

RASSEGNA STAMPA

14 - 20 settembre 2020

Lago e Valli

Tre milioni per l'ex caserma vista lago

Menaggio. Società spagnola si aggiudica l'edificio abbandonato da decenni. La base d'asta del Demanio a 1,2 milioni. La gara per la vecchia sede della Guardia di finanza con 18 pretendenti da Italia, Germania, Russia, Olanda e Arabia

MENAGGIO

GIANPIERO RIVA

L'immobile, al di là del degrado in cui versa da anni, è comunque di pregio e il prezzo a cui è stato venduto all'asta lo dimostra ampiamente.

Stiamo parlando della ex caserma della guardia di finanza di terra di Menaggio, che si affaccia direttamente a lago in fondo al paese verso Griante. Se l'è aggiudicata uno spagnolo per la bella cifra di 2.880.000 euro, a fronte di una base d'asta di 1.200.000 euro. Alla gara organizzata dal Demanio oltretutto, hanno partecipato ben 18 persone alcuni italiani, ma anche tedeschi, olandesi, russi e arabi. Diverse nazionalità che la dicono lunga sull'appetibilità dell'edificio.

Il tentativo fermato

Dopo le note ville del Centro e Basso Lario finite appunto ad arabi e russi, anche Menaggio può vantare un immobile a lago di alta caratura. Il lungo stato di abbandono della ex caserma, che si protraeva da quarant'anni, secondo l'opinione comune era dovuto proprio al suo enorme potenziale.

Qualche anno fa, invece, la caserma della Guardia di finanza di Schignano, per oltre un secolo presidio strategico contro il contrabbando, era stata dismessa e subito acquisita dal Comune addirittura a costo zero. Il Comune di Menaggio, anni addietro, aveva tentato di rilevare la caserma dismessa a lago, ma quando la procedura era quasi completata, il Demanio si rese conto che avrebbe potuto ricavare ben di più e la trattativa venne sospesa. «La posizione incantevole rende sicuramente

di gran pregio l'immobile – ammette il sindaco in carica, **Michele Spaggiari** – Il Comune ci aveva provato, poi è rimasto tutto fermo. Ora diventa una notizia confortante la vendita all'asta. Sapere che la caserma in disuso verrà recuperata è comunque una notizia positiva».

Sulla sua destinazione futura il primo cittadino confida in un utilizzo turistico-ricettivo: «Per Menaggio sarebbe la destinazione auspicabile. Sperare in un piccolo albergo di lusso credo sia troppo, perché i metri quadrati di superficie complessivi sono 600 e distribuiti su tre piani. Si potrebbe ricavare un numero di camere con servizi probabilmente troppo esiguo per la resa della struttura. Come avvenuto per altri immobili è ipotizzabile che venga trasformato in villa con più appartamenti da vendere o affittare».

Posizione fantastica

Un paio d'anni fa era stato **Alberto Botta**, esperto amministratore locale con più mandati di sindaco ad Acquaseria, a sollevare la problematica della ex caserma di Menaggio abbandonata al degrado e a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica: «È una struttura situata in posizione fantastica, con potenzialità straordinarie – aveva sottolineato – Eppure da tempi immemore è lì abbandonata. Si tratta di un autentico spreco e non mi capacito davvero di come un bene pubblico tale possa rimanere dimenticato nel più assoluto disinteresse di tutti». In realtà l'interesse c'era, anche da parte di privati e società straniere. E l'asta del Demanio l'ha dimostrato appieno.



