene, con un'agevolazione pari al 45% dei costi relativi al rifacimento o miglioramento dell'impianto elettrico (valore d'equilibrio, in cui i benefici diretti per il Fisco coprirebbero interamente il costo del contributo a suo carico) è lecito attendersi:

- un aumento di circa **2 milioni** nel numero di interventi sugli impianti elettrici previsti dalle famiglie;
- una riduzione di oltre **3 mila 500** infortuni all'anno;
- un incremento del giro d'affari della filiera elettrica di quasi **6 miliardi di euro** all'anno (di cui 2 direttamente riconducibili all'effetto incentivante);
- una crescita del numero delle imprese installatrici di circa **2 mila 800 unità** e un aumento dell'occupazione pari a **9 mila addetti**;
- un gettito fiscale aggiuntivo di **505 milioni di euro**, pari a circa il 71% del costo del contributo a carico dello Stato.

Ci sono quindi tutte le premesse per varare un piano di ammodernamento in grado non solo di migliorare il livello di sicurezza negli ambienti domestici, ma anche di funzionare da stimolo per un comparto industriale di primaria importanza per il Paese. Senza contare l'indubbio effetto di ridurre drasticamente la quota di evasione fiscale.

Introdurre il Fascicolo del fabbricato

Si stima che il patrimonio delle famiglie italiane sia di 8.600 miliardi di euro (dati 2009). I beni immobili rappresentano più della metà di questa ricchezza.

Ma del patrimonio edilizio del nostro Paese, che è per oltre il 50% formato da edifici storici, non si conosce nulla: né l'effettiva consistenza volumetrica, né lo stato di conservazione dei materiali. E chi pensa che le cose vadano meglio per i fabbricati più moderni, quelli cioè realizzati nel dopoguerra, rimarrà deluso. Per questi, infatti, non esiste uno strumento a disposizione delle amministrazioni pubbliche che mette nero su bianco tutti i singoli interventi edilizi, legittimi e non, effettuati su un intero fabbricato. Di conseguenza è impossibile monitorare e mettere in relazione le modifiche che nel tempo hanno stravolto il sistema strutturale, le stesse causa in molti casi di crolli e disastri.

C'è poi un problema di dispersione delle informazioni: i pochi documenti in possesso delle amministrazioni pubbliche sono, infatti, gestiti da più enti e rispondono a finalità diverse e non organicamente correlate fra loro. se gli aspetti strutturali, per esempio, sono in mano alle prefetture o ai comuni, quelli impiantistici alle camere di Commercio o alle Asl. Ma la pleora di enti ed organismi con funzioni diverse da territorio a territorio, che agiscono e operano a compartimenti stagni, senza alcuna relazione è infinta. il risultato? Nella maggior parte dei casi, la documentazione non esiste, e se c'è non solo non è completa, ma soprattutto, non è organizzata e correlata.

Ecco perché è necessario e urgente introdurre il Fascicolo del fabbricato, un documento tecnico nel quale sono contenute tutte le informazioni relative allo stato di agibilità e di sicurezza di un immobile, sotto il profilo della stabilità, dell'impiantistica e della

manutenzione. L'obiettivo del fascicolo è di avere un quadro conoscitivo completo per conoscere lo stato di fatto di un immobile, ma anche i precedenti interventi. Il documento, quindi, serve ad individuare l'unità immobiliare, a verificarne la legittimità edilizia e urbanistica, descrivendone lo stato di conservazione e raccogliendo anche tutte quelle Informazioni utili per la programmazione dell'attività di manutenzione necessaria per mantenere efficiente l'immobile in tutte le sue componenti. Non solo, il Fascicolo del fabbricato, debitamente aggiornato, è presupposto per il rilascio di autorizzazioni o certificazioni di competenza comunale relative all'intero fabbricato ma anche a singole parti dello stesso.

Tale proposta ha cominciato a prendere piede nel dibattito tra gli operatori del settore e a trovare le prime incoraggianti aperture da parte del mondo politico:

- la Regione Campania ha inserito il Fascicolo del fabbricato nella sua legge urbanistica;
- La Regione Puglia ha cominciato l'istruttoria per il recepimento;
- La Regione Sicilia ha inserito il Fascicolo del fabbricato nella legge sul "Piano casa";

Mentre è stato già predisposto, sempre su iniziativa dei periti industriali, un software ad hoc rispondente ai requisiti richiesti dall'Agenzia del territorio, ci si chiede come mai non sia possibile **l'immediata adozione del Fascicolo del fabbricato per tutte le nuove costruzioni**. Sarebbe a costo zero per il cittadino e costituirebbe l'inizio di un grande cambiamento culturale e civile nella considerazione del nostro patrimonio immobiliare.

