

Rassegna del 25/05/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

23/05/2020	Arena - Giornale di Vicenza	4 Edilizia, prolungate le semplificazioni	Abagnale Alfonso	1
23/05/2020	Sole 24 Ore	5 Piano M5s da 100 miliardi a Conte: commissari Anas e Rfi su 300 opere	Santilli Giorgio	2

SCENARIO

24/05/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Esposto del Porto sul parcheggio ai Pili - Esposto del Porto sul park ai Pili Code ai garage, vaporetto affollato	Mo.Zi - G.Pri	4
24/05/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 «Mose, nessun rischio che le paratoie si ribaltino» Problemi all'antincendio	Zorzi Alberto	6
24/05/2020	Gazzettino	17 Autostrade, cosa rischiano i Benetton - Il governo: «No ai ricatti» Ma sottotraccia si tratta	Gentili Alberto	8
24/05/2020	Gazzettino	17 Atlantia «Non è ultimatum, diano risposte Abbiamo debiti che vanno rimborsati»	Amoruso Roberta	11
24/05/2020	Gazzettino	18 ICM, cresce il fatturato Utile netto a 1,3 milioni	...	12
24/05/2020	Gazzettino Venezia	12 «Nuova Cittadella della salute, molti aspetti ancora da chiarire»	Mayer Lorenzo	13
24/05/2020	Gazzettino Venezia	13 Un "Far West" chiamato Mestre	Doz Pierpaolo	14
24/05/2020	Gazzettino Venezia	19 Pista ciclabile prolungata grazie a un'azienda privata	De Bortoli Davide	15
24/05/2020	Gazzettino Venezia	20 Pronti nove alloggi dell'Ater domani consegna delle chiavi	Infanti Teresa	17
23/05/2020	Giornale di Vicenza	25 Variante Sp46, il tracciato nel mirino	Sartori Mauro	19
23/05/2020	Giornale di Vicenza	27 Ponti sicuri, via ai test da 270 mila euro	Billo Marco	21
24/05/2020	Giornale di Vicenza	22 Maltauro, il fatturato vola e sale del 19%	...	24
23/05/2020	Giorno - Carlino - Nazione	10 Controlli veloci e commissari ad hoc Così il governo accelera i cantieri	Troise Antonio	25
23/05/2020	Italia Oggi	14 Commenti - Conte faccia almeno come Trump	Cagidemir Mirko	28
23/05/2020	Italia Oggi	26 Ecobonus al 110% per pochi	Poggiani Fabrizio R.	29
23/05/2020	Italia Oggi	27 Fondi ai comuni del Sud	...	31
25/05/2020	L'Economia del Corriere della Sera	4 Rilancio chi parte e chi aspetta ancora	Baccaro Antonella	32
25/05/2020	L'Economia del Corriere della Sera	41 Due ruote e case verdi. Come investire sui titoli del Rilancio	Barri Adriano	36
24/05/2020	Mattino Padova	35 Ospedale, niente fondi del Mes - «Nuovo ospedale, si a poteri straordinari ma i fondi del Mes non si possono usare»	Malfitano Claudio	38
24/05/2020	Mattino Padova	35 «Si può scendere da 10 a 4 anni Fare squadra per fare presto»	C. MAL.	40
24/05/2020	Nuova Venezia	47 Treviso Mare Il Pd chiede lo stop del progetto	G.mo	41
23/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	24 Autostrade lancia la sfida al governo «Niente investimenti senza garanzie»	Chiarelli Teodoro	42
23/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	20 Pd: «Il modello utilizzato a Genova non è replicabile»	...	44
23/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	25 L'esecutivo cerca il compromesso E pensa a un taglio delle tariffe	Lombardo Ilario	45
23/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	25 Intervista a Mauro Coltorti - Coltorti Mauro: «Ora tirano la corda Ma l'esecutivo deve decidere»	Capurso Federico	47
24/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	34 Atlantia, è scontro Pd-Cinque Stelle I Dem: «No al caos decide il premier»	Fed Cap	48
24/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	34 Intervista a Giancarlo Cancellieri - Il viceministro: «Noi per la revoca Ma si possono aprire altri scenari»	Capurso Federico	50
24/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	35 Autostrade con l'incubo del crac «In bilico opere per 60 miliardi»	Cresci Lorenzo	52
24/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	35 I sindacati contro Conte «Pagano solo i lavoratori»	P.Bar	54
24/05/2020	Resto del Carlino Rovigo	4 Valdastico nord, ok alle ultime varianti	Ramazzina Giuliano	55
24/05/2020	Sole 24 Ore	3 Modifiche al decreto Rilancio: ecobonus a tutte le seconde case - Cig con orizzonte a dicembre e bonus affitti più robusto	Rogari Marco	56
25/05/2020	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	26 Prove di semplificazione sulla responsabilità contabile	Trovati Gianni	58
25/05/2020	Sole 24 Ore .casa	17 Cappotto termico: il costo varia tra 55 e 85 euro al mq - Il cappotto termico consente di tagliare la bolletta del 35%	Lovera Adriano	59

25/05/2020	Sole 24 Ore .casa	17 Il progetto della settimana - A Madrid un edificio per ricordare Gio Ponti	<i>Pierotti Paola</i>	61
25/05/2020	Sole 24 Ore .casa	18 Il nuovo real estate avrà grandi spazi e soluzioni creative	<i>Marchesini Evelina</i>	62

GLI APPALTI. Il tema al centro di una conferenza della Fillea Cgil. Sfuma il «modello Genova», frizioni in maggioranza

Edilizia, prolungate le semplificazioni

Sia De Micheli, sia l'Anac si sono detti d'accordo con le procedure negoziali per le gare sotto i 5 milioni

L'ipotesi dell'iter facilitato per i cantieri trova d'accordo anche sindacati e costruttori

Malumori in lv con il leader Matteo Renzi che chiede un piano shock da 120 miliardi

Alfonso Abagnale
ROMA

Niente modello Genova, che non può essere replicato di nuovo. Per far ripartire i cantieri bisogna semplificare, prevedendo procedure negoziali per gli appalti sotto i 5 milioni. Basta per questo estendere lo stato di emergenza fino al 31 dicembre prossimo, che consente meccanismi di velocizzazione delle procedure, per rilanciare così il comparto dell'edilizia e delle costruzioni, affossato dall'emergenza coronavirus. È questa la proposta alla quale lavora la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che trova concordi i costruttori, sindacati e anche l'Anac, l'Autorità Nazionale Anticorruzione.

L'ipotesi, che trova il pieno appoggio del Pd, crea però malumori nella maggioranza con una contrarietà esplicita che arriva da Italia Viva che con il leader Matteo Renzi chiede un piano shock da 120 miliardi sui cantieri. «Genova, Expo, chiamatelo come vi pare - afferma la ministra Teresa Bellanova - il problema non è il nome. Il problema è dare all'Italia un modello agile e veloce per costruire le infrastrutture che servono al Paese. Un modello che le tragedie le previene». Se la politica sembra trovare nel tema degli appalti nuovi motivi di fibrillazione, l'idea di semplificare estendendo i meccanismi di emergenza per tutto

l'anno vede invece sulla stessa lunghezza d'onda il Ministero delle Infrastrutture e l'Anac, l'Autorità Nazionale Anticorruzione, ma anche i costruttori dell'Ance e i sindacati. «Sono d'accordo nel prorogare lo stato di emergenza fino alla fine dell'anno», ha detto la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, nel suo intervento alla conferenza della Fillea Cgil «Riparte l'edilizia, riparte il Paese. Investimenti, lavoro e regole». In tale ottica il presidente dell'Anac, Francesco Merloni, ha spiegato che si possono velocizzare le procedure in base a quanto già consentito dal codice. Serve «una norma di legge che consenta alle amministrazioni di usare negli appalti entro un tempo limitato, come la fine dell'anno, tutti quegli strumenti già previsti che permettono di procedere rapidamente per motivi emergenziali», ha detto Merloni, sottolineando che si tratta di «una soluzione ragionevole», a condizione però «che questa non significhi abbandonare i controlli di legalità», come ad esempio le interdittive antimafia. Nel suo intervento la ministra De Micheli ha puntualizzato comunque che con l'attuale codice degli appalti è possibile fare gare veloci perché contiene «gli strumenti» ma le opere sono ferme. «Prima del Covid abbiamo trovato opere bloccate», per diversi motivi, ha spiegato De Micheli. •



Il cantiere di Levante a Genova ANSA



DECRETO CANTIERI

Piano M5s da 100 miliardi a Conte: commissari Anas e Rfi su 300 opere

Il viceministro Cancellieri ha scelto i lavori finanziati e con progetto definitivo

L'elenco dei principali interventi ferroviari e stradali. Il Pd frena sui commissari, il premier spinge ma deve mediare
Giorgio Santilli
ROMA

Il confronto nel governo sul decreto cantieri entrerà nel vivo la prossima settimana (per approdare al Cdm non prima di quindici giorni) ma le carte dei partiti sono già sul tavolo del premier Conte che dovrà dare tre risposte: 1) quale riforma delle procedure ordinarie con l'obiettivo di accorciare i tempi di pareri e autorizzazioni; 2) quanti commissari e con quali poteri per dare la scossa iniziale; 3) quali opere nel piano straordinario. Sul primo punto un accordo è possibile, sulla riduzione dei tempi della Via convergono tutti i documenti arrivati a Palazzo Chigi: quello della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, la proposta di legge del viceministro M5s Giancarlo Cancellieri, il lavoro che sta facendo il ministro delle Regioni Francesco Boccia con le Regioni. Sul secondo punto, invece, il dissenso è totale: M5s e Italia Viva vogliono commissari «modello Genova» a tappeto («modello Expo» per Renzi), Palazzo Chigi è favorevole, ma il Pd punta i piedi ed è disposto a concederne

un numero limitato. Il terzo punto è quale piano di opere e anche qui le differenze sono abissali. De Micheli parte dalle 27 opere per 15 miliardi che avrebbe commissariato in attuazione dello sblocca cantieri di un anno fa ed è contraria a estendere il «modello Genova» (in questo ha dalla sua parte l'Ance, l'associazione dei costruttori).

Da tutt'altro punto parte Cancellieri, ormai una specie di ministro ombra del M5s, dopo aver conquistato la fiducia del movimento e di Palazzo Chigi con una proposta di legge in sei articoli (ora affinata) che prevede commissari gli ad di Rfi e Anas per un triennio, dotandoli di poteri eccezionali in fase autorizzativa e di aggiudicazione: niente gara formale, ma procedura negoziale con dieci imprese invitate da un Albo costituito presso Fs.

Ma quali e quante sono le opere da commissariare? Nei giorni scorsi Cancellieri ha lavorato su una scrematura dei due contratti di programma Fs e Anas 2016-2020. Partendo da 1.040 opere ferroviarie e 260 opere stradali (per un totale di 33 pagine di tabulati) ha fatto una prima selezione di opere interamente finanziate ed è così arrivato a un piano da 100 miliardi di euro (circa 80 di Rfi e poco meno di una ventina di Anas).

Ma una ulteriore scrematura va fatta sullo stato della progettazione perché nella proposta di legge Cancellieri sarebbero commissariate le opere «interamente finanziate e che abbiano almeno un progetto definitivo»: si tratta di 200 opere ferroviarie e 90 opere stradali. C'è poi un'altra trentina di opere Anas che hanno il progetto definitivo in corso. Se si volesse seguire alla lettera la proposta Cancellieri, quindi, ci sarebbero trecento opere Fs pronte a entrare nel piano commissariamento. A queste si potrebbe aggiungere - è l'ultimo passaggio della proposta Cancellieri - un certo numero

di opere comunali e metropolitane affidate a sindaci-commissari.

Torniamo ai contratti Rfi e Anas per vedere qualcuna di queste opere commissariabili. Sono di tutte le dimensioni e su tutto il territorio nazionale: grandi opere da realizzare e piccole opere di manutenzione o potenziamento tecnologico. Partiamo da quelle ferroviarie, restando solo a quelle maggiori: la Caserta-Foggia, tratta Orsara-Bovino (561 milioni); il raddoppio della Pescara-Bari, tratte Termoli-Ripalta-Lesina (700 milioni); Messina-Catania, tratta Giampileri-Fiumefreddo (due lotti per 2,3 miliardi); Arcisate-Stabio (261 milioni); collegamento per l'aeroporto di Venezia (425 milioni); Palermo-Catania (primi tre lotti progettati per 2.547 milioni); la Fortezza-Ponte Gardena (1.521,6 milioni); Gallarate-Rho (495,8 miliardi); san Gavino-Sassari-Olbia (due lotti per 225 milioni); nodo di Bari (391 milioni); quadruplicamento Pavia-Milano-Rogoredo (255,8 milioni); Pistoia-Lucca-Viareggio (un lotto da 195 milioni); raddoppio Maerne-Castelfranco veneto (260 milioni).

Alcune opere stradali: la ss 80 Terma-Mare (182,4 milioni); la Ss 18 Tirrena inferiore (tre lotti per 48,9 milioni); Ss 182 Serre calabre (tre lotti per 156,8 milioni); il 3° megalotto della Jonica (365,7 milioni); la tangenziale di Forlì (102,6 milioni); svincoli e complanari sul Gra di Roma (2 lotti per 78,4 milioni); la Via Aurelia in Liguria (2 lotti per 104,6 milioni); Ss 38 dello Stelvio (143,3 milioni); Ss 341 Gallaratese (lotto da 118,4 milioni); Ss 11-494 Padana superiore (due lotti per 107 milioni); Grosseto-Fano (3 lotti per 361 milioni); Pedemontana piemontese (204,2 milioni); Ss 21 della Maddalena (55,9 milioni); Ss 131 Carlo Felice (2 lotti per 125,8 milioni); Ss Licodia Eubea Libertina in Sicilia (230 milioni); ss 12 Abetone (111 milioni); Ss 67 toscano romagnola (29,3 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PIANO CANCELLERI

300

opere Fs da commissariare

Il piano Cancelleri, collegato alla proposta di legge per il rilancio dei cantieri del viceministro alle Infrastrutture, individua 200 opere ferroviarie e poco più di una novantina stradali da commissariare rispettivamente con l'ad di Rfi e con l'ad di Anas. Si tratta delle opere dei due contratti di programma Anas e Rfi totalmente finanziate e con progetto definitivo



La proposta

Cancelleri. Sei articoli inviati a Chigi: poteri straordinari ai commissari in autorizzazioni e aggiudicazioni Per la decisione sulla Via tra 60 e 90 giorni

Esposto del Porto sul parcheggio ai Pili

Azione in autotutela: nessuna autorizzazione. Prime code ai garage, mezzi affollati

VENEZIA Il Porto mette le mani avanti e invia una segnalazione alla Procura della Repubblica sul parcheggio ai Pili. Un'iniziativa in autotutela, intrapresa perché gli interventi sull'area di proprietà del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ricadono nella competenza dell'Autorità portuale e sono vincolati al suo parere. Che non è mai stato richiesto. L'esposto arriva nei giorni in cui Venezia riparte: ieri ad esempio sono tornati i primi turisti pendolari con code ai garage e mezzi affollati.

a pagina 8

Esposto del Porto sul park ai Pili Code ai garage, vaporetto affollati

Ritornano i turisti. In 14 sulla stessa barca senza mascherina: multa da seimila euro

VENEZIA Parcheggio scambiatore dei Pili non autorizzato, il presidente dell'Autorità Portuale invia una segnalazione alla Procura della Repubblica. Un'iniziativa in autotutela, intrapresa perché gli interventi sull'area di proprietà del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ricadono nella competenza del Porto e ai sensi della legge 84 del 1994 sono vincolati al suo parere. Che non è mai stato richiesto. Lo segnalavano il 6 maggio i consiglieri Pd Monica Sambo e Nicola Pellicani e della Lista Casson Rocco Fiano in un'interrogazione al sindaco e girata per conoscenza a Pino Musolino. Che del parcheggio scambiatore da 400 posti realizzato in maniera sprint per sgravare i bus Actv di pendolari aveva letto solo sui giornali, non avendo mai avuto richiesta. Mancando la bonifica, una perizia trasportistica e il necessario vaglio urbanistico, l'Autorità si è rivolta al Comune e alla Capitaneria di porto per approfondimenti. Ma in assenza di spiegazioni, carte, documenti e permessi, ha fatto una segnalazione in Procura per puntualizzare che il park non era stato autorizzato e dunque, in caso di problemi, non è da ritenersi responsabile il Porto.

Anche perché l'avvicinarsi dell'estate sta portando i primi turisti, pendolari naturalmente con relative code alle biglietterie Actv e al garage comunale di piazzale Roma. Si sono rivisti dopo tanto tempo visitatori con zaini e mascherine, per trascorrere la giornata, e in rari

casi il week-end, a Venezia. È una città che lentamente riparte, con l'assalto alle spiagge del Lido e qualche disagio sul fronte dei trasporti nonostante i rinforzi messi in campo da Actv e le 28 corse bis balneari. Anche le corse del Ferry Boat per l'isola sono state potenziate da 16 a 32 e oggi saranno 34, ma i numeri dei viaggiatori sui vaporetto diretti al Lido sono stati comunque alti e le distanze sociali raramente rispettate. Numerosi anche i viaggiatori diretti alle isole, ieri alle 12.10 la linea 12 per Murano e Burano ha caricato alle Fondamenta Nuove passeggeri oltre il limite della capienza, ma non è stata l'unica. Tato che Avm ha installato sui palmari dei marinai un'applicazione per contare i viaggiatori, anche pochi la utilizzano e qualcuno lamenta la scomodità di tenere in mano il dispositivo durante l'imbarco. «Bisogna aumentare i mezzi di navigazione e lasciare a terra dei verificatori che diano una mano al momento di far salire gli utenti», sbotta Valter Novembrini della Filt Cgil. Mercoledì le sigle sindacali avranno un incontro con il prefetto nella speranza che Zappalorto possa intercedere con il Comune per migliorare le condizioni dei lavoratori e dei passeggeri. L'incontro a Ca' Corner sarà l'ultimo tentativo di mediazione prima della manifestazione di protesta del 3 giugno, nel giorno della riapertura dei confini tra le regioni. È anche il giorno in cui sperano di ripar-

tire gli albergatori, dato che al momento sono fermi: solo una manciata di strutture hanno aperto in centro storico, cinque hotel, e un'altra decina nella terraferma. Gli altri restano chiusi, e senza prenotazioni. C'è qualche sporadica richiesta per i week-end, ma l'emergenza sanitaria ha ridotto sia le possibilità economiche per le vacanze sia i giorni di ferie a causa della cassa integrazione. «Prevediamo un tasso di occupazione del 15 per cento per luglio e agosto — spiega il direttore di Ava Claudio Scarpa — e del 35 a settembre con la Mostra del Cinema».

Intanto venerdì notte i carabinieri hanno sorpreso una barca sul Canal Grande con a bordo 14 ragazzi, arrivati in laguna anche da Padova e Treviso. Avevano passato la serata in città, spostandosi di locale in locale, stavano per rientrare nel loro appartamento in affitto. Ma erano troppi, non avevano guanti né mascherine, era impossibile che mantenessero le distanze, motivo per cui i militari hanno staccato loro un totale di circa seimila euro di sanzioni.

Mo. Zi. - G. Pra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Procura
Azione
cautelati-
va di
Musolino:
area di
sosta mai
autorizzata

Scarpa
A luglio e
agosto
prevista
occupazio-
ne del 15
per cento

«Mose, nessun rischio che le paratoie si ribaltino» Problemi all'antincendio

Lo studio sulla risonanza. Il Codacons: c'è una lacuna progettuale

VENEZIA «L'oscillazione delle paratoie appare limitata». E' solo una prima bozza e ora il Provveditorato alle opere pubbliche ha chiesto un approfondimento ulteriore, visto che si tratta dell'argomento tecnico più contestato relativo al Mose. Ma la consulenza affidata alle Università di Cassino e Padova, sotto la guida del professor Giovanni De Marinis, sarebbe rassicurante: le paratoie del Mose non dovrebbe avere problemi di «risonanza sub-armonica».