L'ex caserma della guardia di finanza è stata acquistata da una società spagnola ARCHIVIO SELVA



Il sindaco Michele Spaggiari



Alberto Botta

Il punto

Poco spazio per un hotel a cinque stelle

È stata la caserma della Guardia di finanza del Centro Lario fino ai primi anni '70. Poi venne chiusa e il personale trasferito nella nuova caserma di Nobiallo, attiva tuttora. La proprietà si estende su 1.300 metri quadrati, 600 dei quali occupati dall'immobile su tre piani. Le amministrazioni comunali che si sono succedute negli ultimi decenni hanno sempre auspicato che se ne potesse ricavare una struttura ricettiva, in grado di portare turismo, occupazione e introiti al Comune. Il raddoppio del Grand Hotel Victoria, con spa e piscine, ha già fruttato al Comune 1.500.000 euro, in parte già investiti per il rifacimento della parte finale di lungolago in zona minigolf e per la realizzazione di capiente parcheggio di fronte al Lido Giardino, con demolizione del vecchio bocciodromo. Rimane d'attualità il progetto di lussuoso hotel anche nell'area della ex Sapienza, dove si trovava fino a una quindicina d'anni la casa di riposo per anziani. La ex caserma, che fa della posizione la sua prerogativa strategica, ha nella superficie a il suo limite: 600 metri quadri per una struttura alberghiera sembrano infatti pochi. Sono stati fatti, a tal proposito, sopralluoghi negli anni scorsi e ora si tratterà di capire quali siano le intenzioni della società spagnola che si è aggiudicata l'immobile all'asta. G. RIV.

Lago e Valli

«Variante, un'opportunità per tutti»

Tremezzina. Molteni (Costruttori): «Camion indispensabili per trasportare i detriti, altrimenti l'opera non si fa»
L'ultima parola sulla destinazione delle macerie spetta a chi vince l'appalto. «I Comuni sfruttino questa occasione»

TREMEZZINA

MARCO PALUMBO

In fila uno dopo l'altro, i 53 mila camion necessari a trasportare il materiale di scavo (o smarino) della variante della Tremezzina verso le cave del territorio arriverebbero a coprire gli 874 chilometri che separano Tremezzina e questa porzione di lago da Napoli, occupando in toto i 759 chilometri di Autostrada del Sole.

Questo dà la dimensione di quanto l'intervento andrà ad incidere sulle dinamiche del territorio tra lago e valli in quella che il presidente di Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Como, **Francesco Molteni**, ha definito «un'opportunità per tutti». Anche perché inevitabilmente il territorio di riferimento per annessi e connessi all'intervento non potrà che essere quello ruota attorno al cantiere: più aumentano le distanze (restando sempre sul trasporto dello smarino) più i costi sono destinati ad aumentare. «Mi sembra chiaro che senza camion che

trasportano lo smarino, l'opera non si fa. Ma il ragionamento va oltre questo dato di fatto - osserva Molteni - Vedo opportunità per i Comuni e l'esempio è dato dalle darsene di carico dei materiali, che potrebbero poi trasformarsi in strutture definitive al servizio del lago, del turismo».

«A livello generale - aggiunge -, ritengo che la realizzazione di questa infrastruttura vada valutata per quello che la variante andrà a rappresentare una volta ultimata».

I vantaggi

E spiega: «Sulla bilancia andranno messi gli inevitabili disagi del cantiere, ma anche i benefici complessivi che il territorio avrà una volta terminata. Ecco perché da qui all'inaugurazione il cantiere mette in campo una serie di opportunità che non

vanno trascurate». Da Griante verranno conferiti alla cava Spandri di Mandello del Lario 437 mila metri cubi di materiale.

Ed è chiaro che in zona Ca' Bianca serviranno strutture di un certo tipo per garantire che il filo diretto tra cantiere e approdo a lago non s'interrompa.

La gestione

Perché dunque non pensare a rendere queste strutture fisse con tutti gli accorgimenti (e le migliori in chiave turistica) del caso. «La decisione ultima sulla destinazione dello smarino spetterà all'impresa che si aggiudicherà i lavori. Non per questo le imprese del territorio devono sentirsi escluse a priori dalla variante - osserva ancora il presidente di Ance Como (il settore edile è il 20% del Pil provinciale) -.



Francesco Molteni
Presidente Ance

Ritengo, ad esempio, che in alcune opere provvisorie (cioè propedeutiche o contingenti al cantiere) ci potrebbe essere spazio anche per realtà territoriali».