Accrescere la sicurezza delle reti e dei servizi dell'ICT a partire dalla Pubblica amministrazione

Secondo l'ultima relazione dell'AVCP il valore dei contratti aggiudicati nel 2010 relativamente ai servizi informatici (consulenza, sviluppo di software, Internet e supporto) è stato pari a 2,4 miliardi di euro pari a poco più di un quinto del valore complessivo dell'intero mercato dei servizi It in Italia che lo stesso anno ha raggiunto 12 miliardi di Euro.

La spesa pubblica destinata a servizi software direttamente sostenuta dalle amministrazioni con bandi di gara competitivi continua ad essere dunque un importante volano per orientare le dinamiche di crescita e sviluppo del settore Ict In Italia.

Il mercato pubblico dell'Ict se opportunamente indirizzato sulla base di criteri finalizzati a favorire e valorizzare la grande accumulazione di competenze informatiche che il paese ha raggiunto può rappresentare, in particolare, una leva decisiva per valorizzare gli apporti professionali dell'It nazionale.

La PA deve attrezzarsi in primo luogo per gestire i processi di acquisto di servizi It: dalla definizione dei requisiti e delle specifiche sino alla gestione delle gare e degli appalti dotandosi di figure professionali specialistiche da attrarre dentro la Pubblica amministrazione, a partire dagli ingegneri dell'informazione.

La PA dovrebbe, poi, prevedere e formalizzare un'attività effettiva di collaudo di tutti i sistemi e infrastrutture Ict a tutela degli interessi dell'amministrazione e della collettività, affidandola a tecnici professionisti qualificati e indipendenti e quindi in primis agli ingegneri dell'informazione iscritti all'albo professionale, ancorché dipendenti

della PA.

Queste attività oggi invece sono quasi sempre appaltate alle stesse società fornitrici dei servizi software e dei servizi di rete, col risultato che si assiste spesso a gare per forniture sovradimensionate o non adeguate alle reali necessità della Pa e notevoli deficit di sicurezza e resilienza nei sistemi software e di rete. Anche i collaudi, di fatto affidati alle stesse grandi società fornitrici che si dividono il mercato nella fornitura di servizi Ict, scontano il ruolo non autonomo di chi fa i controlli dal momento che il circuito della fornitura e del controllo viene svolto alternativamente dagli stessi soggetti che assumendo di volta in volta la veste di fornitori o verificatori, con un evidente conflitto di interessi, inficiano la qualità e l'efficacia di questo processo.

I troppi tilt informatici a cui stiamo assistendo negli ultimi mesi (dalle poste, alla sanità, dalla borsa al sistema della posta certificata ecc - su cui potrebbe essere utilmente avviata una attività di osservatorio indipendente) evidenzerebbero dunque, in primo luogo, un deficit di capacità di collaudo e verifica degli stessi sistemi proprio per la mancanza di vere terze parti cui affidare questa tipologia di incarichi.

In questo modo il mercato pubblico dell'ICT può diventare il volano per lo sviluppo di nuove realtà imprenditoriali e professionali attive nella predisposizione di servizi connessi alla sicurezza delle reti e infrastrutture ICT e che questo stesso segmento produttivo, potrà guardare al sistema delle PMI che non ha ancora sviluppato una adeguata domanda di sicurezza per verificare la possibilità di far emergere una nuova domanda di servizi mirati.

Semplificare le norme e dematerializzare le procedure

Il costo della burocrazia italiana è calcolato in 14 miliardi l'anno: è fonte di malaffare e ostacolo allo sviluppo.

Bisogna istituire un tavolo tra professioni tecniche, Governo, Regioni e Comuni per rivedere in 6 mesi il testo unico per l'edilizia e l'insieme della normativa di settore per razionalizzare e semplificare le regole dando certezza agli operatori, agli investitori e agli erogatori dei finanziamenti.

Gli architetti mettono a disposizione del Paese @materia, la scrivania digitale studiata con il Ministero dell'Innovazione, che digitalizza e rende immateriale tutte le documentazioni edilizie ed urbanistiche, permette agli operatori di seguire in tempo reale le pratiche, rende possibili le conferenze di servizi on line superando i tempi morti della risposta dei diversi Enti (Comuni, Provincie, Regioni, ASL, VVFF, Sovrintendenze, Comunità Montane, ARPA, ecc)

Il medesimo sistema è applicabile agli appalti pubblici ed ai Concorsi di architettura, riducendo drasticamente i costi e i tempi, rendendo trasparente il processo.

Devoluzione, sussidiarietà e integrazione per migliorare e rendere efficiente l'azione della pubblica amministrazione

La devoluzione delle competenze. La PPAA sia nazionale che regionale non riesce più' da tempo a svolgere tutte le competenze che le sono proprie, di norma per carenza di adeguate professionalità oppure di personale. Previa stipula di protocolli di intesa con ordini e collegi professionali la PPAA potrebbe devolvere a loro le competenze, che sarebbero poi svolte da professionisti esperti affiancati da giovani.