Un problema sollevato nel 2009 dalla società di ingegneria francese Principia e rimpallato in questi anni soprattutto dall'ingegner Vincenzo Di Tella, uno dei più acerrimi «nemici» del Mose. Secondo le loro modellazioni, in situazioni di onda particolari, le paratoie non seguirebbero quel comportamento indicato nel progetto, ma inizierebbero a oscillare con il rischio addirittura di un ribaltamento, se non di una rottura. «Il Mose ha questa fondamentale lacuna progettuale, i risultati delle prove fatte in vasca negli anni Novanta sono del tutto inaffidabili», ha tuonato proprio nei giorni scorsi, per l'ennesima volta, il Codacons, chiedendo una nuova perizia, che però il Provveditorato ha ritenuto di non concedere.

Questo anche perché è in corso lo studio delle due università, i cui primi risultati escluderebbero rischi. Dai modelli emerge infatti che la paratoia oscilla di poco rispetto alla posizione base a 40 gradi: un paio di gradi in una direzione, al massimo 6 nell'altra, anche sotto la spinta di onde alte due metri e un dislivello importante tra mare e laguna di altri due metri. E questo sia in condizioni di mare irregolare, che regolare. Dati che andranno comunque approfonditi.

Tutto procede verso il test di Chioggia e Malamocco di domenica prossima, prima volta di due barriere insieme. I problemi tecnici però non mancano.

Gli ultimi sono stati rilevati nel corso di un sopralluogo effettuato due settimane fa al Lido da un gruppo di lavoro del Provveditorato, capitanato dal provveditore Cinzia Zincone. I tecnici avrebbero rilevato che rispetto a una visita di sei mesi prima, nel corso della quale era stato detto che i lavori sarebbero finiti a febbraio, ci sono ancora molte cose da fare e da

rattoppare. Al punto che qualcuno avrebbe messo in dubbio la scadenza di fine giugno per i sollevamenti in emergenza, anche se in realtà le singole bocche si sono sempre alzate senza problemi.

L'osservazione più preoccupante riguarda il sistema antincendio, in corso di installazione: forse per problemi di allineamenti dei tubi, alcuni di questi sono stati tagliati e andranno raccordati. Ma il sistema cosiddetto «*water mist*», che spruzza l'acqua da piccoli ugelli, necessita di una pulizia interna dei tubi certissima – con procedure di posa molto precise – certo non aiutata dal fatto che ora questi siano aperti alla sporcizia. Tanto che è stato chiesto al Consorzio Venezia Nuova quasi saranno le procedure di pulizia dei suddetti tubi.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie divise in 4 schiere

● Ogni paratoia è agganciata a un cassone di calcestruzzo posato sul fondale tramite una cerniera

● Secondo i critici, in certe condizioni di onda le paratoie andrebbero in «risonanza sub-armonica» rischiando di ribaltarsi

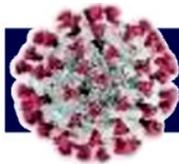
● Ora un nuovo studio dice che non ci sono rischi



Autostrade, cosa rischiano i Benetton

Alta tensione nel governo e tra l'esecutivo e Atlantia sul dossier autostrade. Anche la società autostradale come molti altri gruppi ha chiesto la garanzia statale per accedere sul mercato a un prestito di 1,25 miliardi, ma di fronte al silenzio del governo ha annunciato che potrebbe vedersi costretta a sospendere i 14,5 miliardi di investimenti promessi dalla controllata Autostrade per l'Italia, scatenando le ire dell'esecutivo: «Non accettiamo minacce». Ma la società respinge le accuse e si difende: abbiamo bisogno di risposte. La vicenda apre una frattura nella maggioranza, con i 5s contro la ministra De Micheli.

Gentili e Amoruso a pagina 17



Il caso Autostrade

Il governo: «No ai ricatti» Ma sottotraccia si tratta

► M5S all'attacco di Atlantia: si fa strada la revisione della concessione. Poi il prestito

► Il grillino Cancellieri attacca la De Micheli, esplose la lite. Coro unanime: «Conte decida»

IL DOSSIER IN MANO A GUALTIERI CHE PER CONCEDERE IL SUSSIDIO DI 1,2 MILIARDI FISSERÀ DIVERSE CONDIZIONI

LA SOCIETÀ DEL GRUPPO BENETTON NEGA PRESSIONI: «ATTENDIAMO SOLO RISPOSTE» TRATTATIVA SULLE TARIFFE AUTOSTRADALI

IL RETROSCENA

ROMA Giuseppe Conte, irritando non poco il Pd e Italia Viva, non ha ancora sciolto il nodo del destino di Atlantia e delle concessioni autostradali. Ma nonostante il muro alzato dai 5Stelle, con ogni probabilità alla fine il premier imboccherà la strada indicata dal ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, dai dem e dai renziani. In due tappe. Prima la trattativa con la società dei Benetton per chiudere il contenzioso con lo Stato, far pagare gli indennizzi ai parenti delle vittime del crollo del ponte

di Genova, garantire gli investimenti, abbassare le tariffe e dunque rivedere la concessione. Nessuna revoca, insomma. Poi, l'elargizione del prestito di 1,2 miliardi in base al decreto Liquidità che invece i grillini, con il viceministro allo Sviluppo Stefano Buffagni, hanno annunciato di voler negare.

A dare le carte è Gualtieri. In base al decreto è il ministero dell'Economia, attraverso la controllata Sace, a dettare le condizioni del prestito. E dopo che venerdì Atlantia, in risposta allo stop di Buffagni al finanziamento, ha fat-

to sapere di voler rinunciare al piano di investimenti da 14,5 miliardi, la mossa del ministro dell'Economia non dovrebbe tardare. Anche perché il Pd, come confidano diversi ministri, è stufo



di aspettare la decisione di Conte. «Tanto più che se non concedi il prestito, può essere qualsiasi tribunale a importelo», dice un esponente dem. E aggiunge: «Atlantia chiedendo il finanziamento si è messa nella condizione di dover mediare. Questo perché il prestito è sopra-soglia ed è soggetto a un decreto del ministro dell'Economia che, per concederlo, può porre "x" condizioni».

Una road map illustrata dal vicesegretario dem Andrea Orlando: «Il decreto prevede che ci sia una trattativa per un'erogazione di fondi di questo livello e», nel caso di Atlantia, «occorra tenere conto di due fattori: il primo è che si tratta di un'azienda che gestisce una concessione e quindi serve il rispetto delle tariffe. L'altro è che una controllata di questa azienda ha un contenzioso aperto con lo Stato. Questi due temi andranno risolti come preconditione» della trattativa per il prestito.

L'ATTACCO 5STELLE

Su questo fronte però i 5stelle non intendono arretrare. Dopo aver dovuto ingoiare Tap, Tav, Ilva, regolarizzazione dei migranti, non si possono permettere di subire anche il "sì" al prestito ad Atlantia. Così il viceministro alle

Infrastrutture, il grillino Giancarlo Cancellieri tuona: «Quelli del crollo del ponte di Genova che si sono macchiati delle 43 vittime, ora ricattano lo Stato dicendo che se non fate la garanzia statale per avere un prestito noi non facciamo gli investimenti. Ora basta, revochiamogli la concessione». Non manca un attacco alla ministra dem alle Infrastrutture Paola De Micheli, favorevole alla revisione: «Ha fatto insieme con Aspi una sorta di trattativa, ma il suo dossier non lo conosce nessuno. Né il M5S, né altre forze di governo, né Conte. Ebbene, lo tirasse fuori, il tempo è scaduto».

La De Micheli preferisce non replicare al suo vice. Ma fonti del Mit assicurano che il dossier è già stato «completato» e inviato alla presidenza del Consiglio per avviare il confronto «prima della decisione che avverrà in Consiglio dei ministri». Non solo, la ministra replica duramente alla mossa dei Benetton: «Il comunicato di Atlantia ha il sapore di un ultimatum e nessuno, né tanto meno Atlantia, può permettersi di minacciare le istituzioni».

Se Pd e 5Stelle sono d'accordo nel respingere «il ricatto di Atlantia» (che nega di averlo fatto: «Attendiamo solo risposte»), per il re-

sto è zuffa vera. Dal Nazareno si parla di «sorpresa per i toni di un membro di governo del M5S che rischiano di alimentare confusione». E il sottosegretario al Mit, Salvatore Margiotta attacca: «Trovo risibile che coloro che sono convinti della revoca della concessione si stupiscano che la stessa società non abbia ancora presentato un piano pluriennale di interventi». Non manca un invito a Conte «a decidere» e un avvertimento ai 5Stelle: «Non si può lucrare su questo tema per avere un voto in più. Le liti vanno evitate: se si tira troppo la corda c'è il rischio che si spezzi».

In tutto questo il grillino Buffagni, affiancato da Alessandro Di Battista nella crociata anti-Benetton, ribadisce la linea: «Che un'azienda che ha causato la caduta di un ponte a Genova, un'azienda protagonista di diverse criticità, anche manageriali, arrivi a ricattare il governo credo sia un'azione da rigettare con forza. Il governo non si piega e lavora nell'interesse dei cittadini per l'abbassamento delle tariffe». Quest'ultima frase fa capire che, propaganda a parte, il M5S si sta preparando a trattare.

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'effetto traino del piano di investimenti di Aspi

Cifre in migliaia di euro

	Diretto	Indiretto	Indotto	Totale	%
 Agricoltura	307	111.131	666.821	778.259	1,2%
 Industria	8.604.348	7.875.826	5.539.402	22.019.576	33,4%
 Costruzioni	8.988.599	3.028.530	470.500	12.487.628	18,9%
 Commercio	194.578	1.502.589	3.734.530	5.431.697	8,2%
 Trasporti-logistica	476.245	1.642.288	1.717.546	3.836.079	5,8%
 Turismo-ristoraz.	80.866	341.395	1.627.848	2.050.109	3,1%
 Serv. imprese	3.163.834	5.667.945	8.119.414	16.951.193	25,7%
 Serv. persone	18.879	402.840	2.049.432	2.471.151	3,7%
TOTALE	21.527.656	20.572.544	23.925.494	66.025.693	100,0%

Fonte: Elaborazione PTSCAS su dati ASPI e ISTAT

L'Ego-Hub



SCONTRIO
La sede di
Atlantia e di
Autostrade
per l'Italia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

Atlantia: «Non è ultimatum, diano risposte Abbiamo debiti che vanno rimborsati»

AUTOSTRADDE DEVE RACCOGLIERE 13 MILIARDI SUL MERCATO: «IMPOSSIBILE IN QUESTE CONDIZIONI» A GIUGNO RISCHIA UN ROSSO DI CASSA DI 400 MILIONI

SECONDO UNO STUDIO DELLA BOCCONI IL PIANO AL 2038 DI ASPI DA 21,5 MILIARDI PUÒ GENERARE NEL PAESE FINO A 470 MILA OCCUPATI

IL FOCUS

ROMA In gioco ci sono fino a 66 miliardi di traino sull'economia da qui al 2038 legati al piano di investimenti di Aspi. Ma anche oltre 470.000 posti di lavoro considerato l'indotto, con la cancellazione - finora sono solo sospesi - dei 14,5 miliardi di investimenti previsti da autostrade nel periodo (oltre ai 7 miliardi in manutenzioni confermati). Per guardare, invece, più a breve, solo nei prossimi 4 anni i 6,6 miliardi di investimenti di Aspi, consentono alle imprese italiane un po' in tutti i settori di fatturare complessivamente 20,4 miliardi. A dirlo in un studio che analizza nel dettaglio il piano di investimenti di Autostrade è il professor Roberto Zucchetti, docente di Metodologie di valutazione delle infrastrutture di Trasporto della Bocconi. Anche solo uno slittamento degli investimenti può costare molto al Pil. Ecco perché lo scontro tra Aspi e il governo dovrà trovare presto una soluzione anche dopo «i gravi inadempimenti» attribuiti ad Autostrade dopo il crollo del ponte Morandi. Finora la trattativa sulla concessione non ha avuto alcun esito. E anche poche risposte, a sentire Aspi. «Nessun ultimatum», hanno fatto sapere ieri fonti di Atlantia, «servono risposte a proposte già da tempo formulate»: 9 le lettere inviate da gennaio «senza ottenere nessuna risposta formale» anche alle «proposte inviate». Atlantia attende delle «decisioni» anche sulla concessione in campo da 2 anni. Anche perché la società dovrà raccogliere circa 13 mi-

liardi per investimenti, manutenzioni e rimborso dei debiti in scadenza, 10 volte il valore del prestito» chiesto a Sace». E il ricorso ai mercati «non può essere reso inaccessibile da comportamenti, dichiarazioni o interventi legislativi che hanno reso incerto il futuro» della società». Certa che «nessun attore istituzionale voglia recare deliberatamente danno ad una grande azienda del Paese, che impegna solo in Italia 13.500 dipendenti», Atlantia «confida in un rapido superamento dello stallo» per far ripartire il piano. Ma anche per risolvere i problemi di liquidità visto che a giugno, tra rimborso dei bond e effetto Covid, di troverà con 400 milioni di rosso di cassa, che arriveranno a 900 milioni a febbraio 2021. Del resto, prima o poi tutti i nodi dell'articolo 35 del Milleproroghe introdotto a fine 2019 dovevano venire al pettine.

L'EFFETTO DOMINO

Permettere che l'indennizzo per Aspi in caso di revoca della concessione si riduca da 23,5 a 7 miliardi ha scatenato le agenzie di rating che nel giro di qualche settimana hanno declassato i titoli Aspi a livello "spazzatura". Da allora si è messa una pietra sopra la disponibilità delle banche a concedere nuovi finanziamenti. Ma è arrivato anche il Covid-19 a complicare le cose, visto l'effetto del lockdown sul fatturato. In piena pandemia, dunque, la Cdp in una lettera del 24 aprile ha fatto sapere che «non risultano soddisfatte tutte le condizioni sospensive dell'erogazione della linea revolving», anche alla luce del Milleproroghe approvato dal governo e

della minaccia di revoca della concessione, sempre da parte del governo. Infine, è arrivato lo stop alla richiesta da 1,25 miliardi anche da Sace. Di qui la mossa della controllante Atlantia che invita la società a valle ad utilizzare i 900 milioni appena erogati proprio dalla capogruppo solo per manutenzione e messa in sicurezza della rete. Ma il resto, gli altri 14,5 miliardi di investimenti sono congelati. Tra le opere a rischio la Gronda di Genova (4,3 miliardi) e il Passante di Bologna (circa 1 miliardo), ma anche decine e decine di ampliamenti e miglioramenti di terze e quarte corsie praticamente su tutta la rete nazionale: A1, A4, A8, A9, A12, A13, A14. A queste, si aggiungono interventi di innovazione della rete, oppure per il miglioramento della visibilità su strada e in galleria e una miriade di nuove opere locali di collegamento, compreso il miglioramento della viabilità di accesso agli hub portuali. «La parola Gronda è scomparsa dall'agenda del governo», ha tuonato ieri il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Ma per la nuova autostrada a nord del capoluogo ligure è pronto a «scendere in piazza» anche Edoardo Rixi responsabile Infrastrutture della Lega.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ICM, cresce il fatturato Utile netto a 1,3 milioni

COSTRUZIONI

VICENZA L'assemblea degli azionisti della vicentina Icm SpA (ex gruppo Maltauro) ha approvato il bilancio 2019. Il fatturato consolidato è in crescita del 19% e si assesta a 364 milioni di euro, l'Ebitda supera i 37 milioni di euro e l'utile netto è pari a 1,3 milioni di euro. Il patrimonio netto è a quota 85 milioni di euro a fronte di una posizione finanziaria netta di 77 milioni di euro. La società ha un portafoglio lavori pari a 1,9 miliardi, collocato per il 62% in Italia e per il 38% all'estero. L'assemblea ha rinnovato le cariche: Gianfranco Simonetto è stato confermato Presidente del Consiglio di Amministrazione, mentre Alberto Liberatori ha lasciato la carica di Amministratore Delegato e al suo posto è stato nominato l'Ing. Darik Gastaldello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



«Nuova Cittadella della salute, molti aspetti ancora da chiarire»

► Il Comitato Altro Lido ha studiato il progetto predisposto da Club Med

► Messi in evidenza dodici punti critici, tra cui le piscine previste all'esterno

LIDO

Due padiglioni, uno dedicato al nuovo Centro di riabilitazione e benessere l'altro a osservazione, chirurgia e ad un nuovo presidio sanitario. Ecco come sarà la nuova Cittadella della salute nell'area dell'ex ospedale al mare, secondo il piano dello studio "Roselli King" di Roma, su mandato del Club Med che finanzierebbe l'intervento, con il beneplacito di Cassa Depositi e Prestiti. Lo ha portato alla luce il Comitato ambientalista Altro Lido che, ieri mattina, ha convocato una conferenza stampa per tenere viva l'attenzione sullo sviluppo dell'area che, al di là di alcuni annunci, è ancora fermo al palo. La zona su cui si andrebbe ad intervenire è quella sulla sinistra dell'ingresso principale. Previsto anche un parcheggio, spianando un'area verde. Tra i punti da chiarire il fatto che, al posto delle attuali 4 piscine, che sarebbero distrutte con l'abbattimento del monoblocco, ne sarebbero costruite altre due. Secondo gli ambientalisti, però, queste nuove piscine sarebbero scoperte e dunque utilizzabili solo con la bella stagione e avrebbero un utilizzo legato più al benessere, all'interno di una spa, che non uno scopo terapeutico.

12 PUNTI CRITICI

Il Cal ha diffuso il progetto di massima e, dopo aver avuto anche alcuni incontri e contatti con Cassa Depositi e Prestiti, ha ribadito la propria posizione: «Abbiamo ricapitolato la nostra posizione in 12 punti critici, se vogliamo anche polemici - ha introdotto l'incontro Marco Zanetti - ma che vorrebbero dare alcu-

ni suggerimenti nella consapevolezza dell'importanza che questa area riveste per il Lido. Le varie amministrazioni che si sono susseguite alla guida della città non hanno fatto nulla, non solo quest'ultima che, comunque non ha fatto sentire una voce diversa».

IL PROTOCOLLO D'INTESA

Il portavoce del Caal, Salvatore Lihard, ha subito messo l'accento sul cuore del problema. «La superficie che verrebbe messa a disposizione dei nuovi servizi sanitari, dai nostri calcoli, è un terzo in meno rispetto a quella attualmente occupata e funzionante al monoblocco. Chiediamo, da domani mattina, il rigoroso rispetto del protocollo d'intesa sottoscritto tra gli enti, compreso il fatto che se si dovessero trasferire i servizi sanitari, questi devono essere ubicati in una struttura equivalente. La valorizzazione dell'area deve partire subito».

Il professor Giancarlo Carnevale ha poi aggiunto qualche dettaglio: «La valorizzazione di quest'area è fondamentale per la rinascita del Lido. Abbattere un edificio è sempre una sconfitta: non ne capisco il senso, potrebbe essere, con più costruito, riconvertito e alleggerito».

In chiusura l'avvocato Francesco Mario d'Elia ha messo un po' di pepe. «Cassa Depositi e Prestiti Investimenti è una società privata ma con soldi pubblici e dei cittadini. E Cassa Depositi e Prestiti ha anche delle azioni del Club Med, perciò c'è un intreccio pubblico-privato da chiarire».