«Ma è chiaro che l'impresa vincitrice farà le sue valutazioni». Il tema di fondo è che in altri Paesi - come la Svizzera - cantieri anche

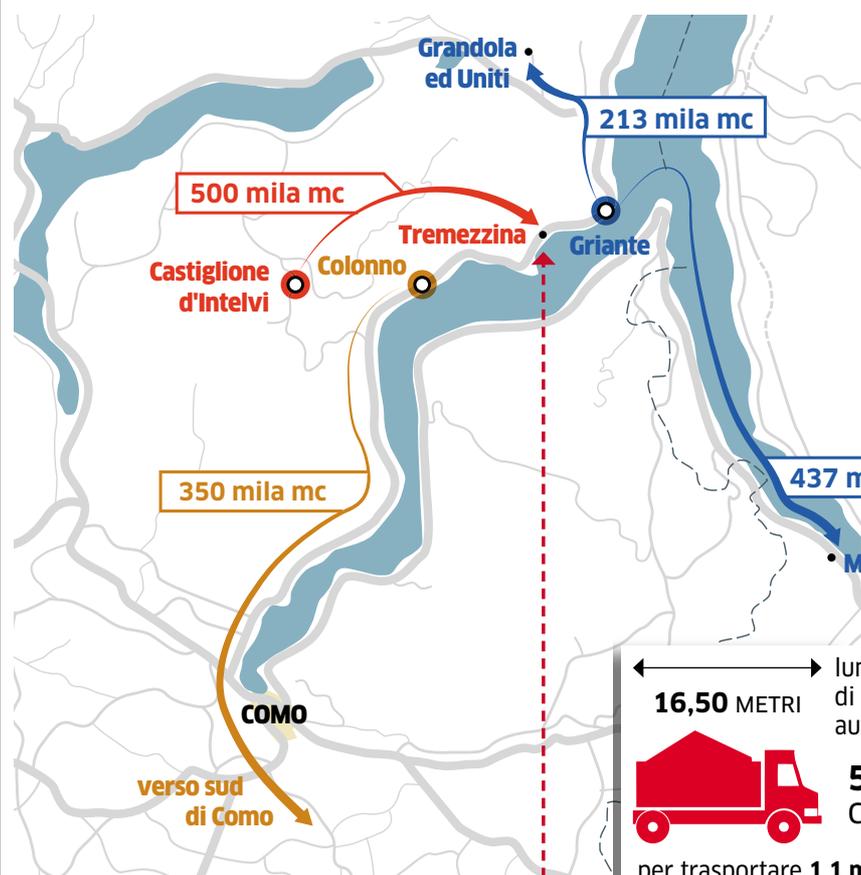
formato "extralarge" (l'esempio è il raddoppio del Gottardo) vengono gestiti in maniera agile.

Al Gottardo solo una minima parte dei 6,5 milioni di tonnellate di materiale di scavo finirà nelle cave, tenendo conto che la metà servirà per riqualificare le sponde del lago di Uri e altri 2,1 milioni saranno utilizzati per l'autostrada ad Airolo.

«Non scopriamo certo oggi che la burocrazia in Italia è più complessa - chiosa il presidente di Ance Como - Non per questo bisogna rinunciare all'opportunità di risolvere un problema reale e quotidiano, quello del traffico».

Messaggio chiaro: convivere con 6 anni di cantiere è possibile e nel rapporto tra disagi e benefici, a prevalere devono essere questi ultimi.