La sussidiarietà delle funzioni. Partendo dalla stessa analisi svolta al punto precedente le PPAA potrebbero integrare i loro organici, spesso deficitari, attribuendo direttamente e sotto il loro controllo delle "funzioni" a professionisti giovani, previamente selezionati con criteri oggettivi, che verrebbero retribuiti secondo parametri prestabiliti. Ne guadagnerebbe in efficienza tutto il sistema.

L'integrazione istituzionale. Molte Regioni ed anche talvolta le Amministrazioni centrali sono in ritardo con l'emanazione di bandi europei, condizione necessaria per poter impiegare fondi UE. In accordo con ordini e collegi professionali questi ultimi potrebbero inviare staff di tecnici selezionati in grado di aiutare le Amministrazioni a redigere i bandi ovvero ad applicare determinate disposizioni, consentendo una maggiore e più' rapida messa a disposizione di risorse economiche che diversamente potrebbero andare perdute o spese in tempi assai più' lunghi.

Fare dell'agricoltura il motore dello sviluppo e della qualità della vita europea

Le categorie che si occupano a livello professionale di come produrre cibo, di come rispettare le risorse naturali, di come progettare le città nei loro aspetti qualitativi non possono sottrarsi alla proposizione di idee, di riflessioni che possano delineare un nuovo modello di sviluppo, un nuovo modello del rapporto tra consumo e produzione, un nuovo modello tra urbanizzazione e ruralità. E noi non ci siamo sottratti al nostro compito che è quello di rimettere al centro l'innovazione nei processi di sviluppo, integrando e cooperando per compensare il processo di globalizzazione che ha prodotto paure e determinato significative sperequazioni non solo tra il nord e il sud del pianeta ma soprattutto tra generazioni e tra i diversi strati sociali.

Oggi, accanto a quasi un miliardo di persone denutrite, c'è più di un miliardo di persone che soffre di eccesso ponderale, causando elevati costi della salute a fronte di un cinquanta per cento di cibo che finisce in discarica. Questo incremento del benessere, di per sé positivo, ha reso però ulteriormente fragile il nostro sistema ed in particolare l'ecosistema con la conseguenza che dobbiamo riprogettare i nostri stili di vita.

Negli ultimi 40 anni si è registrata una crescita economica media del 3,5 per cento l'anno, mentre nel periodo a ridosso dell'attuale crisi economico-finanziaria il tasso di crescita annuo ha toccato addirittura punte del 4,7 per cento, con valori, nei Paesi in via di sviluppo e di recente industrializzazione tre volte superiori a quelli registrati nei Paesi industrializzati.

Nel quadro dell'Agricultural Outlook 2009, l'OCSE prevede che la

produzione agricola crescerà mediamente in misura inferiore ai tassi di crescita registrati negli anni precedenti. In particolare viene sottolineato che i programmi volti a rilanciare la congiuntura, realizzati in numerosi Paesi, hanno determinato un massiccio incremento del debito pubblico e attualmente diversi Paesi incontrano difficoltà a onorare i propri debiti.

A seguito della crescita della popolazione mondiale e dello sviluppo degli insediamenti entro il 2025 si ipotizza che andranno persi, a causa della impermeabilizzazione dei suoli, dai 30 ai 40 milioni di ettari di superfici agricole. Siccome la maggior parte delle città è costruita in zone fertili il maggiore fabbisogno di superfici andrà a scapito, quindi, dei terreni agricoli di buona qualità.

La Banca Mondiale ritiene che ogni anno andranno persi dai 5 ai 10 milioni di ettari di terreni agricoli a causa del forte degrado, oltre all'aumento della domanda mondiale di generi alimentari, alimenti per animali e materie prime vegetali per la produzione di biocarburanti e bioenergie. I prezzi saranno sempre più volatili, le necessità più impellenti, la **stabilizzazione degli approvvigionamenti (sicurezza alimentare)** una condizione indiscutibile per limitare le crisi alimentari e le sollevazioni popolari. In questo scenario innovazione ed etica rivestono un ruolo fondamentale per il presente e per il futuro e le nostre scienze agrarie, ambientali e forestali, la nostra professione si dovrà occupare sempre **meno di carte e più di innovazione**.

Dobbiamo ripensare i modelli di sviluppo, cooperare nell'innovazione coinvolgendo i produttori e i consumatori nelle scelte. La partecipazione nella ricerca agricola del mondo della produzione, della professione e delle popolazioni è elemento fondamentale che porta al centro il capitale umano e non solo quello finanziario con scelte obbligate per riportare il baricentro del valore sulla produzione e quindi sulle persone e sulla professionalità dei ricercatori e dei tecnici, con un occhio sempre ben puntato sull'etica dei comportamenti, sulla deontologia.