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OSPEDALE AL MARE La situazione attuale di abbandono e degrado



L'intervento All'asta l'area a ridosso dell'istituto Zuccante

Un "Far West" chiamato Mestre

**QUEL TERRENO
«CHE VALE ORO»
NON HA ALCUNA
VIA D'ACCESSO
DALLE STRADE
CIRCOSTANTI**

Anche se dopo il referendum penso in maniera metropolitana, a Ovest di Venezia lo siamo davvero, ma non solo geograficamente (Far West trad.inglese lontano ovest) e io ero un grande lettore di Tex Willer, nel Gazzettino del 20 Maggio u.s. un titolo metteva in risalto come tutti i beni vendibili sono all'asta per ripianare i "debiti" fatti dalle precedenti amministrazioni, depauperando peraltro proprietà collettive realizzate con sacrificio dalle generazioni precedenti su cui ci sarebbe da discutere, giacché patrimonio comune, ma nello specifico che senso ha ragionare e soprattutto agire in questo modo?

Facciamo un esempio: il famoso terreno "che vale oro" tra via Mantovani adiacente lo "Zuccante" e che due giunte or sono in maniera improvvida e scriteriata hanno mutato da area di servizio scolastica e verde attrezzato in area edificabile, è un lotto intercluso, ovvero una superficie di terreno priva di sbocchi e accessi giacché a Nord vi è il canale Osellino, a Sud vi è un'area a margine acquisita dal Comune in virtù della realizzazione del nuovo condominio in via Mantovani e quindi verde attrezzato-area di espansione del Parco Dallio (quello con le mani), a est vi è l'istituto Zuccante, a Ovest una stradina di sezione 2,50 metri peraltro privata che prospetta

su via Mantovani. L'argine poi è alto 2,50 metri e la differenza di quota è tale che ci vorrebbe una rampa per arrivare in via Vespucci, insomma in qualsiasi lato si guardi non c'è accesso, a meno di radere al suolo l'ex Massari e accedere su via Cattaneo. Tredici anni or sono, con l'attuale assessore Zaccariotto allora presidente della Provincia chiesi un appuntamento (intinuazione del parchetto da viale San Marco fino al canale Osellino e attuare una permuta di tipo urbanistico tra Comune e Provincia di Venezia. Chiedere all'oste se il vino è buono è ingenuo, tuttavia qualcuno dovrà dire all'eventuale acquirente che la zona tra Riviera Marco Polo e il viale San Marco presenta un dislivello di metri 1,80, praticamente una vasca e nel 2007 si allagò tutta proprio perché soggetta ad esondazioni, per non dire ai cittadini di via Mantovani e Riviera Marco Polo che un edificio crea per il suo peso una pressione idrostatica al contrario di un albero, che assorbe 450 litri di acqua al giorno. Inoltre il terreno è tutto inquinato da metalli pesanti e idrocarburi come lo era quello del Parco Dallio (ero io il progettista), per cui il Comune di Venezia su richiesta e obbligo della Provincia spese 400mila euro nel 2008 per disinquinarla ed era solo un terzo dell'estensione attuale: insomma, la legge contrappasso.

Ancora una volta si assiste ad improvvisazione o peggio, come già segnalato per Forte Marghera, a scelte prive di disegno e logica ma dagli effetti devastanti e irreversibili sul futuro della città e dei cittadini forse necessitiamo di un cambio di passo.

Arch. Pierpaolo Doz



ALL'ASTA L'area a ridosso dell'istituto Zuccante che si affaccia su viale Vespucci figura fra gli immobili in vendita

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



Pista ciclabile prolungata grazie a un'azienda privata

► A Calvecchia la "Estuario carni" investe 50mila euro per realizzare il percorso ► Nella stessa zona la Società immobiliare italiana migliorerà la viabilità esterna

I LAVORI SARANNO AVVIATI A GIUGNO L'ASSESSORA MARIN: «IMPORTANTE L'ATTENZIONE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE»

SAN DONÀ

La pista ciclopedonale di via Calvecchia sarà prolungata e i lavori saranno a carico dell'azienda "Pollo Estuario".

Si tratta del nuovo "patto di collaborazione" tra il Comune e l'azienda alimentare che realizzerà a proprie spese un tratto di pista ciclopedonale collegandosi a quella già esistente che, però, su quel lato termina poco prima dell'accesso allo stabilimento aziendale. La società privata "Estuario carni" investe circa 50mila euro per realizzare un percorso in sicurezza di circa 70 metri, largo 2,70, separato dal ciglio stradale da un muretto protettivo. Un modo per rendere più sicuro l'accesso all'azienda per dipendenti, fornitori e insieme consentire a tutti i cittadini di percorrere in sicurezza un tratto

in più in bici o a piedi, su una strada molto trafficata, contribuendo al miglioramento urbano della città.

Un altro intervento, sempre previsto in via Calvecchia, verrà compiuto dalla "Società Immobiliare Italiana" che investe 30mila euro nel migliorare la viabilità esterna del polo commerciale "Agorà Plavis", di sua proprietà: saranno rimosse alcune barriere in modo che ci si possa spostare da un negozio all'altro e sarà possibile immergersi nella vicina via Como, con la rimozione di una ex cabina elettrica di Enel.

I lavori per entrambi gli interventi saranno avviati nel mese di giugno per essere conclusi in settembre. Entrambi i progetti, firmati dagli architetti Umberto Tuis e Katia Matterazzo dello studio Proteco di San Donà, rappresentano un nuovo tassello nella sistemazione della zona, in ambito urbanistico e funzionale.

IL COMUNE

L'assessora ai Lavori pubblici Lorena Marin spiega che «le proposte formulate da parte dei promotori consentono di riorganizzare la viabilità, con una partico-

lare attenzione alla mobilità sostenibile e in modo da favorire l'accessibilità ciclistica all'interno di un intervento di riqualificazione dell'area commerciale». Il sindaco Andrea Cereser aggiunge che «nel 2016 è stato approvato un apposito regolamento sulla collaborazione tra cittadini e il Comune per la cura, la gestione e la rigenerazione dei beni comuni. Attraverso questo strumento chi ne ha la possibilità può proporre iniziative per la valorizzazione del patrimonio in collaborazione con il Comune». In totale sono già stati stipulati 18 "patti di collaborazione" con imprese, comitati civici e privati. Si tratta di proposte di cooperazione per attività più svariate che spaziano dalla piccola manutenzione ordinaria, alla cura di aiuole e spazi comuni, alla ridipintura di edifici scolastici, alla manutenzione della pavimentazione della palestra della media Romolo Onor, alla valorizzazione di parchi ed aree verdi del centro e delle frazioni, tra cui Fossà e Fiorentina.

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CALVECCHIA La zona in cui verrà realizzato il prolungamento della pista ciclabile

Pronti nove alloggi dell'Ater domani consegna delle chiavi

►Appartamenti in concessione al Comune ►Beneficiari scelti con un bando, si tratta grazie a un accordo con l'ente regionale in prevalenza di famiglie italiane

PORTOGRUARO

Il Comune consegna le chiavi di altri 9 alloggi Ater. Nel pomeriggio di domani, lunedì 25, il sindaco Maria Teresa Senatore, il presidente dell'Ater di Venezia, Raffaele Speranzon, unitamente ai componenti di Giunta, consegneranno le chiavi degli alloggi in concessione al Comune, attraverso una convenzione con Ater, alle famiglie individuate tramite apposito bando. Le famiglie assegnatarie dei 9 appartamenti riceveranno le chiavi a partire dalle 15.15 in via Croce Rossa. A seguire, verso le 16, gli amministratori si recheranno a Giussago, in via Walter Tobagi, per consegnare le chiavi di altri 5 alloggi ad altrettante famiglie. «Si tratta di un'altra importante tappa del percorso che ha visto questa amministrazione impegnata, con il sostegno del presidente Speranzon - ha detto la sindaca Senatore - a rispondere

a una esigenza abitativa specifica del territorio. Fin da subito l'amministrazione ha ritenuto di riservare attenzione a questo tema, mettendo in campo i mezzi necessari a dare una risposta concreta. Ringraziamo tutto il personale dei servizi sociali che ha seguito la trattativa con Ater, la redazione della convenzione e il bando successivo per l'attribuzione degli appartamenti alle famiglie».

L'ACCORDO DEL 2017

La convenzione tra Ater e Comune era stata sottoscritta ancora nel 2017. Con questo atto l'azienda, proprietaria di alcuni appartamenti liberi non soggetti alla normativa sull'edilizia residenziale pubblica, ha concesso gli alloggi in gestione temporanea all'amministrazione per un periodo di 8 anni, eventualmente rinnovabile per ulteriori 8. Il Comune ha successivamente indetto un bando pubblico a cui hanno partecipato 27 famiglie.

A gennaio sono potuti entrare nelle nuove abitazioni 11 nuclei familiari (5 a Giussago e 6 in via Croce Rossa). Ora entreranno negli alloggi altri 9 nuclei. Si tratta prevalentemente di famiglie italiane che sono inserite in quella fascia della popolazione che, pur in possesso di un reddito, non può far fronte ai normali canoni di locazione di mercato.

La grandezza degli appartamenti va dai 45 ai 100 metri quadrati. L'affitto invece varia a seconda della grandezza della casa e va dai 160 ai 290 euro circa mensili. La convenzione prevede anche che in caso di manutenzione straordinaria sia l'Ater ad intervenire. La manutenzione ordinaria è invece affidata agli affittuari. L'iniziativa permette anche di ripopolare alcune zone del territorio comunale e valorizzare edifici pubblici che risultavano parzialmente disabitati.

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CERIMONIA

Domani l'ingresso ufficiale nelle residenze alla presenza del presidente dell'Ater Raffaele Speranzon





VIA CROCE ROSSA Una delle strade di Portogruaro in cui vengono assegnati gli alloggi di edilizia residenziale pubblica grazie all'accordo tra Comune e Ater. Nel tondo in alto, Raffaele Speranzon

Variante Sp46, il tracciato nel mirino

A Malo la consigliera Berlato guida la protesta dei residenti della Pisa. Il percorso conferma le previsioni ma Legambiente Schio lo contesta

Non siamo contrari a priori ma la realtà è cambiata rispetto agli anni '90

SILVIA BERLATO
CONSIGLIERE COMUNALE DI MALO

Mauro Sartori

Variante della Sp. 46 da Vicenza a Schio, sfogo atteso al traffico dell'ex statale in direzione Alto vicentino dal capoluogo. La Provincia stanziava 300 mila euro per lo studio di fattibilità ma già ci sono i primi no, come quello di Legambiente Schio ma soprattutto le prime sorprese, come quella dei residenti della Pisa, amena località maladense, che si dicono sorpresi e ignari della mossa, dopo aver raccolto decine di firme contro il depauperamento della campagna.

ALLA PISA. Ad essere stata colta in contropiede dall'annuncio provinciale è, ad esempio, Silvia Berlato, consigliera comunale di maggioranza a Malo, e "pisana" di residenza.

«Della variante se ne parla dagli anni '90, addirittura prima della Pedemontana - ci racconta. - Ma quelli erano altri tempi e con altre esigenze. Basti pensare al movimento che allora produceva, dalle nostre parti, un'industria come la Deroma. Beninteso, non sono contraria a prescindere ad un'opera che toglierebbe traffico alla Priabonese, fra le altre cose, ma vorremmo prima essere informati. Due anni fa presentammo una mozione per avere informazioni. Quella nostra è una delle ultime aree rurali rimaste in paese e nel territorio. Vogliono togliere ancora verde? Sono convinta che ogni progetto debba essere conformato alle mutate esigenze

del territorio stesso. Anche il Pat andrebbe aggiornato e il tutto andrebbe calato nella realtà attuale. Qui alla Pisa sono tutti allarmati e pronti a mobilitarsi. Prima di fare scelte non condivise, ragioniamoci sopra». Berlato chiede un'assemblea informativa e tutela del valore storico di quell'area dove il 25 marzo 1919 lo scoppio di una polveriera rase al suolo la villa cinquecentesca dei Muzani costruita da Pietro di Nanto su supervisione di Andrea Palladio. Intanto l'ipotesi della variante in campagna suscita dibattito acceso.

A SCHIO. Un no secco alla variante arriva dal presidente di Legambiente Schio Val Leogra, l'ex assessore scledense Lorenzo Baiocchi: «Alla bozza di tracciato si tratta in tutto e per tutto di una nuova strada fatta sacrificando una grande quantità di terreno agricolo, non di circonvallazioni per evitare il traffico di attraversamento dei centri abitati. Possiamo anche aggiungere che l'alternativa "bicicletta" non viene dai nostri politici considerata, basta guardare al ritardo storico nello sviluppo di percorsi ciclabili che non siano il semplice "tirare" una riga sull'asfalto. Non esiste una rete ciclabile provinciale, Schio non è neppure collegata con Santorso o Torrelvico o Marano, per fare degli esempi. Tutto ruota ancora attorno alle auto, simbolo di uno sviluppo non più sostenibile da ormai parecchio tempo. Chiediamo che si apra un vero dibattito su un nuovo modello di sviluppo, meno rapace e distruttivo di quello che viene continuamente riproposto e che neppure la situazione di crisi sanitaria che stiamo vivendo sembra in grado di promuovere». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera

DAL MORACCHINO A TORREBELVICINO

Una nuova arteria che collegherà Torrebelvicino, dove già un pezzo di variante è stato aperto da qualche anno, a Costabissara, sgravando dal traffico la provinciale Pasubio. La variante partirà dalla rotonda in località Moracchino, a Costabissara, per poi salire, procedendo verso nord, a destra rispetto alla provinciale. A Malo, in corrispondenza della Pedemontana, i progettisti dovranno decidere se far passare la variante sopra o sotto la nuova superstrada. Quindi l'infrastruttura aggirerà la zona artigianale di Malo per poi congiungersi con la 46 a San Vito di Leguzzano, dove è previsto un allargamento del sedime della strada. In località Ponte d'Oro, a Schio, il tracciato proseguirà con la bretella in fase di realizzazione e poi con la variante Destra Leogra che proseguirà fino all'abitato di Torrebelvicino. MA.CA.



La chiesetta e l'area verde dove si trovava villa Pisa fino al 1919. FOTO DONOVAN CISCATO

Ponti sicuri, via ai test da 270 mila euro

Quattro camion da 40 tonnellate per misurare lo stato di salute Presto un'indagine antisismica

Marco Billo

Centosessanta tonnellate per testare il ponte sul Bacchiglione a Vivaro. Ieri mattina, sulla struttura lungo la Sp 101, si è svolta la prova di carico eseguita dallo studio di ingegneria Valerio Borgo con il Laboratorio Rbk e i camion Sartorello, per conto della Provincia di Vicenza e sotto la supervisione di Vi.Abilità srl. Un test, il cui esito è stato positivo, che rientra in un più ampio piano dell'ente provinciale nel quale sono previste prove di carico statiche e dinamiche, con il successivo rilascio di certificati di idoneità, su una serie di ponti e viadotti in gestione e di proprietà della Provincia.

«Un programma che punta su prevenzione e sicurezza», come hanno chiarito il presidente della Provincia Francesco Rucco e il consigliere provinciale con delega alla viabilità dell'area Vicenza nord-est, Giorgio Santini, ieri in sopralluogo ai lavori accompagnati dall'ingegnere Andrea Leonardi di Vi.Abilità. «Monitoraggio costante e manutenzione sono per noi una modalità ordinaria di gestire le nostre infrastrutture viarie, in particolare i ponti», ha esordito Rucco.

«Proprio per questo stiamo investendo oltre un milione e mezzo di euro per verifiche su ponti e viadotti: prove di carico, ma anche test di vulnerabilità sismica, utili per fotografare lo stato di salute delle strutture e fondamentali per programmare gli interventi in base alla priorità».

«Dobbiamo garantire sicurezza agli utenti - ha affermato il consigliere Santini - ma anche cercare di evitare tragedie che hanno costi enormi sia in termini umani che economici».

Proprio in questa logica ieri mattina quattro camion, ciascuno del peso di circa 40 tonnellate, sono stati posizionati

sul ponte per sollecitarlo e verificare il riassorbimento delle deformazioni indotte dai carichi. I dati raccolti verranno applicati al modello virtuale della struttura per paragonare la risposta reale a quella prevista. La prova di carico è solo l'ultimo dei test già eseguiti sui materiali.

Agli accertamenti sul ponte la Provincia negli ultimi mesi ha affiancato vari interventi, costati circa 50 mila euro, come la nuova asfaltatura, la sostituzione dei giunti strutturali e la realizzazione degli scarichi delle acque.

Inoltre, durante il sopralluogo le autorità hanno annunciato di aver stanziato 270 mila euro per la verifica statica e dinamica di circa 20 strutture tra ponti e viadotti provinciali di grandezza media, cioè con una lunghezza di circa 30 metri lineari. «Vi.Abilità è al lavoro per procedere quanto prima all'affidamento della progettazione che, salvo imprevisti, sarà completata il prossimo autunno, seguita dalla gara per i lavori e dalla programmazione delle prove di carico tra fine 2020 e inizio 2021. Nel dettaglio, le verifiche permetteranno di ottenere importanti informazioni sulla reale portata dei manufatti. Si avranno anche riscontri sulla salute del ponte e sulle sue caratteristiche di risposta ai terremoti», ha spiegato Leonardi.

«Sono previsti la modellazione delle infrastrutture con software specifici, il rilascio di un certificato di idoneità statica e la predisposizione di uno studio di fattibilità che indichi i possibili interventi di manutenzione straordinaria, miglioramento o adeguamento sismico».

Una cifra ben superiore - pari a un milione e 250 mila euro come confermato da Provincia e Vi.Abilità - permetterà di eseguire verifiche sulla vulnerabilità sismica di oltre venti ponti provinciali di grandi dimensioni. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



Gli interventi

GIÀ INVESTITI 250 MILA EURO

«Oltre alle opere sul manufatto di Vivaro, da gennaio abbiamo realizzato degli interventi sui ponti di Cresole, sempre sul Bacchiglione, tra Passo di Riva e Sandrigo sul torrente Astico e in zona Bassano sul Brenta, per un totale di 250 mila euro spesi sulle quattro strutture», ha evidenziato il consigliere provinciale con delega alla viabilità dell'area Vicenza nord-est, Giorgio Santini.

«Ne abbiamo in programma altri, in tutto il territorio provinciale, tra cui sul ponte dei Granatieri a Caltrano e sul ponte Sant'Agata tra Piovene e Cogollo». A inizio giugno, invece, si svolgerà una prova di carico sull'imponente ponte Valgadena che attraversa l'omonima valle tra i Comuni di Enego e Foza. Per testare la struttura verranno impiegati 25 camion. MA.BI.



I rilievi dello studio di ingegneria Valerio Borgo con Laboratorio R'bk



I mezzi pesanti posizionati ieri sul ponte per le verifiche statiche



Francesco Rucco con Giorgio Santini e Andrea Leonardi di Vi.Abilità



I tecnici impegnati nel test al ponte di Vivaro. FOTO DONOVAN CISCATO

AZIENDE. Il volume d'affari del Gruppo ha raggiunto i 364 milioni di euro, con un utile netto di 1,3 e un patrimonio di 85

Maltauro, il fatturato vola e sale del 19%

Simonetto confermato presidente Gastaldello amministratore delegato

Un fatturato consolidato di 364 milioni, con una crescita del 19% e un utile netto pari a 1,3 milioni, mentre l'Ebitda supera i 37 milioni.

Numeri che hanno permesso di approvare il bilancio 2019 di Icm spa (Impresa Costruzioni Maltauro) nel corso dell'assemblea dei soci che ha visto anche il rinnovo delle cariche societarie: presidente è stato confermato Gianfranco Simonetto, mentre Darik Gastaldello sarà il nuovo amministratore delegato.

Il patrimonio netto del gruppo vicentino, tra i top player italiani del settore delle costruzioni, è a quota 85 milioni di euro, a fronte di una posizione finanziaria netta di 77 milioni. Il gruppo è attivo con diverse società nei gran-

di lavori di ingegneria civile, industriale e infrastrutturale e opera come General Contractor. La società ha un portafoglio lavori pari a 1,9 miliardi, collocato per il 62% in Italia e per il 38% all'estero. Oltre al core business delle costruzioni, il Gruppo è presente nei settori della prefabbricazione, dell'ecologia e dell'estrazione e trasformazione di basalto.