Il viaggio delle macerie della variante



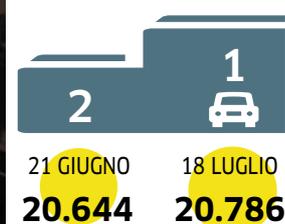
16,50 METRI
Lunghezza di un camion



5 C
per trasportare 1,1 m³ di metri cubi di macerie. Se messi in fila colmano il percorso da TREMEZZINA a NAPOLI



Il podio dei veicoli in transito



Como



Un rendering che evidenzia la trasformazione dell'area vicino alla stazione San Giovanni



Un'altra immagine del progetto di Nessi & Majocchi

Ex scalo merci, via libera all'albergo Ci saranno 400 posti auto pubblici

Il recupero. Ok della giunta al piano di Nessi & Majocchi sull'area dismessa vicino alla stazione. Entro sei mesi il cantiere. Opere di urbanizzazione per 2 milioni. L'assessore: ricadute positive

GISELLA RONCORONI

Un albergo, un punto ristoro, un maxi parcheggio pubblico da quasi 400 posti (396 per le auto), un'area di sosta per i bus turistici e, ancora, spazi per biciclette e moto. E i lavori partiranno al massimo entro sei mesi, ma l'interesse del privato e anche quella dell'amministrazione, è quella di accelerare il più possibile.

Il progetto presentato dalla società San Giovanni srl che fa riferimento a Nessi & Majocchi sull'area dell'ex scalo merci, di sua proprietà, ha in-

fatti ottenuto ieri il via libera a quello che, in termine tecnico, si chiama "atto unilaterale d'obbligo", in pratica il presupposto per poter ottenere il rilascio del permesso di costruire che sancirà l'avvio vero e proprio dell'intervento. La sottoscrizione tra il Comune e il privato arriverà obbligatoriamente entro sei mesi.



Marco Butti

La società ha chiesto infatti, come hanno precisato da Palazzo Cernezzini, il permesso di costruire convenzionato per opere di rigenerazione e riqualificazione dell'area industriale

dismessa, tra cui la demolizione dei capannoni esistenti, la realizzazione di due edifici con destinazione turistico-ricettiva, la realizzazione di 396 posti auto, 29 stalli sosta pullman, 36 stalli per biciclette e 18 per motocicli su aree da asservire ad uso pubblico per un totale di quasi 20.000 metri quadrati, e la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra la stazione San Giovanni e via Regina Teodolinda. Nei rendering pubblicati qui sopra si può avere un'idea di come sarà la realizzazione che cambierà radicalmente volto a una zona dismessa da tanti anni e che si trova in posizione strategica accanto alla stazione, primo punto di accesso

in città per decine di migliaia di turisti e visitatori ogni anno. Il piano di intervento prevede «opere di urbanizzazione previste, di importo pari a circa 2 milioni di euro, vanno a scomputo totale degli oneri di urbanizzazione, pari a 375.653 euro in base alle tabelle comunali vigenti. Il contributo da pagare afferente al costo di costruzione è pari a 605.860». Dal canto

■ Spazio anche per la sosta di bus turistici, moto, biciclette e un punto ristoro

l'assessore all'Urbanistica **Marco Butti** commenta dicendo: «Un'area dismessa in centro città potrà presto vedere una luce diversa con un mix funzionale dal quale non potranno che scaturire ricadute positive in termini di mobilità, parcheggi, capacità ricettiva e sicurezza urbana».

I posti auto vanno, tra l'altro, a migliorare una situazione molto difficile per la convalle e che potrà così contare su un nuovo maxi parcheggio. A questo dovrebbe aggiungersene (l'iter burocratico è ormai alle battute finali) anche un secondo, a pochissima distanza, ovvero l'autosilo di sei piani che verrà realizzato all'interno del collegio Gallio.

La scheda

Tante aree contigue da recuperare



Via Venini

Il sì definitivo

Ieri è arrivato dalla giunta il via libero al piano di intervento di via Venini da parte della società Nessi & Majocchi, proprietaria dell'area. In sintesi verrà realizzato un albergo a tre stelle (con circa 150 camere), un punto ristoro, un parcheggio per autobus turistici oltre a uno pubblico per le auto per un totale di circa 400 posti. Il progetto prevede anche la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra la stazione San Giovanni e via Regina