Una parola questa che appartiene ai professionisti. La differenza che passa tra un servizio professionale che deve scontare solo il prezzo e il lavoro professionale che deve rispondere alla correttezza dei comportamenti, della scienza coscienza, che molto spesso non consente di rispondere sempre sì al committente o assecondare i desiderata impossibili. **Un Italia moderna deve avere una forte agricoltura di qualità.**

Per raggiungere questo obiettivo, è necessario:

- un piano per una salubrità sostanziale capace di favorire una maggiore efficacia nel rapporto salute/cittadino/consumatore, per una più attenta applicazione dei migliori protocolli/modelli formali di certificazione, perché quando il prodotto alimentare è in commercio, conta “cosa contiene e cosa ingeriamo”;
- un programma per una valorizzazione dell’ “Italia turistica” tramite una maggiore attenzione al turismo ambientale che, se adeguatamente orientato nel “variegato paesaggio del nostro Paese, diventa fattore di “implementazione” della ricettività, produzioni localizzate anche in zone geografiche attualmente poco popolate e con scarse attività che generano reddito;
- una programmazione energetica applicando all’ambiente e alle attività agroproduttive, le tecnologie più razionali, nel produrre energie da fonti non fossili, rispettando gli ecosistemi preservandoli da inadeguatezze impiantistiche che costituiscono veri e propri sfregi al contesto in cui sono ubicati.
- programmi, anche sostenuti, di micro-agricoltura in città con applicazione di micro-coltivazioni in ambiente cittadino, che oltre ad essere fonte di produzioni familiari salubri, costituiscono benessere psico-fisico per quanti dimorano

“quotidianamente” in contesti fortemente urbanizzati e alla lunga snervanti nei propri ritmi di vita;

- la costituzione di un fondo pubblico per favorire i giovani agricoltori per il subentro nella impresa agricola ed i giovani professionisti nell'inizio della attività.

Promuovere la sicurezza alimentare

Food Safe and safety, sicurezza alimentare come elemento di sopravvivenza, e come elemento di certezza igienico/sanitaria. In un momento in cui la crisi economica investe ogni settore, la sicurezza alimentare appare un punto fermo della società ed una richiesta del consumatore imprescindibile senza compromessi. Un tema particolarmente sentito la cui allerta è tenuta sempre ai massimi livelli anche a fronte delle frequenti emergenze. Anche se il comparto alimentare sembra soffrire la crisi in modo più attenuato rispetto alle altre realtà, occorre puntare sulla ricerca e sull'innovazione per fornire anche in questo settore un contributo reale alla crescita che ora più che mai è necessaria per superare la stasi del momento in cui viviamo. Come tutte le altre professioni, anche i tecnologi alimentari assumono su di sé delle responsabilità etiche, la difficoltà costante è la ricerca del giusto compromesso fra spinta innovativa voluta dalle realtà produttive, e cautela richiesta dal mondo dei consumatori, in tutto questo la formazione sia di base che continua assume un ruolo primario e non trascurabile, che sancisce la capacità del professionista a proporsi come garanzia terza. Proprio tale ruolo va valorizzato al fine di garantire al consumatore la massima garanzia sulla qualità e la sicurezza dei prodotti alimentari.

Costruire le reti interprofessionali e internazionalizzare

Bisogna favorire con strumenti normativi e fiscali l'aggregazione interprofessionale, con l'istituzione di delle reti tra professionisti anche inter-comunitari per rendere sinergiche e più concorrenziali le strutture professionali.

la realtà italiana dei singoli professionisti e dei piccoli Studi sul territorio non è un peso ma una risorsa: il loro sapere artigianale deve essere messo a sistema, a basso costo, tra colleghi e con altre professionalità, rendendoli capaci di operare nei micro mercati così come nei grandi progetti e all'estero.

Anche perciò bisogna aiutare e promuovere, con la rete diplomatica, i professionisti sui mercati esteri, all'interno di un Sistema Italia che renda sinergiche professioni, industria e commercio, anche creando una agenzia di sostegno e consulenza per l'accesso ai fondi comunitari

Promuovere l'innovazione, la ricerca e i talenti

E' necessario favorire con strumenti fiscali l'innovazione tecnologica degli Studi professionali, perché le strumentazioni tecniche siano all'altezza della sfida della sostenibilità e della gestione complessa dell'edilizia e dell'urbanistica.

Bisogna anche incentivare le relazioni tra progettisti e industria, con la creazione di "banche delle idee" per promuovere la ricerca e i giovani talenti, per rinnovare le qualità del "made in Italy" e mantenerlo concorrenziale nel mondo.

Per questo anche il sistema degli appalti pubblici dev'essere uno strumento di selezione e promozione delle eccellenze e del merito, non del massimo ribasso, investendo sui talenti migliori del Paese per farli crescere per un habitat futuro migliore.