Le società del Gruppo detengono certificazioni di massimo livello per l'esecuzione dei lavori pubblici rilasciate da Soa e dispongono di avanzati e certificati sistemi di qualità e sicurezza. Con oltre 90 anni di storia, il Gruppo Icm conta oggi 650 dipendenti tra Italia ed estero e ha cantieri in più di 17 paesi nel mondo.

Se nulla cambia alla guida del Gruppo, con la conferma, come presidente di Gianfranco Simonetto, Alberto Liberatori ha lasciato la carica di amministratore delegato a Darik Gastaldello, 50 anni, ingegnere, già direttore generale di Sipe spa, società del Gruppo Icm che si occupa di prefabbricazione.

Nuovi consiglieri Giovanni Dolcetta Capuzzo e Francesco Simonetto, che si affiancano ai confermati Bettina Campedelli e Alberto Liberatori (vice presidenti), Francesco Marena, Alberto Regazzo e Claudio Calabi.

Rinnovato anche il collegio sindacale che vede come presidente Alessandro Terrin e come sindaci effettivi Daniele Monarca e Manfredo Turchetti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede del gruppo Maltauro, fra i top player nelle costruzioni



Gianfranco Simonetto



Controlli veloci e commissari ad hoc Così il governo accelera i cantieri

Il documento del ministero delle Infrastrutture: no al modello Genova, sì al passaporto per le imprese

LAVORI BLOCCATI

In Italia le grandi opere al palo sono 749 e valgono 62 miliardi di euro

di **Antonio Troise**

Commissari ad hoc per sbloccare una quindicina di cantieri per oltre 20 miliardi di euro. Via libera agli appalti di Rfi e Anas, per 110 miliardi. Un nuovo regolamento del codice degli appalti per semplificare le procedure. Pagamenti più rapidi per le stazioni appaltanti. E alla fine potrebbe spuntare pure una sorta di 'passaporto per le imprese' che accelererà i controlli sugli aggiudicatari delle opere evitando la pioggia di ricorsi che si abbatte sui grandi appalti pubblici. Non sarà il piano choc di 120 miliardi chiesto da Italia Viva. E neanche la sospensione del codice degli appalti invocata dalla Lega. E men che meno l'estensione del modello Genova a tutte le grandi opere bloccate: ce ne sono 749 distribuite in tutta Italia per un totale di 62 miliardi, secondo l'ultima rilevazione dell'Ance, l'associazione dei costruttori. Ma il nuovo 'sbloccacantieri' che il governo sta preparando ed entrerà, fra un paio di settimane al massimo, nel decreto semplificazioni, darà sicuramente una boccata d'ossigeno ad un settore strategico. Per ora è solo una bozza, una ventina di pagine in tutto che il ministero delle Infrastrutture sta

mettendo a punto e che nei prossimi giorni sarà inviata a Palazzo Chigi.

Commissari e deroghe. È il capitolo più delicato politicamente. Per ora si punta a nominare gli amministratori delegati di Rfi e Anas commissari per il piano di manutenzione delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Ma, in alcuni casi, la norma potrebbe essere estesa anche ai grandi Comuni delle aree metropolitane, per rifare strade e altre infrastrutture pubbliche. La dote già a disposizione degli enti locali si attesta sui 450 milioni.

Fondo per investimenti. Nel piano anche una norma per «utilizzare rapidamente, mediante anticipazioni, le risorse del Fondo per investimenti a favore dei Comuni, istituito presso il Ministero, per il rilancio degli investimenti per lo sviluppo sostenibile e infrastrutturale, in particolare nei settori dell'edilizia pubblica, inclusi manutenzione e sicurezza ed efficientamento energetico, della manutenzione della rete viaria, del dissesto idrogeologico, della prevenzione del rischio sismico e della valorizzazione dei beni culturali e ambientali. A disposizione 1,2 miliardi nel 2021, 1,6 nel 2022 e circa 2 miliardi all'anno fra il 2023 e il 2025.

Semplificazioni delle procedure. L'obiettivo del ministero è quello di 'dimezzare' i cosiddetti tempi di attraversamento degli appalti, ovvero il periodo che passa dalla fase della progettazione a quella dell'esecuzione,

eliminando o accorpendo alcune delle fasi ed evitare lungaggini e burocrazia. Per le opere fino a 100 milioni, ad esempio, «cade l'obbligo del parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici». Diventa meno stringente anche l'obbligo del sopralluogo sulle aree dei lavori, nonché «alla consultazione sul posto dei documenti di gara e relativi allegati»: scatterà solo se «strettamente indispensabile in ragione della tipologia, del contenuto e della complessità dell'appalto da affidare».

Codice degli appalti. Fra le norme allo studio anche una sorta di passaporto per le imprese con l'obiettivo di sapere in anticipo se si hanno i requisiti o come mettersi in regola prima, in modo da evitare esclusioni successive e appalti bloccati da ricorsi su ricorsi.

Accordi quadro. Previsto anche il rilancio di questi strumenti a disposizione delle stazioni appaltanti che «nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente provvedono entro il 31 luglio 2020 all'aggiudicazione degli appalti ovvero all'esecuzione degli accordi».

Pagamenti. Per dare ossigeno finanziario alle imprese che hanno visto i propri cantieri chiudere i battenti a causa del virus «potrà essere riconosciuta un'anticipazione fino al 30% del valore delle prestazioni ancora da eseguire - si legge nel documento - anche laddove l'appaltatore abbia già usufruito dell'anticipazione» già prevista.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PIANO DE MICHELI**Stato di emergenza per tutto il 2020**

La ministra dei Trasporti Paola De Micheli punta a estendere lo stato di emergenza fino al 31 dicembre: questo consentirebbe meccanismi di velocizzazione delle procedure, un passaggio considerato necessario per far ripartire i cantieri. Necessario, per De Micheli, anche prevedere procedure negoziali sotto i 5 milioni di euro. D'accordo con la titolare del ministero dei Trasporti sono costruttori, sindacati, Anac e Pd.

ITALIA VIVA**Sterzata choc da 120 miliardi**

Italia Viva chiede un vero e proprio piano choc da 120 miliardi di euro con cui, sostiene il suo leader Matteo Renzi, «l'Italia potrà affrontare la crisi post-Coronavirus in modo diverso». Un tema sottolineato anche dalla ministra all'Agricoltura Teresa Bellanova: «Genova, Expo, chiamatelo come vi pare, il problema non è il nome. Il problema è dare all'Italia un modello agile e veloce per costruire le infrastrutture che servono al Paese».

CODICE DEGLI APPALTI**La Lega vuole sospenderlo 6 anni**

La Lega punta a sospendere il Codice appalti fino al 2026. Su questo, ha spiegato nei giorni scorsi Matteo Salvini, il partito ha fatto un disegno di legge. Contrari la Cgil e l'Oice (associazione delle società di ingegneria e architettura aderente a Confindustria), con la seconda che spinge per una semplificazione. Anche l'ad di Poste Italiane Matteo Del Fante punta a «riportare il codice degli appalti semplicemente in linea con quello europeo».

CIPE**Delrio: «Va abolito» Traversi: «Prezioso»**

Secondo il capogruppo del Pd alla Camera, Graziano Delrio, dire che il codice appalti ha bloccato le opere «è pura demagogia». Delrio propone di abolire il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica): «Capita che per una sua autorizzazione passino mesi». Non è d'accordo il sottosegretario al Mit Roberto Traversi (M5S): «Il Cipe svolge un ruolo prezioso di coordinamento della politica economica».



Il Mit vorrebbe usare commissari ad hoc per sbloccare una quindicina di cantieri

COMMENTI**Conte faccia almeno come Trump**

Nell'intervista di Stefano Lorenzetto a Federico Furlani, presidente e a.d. della Simen, la società che costruisce le più grandi centrali di betonaggio del mondo che operano nel più grandi cantieri edilizi del pianeta e pubblicata da *ItaliaOggi* il 19 maggio scorso (che consiglio di leggere, tanto è interessante, corroborante e significativa) dice: «In due mesi di pandemia ho ricevuto una circolare al giorno su che cosa posso e non posso fare. In India, Russia, Canada, Stati Uniti dove noi stiamo operando, hanno già erogato aiuti a tutti, mentre in Italia non sappiamo ancora se essi arriveranno. Donald Trump ci ha detto: 'Comunicatemi quanto spendete al mesi di stipendi e affitti. Io vi do un finanziamento dei sei mesi. Se manterrete tutti gli occupati che avete oggi, ve lo regalerò'. E ci ha versato i soldi sul conto bancario il giorno stesso in cui li abbiamo chiesti. La verità è che troviamo molto più ascolto nel governo di Nuova Delhi che in quello di Roma. Capito?»

Mirko Cagidemetro

© Riproduzione riservata ■



Nel decreto Rilancio le regole e i paletti per usufruire della nuova agevolazione

Ecobonus al 110% per pochi

Dal primo luglio conterà il momento in cui si paga

Esclusi gli interventi sulle seconde case intese come villette, ammessi invece per gli appartamenti in condominio

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Ecobonus al 110% una vera e propria chimera. Per il 2020 si devono considerare solo le spese sostenute dal prossimo 1° luglio, nel rispetto delle soglie previste e della tipologia di intervento eseguito, sempre che si raggiunga una classe energetica superiore. Esclusi gli interventi sulle seconde case unifamiliari, ammessi sugli appartamenti in condominio.

Questo ciò che si evince dalla lettura definitiva dell'art. 119 del dl 34/2020, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 19/5/2020 n. 128 avente ad oggetto la detrazione maggiorata per gli interventi di riqualificazione energetica e per l'adozione di misure antisismiche, con possibile installazione di impianti solari fotovoltaici e di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.

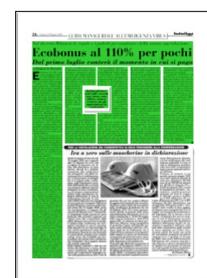
È stata incrementata al 110%, l'aliquota della detrazione spettante per determinati interventi di riqualificazione energetica, di riduzione del rischio sismico, nonché di installazione di impianti fotovoltaici e di installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici.

La prima problematica concerne la decorrenza giacché le spese devono essere sostenute (quindi in applicazione del noto «principio di cassa» tipico delle persone fisiche) dall'1/7/2020 al 31/12/2021 e, quindi, posto che gli interventi già iniziati si configurino come quelli prescritti dalle disposizioni, ovvero concernenti interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali che interessano l'involucro dell'edificio, con un'incidenza superiore al 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio medesimo, interventi sulle parti a comune degli edifici per la

sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti centralizzati per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria a condensazione, con efficienza almeno pari alla classe "A" di prodotto prevista dal regolamento delegato della Commissione (UE) 18/02/2013 n. 811, a pompa di calore, ivi inclusi gli impianti ibridi o geotermici, anche abbinati all'installazione di impianti fotovoltaici e relativi sistemi di accumulo, ovvero con impianti di micro-cogenerazione o interventi sugli edifici unifamiliari per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria a pompa di calore, ivi inclusi gli impianti ibridi o geotermici, anche abbinati all'installazione di impianti fotovoltaici e relativi sistemi di accumulo, ovvero con impianti di micro-cogenerazione, il bonus sarà fruibile se la spesa è sostenuta, quindi pagata, a decorrere dal 1° luglio prossimo.

La seconda limitazione riguarda l'applicazione della detrazione, a tutti gli altri e diversi interventi di riqualificazione energetica, di cui all'art. 14 del dl 63/2013, nei limiti di spesa previsti per ciascun intervento, stante il fatto che le nuove disposizioni richiedono, quale condizione necessaria per fruire della detrazione, che gli stessi siano eseguiti "congiuntamente" ad almeno uno dei tre interventi principali indicati.

Si aggiunga che anche l'installazione degli impianti fotovoltaici e delle colonnine di ricarica ottengono la maggiorazione del 110% ma soltanto se l'installazione è eseguita contestualmente agli interventi principali (cappotto, im-



pianti di climatizzazione in condomini in edifici unifamiliari), se l'energia eccedente è ceduta gratis al Gse e se gli interventi non sono abbinati ad altri incentivi pubblici o altre agevolazioni.

Sussistono anche limiti quantitativi poiché è previsto che la detrazione del 110% spetta, in presenza dei detti interventi, ma nel limite massimo di spesa non superiore a 60.000 euro moltiplicato per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio, per gli interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali, a 30.000 euro moltiplicato per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio per gli interventi sulle parti comuni degli edifici per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale e a 30.000 euro per gli interventi su edifici unifamiliari per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale; se l'intervento consiste nella sostituzione degli impianti di riscaldamento la detrazione spetta anche per le spese relative allo smaltimento e alla bonifica dell'impianto sostituito.

L'ulteriore limitazione,

inoltre, riguarda l'edificio su cui i detti interventi vengono eseguiti poiché la detrazione maggiorata, con aliquota del 110%, non spetta, per espressa previsione normativa, quando le spese per gli interventi di riqualificazione energetica, effettuati dalle persone fisiche, fuori dell'ambito delle attività di impresa o arti e professioni, si riferiscono a interventi su edifici "unifamiliari", non adibiti ad abitazione principale.

I commi 9 e 10 dell'art. 119 del decreto in commento, infatti, prevedono che il bonus spetti per determinati interventi eseguiti soltanto dai condomini e dalle persone fisiche al di fuori dell'esercizio di attività di impresa e arti e professioni, sulle singole unità immobiliari, in aggiunta agli Iacp e dalle cooperative di abitazione a proprietà indivisa.

Per gli interventi di risparmio energetico, quindi, il bonus spetta se i lavori sono eseguiti sulle «secondo case», ma soltanto se non «unifamiliari», stante il fatto che queste sono agevolabili esclusivamente se adibite ad abitazione principale; le «secondo case», quindi, collocate nei condomini possono legittimamente fruire del bonus, mentre restano escluse quelle unifamiliari ovvero le singole unità o villette, come definite dal comma 3, dell'art. 17 del dpr 380/2001.

—© Riproduzione riservata—■

300 MILIONI *Fondi ai comuni del Sud*

Sbloccati i 300 milioni di euro del Fondo infrastrutture sociali per i comuni del Sud. La Conferenza Stato-Città di giovedì ha dato il via libera al decreto che ripartisce 75 milioni annui, dal 2020 al 2023, direttamente alle amministrazioni locali del Mezzogiorno, privilegiando le città medie e piccole, per nuovi interventi, manutenzioni straordinarie, su scuole, strutture e residenze sanitarie, edilizia sociale, beni culturali, impianti sportivi, arredo urbano, verde pubblico, e altri ambiti della vita sociale. «Grazie a questi 300 milioni le amministrazioni potranno investire subito per garantire servizi sociali e spazi pubblici, anche con piccoli interventi che contribuiscono a rilanciare l'economia locale», ha dichiarato il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano.

© Riproduzione riservata ■



RILANCIO CHI PARTE E CHI ASPETTA ANCORA

Il rafforzamento degli ospedali, i fondi all'industria grande e piccola, gli aiuti a partite Iva e autonomi. Più gli sconti per l'edilizia e la mobilità verde

Sono tra le misure che il governo ha messo in campo negli ultimi due mesi

Ma restano al palo, o sono incomplete, altre realizzazioni urgenti per ripartire

Come la spinta al rinnovamento tecnologico, l'apertura veloce dei cantieri

E lo sblocco dei debiti che la pubblica amministrazione ha verso il settore privato

di **Antonella Baccaro**

Sanità, si punta su nuove terapie intensive (+70%)

Dopo 1,4 miliardi già stanziati dal decreto Cura Italia, quello del Rilancio assegna ora al comparto sanitario altri 3,2 miliardi per il 2020 (nella foto il ministro della Salute, Roberto Speranza). Nel dettaglio, 1,256 miliardi vanno all'assistenza territoriale, altri 1,467 agli ospedali, 430,9 milioni a interventi sul personale sanitario e 95 milioni al finanziamento di 4.200 contratti di specializzazione medica in più. Primo obiettivo: costruire una rete di sorveglianza a livello di territorio, per ottenere un monitoraggio costante e un tracciamento precoce dei casi e dei contatti, onde indirizzarli all'isolamento e al trattamento. Per coordinare queste attività le Regioni dovranno attivare centrali operative regionali che fungano da raccordo con tutti i servizi e con il sistema di emergenza urgenza, anche con strumenti informativi e di telemedicina. Le Regioni dovranno incrementare le terapie intensive ma intanto si rende strutturale la dotazione di almeno 3.500 posti letto con un incremento di circa il 70%. Dovranno aumentare di 4.225 unità i posti-letto di semi-intensiva. Saranno stabilizzati i percorsi dedicati nei pronto-soccorso, compresi i trasporti, e incrementata la remunerazione delle prestazioni correlate all'emergenza. Le Regioni potranno raddoppiare la remunerazione delle prestazioni con loro risorse. Si autorizza l'assunzione di massimo 9 mila infermieri, oltre a assistenti sociali e socio-sanitari. Aumenta di 1,5 miliardi per il 2020 il Fondo per le emergenze nazionali. Abolita l'Iva sulle mascherine. Questi interventi, oggi a debito, potranno essere finanziati da un eventuale ricorso al Mes.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Imprese, soldi a fondo perduto Via la rata Irap

Il decreto Rilancio per le imprese introduce due novità attese: contributi a fondo perduto e cancellazione della rata dell'Irap di giugno. I primi vanno agli esercenti attività d'impresa e di lavoro autonomo, titolari di partita Iva, comprese le attività agricole o commerciali, anche cooperative, con fatturato nell'ultimo periodo d'imposta inferiore a 5 milioni. Il contributo spetta se l'ammontare del fatturato e dei corrispettivi di aprile 2020 è stato inferiore ai due terzi di quelli dell'aprile 2019. Il contributo è in percentuale rispetto alla differenza riscontrata; non concorre alla formazione della base imponibile delle imposte sui redditi e sarà erogato, nella seconda metà di giugno, dall'Agenzia delle Entrate (nella foto il direttore Ernesto Maria Ruffini), mediante accreditamento diretto in conto corrente bancario o postale intestato al beneficiario. Quanto all'esenzione dal versamento del saldo dell'Irap dovuta per il 2019 e della prima rata, pari al 40%, dell'acconto per il 2020, riguarda le imprese con un volume di ricavi compresi tra zero e 250 milioni e i lavoratori autonomi con un corrispondente volume di compensi. Significa 4 miliardi di tasse in meno per le imprese. Per le imprese sopra i 250 milioni di fatturato, arriva il sostegno della Cassa depositi e prestiti tramite prestiti e ingressi dello Stato, a tempo. Nel pacchetto c'è anche un credito d'imposta sugli affitti per chi abbia subito tra marzo e maggio una diminuzione del fatturato o dei corrispettivi di almeno il 50%. Salta la prima rata dell'Imu sulle strutture turistiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sussidi e aiuti:



nell'emergenza Inps pigliatutto

Tante le misure assistenziali nel decreto Rilancio. Coloro che hanno già beneficiato, per il mese di marzo, dell'indennità di 600 euro, la otterranno anche per aprile. Ai liberi professionisti iscritti alla gestione separata Inps (*nella foto il presidente, Pasquale Tridico*), non titolari di pensione né iscritti ad altre forme previdenziali obbligatorie, che abbiano subito una riduzione di almeno il 33% del reddito nel secondo bimestre 2020, andrà un'indennità di mille euro a maggio. Un'indennità di 600 euro per aprile e maggio è destinata ai lavoratori dipendenti e autonomi che per il Covid abbiano cessato, ridotto o sospeso l'attività o il rapporto di lavoro, sempre che non siano titolari di altro contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, diverso dal contratto intermittente e non siano titolari di pensione. Stesso trattamento ai lavoratori dello spettacolo iscritti al loro Fondo e ai professionisti iscritti agli enti di diritto privato di previdenza obbligatoria. Il bonus sarà di 500 euro per i lavoratori domestici. Ma la vera novità è il «reddito di emergenza», per i nuclei familiari in condizioni di necessità economica con specifici requisiti, erogato dall'Inps in due quote da 400 euro. Consistente l'intervento sull'integrazione del salario per i datori di lavoro che hanno sospeso o ridotto l'attività per il Covid. Durata massima: nove settimane, incrementabili di altre cinque. Previsto un eventuale ulteriore periodo di massimo quattro settimane dal 1° settembre. Sale a 18 settimane la durata massima del trattamento ordinario di integrazione salariale per le aziende già in cigs, nonché dell'integrazione salariale in deroga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bonus sostenibili e turistici