Collegio Gallio

Progetto parcheggio

Prosegue la fase progettuale, ormai alle battute finali prima del passaggio definitivo, della realizzazione di un autosilo di sei piani per un totale di 300 posti all'interno del collegio Gallio con ingresso da via Bardelli

Area ex Danzas

Niente piani

Nessun progetto, invece, per l'area affacciata sulla tangenziale proprio sotto la stazione San Giovanni. Anni fa era stato presentato in Comune (e aveva ottenuto anche le autorizzazioni) la proposta di realizzare un albergo oltre a posti auto, ma successivamente è passato il tempo, il piano di recupero è scaduto e la proprietà dell'area non ha presentato altro all'amministrazione comunale

Area ex Stecav

Nessuna ipotesi

Nessuna ipotesi nemmeno per l'area, questa volta di proprietà comunale, della ex Stecav. Si era parlato di parcheggio "leggero", ma poi l'idea non è andata avanti.

L'INTERVISTA BRUNO TARANTOLA. Il "papà" della Variante Tremezzina e i primi mugugni della popolazione per il materiale di scavo delle gallerie

«PROGETTO IDEALE? I DETRITI NEL LAGO COME IN SVIZZERA»

MARCO PALUMBO

L'ingegner Bruno Tarantola - a meno di un mese dall'assegnazione dell'appalto da 469 milioni di euro (Iva esclusa) per la realizzazione della variante della Tremezzina - mette alcuni punti fermi nell'opera di gran lunga più attesa dal lago (e non solo). E' a buon diritto considerato il "papà" del progetto della variante, con lo staff di progettisti di Villa Saporiti che negli anni si è trovato di fronte ad una montagna non solo da forare con 8,1 chilometri di galleria (su 9,8 di tracciato), ma anche da scalare, tante e tali erano e sono le complessità di un'opera di tale portata.

Ingegnere Tarantola, il più ormai è fatto. Che dice?

«Il prossimo passo - cioè la cantierizzazione dell'opera - sarà il più importante per non dire decisivo dell'intera variante. Ci sono le condizioni per realizzare un'opera adeguata ad un territorio che a buon diritto è uno dei più belli al mondo. E' bene rimarcarlo. Ho letto in questi giorni i vostri articoli sulla destinazione del materiale di scavo. La collocazione dello smarino e la lavorazione dello stesso per il suo riutilizzo all'interno dei lavori galleria è una scelta che attiene al progetto esecutivo. È con il progetto esecutivo che si entra nei particolari costruttivi dell'opera e che si gioca la partita decisiva anche per il conferimento dei materiali di scavo. Se ne parlerà dalla firma del contratto con l'impresa in poi. Il progetto esecutivo vale 5 milioni di euro. Una cifra non di poco conto. Una cosa è certa».



L'ingegner Bruno Tarantola, capo dei progettisti dell'Amministrazione provinciale

Ovvero?

«La collocazione del materiale di risulta e il suo successivo riutilizzo è il perno attorno a cui ruota l'opera. E - aggiungo - è il primo problema da risolvere sin dal primo colpo di benna. La parte relativa alla costruzione vera e propria della galleria (paratie, tiranti, micropali) e la parte impiantistica si risolvono attraverso le regole del buon costruire, ma la collocazione del materiale è un qualcosa che deve essere modellata all'interno del progetto esecutivo».

Più di un addetto ai lavori ha notato tra le sette offerte giunte ad Anas la scarsa rappresentanza di imprese straniere. Qualcuno ha parlato di "allergia" alla burocrazia italiana? «Le imprese migliori del mondo sono quelle italiane. E se riescono le nostre imprese a superare gli ostacoli della burocrazia non vedo perché non dovrebbero

farlo quelle straniere. Siamo meno attrezzati magari di alcune imprese straniere, ma a livello di maestranze l'Italia non ha eguali. Alptransit vanta quanto a maestranze una qualificata rappresentanza italiana».

A Castiglione i residenti rumoreggiano per i 35 camion giornalieri destinati alla locale cava. Ma davvero non si poteva trovare un'alternativa alla strada provinciale 13 ed alla Val d'Intelvi per lo smarino?

«Avevamo portato avanti uno studio dettagliato che proponeva non il travaso, ma la deposi-

■ «Idea bocciata per i costi alti. Ora l'importante è rispettare questo territorio»

zione ad Argegno sul fondo del lago dello smarino proveniente dalla galleria, dopo un trattamento preventivo, andando a creare degli isolotti che favorivano anche l'ittiofauna. Materiale che - dopo essere stato lavato e vagliato - sarebbe stato collocato sui fondali attraverso delle tramogge che avrebbero evitato l'intorbidimento dell'acqua. Questo per dire che i camion non avrebbero ribaltato lo smarino direttamente nel lago dalla galleria».

E poi cos'è successo?

«Mi sia concessa un'altra puntualizzazione».

Cioè?

«Questo trattamento così dettagliato dello smarino sarebbe costato 15 milioni di euro in più rispetto al trasporto classico con i camion nelle cave. Non era dunque una soluzione di como-

do. Anzi avrebbe evitato l'emissione di gas nocivi legati al trasporto con i mezzi tradizionali. Dimenticavo: lo studio era stato commissionato ad una società di Varese che aveva portato avanti uno studio analogo, andato a buon fine, a Lugano relativo al rifacimento del lungolago e che aveva riscosso una valutazione favorevole anche dalle locali società di pesca sportive. Ma in Svizzera c'è anche un altro esempio virtuoso».

Dove?

«A Lucerna, sul lago dei quattro Cantoni sono stati creati isolotti per attività ludico-sportive con materiali di scavo. Hanno incrementato l'attività turistica e ricettiva attraverso questa soluzione legata a un'infrastruttura. Nella vicina Confederazione sono obiettivamente molto più pragmatici rispetto al nostro Paese».

Dove si è incagliata la pratica?

«Il no degli uffici regionali e dell'Arpa non ci ha consentito di andare oltre, obbligandoci a ripiegare sul metodo tradizionale. Secondo Regione, lo smarino avrebbe intaccato negativamente la microfauna presente sui fondali. Peccato. Oggi ormai l'ipotesi di rimodellare parte del lungolago di Argegno con lo smarino della variante non è più praticabile. Nonostante ciò la ritengo ancora una soluzione eccellente, che ha cozzato con la burocrazia degli uffici regionali e dell'Arpa».

Quanto impatterà l'opera sul territorio?

«E' un progetto di una grandissima complessità sia per il fatto che i materiali attraversati in alcune zone sono insidiosi sia per il fatto che in alcuni tratti la fascia a lago è completamente urbanizzata e a monte c'è un declivio con pendenze elevate. Questo per dire che non possono essere ricavate zone per depositi temporanei. L'Anas dovrà governare le varie dinamiche».

Basteranno sei anni di cantiere?

«L'opera - assolutamente necessaria - interessa una delle zone più belle del mondo dal punto di vista paesaggistico. Il paesaggio dovrà quindi convivere con la variante, senza risentirne. Ritengo che la zona aumenterà il proprio appeal turistico. Bisogna però stare attenti a non forzare troppo le tempistiche. La fretta è una cattiva consigliera. Se anche si impiegheranno sei anni e mezzo per chiudere il cantiere non vedo controindicazioni. L'importante è realizzarla».

La scheda

Il percorso, gli scavi e i detriti



La variante

La variante della Tremezzina ha una lunghezza complessiva di 9,8 chilometri quasi tutti sviluppati in galleria. Sono infatti 8,2 i chilometri che dovranno essere scavati nella roccia. Un'opera che prevede un appalto da 469 milioni di euro (Iva esclusa). È stato calcolato che gli scavi per realizzare 8,2 chilometri di gallerie produrranno detriti per un milione e mezzo di metri cubi. Pari a otto volte la volumetria del nuovo ospedale Sant'Anna di San Fermo della Battaglia, e 12 volte il grattacielo Pirelli di Milano.