La politica del bonus occupa una parte consistente del decreto Rilancio. Si parte con la conferma della detrazione nella misura del 110% delle spese sostenute tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2021 per l'incremento dell'efficienza energetica degli edifici (ecobonus), la riduzione del rischio sismico (sismabonus) e l'installazione di impianti fotovoltaici e colonnine per la ricarica di veicoli elettrici (*nella foto il*

ministro dell'Ambiente Sergio Costa). Due le possibilità per chi ne vuole usufruire: la detrazione o il contributo come sconto in fattura da parte del fornitore, che potrà recuperarlo come credito di imposta cedibile ad altri soggetti, comprese banche e intermediari finanziari. Anche per la sanificazione degli ambienti di lavoro arriva un credito di imposta dell'60% delle spese sostenute nel 2020 per la riapertura in sicurezza degli esercizi aperti al pubblico, nei limiti di 80 mila euro per beneficiario. Un credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro spetterà ai soggetti esercenti attività d'impresa, arte o professione, alle associazioni, alle fondazioni e agli altri enti privati, compresi gli enti del terzo del settore, in misura pari al 60% delle spese sostenute nel 2020 fino a un massimo di 60 mila euro per ciascun beneficiario. Ce n'è anche per rilanciare il turismo a favore delle famiglie con Isee fino a 40 mila euro. Sarà pari a 500 euro per un nucleo familiare, 300 euro per le coppie e 150 euro per i single. Infine il bonus-bici: un rimborso del 60% della spesa per l'acquisto di biciclette (anche a pedalata assistita), monopattini, segway, monowheel e hoverboard fino a 500 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Semplificazioni e appalti, la sfida delle 2 settimane

La ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli (*nella foto*) le ha promesse «entro 15 giorni» dal decreto Rilancio, ma le nuove norme sulle semplificazioni, gran parte delle quali per il settore degli appalti pubblici, potrebbero richiedere più tempo. E poco importa che il presidente dell'Ance (costruttori) Gabriele Buia abbia protestato per la loro assenza nel decreto Rilancio. Le norme applicabili a procedure pendenti e gare avviate consentono l'incremento al 30% di quanto dovuto per l'anticipazione anche per chi ha già avuto quella al 20%. La cauzione provvisoria scende all'1%, consentendo alla stazione appaltante di variarla di mezzo punto in più o in meno. Sale da 50 a 100 milioni il valore oltre il quale scatta l'obbligo del parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici sui progetti complessi. Viene autorizzata sempre la consegna dei lavori in via d'urgenza. Salta il sopralluogo, salvo che non lo richieda la stazione appaltante. Ma la norma-cardine è quella che stabilisce per tutti i tipi di procedura che i tempi ordinari diventino quelli per gli

affidamenti d'urgenza: 15 giorni per le procedure aperte, 15-10 giorni per quelle ristrette e per le procedure competitive con negoziazione. Arriva anche la norma richiesta dall'Anac, cioè il pagamento dei lavori eseguiti prima dell'interruzione dovuta al Covid entro un mese dalla relazione sullo stato di avanzamento dei lavori. Tutte le gare scadute entro il 22 febbraio verranno aggiudicate entro il 31 luglio 2020. C'è da capire come si coordinerà questa norma con il nuovo regolamento esecutivo del Codice dei contratti che sarebbe pronto dopo un lungo lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi Opere, commissari modello Genova?

Non sarà il «modello Genova» (per le molte perplessità espresse dall'Autorità Anticorruzione) ma poco ci manca. La scelta del governo finora è stata quella di rinviare la ripresa degli appalti pubblici di una quindicina di giorni per sciogliere alcuni «nodi tecnici». Ma questi nodi in realtà sembrano più politici. Al momento infatti si fronteggiano due modelli assai diversi. Il primo è quello che fa capo al viceministro grillino Giancarlo Cancellieri e che vede in prima linea gli amministratori delegati di Anas e Ferrovie, Massimo Simonini (*nella foto*) e Gianfranco Battisti (o quello di Rfi, Maurizio Gentile), che dovrebbero essere nominati commissari con il compito di accelerare sui rispettivi contratti di programma per un importo complessivo di 109 miliardi. Il modello di Cancellieri è molto simile al «modello Genova» perché prevede la sospensione del Codice degli Appalti e l'applicazione della sola normativa europea. Non tanto l'affidamento diretto ma gare da realizzare entro 45 giorni. A tagliare i tempi, la concessione della Via, la valutazione di impatto ambientale, in massimo 60 giorni. Più prudente la linea della ministra De Micheli che non intenderebbe mettere da parte il Codice dei Contratti ma semplificarlo (vedi articolo qui accanto, *ndr*). Il programma dei lavori messo a punto dal ministero potrebbe valere circa 20 miliardi, affidandosi all'operato di una trentina di commissari per opere pubbliche strategiche da far partire entro un anno. Resta il piano da 196 miliardi già finanziati che seguirà le vie ordinarie e rientrerà nell'allegato al Documento di Economia e Finanza (Def).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Industria 4.0, 500 milioni di promesse

Li neopresidente di Confindustria, Carlo Bonomi lo mette tra i due driver necessari per la ripresa: è il piano Industria 4.0 (l'altro sono gli incentivi per il Fintech 4.0) che fu messo in pista dal governo Renzi, in particolare dal ministro Carlo Calenda. Al momento quel piano è rimasto tagliato fiori dal decreto Rilancio che prevede invece di incentivare le start up innovative con fondi per 500 milioni. Una mancanza notata anche dal vicedirettore Daniele Manca su queste pagine.

Eppure era stato il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli (*nella foto*), nel corso di un question time al Senato, a anticipare che nel decreto Rilancio il credito d'imposta sarebbe stato «garantito, rafforzando Impresa 4.0 e portandola ad un arco temporale di tre anni». In particolare aveva anticipato che il credito di imposta sarebbe stato «legato alle necessarie trasformazioni delle linee produttive legate alla protezione dei lavoratori e degli imprenditori stessi dal Covid». Investimenti in sicurezza da sostenere attraverso meccanismi di credito di imposta immediatamente cedibili agli istituti finanziari per creare appunto la liquidità necessaria. Secondo la più recente indagine fatta dall'Osservatorio Industria 4.0 del Politecnico di Milano a marzo, a emergenza Covid iniziata, i vantaggi del piano Industria 4.0 si sono tradotti in una maggior flessibilità della produzione per quasi metà (47%) delle imprese con progetti attivi da più di un anno. Il 38% ha riscontrato un aumento della produttività, il 34% una riduzione dei tempi di progettazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fisco e liquidità, lo Stato ora paga Ma troppo poco

Liquidità. L'emergenza delle emergenze è questa per tutte le imprese. Ecco perché è stato ritenuto incoraggiante ma non ancora sufficiente il modo in cui lo Stato ha aperto i rubinetti dei pagamenti della pubblica amministrazione. Il decreto Rilancio ha inserito tra le misure anticrisi un meccanismo sblocca-pagamenti da 12

miliardi per la liquidazione dei debiti certi, liquidi ed esigibili al 31 dicembre 2019, da parte di enti territoriali e Asl. Di questa provvista, 6,5 miliardi sono destinati a Comuni, Province e Città metropolitane, 1,5 miliardi vanno invece alle Regioni e 4 miliardi sono riservati alle aziende sanitarie locali. Tutte le risorse sono gestite da Cassa depositi e prestiti. Si tratta di cancellare intorno al 70% dei debiti commerciali scaduti nella pubblica amministrazione ma solo di quella territoriale. L'operazione punta su tempi ristretti: in dieci giorni il ministero dell'Economia deve firmare la convenzione con Cdp. Le amministrazioni territoriali avranno tempo poco più di 15 giorni per chiedere a Cdp l'anticipazione, che dovrà essere concessa entro fine luglio. A quel punto, l'ente dovrà pagare contando sul fatto che potrà restituire l'anticipazione in 30 anni, un tempo che rassicura gli enti locali. «Il governo ha ascoltato le imprese e ha accolto alcune istanze sollevate da Confindustria», ha commentato il presidente di Confindustria Veneto, Enrico Carraro (nella foto, il neopresidente di Confindustria Carlo Bonomi). Come il taglio dell'Irap «che va completato con una riforma fiscale complessiva» perché al momento, tra il taglio della plastic tax e il rinvio delle scadenze fiscali, «c'è ancora molta frammentazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due ruote e case verdi Come investire sui titoli del Rilancio

Da EdiliziAcrobatica ai pedali di Askoll ed Energica Motor
i numeri di chi ha un business «promosso» dal nuovo decreto

Le opportunità da cogliere in Borsa alla luce del decreto governativo. Ecco le società che potrebbero avvantaggiarsi

di **Adriano Barri**

In Piazza Affari è a caccia ai titoli dell'ecobonus. Per sostenere l'economia il governo rilancia un pezzo forte della propria politica industriale: gli incentivi all'efficienza energetica e le ristrutturazioni edilizie. Il pacchetto di interventi per sostenere l'economia verde che a partire dal 2007 ha stimolato investimenti privati per quasi 40 miliardi di euro e rigenerato una bella fetta del patrimonio edilizio del Paese.

L'Italia è così diventato uno dei Paesi al mondo più avanzati in questo campo ed alcune delle punte di eccellenza mondiali sono quotate in Piazza Affari, sul mercato Aim Italia. Una pattuglia di titoli che potrebbe essere riscoperta dagli investitori a caccia di opportunità in un momento in cui il grado di attenzione verso investimenti alternativi è molto elevato. *L'Economia del Corriere*, in collaborazione con Websim.it, ha messo in rassegna i titoli più esposti all'ecobonus, i cui risultati sono riportati nella tabella in alto a destra.

«Da tempo monitoriamo questa categoria di società – spiega Mauro Vicini direttore di Websim.it – che in alcuni casi stanno ben performando sul listino. È il caso di Sciuker Farms che da pochi giorni è nel nostro radar dopo avere comunicato un flusso di notizie positivo sul piano dei risultati di bilancio e dello sviluppo del

business. Tra i titoli sui quali abbiamo una copertura anche Sit, la società a maggiore capitalizzazione nel comparto, EdiliziAcrobatica ed Elettra Investimenti».

Sciuker Frames, gruppo attivo nel settore della progettazione, dello sviluppo, della produzione e della commercializzazione di infissi e serramenti per finestre, da inizio anno si muove in territorio positivo, +15%, riavvicinando il prezzo di collocamento in Borsa avvenuto nell'agosto 2018. A dare slancio al titolo l'avvio del nuovo programma di incentivi: «per la società – continua Vicini - si tratta di un'opportunità significativa da cui attendersi un incremento dei volumi. Il Superbonus per gli interventi *green* stimolerà gli investimenti dei privati che potranno di fatto sostituire i serramenti a costo zero, secondo le indicazioni che ci sono state fornite dalla società». Sciuker Frames ha chiuso il 2019 con ricavi per 10,7 milioni, un *ebitda* pari 2,2 milioni, con una marginalità del 20,9% e un risultato netto di 139 mila euro. La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2019 era pari a 7,1 milioni.

Al top

Nella pattuglia dei titoli dell'ecobonus il miglior risultato in assoluto, in termini di *performance*, è stato conseguito da Askoll Eva: +24% rispetto all'indice principale che lascia sul terreno oltre il 20%. La società attiva nella progettazione e realizzazioni di mezzi di trasporto elettrici, ha da poco riaperto i propri stabilimenti produttivi e i negozi monomarca di proprietà. Sul titolo si è recentemente

espressa Banca Finnat che ha rivisto al ribasso le stime per il periodo 2020-2024, al fine di tener conto dell'attuale situazione congiunturale. Il giudizio sul titolo è stato rivisto da *buy a hold* e il *target price* da 2,1 a 1,39 euro. Per Finnat il titolo è comunque da mantenere in portafoglio.

Con una capitalizzazione di 116 milioni di euro Sit, attiva nel controllo delle condizioni climatiche delle abitazioni, è la società a maggiori dimensioni tra quelle considerate nell'analisi. Grazie al suo posizionamento nell'efficienza energetica tra il 2013 al 2018 il gruppo è passato da 5 milioni a 89 milioni di fatturato, con un tasso annuo di incremento del 61%. «A partire dal 2019 – continua Vicini - si è assistito a un fisiologico rallentamento, ma la crescita futura dovrebbe essere assicurata dall'innovazione ed in particolare il passaggio dal gas dall'idrogeno. Questo gas potrà essere impiegato per riscaldare le abitazioni, come già avviene in alcune palazzine dell'Olanda e nel Regno Unito, paese in fase di sperimentazione. Sit sta lavorando con il ministero inglese dell'Industria per la realizzazione di valvole di sicurezza da inserire nelle nuove caldaie ad idrogeno». Sul titolo si è recentemente espressa Ubi Banca che ha confermato la raccomandazione *buy* e portato il *target* a 7,55 euro da 11,38.



Una scelta che ha riflesso uno scenario più difficile a causa del coronavirus ma che implica comunque un potenziale di rialzo del titolo dell'80% rispetto ai prezzi attuali. Mediobanca ha invece alzato il *target price* a 6,5 euro per azione da 6,2 euro, confermando ad *outperform* il rating, dopo una revisione al rialzo delle stime di *ebitda* in scia a conti trimestrali migliori delle attese in termini di conto economico e leggermente inferiori a livello di flusso di cassa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le mini aziende da tenere d'occhio I titoli quotati in Piazza Affari coinvolti dai provvedimenti di sostenibilità ambientale del governo per il dopo Covid

	Settore	Capitalizzazione (milioni di euro)	Prezzo corrente (euro)	Performance da inizio anno
Askoll Eva	Mobilità elettrica	37	2,4	24,3%
EdiliziAcrobatica	Efficienza energetica abitazioni	37	5,7	-27,9%
Elettra Invest.	Efficienza energetica e mobilità elettrica	28	7,2	-24,5%
Energica Motor C.	Mobilità elettrica	39	2,1	-20,4%
Gibus	Efficienza energetica abitazioni	29	5,8	-15,2%
Sciuker Frames	Efficienza energetica abitazioni	15	1,4	15,2%
Sit	Efficienza energetica abitazioni	116	4,6	-42,0%
FTSE MIB				-28,3%

S.A.

Fonte: elaborazione L'Economia del Corriere della Sera

Gli incentivi Un pacchetto miliardario

Il decreto Rilancio rende disponibili circa 155 miliardi di aiuti per famiglie e imprese, con un impatto di 55 miliardi sul bilancio dello Stato, per fare fronte all'emergenza coronavirus. L'articolo 119 prevede una serie di misure volte a favorire investimenti nell'economia verde ed in particolare incentivi per efficientamento energetico, sisma bonus, fotovoltaico e colonnine di ricarica per veicoli elettrici. Tali interventi godranno di un bonus fiscale, nella forma della detrazione, pari al 110% per le spese sostenute sino al 31 dicembre 2021.

I beneficiari saranno esclusivamente le persone fisiche, gli istituti di edilizia popolare e le cooperative di abitazione. In alternativa alle detrazione i beneficiari potranno optare per uno sconto anticipato dal fornitore oppure la trasformazione in credito di imposta per la cessione a terzi. Secondo i dati Enea grazie agli incentivi, nel periodo 2014-2018 sono stati realizzati più di un 1,7 milioni di interventi, di cui oltre 334 mila nel 2018: circa 140 mila richieste sono pervenute per la sostituzione dei serramenti, circa 90 mila per la sostituzione dell'impianto di climatizzazione invernale, oltre 70 mila per l'installazione di schermature solari. Dal 2011, sono oltre 2,6 milioni gli interventi effettuati. Gli investimenti attivati negli ultimi cinque anni ammontano a circa 17 miliardi di euro; oltre 26,6 miliardi di euro dal 2011; circa 38,8 miliardi dal 2007.

A. Bar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OSPEDALE, NIENTE FONDI DEL MES

Il sottosegretario Zampa: ok a poteri straordinari ma no ai soldi europei

MALFITANO / APAG. 35



«Nuovo ospedale, sì a poteri straordinari ma i fondi del Mes non si possono usare»

Il sottosegretario alla Salute Zampa: «Condivido la proposta di Zaia: opera importante, favorevole a tagliare la burocrazia»

«I troppi passaggi di pratiche che rallentano le opere pubbliche non fanno di certo bene al Paese»

«Dall'Europa arrivano 34 miliardi utilizzabili senza condizioni per terapia, ricerca e spese accessorie legate al Covid-19»

Claudio Malfitano

«Stiamo lavorando per abbattere il più possibile la burocrazia, tanto più per un'opera importante e preziosa come l'ospedale. La richiesta di Zaia è concreta, il governo ci sarà». È la sottosegretario alla salute Sandra Zampa a chiarire come anche da Roma la realizzazione del nuovo ospedale di Padova, opera strategica per la sanità veneta, è seguita con attenzione. E, se non proprio con procedure speciali come per il Ponte di Genova, di certo si cercherà di comprimere i tempi di realizzazione. Un primo segnale arriverà già dal decreto Semplificazioni, che ha proprio l'obiettivo di snellire le procedure burocratiche modificando il Codice degli appalti. C'è un possibile stop però all'utilizzo dei fondi del Mes, come prospettato invece dall'eurodeputato di Forza Italia Antonio Tajani: «Sono fondi importanti che vanno utilizzati per terapia, ricerca e spese accessorie all'emergenza Covid. Difficile far rientrare l'edilizia ospedaliera».

BUROCRAZIA DA SUPERARE

«Ritengo che la burocrazia e

l'eccesso di passaggi di pratiche varie non faccia bene al Paese. È per questo che la richiesta di Zaia è certamente accoglibile, non vedo ostacoli particolari», afferma la sottosegretario alla Salute Sandra Zampa. Emiliana, è stata portavoce di Romano Prodi e vicepresidente del Pd, particolarmente attenta ai diritti delle persone e in particolare delle donne: dal settembre dello scorso anno affianca il ministro Roberto Speranza al dicastero della Salute. Il caso Padova, con il successo nella lotta ai contagi e il contributo determinante della Scuola Medica del Bo è ben noto anche nella Capitale. Nessun timore, dunque, ad accostarsi alle parole di Zaia: «Qui non si tratta di politica – spiega – In questo momento dobbiamo rendere il più rapido possibile l'avvio di opere pubbliche, tra l'altro preziose e importanti come gli ospedali. Tant'è che in finanziaria abbiamo inserito risorse importanti per l'edilizia ospedaliera». La palla però, per quanto riguarda la parte burocratica, è anche nel campo della ministra per le Infrastrutture Paola De Micheli, oltre che ov-

viamente alla presidenza del consiglio.