Le destinazioni

Trasporto, lavorazione e gestione dello smarino (gergo tecnico di cantiere per indicare i frammenti rocciosi provenienti dagli scavi, ndr) ammontano al 10 per cento dell'appalto, ovvero a 46 milioni di euro. Del milione e mezzo di metri cubi di detriti solo 437 mila si muoveranno (probabilmente) su chiatte via lago da Griante alla cava di Moregallo di Mandello del Lario. Altri 213 mila metri cubi andranno al polo logistico di Grandola ed Uniti, 500 mila a Castiglione Intelvi e 350 mila in uno o più siti da individuare a sud di Como. Per trasportare tutto lo "smarino" serviranno 53 mila camion che se messi in fila coprirebbero l'intero percorso stradale da Tremezzina a Napoli.



La base logistica

Sorgerà a Grandola ed Uniti - all'intersezione tra la Regina e via del Cascinello Rosso - il polo logistico legato ai lavori della variante della Tremezzina. Qui troveranno posto gli uffici amministrativi, gli alloggi del personale e il cuore pulsante del cantiere.



I costi da pagare per gli interventi con il bonus 110%

Riqualificazione. Metà degli interventi programmati riguardano l'isolamento termico e gli impianti fotovoltaici: ecco cosa può costare ogni lavoro

SIMONE CASIRAGHI

La corsa si è ormai aperta, i cantieri si stanno aprendo, ancora un po' a rilento perché in attesa delle ultimissime precisazioni. Ma il quadro normativo base e le disposizioni attuative sono state sostanzialmente definite. E che si stia cogliendo l'opportunità del nuovo maxi sconto fiscale al 110% è un dato di fatto. Basta passare in rassegna le domande in corso di definizione all'Agenzia delle Entrate per poter tracciare un primo quadro sugli interventi più richiesti e in via di definizione, fino ad arrivare a una stima dei loro costi. Secondo i primi calcoli, i materiali usati e la dimensione degli interventi in cantiere il budget di partenza destinato a questa operazione complessiva, oggi si stima possa raggiungere i 27.000-30.000 euro a famiglia. Questo è un valore medio: i preventivi raccolti dall'Osservatorio ProntoPro, società specializzata sul mercato dei servizi, evidenziano infatti che la Lombardia è la regione in cui

questo tipo di interventi sotto l'etichetta del bonus fiscale al 110%, ha un costo maggiore, regione dove i prezzi possono raggiungere un +24% rispetto alla media nazionale: 35.000-40.000 euro.

Così si scopre che almeno una domanda su due, il 47% del totale finora arrivato, riguarda l'isolamento termico della propria casa, attraverso il cappotto come intervento trainante a cui si aggancia poi la sostituzione degli infissi. Segue l'installazione di pannelli so-

27.000

LA SPESA PER FAMIGLIA

I costi medi possono cambiare anche in relazione alla regione

lari mostra, intervento con domanda in ascesa (33%) e sempre trainato in particolare dalla sostituzione della caldaia, con un aumento delle richieste di servizi ad hoc del 19%. Segue fra gli interventi per la propria casa verso cui si sta orientando spinti dal bonus del 110%, è la realizzazione di un nuovo tetto (13%), seguito dal rifacimento delle facciate, per ora fermo solo al 4%, ma destinato a crescere proprio grazie alla precisazione dell'Agenzia che anche questo intervento può essere cumulabile l'ecobonus al 110%.

Il trend è quindi chiarissimo. La maxi detrazione fiscale sta orientando e influenzando in modo molto netto le scelte di investimento delle famiglie, sia che abitino in singola casa o villette, sia in appartamenti di condominio. Questo significa che in almeno 3 casi su tre l'intervento che si sta pensando di mettere in cantiere punta ad alzare l'efficienza energetica della propria abitazione, (+17% di richieste rispetto al 2019

quando ancora restano l'ecobonus con un tetto massimo d'aliquota al 65-75%).

Un ulteriore tassello che si aggiunge a questa prima fotografia sugli interventi trainanti, riguarda gli interventi minori: Interesse per la domotica, categoria di servizi richiesta da 1 famiglia su 10, soprattutto per i sistemi di automazione e smart home, e la sicurezza, che raccoglie il 20% delle richieste relative all'ammodernamento dei sistemi di controllo e gestione del proprio immobile sotto il profilo energetico. Secondo l'Osservatorio di ProntoPro, società specializzata sul mercato dei servizi, emerge anche un importante aumento nella corsa alle consulenze professionali, alla domanda di professionisti (ingegnere in particolare, oltre a fiscalisti e geometri) di questo settore. Questo perché l'opportunità dello sconto fiscale al 110% oltre a essere un'ottima occasione, richiede di una progettazione nell'impianistica estremamente puntuale e di alta qualità tecnica, che tenga conto degli interventi di miglioria che si possono introdurre rispetto alla condizione di partenza dell'immobile.

I driver delle domande fiscali

Così le richieste - ma soprattutto le domande di chiarimenti già arrivate nel portale dell'Agenzia e dell'Enea, dopo l'entrata in vigore del decreto Rilancio (17 luglio 2020), sono aumentate del 17% rispetto al 2019.

Isolamento, efficienza energetica e ristrutturazione sono i primi tre driver che le famiglie mettono in cantiere agganciandosi all'opportunità dell'ecobonus. E ciascuno di questi alla fine fa fortemente il paio con gli altri due termini dell'operazione: risparmio sulle bollette e comfort abitativo. Un buon isolamento della propria ca-

La fotografia dei lavori



Il prezzo da pagare

Il valore medio per ogni regione

La Lombardia è la regione in cui questo tipo di interventi sotto l'etichetta del bonus fiscale al 110%, ha un costo maggiore, regione dove i prezzi possono raggiungere un +24% rispetto alla media nazionale e che in Lombardia arriva ai 35.000-40.000 euro.



Il lavoro trainante

Isolamento termico una priorità

il 47% del totale finora arrivato, riguarda l'isolamento termico della propria casa, attraverso il cappotto come intervento trainante a cui si aggancia poi la sostituzione degli infissi.



L'impianto

La corsa al fotovoltaico

L'installazione di un impianto fotovoltaico è fra i primi tre interventi più richiesti, per una media famiglia è stimato come sufficiente in 3 kW e può richiedere un investimento fino a 5.500 euro.

sa è prioritario a cui ci si aggancia i lavori sulle finestre. In grande crescita l'installazione di sistemi fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e di impianti di pannelli solari, servizio che fa registrare un aumento di domanda rispetto allo scorso anno del 19%.

Il terzo intervento più richiesto è la realizzazione di un nuovo tetto, seguito dal rifacimento facciate.

I dettagli di ogni costo

Il passo successivo sono appunto i costi di questi interventi: sommando il costo medio di ognuno dei 5 servizi più richiesti per questa categoria, l'efficientamento energetico della propria abitazione può richiedere un investimento a famiglia fino a 27.000 euro. L'intervento su una singola facciata di circa 50 mq può costare infatti in media 840 euro e comprende la pulizia facciata, il rifacimento intonaco, e interventi su problematiche murali, non strutturali.

L'installazione di un impianto fotovoltaico per una media famiglia è stimato come sufficiente in 3 kW e può richiedere un investimento fino a 5.500 euro. Il rifacimento tetto per migliorarne le prestazioni di isolamento termico ha un costo che si aggira in media intorno ai 18.000 euro per una superficie di 100 mq. L'installazione di nuove finestre che garantiscano un migliore isolamento della casa può richiedere un investimento di 2.500 euro, un prezzo calcolato su tre finestre di buona qualità con struttura mista in legno e alluminio. La media dei costi è questa, ma il decreto ministeriale che fissa l'elenco dei materiali "ammessi" nei lavori che danno accesso al superbonus possa certamente meglio quantificare la spesa reale e finale di ogni cantiere aperto.