DIFFICILE UTILIZZARE IL MES

Per quanto riguarda i finanziamenti però difficilmente si potrà utilizzare parte di quei 34 miliardi di euro inseriti nel fondo del Mes dell'Unione europea. «Non possono essere destinati a niente altro che terapia, ricerca e spese accessorie dovute al Covid-19 – spiega la sottosegretario Zampa – Io credo che sia necessario utilizzarli per rilanciare la nostra sanità, tanto più che è ormai chiaro che non ci sono condizionalità. Dovremo capire se arriverà il via libera ad un utilizzo per la costruzione di un ospedale che magari sia anche un Covid hospital».

Il nuovo ospedale di Padova ha un costo totale di 500-600 milioni di euro. La Regione ha già attivato *advisors* finanziari per reperire risorse tramite i fondi dell'Inail, di Cassa depositi e prestiti e della Banca europea degli investimenti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il governatore Zaia, il sindaco Giordani e il rettore Rizzuto davanti al plastico della sistemazione del polo Giustiniani del nuovo ospedale



SANDRA ZAMPA
È SOTTOSEGRETARIO ALLA SALUTE
E AFFIANCA IL MINISTRO SPERANZA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

«Si può scendere da 10 a 4 anni Fare squadra per fare presto»

All'appello del governatore Zaia si affianca il sindaco Giordani «Mi farò promotore col governo di ogni azione utile possibile per velocizzare la procedura»

La firma dell'accordo di programma è avvenuta un mese fa nella sede del dipartimento di Protezione civile a Marghera. Una sede poco istituzionale perché era in corso l'emergenza sanitaria del Coronavirus. Ma già in quell'occasione il governatore Luca Zaia aveva premuto sull'acceleratore: «Ci servono poteri speciali come per il Ponte di Genova. Dobbiamo accorciare i tempi». Una richiesta ripetuta ieri in un'intervista al nostro giornale: «Il nuovo ospedale di Padova è un'autentica punta di diamante per l'Italia intera. Noi possiamo consegnare i lavori nel 2020 e concluderli in quattro anni anziché i dieci stimati».

La richiesta di velocità ha già trovato un alleato nel sindaco Sergio Giordani, alla guida di una coalizione di centrosinistra: «La collaborazione

dell'amministrazione sarà totale. Mi farò promotore con il governo di tutte le azioni utili per fare presto – spiega – E nei prossimi mesi condivideremo con tutte le forze politiche le strategie di rilancio della sanità padovana che poi porterò in Regione». Il primo cittadino tira così le somme di un periodo difficile: «Tra le pochissime cose buone che la pandemia ci ha insegnato c'è il fatto che la sanità va tutelata al massimo e che facendo squadra si risolvono tantissimi problemi».

L'accordo di programma firmato lo scorso 22 aprile prevede che il nuovo ospedale si sviluppi su due poli. Al Giustiniano in centro resterà la Pediatria, il policlinico e la torre delle emergenze con il pronto soccorso, lasciando così ampio spazio al Parco delle Mura. Nell'area di San Lazzaro, a Padova Est, sorgerà una struttura moderna dedicata alla medicina innovativa, alla ricerca e alla didattica. Con il sogno di affiancare il campus di Medicina». —

C.MAL.



L'area di San Lazzaro dove sorgerà il polo di Padova Est dell'ospedale

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



MEOLO

Treviso Mare Il Pd chiede lo stop del progetto

MEOLO

Stop al project financing dell'Autostrada del Mare, che da dieci anni blocca lo sviluppo dell'area industriale di Meolo a ridosso del casello. Sì alla messa in sicurezza dell'attuale Treviso Mare e a una progettazione definitiva delle problematiche della mobilità di Jesolo e Cavallino, anche tramite grandi parcheggi scambiatori sul litorale. Il Pd di Meolo ha elaborato una serie di proposte per affrontare il rilancio economico del territorio post emergenza.

«Tutto tace», dice Franco Piovesan, segretario locale del Pd, «l'attuale stand-by del project financing blocca la programmazione territoriale dell'area industriale di Meolo, in quanto la Regione non decide come risolvere il contenzioso creato con l'avvio dell'iter dell'Autostrada del Mare. Il sindaco dovrebbe insistere sulla risoluzione di questo problema, affinché la Regione rinunci al progetto di finanza che non risolve il problema delle code nella stagione turistica in prossimità di Jesolo». Per il Pd meolese il problema code va risolto con un parcheggio scambiatore. —

G. MO.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



Autostrade lancia la sfida al governo «Niente investimenti senza garanzie»

Non arriva liquidità da Cdp e Sace, la holding: solo messa in sicurezza della rete. Entro giugno si decide sulla concessione

**Braccio di ferro
sul costo della revoca:
si va dagli 8
ai 23 miliardi**

**Erano già stati previsti
cantieri
per complessivi
14,5 miliardi di euro**

Teodoro Chiarelli

Atlantia rompe gli indugi e va allo scontro con il governo sulla questione Autostrade e minaccia la possibilità di un contenzioso dall'esito tutt'altro che scontato con lo Stato. Lunghi mesi di trattative non sono stati sufficienti a trovare una soluzione sul contenzioso nato dopo lo scellerato crollo del ponte Morandi a Genova con il suo fardello di 43 vittime.

I manager della famiglia Benetton, che controlla Atlantia attraverso la holding Edizione, hanno voluto superare la sgradevole sensazione di terra bruciata attorno al gruppo. Niente liquidità da Cdp e nemmeno dalle banche attraverso la garanzia Sace. Questo perché il "downgrade" di Autostrade per l'Italia seguito alla norma del Milleproroghe che cambia il valore dei meccanismi di indennizzo in caso di revoca della concessione (fra 22 e 23 miliardi secondo il modello di calcolo originario avallato anche da Mediobanca; non più di 8 miliardi con i nuovi criteri) ha inceppato tutti i meccanismi creditizi.

Così Atlantia ha convocato un consiglio di amministrazione straordinario e dato un'indicazione secca alla controllata Aspi: avrà 900 milioni stanziati dalla holding per la sola messa in sicurezza della rete, ma contestualmente blocchi tutti gli altri investimenti. Che non sono esattamente bruciolini: 14,5 miliardi di lavori.

Atlantia parla di gravi danni dovuti alle lentezze delle decisioni e alle scelte del Milleproroghe che tengono la società sulla graticola dei mercati e annuncia di «aver dato

mandato ai propri legali di valutare tutte le iniziative necessarie per la tutela della società e del gruppo».

La classica goccia che fa traboccare il vaso è stata la recente dichiarazione del vicesegretario grillino allo Sviluppo Economico, Stefano Buffagni. Gli hanno domandato della richiesta di Aspi di avere liquidità attraverso il meccanismo di garanzia dello Stato con Sace e lui se n'è uscito con una battuta che non lascia dubbi: «Domandare è lecito, rispondere è cortesia: no grazie!». Atlantia ha replicato «esprimendo forte preoccupazione perché si tratta di affermazioni basate su valutazioni e criteri di natura ampiamente discrezionale e soggettiva verso chi sta dando un importante contributo allo sviluppo infrastrutturale del Paese».

LA CONCESSIONE

Siamo sempre al punto di partenza: la concessione. Atlantia ribadisce che «non è ancora pervenuta alcuna risposta alla proposta formale inviata da Aspi al ministero delle Infrastrutture il 5 marzo, al fine di trovare una soluzione condivisa relativamente al procedimento di contestazione in corso ormai da quasi due anni».

Questo, sostiene Atlantia, nonostante gli oneri per la costruzione del nuovo ponte di Genova, i risarcimenti, le ispezioni alle infrastrutture esternalizzate e che esponenti del governo abbiano dichiarato di aver concluso l'analisi del dossier.

Dopo il milleproroghe il rating di Aspi è crollato a livello "spazzatura", mentre i mercati osservano sempre più preoccupati. La stessa Cdp, sottolinea Atlantia, «non ha

ritenuto di dar corso finora ad alcuna erogazione per una linea di credito per la quale rimangono oggi inutilizzati 1,3 miliardi». Aspi ha chiesto alle banche prestiti con garanzia statale per 1,2 miliardi, ma dopo la sortita di Buffagni la strada appare sbarrata. Tanto è vero che il dossier non sarebbe neppure arrivato sul tavolo della Sace.

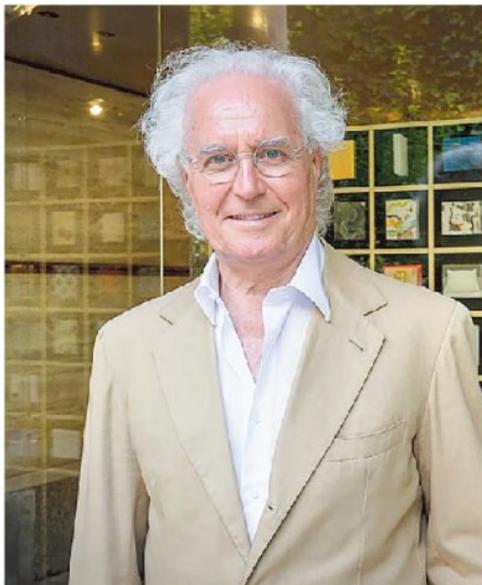
Ma siccome il diavolo si nasconde nei dettagli, bisogna leggere con attenzione un passaggio del comunicato di Atlantia a prima vista anodino. Si enunciano le disposizioni date ad Aspi «ferma restando la sua facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a propria tutela nei tempi e con le modalità previste».

Cosa significa è presto detto. La concessione prevede che, in caso di modifica del contratto, la concessionaria ha sei mesi per accettarla o meno. Quindi Aspi ha tempo fino al 30 giugno per bere l'amaro calice del Milleproroghe o restituire la concessione e, quindi, la rete autostradale.

Chiedendo però, sostengono i legali di Atlantia, il relativo indennizzo al valore pre-Milleproroghe, ossia i "vecchi" 23 miliardi di euro. Il risultato ultimo sarebbe un gigantesco contenzioso fra i Benetton e lo Stato, per la gioia di stuoli di avvocati. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un cantiere aperto su un'autostrada: la società del gruppo Benetton blocca investimenti per 14,5 miliardi. Sopra l'imprenditore Luciano Benetton e Stefano Buffagni, il viceministro allo Sviluppo economico

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

CODICE APPALTI**Pd: «Il modello
utilizzato a Genova
non è replicabile»**

Niente modello Genova. Il Pd riparte dal piano lanciato dalla ministra De Micheli. Insomma, per far ripartire i cantieri bisogna semplificare, prevedendo procedure negoziali per gli appalti sotto i 5 milioni. Da qui, dunque, il Partito democratico vorrebbe ripartire. Ma l'ipotesi crea però malumori nella maggioranza con una contrarietà esplicita che arriva da Italia Viva che con il leader Matteo Renzi chiede un piano shock da 120 miliardi sui cantieri. L'idea di semplificare trova attenzione anche all'Anac, l'Autorità Nazionale Anticorruzione. Per il presidente dell'Anac, Francesco Merloni, si possono velocizzare le procedure in base a quanto già consentito dal codice.



I grillini costretti a "coprirsi" politicamente in caso di mancata revoca: «No ai ricatti»
Pressing sul Tesoro per decreto anti-Benetton, Conte e De Micheli al lavoro su una mediazione

L'esecutivo cerca il compromesso E pensa a un taglio delle tariffe

**I renziani in campo
a sostegno di Atlantia:
«Non si può far morire
un'azienda simile»**

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo/ROMA

La soluzione di questo ennesimo capitolo della guerra di nervi e di minacce incrociate tra Atlantia e il governo si trova all'interno del decreto Liquidità, articolo 1, comma 10. Il testo, nato in piena emergenza Covid 19, che regola la garanzia ai finanziamenti alle imprese tramite Sace – società che dalla galassia di Cassa depositi e prestiti è passata sotto un maggiore controllo del Tesoro – affida al ministero dell'Economia la possibilità di «disciplinare ulteriori modalità attuative e operative, ed eventuali elementi e requisiti integrativi» per l'avvallo ai prestiti garantiti. In poche parole, sta al Mef, attraverso decreti ministeriali, scegliere se e come irrigidire le condizioni di accesso, in modo da tagliare fuori Atlantia così come chiede il Movimento 5Stelle.

Un invito a farlo che è diventato esplicito dopo il post di tre giorni fa di Stefano Buffagni, nel quale il viceministro allo Sviluppo economico oppone un netto «no» alla richiesta di garanzie per 2 miliardi di euro della società coinvolta nel crollo del ponte di Genova. In realtà, tra gli imbarazzi di Palazzo Chigi e del Tesoro che, dopo il duro comunicato del colosso che fa capo alla famiglia Benetton, evitano l'impegno di una dichiarazione pubblica, si intuisce che la vicenda si potrebbe

chiudere con un compromesso. Lo spiegano fonti autorevoli del M5S nel governo: se sbarrare completamente la strada ad Atlantia è complicato, l'obiettivo almeno deve essere di strappare le migliori condizioni possibili per il governo. Quali? Costringere Autostrade per l'Italia ad abbassare le tariffe, molto vantaggiose per la società.

In che modo lo suggeriscono alcune ipotesi che in queste ore sono al vaglio dei ministeri interessati, Trasporti e Tesoro. Basta che in un decreto il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri inserisca come requisito d'accesso alle garanzie l'obbligo di rispettare le delibere dell'Autorità indipendenti. Nello specifico caso si tratterebbe di una delibera dell'Art, Autorità di regolazione dei trasporti, che imporrebbe un abbattimento dei prezzi al cliente per i servizi sulla rete autostradale. È anche su questa mediazione che si trovano a lavorare il premier Giuseppe Conte e la ministra dei Trasporti che da mesi ha in mano il dossier, Paola De Micheli.

Lo scontro in atto tra governo e la società Atlantia si situa in un crocevia di difficoltà. Quella ovvia di Atlantia che si trova a galleggiare su un'incertezza finanziaria. Poi, quella dell'esecutivo che ancora non formalizza una decisione definitiva sulla concessione ad Autostrade. Infine c'è la difficoltà evidente del M5S di dover digerire l'ennesima promessa mancata, dopo lo stop al Tap, alla Tav, agli F35, la chiusura dell'Ilva e così via. I grillini hanno bisogno di coprirsi politicamente in vista dell'annuncio che la revoca ai Benetton, sban-

dierata per quasi due anni, non ci sarà.

L'intervento di Buffagni non è stato casuale. È stato condiviso con il ministro Stefano Patuanelli e calibrato con i vertici del Movimento che ora, in forma anonima, lasciano trapelare che non accetteranno «ricatti» da parte di Atlantia. La controffensiva grillina serve anche a mettere in chiaro che il temporeggiamento di De Micheli non dovrà avere come esito la classica pacca sulle spalle. I 5 Stelle hanno bisogno di uno scalpo. Sono consapevoli dei contraccolpi sull'occupazione in Italia e che è difficile scalfire la convinzione espressa da Italia Viva che «non si può far morire un'azienda come Atlantia» e che «Aspi deve poter accedere al credito come altre società».

Ma per il Movimento, spiega un membro del governo, non è nemmeno accettabile il paradosso di «rendergli la vita più semplice e dare ai Benetton i soldi con i quali poi magari pagheranno grandi studi legali per farci causa». Per i 5Stelle va adottato lo stesso metodo usato in questi giorni per la richiesta da parte di Fca, società del gruppo Exor che edita il nostro giornale. In quel caso, la scelta del governo è stata di chiedere, in cambio dell'ok alle garanzie, la certezza degli investimenti in Italia. Per Atlantia un compromesso simile, che potrebbe annacquare gli effetti politici sul M5S del cedimento sulla revoca, sarebbe ingoiare il taglio delle tariffe autostradali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La ministra Paola De Micheli

Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte sta mediando sulla questione Autostrade

L'INTERVISTA

Coltorti: «Ora tirano la corda Ma l'esecutivo deve decidere»

Federico Capurso / ROMA

Mauro Coltorti, presidente della commissione Trasporti del Senato in quota Movimento 5 Stelle, si dice «preoccupato dalle tensioni con Atlantia». Eppure, non è affatto sorpreso della posizione del gruppo della famiglia Benetton: «Tirano la corda - dice -, come è giusto che sia».

Coltorti, l'attesa per un verdetto sulle concessioni si sta protraendo da quasi due anni. Non le sembra poco serio?

«Atlantia fa gli investimenti se ha la garanzia di ottenere il rinnovo della concessione e capisco la loro accelerazione. Ora il governo dovrà decidere in fretta. È quello che mi auguro anch'io».

E che cosa si stava aspettando?

«Prima c'era la Lega, ora il Partito democratico, con due atteggiamenti diversi sul tema. Siamo obbligati a confrontarci e ci vuole più tempo. Se fossimo stati al go-

verno da soli, avremmo tolto le concessioni dopo aver registrato le responsabilità di Aspi sul crollo del ponte Morandi».

Non è una grande vittoria per il Paese avere un concessionario costretto a bloccare gli investimenti in attesa delle decisioni del governo.

«Avrebbe dovuto investire da tempo. Le gallerie devono ancora essere messe in regola con la normativa dell'Unione europea. Quando se ne andranno, ci beccheremo noi le multe. Anche questo è poco serio».

Intanto, il vostro viceministro allo Sviluppo economico, Stefano Buffagni, gli nega un prestito che sarebbe previsto dal decreto legge Liquidità. Per Aspi il decreto non vale?

«Questa è una loro interpretazione. Credo, comunque, che Buffagni dovrà consultarsi con il resto del Movimento e con il suo ministro».



Mauro Coltorti (M5S)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Atlantia, è scontro Pd-Cinque Stelle I Dem: «No al caos decide il premier»

Buffagni: «Mi querelino pure, ma il governo non si piega»
Di Battista: «Questa è la prepotenza dei soliti padroni»

ROMA

L'impressione, dalle parti di palazzo Chigi, è che la partita sulla revoca delle concessioni ad Autostrade possa sfuggire di mano e prendere una china pericolosa, come avvenne per la Tav. Il governo si mostra compatto nel redarguire Atlantia dopo la minaccia di bloccare gli investimenti sulla rete autostradale in mancanza della garanzia statale su un prestito da 2 miliardi di euro e di dare mandato ai propri legali.

Un attimo dopo, però, Giuseppe Conte è costretto a seguire con preoccupazione la polemica che sale all'interno del ministero dei Trasporti, con il viceministro del Movimento 5 Stelle Giancarlo Cancellieri, che accusa la ministra Pd, Paola De Micheli, di aver tenuto nascosto il dossier su Autostrade, adombrando il dubbio che si sia schierata al fianco della holding della famiglia Benetton.

Ai piani alti del Nazareno registrano con fastidio «i toni di un membro di governo del M5S che rischiano di alimentare confusione su una vicenda molto chiara: sarà il Consiglio dei ministri a prendere una decisione sulle concessioni autostradali e in quella sede se ne discuterà. Non sui social o a mezzo stampa».

Fonti del ministero ricordano che il dossier su Autostrade è già stato inviato al premier, altro che tenerlo nascosto. Ma tra i Dem vicini alla ministra l'umore è ancora più nero. «Cancellieri sta minando un lavoro di mesi», sibilano. Poi, affondano il colpo: «Se la sua posizione e le sue parole sono a nome del M5S, su questo dossier può anche cadere il governo». Uno spauracchio utile – si augurano – a sedare gli animi nel ministero e a raccogliere le rassicurazioni dei Cinque Stelle più moderati.

Nell'agenda di palazzo Chigi, però, non ci sono ancora vertici in programma. Conte attende che gli animi si acquietino, perché nel dossier inviato da De Micheli viene prevista la possibilità di revoca delle concessioni, ma sono indicate anche altre strade. Tra le opzioni previste, resta uno scoglio sull'ingresso di un soggetto pubblico in Autostrade.

Il governo vorrebbe una quota di maggioranza e, nel caso, che l'entrata sia contestuale alla firma di un accordo sulle concessioni. Atlantia, invece, viste le condizioni finanziarie della società, vuole mettere sul mercato quote di minoranza solamente dopo aver firmato l'intesa, per evitare di svendere. Le alternative alla revoca restano comunque preferibili per i

Dem, di fronte al rischio di una perdita di migliaia di posti di lavoro.

E anche i Cinque Stelle meno oltranzisti si sono resi conto che va evitato lo show-down del 30 giugno, quando Aspi potrebbe lasciare le concessioni chiedendo un indennizzo allo Stato di 23 miliardi.

Il terreno del confronto con Atlantia e la sua controllata, Autostrade, andrà comunque ricostruito, dopo la minaccia di dare mandato ai propri legali per la garanzia statale negata sul prestito. Tema sul quale si era esposto il viceministro dello Sviluppo economico, Stefano Buffagni, che ribatte: «Possono anche querelarmi, ma il governo non si piega» e invoca «rispetto per lo Stato». Lo stesso ministero guidato da De Micheli definisce «inaccettabile» il comunicato di Atlantia e «il sapore di ultimatum» che ne traspare.

Posizione condivisa dal vicepresidente Pd Andrea Orlando, che suggerisce di «evitare ultimatum e ricatti» e cambiare i toni. E anche da Alessandro Di Battista, che definisce «inquietanti» le minacce contro Buffagni, e si scaglia contro «la prepotenza dei soliti padroni», invocando la revoca delle concessioni. —

FED. CAP.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1.25

Miliardi di euro
che il gruppo Atlantia
ha richiesto per Aspi
con la garanzia di Sace

14.5

Miliardi di euro previsti
dal nuovo piano
di investimenti
della società Autostrade

1.5

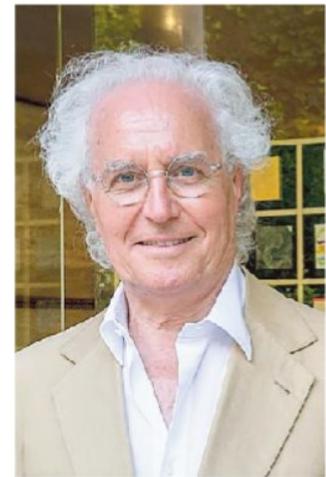
Miliardi di euro: è la
riduzione delle tariffe
offerta da Aspi al
governo nei mesi scorsi

23

Miliardi di indennizzo
che Aspi si aspetta
in caso di revoca
Sono 8 per il governo



Un cantiere autostradale. In basso, le insegne di Autostrade sul palazzo della direzione del 1 tronco a Genova



Luciano Benetton

Il grillino Cancelleri: «Dai Benetton una provocazione inaccettabile»
Poi frena: «Hanno anche Aeroporti di Roma, non vogliamo altri guai»

Il viceministro: «Noi per la revoca Ma si possono aprire altri scenari»

Il dossier è
una lettera d'amore
inviata da Autostrade
alla De Micheli
L'esecutivo deve
darsi una scadenza

L'INTERVISTA

Federico Capurso

Quando il viceministro dei Trasporti, Giancarlo Cancelleri, uomo di peso del Movimento 5 stelle, risponde al telefono dalla sua Sicilia, è un fiume in piena che si abbatte su Atlantia e sulla controllata Autostrade per l'Italia: «Arroganti», «una provocazione inaccettabile», «con queste persone non si può trattare», «per noi possono andare a casa domani mattina». L'impeto contro la holding della famiglia Benetton, che ha annunciato di voler bloccare gli investimenti sulla rete autostradale, però, si affievolisce e alla fine lascia il posto a un atteggiamento improntato alla realpolitik, obbligatorio per chi deve muoversi in un governo di coalizione. «Noi porteremo al tavolo la richiesta di commissariare Aspi e revocarle le concessioni – dice Cancelleri –, ma quando inizieremo a parlare con i nostri alleati, si potrebbero aprire scenari diversi rispetto alla nostra proposta».

Sono passati quasi due anni dal crollo del ponte Morandi e voi dovete ancora iniziare a parlare con i vostri alleati?

«Ha ragione, ci abbiamo perso già troppo tempo e non si può rimandare una decisione all'infinito. Dobbiamo porre un limite: nel giorno in cui

andremo a Genova per tagliare il nastro del nuovo ponte Morandi, dovremo sapere a chi lo affidiamo. E scegliere, dunque, sulla revoca delle concessioni».

Forse anche prima, entro il 30 giugno. Altrimenti c'è il rischio di dover pagare 23 miliardi di euro di indennizzo ad Aspi.

«La nostra idea è chiara: Aspi deve essere commissariata dal governo e Anas deve entrare in Autostrade come soggetto controllore. Contestualmente, una volta avviata la pratica di revoca delle concessioni, facciamo partire anche la procedura per riaffidare la rete autostradale ora in mano ad Aspi, che vorremmo spacchettare in 3 o 4 concessioni. Un procedimento che durerebbe almeno 4 anni, durante i quali resterebbe Autostrade».

Lei parla anche di scenari diversi che si potrebbero aprire al tavolo con i vostri alleati.

«Non abbiamo ancora capito quali siano le loro proposte. La nostra è questa. Ma dobbiamo stare attenti, sappiamo bene che Atlantia, oltre ad Aspi, ha anche Aeroporti di Roma, che gestisce Fiumicino e Ciampino. Non siamo stupidi. Non vogliamo creare un effetto domino su altri asset strategici per il Paese». **C'è però una proposta di Atlantia inviata al ministro Paola De Micheli e un dossier con varie strade percorribili inviato dal Mit a palazzo Chigi. Non c'è solo la vostra idea in campo.**

«Quel dossier è una lettera d'amore inviata da Autostrade al ministro De Micheli. È un affare tutto loro, che non è stato condiviso con me, con le altre forze di maggioranza

e nemmeno con il presidente del Consiglio. Hanno trattato loro due senza una linea politica concordata con gli alleati».

Possibile che lei non ne abbia mai parlato con De Micheli?

«Ne abbiamo parlato, ma lei prima di metterci a un tavolo e decidere ne vuole parlare con Conte e poi con gli altri. Dice "adesso vediamo, adesso facciamo" da settimane, ma non si è ancora mossa».

Non teme che con una revoca delle concessioni si perdano migliaia di posti di lavoro?

«Non vedo un interesse da parte di Aspi a licenziare delle persone. Con il nostro piano non si perderebbe nemmeno un posto».

Ma è un'azienda in difficoltà economica. Ha anche chiesto un prestito, come previsto dal dl Liquidità, e il vostro viceministro allo Sviluppo economico, Stefano Buffagni, ha risposto "no, grazie". Possibile che il decreto valga per alcune aziende e per altre no?

«Il confine è molto labile, lo ammetto. Anche su Fca c'è stato un dibattito, ma si è spento quando si sono date rassicurazioni al governo. Per noi però la richiesta di Atlantia è inaccettabile».

Minacciano di portarvi in tribunale.

«Adesso vediamo. Io spero di vederci presto e di poterci confrontare. Non vorrei continuare a parlarci attraverso i giornali. Spero vengano tutti a più miti consigli». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GIANCARLO CANCELLERI
VICEMINISTRO ALLE INFRASTRUTTURE
E AI TRASPORTI

La società senza liquidità: si fermerebbero cantieri che coinvolgono 25mila lavoratori
L'analisi del professor Zucchetti della Bocconi: «Gravi conseguenze per tutto il Paese»

Autostrade con l'incubo del crac «In bilico opere per 60 miliardi»

Atlantia: «Abbiamo spedito nove lettere al governo, non ci ha mai risposto»

IL RETROSCENA

Lorenzo Cresci

Si gioca su tre tavoli la partita tra Autostrade per l'Italia e il governo: quella economico-finanziaria è la più delicata, perché in ballo c'è la sopravvivenza della stessa società del gruppo Benetton, con problemi di cassa (almeno 400 milioni, fin qui coperti dalla capogruppo Atlantia) e un equilibrio mantenuto fino al 31 dicembre scorso grazie alla possibilità di poter operare in debito. «Equilibrio smarrito con il decreto Milleproroghe e il nodo sul valore dell'indennizzo per l'eventuale revoca della concessione», si fa notare in ambienti vicini al gruppo.

E qui la partita diventa politica, e, quindi, di conseguenza anche giudiziaria perché tra i 23 miliardi di euro che vorrebbe Autostrade e gli 8 miliardi che vorrebbe pagare lo Stato, la differenza è evidente e diventa materia per gli studi legali.

Da qui la richiesta di linee di prestito garantite formulata da Autostrade a Sace, su cui il governo, specialmente nella sua componente pentastellata, è orientato al «no». Meno tranchant sembra la linea di Cassa depositi e prestiti, con cui Autostrade nel dicembre 2017 ha trattato una linea di credito per 1,7 miliardi di euro (di cui 1,1 in forma di Term Loan con durata decennale e 0,6 miliardi di euro in forma di Linea Revolving quin-

quennale), solo in parte incassata.

Alla richiesta di avere altri 200 milioni di euro, in aprile, «Cdp non detto no», sottolineano fonti vicini al dossier, ma ha congelato la trattativa, «intavolando comunque un dialogo», si fa osservare.

Il problema è che ci sono «motivazioni oggettive» che hanno cambiato la situazione: dal tragico crollo del Ponte Morandi di Genova alla revisione della concessione su cui lavora il governo, dalla rivalutazione degli introiti dei pedaggi autostradali al junk, spazzatura, con cui le agenzie di rating hanno declassato Autostrade.

In questa partita su più fronti, l'attacco di Autostrade con lo stop agli investimenti da 14,5 miliardi programmati fino al 2038, di cui 6 per il primo quadriennio. Una minaccia che «non è un ultimatum - spiegano fonti di Atlantia - nei confronti dei decisori istituzionali».

Atlantia e Aspi da gennaio a oggi hanno inviato nove lettere a tutti gli attori istituzionali coinvolti, non ricevendo alcuna formale risposta su nessuno dei punti salienti evidenziati o delle proposte formulate.

Mentre Atlantia - sempre secondo le fonti - ha atteso e attende che vengano prese delle decisioni in merito alle proposte inviate formalmente, anche relativamente alla vicenda della concessione in campo da quasi due anni».

IL PREZZO DELLO STOP

L'Italia delle infrastrutture rischia di bloccarsi, con lo stop agli investimenti e da uno studio del professor Roberto Zucchetti, docente di

Metodologie di valutazione delle infrastrutture di Trasporto alla Bocconi di Milano, emergono numeri di grande valore.

Sono centinaia le opere che restano bloccate, per un valore diretto di 14,5 miliardi oltre ai 7 di manutenzioni (attività non sospese), una spesa «che ha fattore moltiplicatore di tre», sottolinea il professor Zucchetti, quindi parliamo di oltre 60 miliardi. A rischio di realizzazione infrastrutture attese da tempo come la Gronda di Genova (4,3 miliardi) e il Passante di Bologna (circa 1 miliardo), ma anche decine di ampliamenti e miglioramenti di terze e quarte corsie praticamente su tutta la rete nazionale: A1, A4, A8, A9, A12, A13, A14. Bloccati anche interventi di innovazione della rete (incluse le «smart roads») e miglioramenti della visibilità su strada e in galleria.

E ancora, senza liquidità da parte di Autostrade, oggi alle prese con un debito di svariati miliardi, bloccate opere locali per il collegamento tra i centri urbani e l'autostrada tramite la realizzazione di svincoli e il potenziamento di aree di servizio.

«Gli investimenti garantirebbero un'occupazione di 25 mila unità all'anno - osserva Zucchetti - lavoro che serve al Paese». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PRINCIPALI OPERE SOSPESSE



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

LE REAZIONI

I sindacati contro Conte «Pagano solo i lavoratori»

«Il governo deve decidersi. E fare presto». «Basta tergiversare: una decisione va presa». I sindacati dei trasporti, di fronte al nuovo braccio di ferro sui destini di Autostrade, se la prendono soprattutto con il premier Conte, anche se l'annuncio di venerdì di Atlantia è piaciuto poco.

«È sbagliato negare linee di credito per avere la liquidità - sostiene la segretaria nazionale della Filt Cgil Cristina Settimelli -. In particolare è sbagliato verso un'azienda che è pronta a far ripartire i cantieri per opere infrastrutturali utili al Paese, anche con ingenti investimenti ed è ancor più sbagliato farlo in una fase pesante dell'economia. Capiamo che questo atteggiamento derivi dalla tragedia del ponte Morandi, ma vorremmo ricordare che la magistratura non ha messo fine a tale vicenda - aggiunge - e non ci risulta usuale un atteggiamento di condanna senza che la giustizia abbia fatto il suo corso».

IL NODO DELLA CONCESSIONE

La prima cosa da fare ovviamente sarebbe sciogliere il nodo delle concessioni. «Non si può restare in questo limbo anche perché Aspi in questo momento è in difficoltà e ci lavorano moltissime persone» sostiene la segretaria della Cgil.

«Lasciare 7 mila lavoratrici e lavoratori per due anni nell'incertezza sul loro futuro è davvero troppo. Il governo decida cosa vuole fare, se cioè vuole revocare la concessione», ripete a sua volta il segretario generale Fit-Cisl Salvatore Pellecchia. «È sotto gli occhi di tutti che l'Italia ora più che mai ha bisogno di investimenti per risalire la china della crisi economica - aggiunge -. Ma se non si dà all'azienda e ai dipendenti certezza sul proprio futuro, quale che sia, non si esce dallo stallo».

«Il governo non può continuare a tergiversare, una decisione va presa», concorda il segretario della Uiltrasporti, Marco Verzari. «È una partita troppo lunga e abbiamo già abbondantemente superato i tempi supplementari. Se Autostrade è un soggetto adatto a gestire una concessione che è importante per il Paese, allora ha diritto ai prestiti. Se non viene considerata adatta, allora il governo lo decidesse. Non si può tenere un gruppo così nell'incertezza perché il rischio sono il blocco di investimenti e manutenzioni e le ricadute su lavoratori e utenza - conclude - È una situazione inammissibile, il governo si sbrighi». —

P.BAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Viabilità e infrastrutture

Valdastico nord, ok alle ultime varianti

Trovato l'accordo dopo un triennio di tira e molla Adesso l'autostrada potrà arrivare fino a Pedemonte
BADIA POLESINE

La notizia è questa: per il tratto della nuova Valdastico Nord sono state definite anche le ultime varianti e così dopo un triennio di tira e molla si avvia al completamento l'iter di approvazione del progetto definitivo del primo lotto dell'autostrada A31 in territorio Veneto. Dalla Democrazia Cristiana alla Lega, un destino legato all'autostrada tra le più discusse d'Italia, 127,7 chilometri totali previsti da Badia Polesine fino a Trento, il cui primo tratto la Valdastico Nord fu inaugurato il 1° agosto del 1976: 36 chilometri tra Vicenza e Piovene Rocchette. E' del 2015 invece l'inaugurazione, presenti il governatore veneto Luca Zaia e l'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio, del tratto da Badia Polesine a Vicenza, la cosiddetta Valdastico Sud, che permette di arrivare a Piovene Rocchette per complessivi 90 chilometri.

Adesso l'autostrada Pi-Ru-Bi (da Piccoli-Rumor-Bisaglia i tre leader della Dc che fu) è pronta ad arrivare fino a Pedemonte paese nella valle dell'Astico, penultima tappa prima di tagliare il traguardo finale di Trento. Tutto succede dopo l'ultimo confronto avvenuto alcuni giorni fa tra Regione Veneto, Provincia di Vicenza e i comuni di Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Arsiero, Valdastico e Pedemonte, concernente la localizzazione delle varianti di tracciato, intervenute rispetto al progetto

preliminare del primo lotto del proseguimento a nord dell'autostrada. Così informa A4 Holding, società del Gruppo Abertis che gestisce la rete autostradale di A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico.

Cosa prevede il progetto del 2017? Il prolungamento verso nord della Valdastico per complessivi 17,84 chilometri, progetto strutturale che contempla interventi economici, a solo carico del concessionario autostradale per 1,3 miliardi di euro. Alcune modifiche sono state apportate dopo le richieste avanzate dalla Regione Veneto e della Soprintendenza.

«In particolare - come illustra A4 Holding - si è provveduto a stralciare la realizzazione del casello prevista nel comune di Cogollo del Cengio, aumentando così lo sviluppo in galleria del tracciato, e prevedendo interventi di potenziamento della Strada Provinciale 350 sia a nord che a sud del casello eliminato».

Ora per la partenza dei lavori serve l'assenso del Cipe. Ma per arrivarci bisogna che arrivino sul quel tavolo tutti i pareri positivi dei ministeri e delle istituzioni competenti compresa la Regione Veneto.

Insomma, non mancherebbe molto per brindare al risultato dopo oltre 40 anni di asfalto, calcestruzzo, contestazioni da parte degli ambientalisti e inchieste poi archiviate per inquinamento. Salvo che gli ambientalisti non si mettano nuovamente di traverso, visti i pezzi di montagna e paesaggio che verranno giù.

Giuliano Ramazzina

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



Modifiche al decreto Rilancio: ecobonus a tutte le seconde case

Corsa agli emendamenti. Pronte le correzioni della maggioranza: fondi garantiti ai Comuni delle zone rosse, Cig più lunga e effetti più leggeri. Ma la copertura degli interventi è limitata a 800 milioni

Copertura della cassa integrazione estesa fino a dicembre, aiuti per le zone rosse rafforzati, credito d'imposta sugli affitti di beni strumentali all'attività di impresa o professionale esteso, taglio sulle bollette elettriche delle Pmi migliorato, eco e sismabonus al 100% per tutte le

secondo case. Queste le principali modifiche al decreto Rilancio che potrebbero arrivare in Parlamento, compatibilmente con una dote complessiva per il restyling limitata a 800 milioni. **Rogari** — a pag. 3

Cig con orizzonte a dicembre e bonus affitti più robusto

Emendamenti al Dl Rilancio. Partita la corsa alle modifiche della manovra anti-crisi. Nodo risorse per gli ammortizzatori. In cantiere ritocchi migliorativi su bollette, ecobonus, zone rosse e stagionali

Alla Camera martedì il via alle audizioni con il ministro Gualtieri. Metodo manovra per esaminare il testo

Marco Rogari

ROMA

Un restyling non trascurabile, seppure condizionato da dote limitata a circa 800 milioni per i ritocchi. Il punto d'approdo parlamentare del decreto Rilancio è già abbastanza chiaro. Ma sono ancora da individuare molte delle coordinate indispensabili per tracciare la rotta delle modifiche. Anche perché la navigazione prima alla Camera, e poi al Senato, si annuncia abbastanza agitata con vere e proprie ondate di emendamenti. Anche se per evitare veri e propri assalti alla diligenza si sta pensando a gestire il cammino parlamentare fin dal suo primo passaggio alla Camera sulla falsariga del modello-manovra di fine anno e con ben tre relatori. Già martedì si dovrebbe entrare nel vivo con il ciclo di audizioni, "inaugurato" da quella del ministro dell'Economia Gualtieri.

I gruppi parlamentari sono già in

pressing per correggere i 266 articoli della maxi-manovra anti-crisi e lo stesso Governo ha già in cantiere alcune modifiche. Prima fra tutte quella sugli aiuti per le zone rosse che saranno rafforzati senza prevedere più alcuna esclusione. Ma si lavora anche al rafforzamento, o all'estensione, del credito d'imposta 60% sugli affitti di beni strumentali all'attività di impresa o professionale, e al miglioramento della misura sul taglio da 600 milioni sulle bollette elettriche delle Pmi. In entrambi i casi non vengono esclusi interventi sui criteri. Ma nella maggioranza (soprattutto nel Pd), e nello stesso governo, si guarda anche alla Cassa integrazione.

L'obiettivo non ancora dichiarato, ma destinato ad essere al centro di vari emendamenti, è di garantire la "copertura" ai lavoratori fino a tutto dicembre, 2 mesi in più di quella al momento prevista con il meccanismo delle 5 settimane entro agosto più quattro per arrivare ad ottobre. Al ministero del Lavoro sarebbe già stata avviata un'istruttoria tecnica preliminare, ma per avere il via libera del Mef occorrerà superare lo scoglio-risorse. Per i sostegni tradizionali il Dl ha stanziato 18,6 miliardi (12,5 assicurati dai nuovi spazi di deficit) che per circa 16,4 miliardi vengono assorbiti dal solo rifinanziamento degli ammortizzatori, con il quale occorrerà anche puntellare le coperture del decreto Marzo (per almeno

3-4 miliardi). Scorporando le risorse destinate al Fondo di integrazione salariale, resterebbero 10-11 miliardi che rischierebbero di rivelarsi insufficienti per prolungare la Cig a fine anno. E il boom di richieste arrivato all'Inps ad aprile non è certo incoraggiante.

Un boom che, secondo alcuni tecnici, non dovrebbe ripetersi nelle prossime settimane con la ripartenza di molte attività per la "fase 2". Non solo. Un aiuto potrebbe venire dallo "Sure": uno degli strumenti europei sono forma di prestiti agevolati potenzialmente utilizzabile fino a una ventina di miliardi. Nella maxi-manovra è stato già creato un apposito fondo. Ma i tempi tecnici per il ricorso a questi aiuti potrebbero non essere allineati a quelli del cammino parlamentare per la conversione il legge del Dl. Ma potrebbe spuntare un'altra opzione con una diversa "spalmatura" mensile della Cig insieme all'eventuale eliminazione del vincolo di settembre per i licenziamenti (v. altro



articolo in pagina). Un altro correttivo in arrivo è quello che rendere utilizzabile Eco e Sismabonus al 100% per tutte le seconde case ("unifamiliari" comprese). Con Iv che spinge anche per un'ulteriore estensione, mentre M5S sembra puntare su enti locali, famiglia e stagionali del turismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE MODIFICHE ALLO STUDIO

1

LAVORO

Cig, copertura fino a tutto dicembre

Due mesi in più rispetto alla cassa integrazione attuale

Si punta a garantire la "copertura" della cassa integrazione ai lavoratori fino a tutto dicembre, 2 mesi in più di quella al momento prevista con il meccanismo delle 5 settimane entro agosto più quattro per arrivare ad ottobre

2

IMPRESE

Bonus affitti, si punta all'estensione

Allo studio miglioramenti sul taglio alle bollette

In cantiere il rafforzamento, o l'estensione, del credito d'imposta 60% sugli affitti di beni strumentali all'attività di impresa o professionale, e il miglioramento della misura sul taglio da 600 milioni sulle bollette elettriche delle Pmi

3

ENTI LOCALI

Zone rosse, fondi a tutti i comuni

L'annuncio del premier Conte

Come annunciato dal premier Giuseppe Conte, in sede di conversione sarà presentato un emendamento al decreto Rilancio per garantire fondi «a tutti» i Comuni nelle zone rosse colpiti dall'emergenza coronavirus per una questione di «equità».

4

ECO E SISMABONUS

Superbonus allargato alle seconde case

Comprese anche le villette unifamiliari

Obiettivo è rendere utilizzabile Eco e Sismabonus al 100% per tutte le seconde case ("unifamiliari" comprese). Italia Viva spinge anche per un'ulteriore estensione, mentre M5S sembra puntare su enti locali, famiglia e stagionali del turismo

16,4

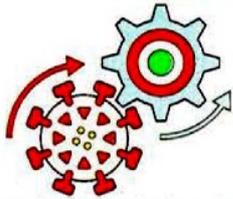
MILIARDI

È la dote del decreto per gli ammortizzatori, ma 3-4 miliardi serviranno per puntellare le coperture del Dl Marzo. Resterebbero utilizzabili non più di 10-11 miliardi

Prove di semplificazione sulla responsabilità contabile

I NODI DELLA RIPRESA

IL NUOVO DL IN ARRIVO



Sul tavolo l'idea di limitare il danno erariale alla «colpa grave» per una serie di opere

Allo studio anche l'aumento delle soglie che permettono gli affidamenti in via diretta

Gianni Trovati

I Comuni stanno iniziando in questi giorni la complicata digestione del decreto intitolato al Rilancio, ma la pioggia normativa anticrisi promette di proseguire a stretto giro con un nuovo provvedimento che proverà a sbloccare procedure e appalti. E anche in questo prossimo decreto, che il governo vorrebbe approvare nel giro di una quindicina di giorni anche se l'esperienza insegna che il calendario sdrucchiola, il capitolo da gestire in Comune sarà ricco.

L'obiettivo, si diceva, è prima di tutto quello di liberare la spesa per investimenti che dopo le buone performance degli ultimi due anni sta inevitabilmente crollando sotto i colpi della crisi. E i fronti di intervento su cui è stato avviato il confronto fra gli enti locali e il governo sono parecchi.

Sul tavolo torna prima di tutto il tentativo di superare la «paura della

firma» che paralizza i funzionari alle prese con un dedalo normativo spesso contraddittorio. L'idea è vecchia ma la strada ipotizzata sembra nuova. Tramontata almeno per ora l'ipotesi di attribuire un controllo preventivo alla Corte dei conti per i lavori pubblici sopra una certa soglia con una norma che si è affacciata senza successo in più di un'occasione, i tavoli tecnici e politici ora puntano a una soluzione diversa: sospendere la responsabilità amministrativo-contabile per colpa grave, limitandola ai soli casi in cui emerge il dolo, almeno per una finestra temporale in grado di far ripartire la macchina e testare sul campo la novità. Su questo filone si innesta anche l'ipotesi ricorrente di intervenire sull'abuso d'ufficio, che però incontra troppi ostacoli politici per essere portata avanti davvero. Il confronto ora si concentra sui tempi e la tipologia di opere su cui testare la responsabilità «limitata» alla colpa grave: che inevitabilmente accenderà presto il confronto anche con la Corte dei conti.

Sempre in fatto di deroghe alle procedure ordinarie, prende forma anche l'ipotesi di individuare una serie di opere «di interesse strategico locale» da affidare a commissari per replicare quello che il dibattito politico ha voluto battezzare «modello Genova». Modello che ovviamente non è replicabile in sé (fortunatamente) per le condizioni in cui è nato; ma che in ogni caso suggerisce un'esigenza di semplificazione e unificazione delle responsabilità. L'idea è di applicarlo per una serie limitata di opere, che dovrebbero superare una soglia di valore ipotizzata a 2 milioni di euro affidando al

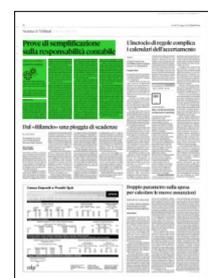
sindaco il compito di tirare le fila: ma proprio l'individuazione della figura a cui affidare il ruolo di commissario, insieme al valore minimo da raggiungere per etichettare l'opera come «strategica», sono i punti più sensibili della discussione.

In gioco tornano poi altre due soglie, quelle fissate dall'articolo 36 del Codice appalti per definire i casi in cui si può procedere con gli affidamenti diretti: l'ipotesi è quella di alzare da 40mila a 100mila euro il primo livello, quello che non impone nemmeno la consultazione preventiva delle imprese, e da 150mila a 350mila euro il secondo, che per i lavori chiede la valutazione di tre preventivi.

Tutto questo si accompagnerebbe a una serie di misure per velocizzare i trasferimenti agli enti locali dei fondi nazionali e comunitari per gli investimenti, perché ovviamente senza soldi non c'è procedura che tenga. Ma proprio questo aspetto sta imponendo ai tecnici al lavoro sul decreto di occuparsi anche di un problema più generale: quello della crisi complessiva dei conti comunali. In questo filone si colloca almeno l'allungamento a 10 anni del tempo utile per ripianare i deficit 2020, che con l'ordinario limite triennale rischiano di portare dritta al dissesto la maggioranza dei Comuni.

gianni.trovati@ilssole24ore.com

§ RIPRODUZIONE RISERVATA



non validati scientificamente», segnala una nota prodotta a marzo 2020 da Anit-Confindustria e da altre sigle delle principali imprese dell'isolamento termico. Sotto i 10 cm non si scende. Meglio ancora sarebbe rivolgersi a un'impresa certificata dalla norma Uni di riferimento Uni En Iso 10456.

Quanto ai benefici, secondo l'ufficio studi Gabetti, che ha effettuato il calcolo sulla base di lavori già eseguiti a prescindere dall'Ecobonus, nella gran parte dei casi il cappotto termico determina un minor fabbisogno energetico del 42% rispetto a prima, con un risparmio medio in bolletta di circa il 35% e un salto di classe addirittura di tre gradini.

Quanto ai costi, c'è la possibilità che varino molto, anche perché l'opera comprende diverse altre voci tra cui la preparazione del sottofondo, con eventuale distacco del vecchio intonaco, il ponteggio, gli oneri di sicurezza e la manodopera, e non solo la posa dello strato isolante. Ad ogni modo, in termini di metri quadrati di parete verticale, si può oscillare in un range compreso tra 55 e 85 euro al metro quadrato per un lavoro di buona qualità.

Spesso, però, insieme alle pareti verticali si interviene anche per rifare il tetto e in questo caso solo per la sostituzione dello strato isolante si oltrepassano i 100 euro al mq, superate abbondantemente se si posano tegole nuove.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Condominio Emilia. La nuova facciata di un edificio di Parma riqualificato da Iren Smart Solution che ha usufruito della cessione del credito. Per ridurre le dispersioni è stato scelto un sistema a cappotto costituito da pannelli isolanti in polistirene espanso con grafite dello spessore di 12 cm (conduttività termica 0,031 W/mqK)

IL PROGETTO DELLA SETTIMANA

I 12 APPARTAMENTI IDEATI DA TERESA SAPEY

A Madrid un edificio per ricordare Gio Ponti

Quando progettare diventa l'occasione per usare l'architettura e il design non solo per fini estetici, ma anche culturali. A Madrid l'architetto Teresa Sapey ha completato un intervento residenziale di 15mila mq con 12 appartamenti, di cui 2 superano i mille metri quadrati ciascuno, proponendo un racconto che richiama alla memoria il lavoro del grande maestro Gio Ponti.

L'architetto italiana, con studio in Spagna, nota per la sua attenzione al tema del colore, è stata coinvolta da un imprenditore venezuelano per la riqualificazione di un immobile esistente. E ha intrapreso questa sfida proponendo l'idea di un viaggio. «Questo intervento – spiega la Sapey – non è solo un progetto di un edificio a 360 gradi, ma è soprattutto un libro aperto che spiega la nostra interpretazione di due progetti che Gio Ponti ha realizzato a Caracas, in Venezuela, in particolare due case, Villa Planchart detta El cerrito, e Villa Arreaza (demolita) detta La Diamantina». In queste due residenze, Ponti aveva disegnato tutto: dallo spazio ai mobili, ai decori. «Quando sono stata coinvolta per una consulenza estetica per questo progetto, ho risposto proponendo una reinterpretazione in chiave contemporanea delle due ville di Ponti. Il suo obiettivo era vendere al meglio – commenta l'architetto – e questo carattere di unicità ne ha garantito il successo immobiliare». Un intervento residenziale, tutto fatto su misura, nato dalla riconversione di un progetto per un hotel di lusso, fallito nel corso del cantiere. I nuovi volumi sono caratterizzati da disegni geometrici, con la prevalenza di rombi, la forma favorita di Ponti, e righe. Colori e materia sono gli elementi che disegnano gli appartamenti: «Nero, bianco e grigio sempre abbinati a cromatismi pontiani – racconta – come i gialli, i blu, il verde acqua. Tutto integrato con il legno, o con il ferro brunito, o ancora con la graniglia alla veneziana».

La carriera di Teresa Sapey è decollata grazie all'impegno su un tema specialistico, quello del parcheggio, con soluzioni innovative tanto da farla definire "madame parking"; più recentemente si è confrontata con il tema residenziale e dell'hotellerie. A Rotterdam ad esempio ha terminato un grande progetto alberghiero, un Room Mate, in un intero isolato, riconvertendo un magazzino di spezie.

— Paola Pierotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'importanza del colore.
Uno dei 12 appartamenti dell'intervento residenziale di Madrid su 15mila mq



Scenari. Il futuro di retail e uffici secondo McKinsey e Nuveen deve ispirarsi a uno nuovo stile di vita basato sull'essenzialità

Il nuovo real estate avrà grandi spazi e soluzioni creative

Evelina Marchesini

L'emergenza sanitaria ha imposto cambiamenti e nuove abitudini che non se ne andranno semplicemente con lo scemare del virus o l'applicazione dei vaccini, e i leader del real estate non solo si attrezzeranno per rispettare le norme sanitarie ma avranno il destino nelle proprie mani. Parola di McKinsey, che ha da poco rilasciato un paper in proposito. E linee guida su cui si dipanano altri report post Covid19, come quelli di Nuveen Re.

Se nell'immediato le sfide sono concentrate nel garantire ambienti sicuri sia ai propri dipendenti che ai clienti, guardando più in là i due principali problemi da affrontare sono, secondo McKinsey, la liquidità delle imprese immobiliari e la capacità degli inquilini di pagare i canoni. Concessioni, sconti e piani di rientro sono i termini più usati oggi nel settore, ma vanno presto sostituiti con una visione che trasformi la difficoltà in un vantaggio competitivo nel medio-lungo termine.

Guadagnarsi il rispetto e la fiducia di dipendenti e clienti è il primo must. Nei grandi gruppi questo significa per esempio che devono essere direttamente i Ceo e i manager di punta a scendere in campo, perché delegare trattative e comunicazioni agli asset manager e ai property manager non paga in momenti come questo. Un inquilino non può pagare? Ecco che saranno gli alti vertici societari a interessarsi dei colloqui e delle soluzioni e a fare in modo che le misure decise vengano implementate in tempi rapidi. Questo non solo migliora la situazione nell'immediato, ma creerà un rapporto di fiducia duraturo degli inquilini (o dei dipendenti) nel futuro.

Allo stesso modo alcune funzioni, soprattutto il cash management, vanno centralizzate, per mettere in atto strategie aziendali totalmente coerenti. Ma attenzione, la creatività, dice McKinsey, deve essere al centro

delle soluzioni e sostituire i tagli di costi. L'esempio è quello degli sviluppatori alle prese con la vendita di unità terminate: programmi di lease-to-own (affitti con riscatto), partnership finanziarie e qualunque soluzione innovativa non risolvono solo il problema oggi, ma mettono le basi delle strategie del futuro.

A fronte dell'accentramento in tema di cash flow, qualsiasi decisione che riguardi locazioni di spazi deve essere fortemente personalizzata. Anche all'interno di uno stesso asset non c'è una situazione uguale all'altra e sia che si tratti di spazi commerciali sia a uso ufficio, ogni soluzione deve essere su misura.

Gli operatori del real estate che già in passato hanno investito nella digitalizzazione dei rapporti con gli inquilini e i clienti sono avvantaggiati ma d'ora in avanti ogni passo in questo senso mette le basi per la sopravvivenza futura. I consumatori obbligati a comprare online per l'emergenza sanitaria hanno scoperto nuovi modi di fare shopping e continueranno su questa strada, così come i potenziali acquirenti di immobili, i clienti degli hotel e così via. L'esperienza digitale evoluta non è solo una necessità per traghettare la crisi, è il futuro.

Già da ora i responsabili del real estate stanno cambiando le classiche interviste ai consumatori/clienti con studi di psicologi, sociologi, tecnologi ed esperti del futuro. Perché la parola d'ordine oggi è re-inventarsi e capire quanto siano cambiate le esigenze di spazi di vita e di lavoro negli immobili per famiglie, lavoratori e studenti.

Retail

Nuveen Real estate, nel suo ultimo aggiornamento quindicinale sull'impatto di Covid19 sul settore immobiliare, descrive così la situazione a breve termine nel retail europeo: «Il termine *stuffocation* circola da un po' e indica un trend che si sta diffondendo tra i consumatori: "vivere meglio

con meno". Il lockdown, che ha costretto i consumatori ad uno stile di vita più austero e di conseguenza a rivedere i comportamenti d'acquisto facendo scelte più consapevoli, potrebbe accelerare ulteriormente questo trend», spiegano da Nuveen. Così i retailer riesamineranno il portafoglio di punti vendita per decidere quali valga la pena riaprire. Per quanto riguarda gli investitori, i centri commerciali riapriranno con un maggior numero di spazi vuoti, che difficilmente saranno occupati da negozi di abbigliamento tradizionali. Gli investitori dovranno ora apportare modifiche radicali alla loro allocazione originaria sul mercato retail: questo è il momento di fare dei cambiamenti per far sì che il real estate sia profittevole in futuro.

Uffici

Sempre Nuveen spiega, per l'Europa, che in uno scenario di prolungata recessione, si prevede un calo degli affitti con una scala di correzione regolata in base alla volatilità degli specifici mercati. «L'approccio risk-off potrebbe portare a una sospensione dei progetti di sviluppo in mancanza di tenant che abbiano precedentemente sottoscritto l'impegno a occupare gli spazi, mentre difficilmente verranno finanziati progetti per accrescere il valore degli asset», spiegano.

Cominciano già a manifestarsi un prolungamento delle tempistiche delle transazioni e un ritardo nel lancio di nuovi progetti; saranno colpite in particolar modo le attività transnazionali, soprattutto nelle città che tradizionalmente attirano capitali asiatici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE NUOVE TENDENZE

Risk-off. Una situazione di risk-off si caratterizza per un andamento ribassista, in cui il mercato è scosso da un sentiment tendente al panico. Indica una modalità con cui gli investitori tendono a fare le proprie scelte di investimento rispetto al ciclo economico-finanziario. Il contrario è risk-on.

Stuffocation. L'espressione è emersa con Covid19 e indica un trend che si sta diffondendo tra i consumatori: "vivere meglio con meno". Il lockdown, che ha costretto i consumatori ad uno stile di vita più austero e di conseguenza a rivedere i comportamenti d'acquisto facendo scelte più consapevoli, che privilegiano la soddisfazione allo status, continuerà anche in futuro.

Lease-to-own. Si tratta di una tipologia di offerta, per esempio, di un appartamento o un ufficio nuovi. Può essere tradotto con affitto dietro riscatto e consiste nel pagare un certo numero di canoni di affitto che portano poi alla proprietà.

Concession e abatement. Facilitazioni e riduzioni. In questo periodo i proprietari immobiliari sono alle prese con la difficoltà degli inquilini a pagare i canoni e le trattative si incentrano su questi due termini.

Barriere anti Covid

Per l'ufficio
pannelli eco
in betulla
e carta opaca

« Plexiglass è diventato prezioso come l'oro. Difficile da trovare. Si tratta di un materiale non proprio facile da riciclare né tantomeno bellissimo da vedere all'interno di un ristorante, un ufficio o un'attività commerciale, per via del suo aspetto molto freddo e industriale». La pensa così Stefano Guerrieri, co-founder e Ceo di PlayWood. «Per questo siamo andati alla ricerca di qualcosa che fosse in grado di garantire lo stesso livello di efficacia come barriera fisica anti Covid-19, ma che allo stesso tempo fosse green».

Le nuove barriere prodotte e commercializzate da PlayWood sono realizzate in carta opalescente e legno di betulla, materiali sostenibili e riciclabili al 100%. Sono flessibili, vengono infatti consegnati in rotoli e sono realizzati in carta ondulata a bassa opacità. Non risultano completamente trasparenti, ma sono perfettamente in grado di consentire il passaggio della luce. I supporti autoportanti sono invece realizzati in legno di betulla danno al pannello stabilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Per chi è
in difficoltà
nel pagare
la locazione
nuove
forme
contrattua-
li come
l'affitto con
riscatto**

Al rientro. Più privacy, più distanziamento e aree di lavoro meglio separate saranno alcune delle caratteristiche nella progettazione degli uffici nei prossimi anni