

## Rassegna del 16/07/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

16/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9 Azienda di carni, 10 in quarantena Altri positivi alla Croce rossa di Jesolo	M.Ri.	1
16/07/2020	Nuova Venezia	19 Lotta al virus e sicurezza nei cantieri edili un'azienda su dieci non rispetta le regole	Favarato Gianni	2
16/07/2020	Sole 24 Ore	16 In breve - Edinova, la rete per innovare l'edilizia	...	4
16/07/2020	Sole 24 Ore	28 Confedilizia: tempi troppo ristretti Esclusioni ingiuste	Salerno Mauro	5

### SCENARIO

16/07/2020	Corriere della Sera	41 Pizzarotti, 100 milioni con la garanzia Sace: nuove risorse per sostenere la filiera	...	6
16/07/2020	Gazzettino	5 Autostrade, dubbi sull'accordo - Lo Stato ricompra Autostrade resta aperto il nodo del prezzo	Bassi Andrea - Dimito Rosario	7
16/07/2020	Gazzettino	5 Un'altra vittoria mutilata dei grillini Dalla Tav al Tap, storie di retromarce	Canettieri Simone	10
16/07/2020	Gazzettino	4 Conte piega i 5Stelle ma la maggioranza lo mette sotto processo	Conti Marco	11
16/07/2020	Gazzettino	4 Gualtieri: «Revoca ancora possibile se l'accordo non verrà finalizzato»	Mancini Umberto	14
16/07/2020	Gazzettino	13 Trasporti, opposizioni in coro: «Propaganda»	a.pe.	15
16/07/2020	Gazzettino	7 Intervista a Luca Zaia - Zaia: «Lo Stato non avrà più alibi I Benetton? No alla gogna» - «Lavori e liberalizzazioni il Governo non avrà alibi»	Pederiva Angela	16
16/07/2020	Gazzettino	14 A Pellestrina 1,8 milioni di euro per lavori contro l'acqua alta	...	19
16/07/2020	Gazzettino Padova	7 Nuova stazione Giordani a Roma: «Sì, c'è l'intesa» - Ora c'è l'intesa sulla stazione del futuro	Giacon Mauro	20
16/07/2020	Gazzettino Padova	6 Ponti vecchi e strade vietate: «Mille lavoratori a rischio»	Pipia Gabriele	22
16/07/2020	Gazzettino Venezia	10 In arrivo anche il Bicipark con gli armadietti	F.Fen.	24
16/07/2020	Giornale di Vicenza	9 Superbonus «Acquistiamo noi i crediti dei proprietari»	...	25
16/07/2020	Italia Oggi	31 La maxi detrazione edilizia estesa al Terzo settore - Il 110% anche alle onlus	Poggiani Fabrizio_G	26
16/07/2020	Mattino Padova	19 Tav, missione di Giordani al Ministero «Un masterplan per tutta l'area stazione»	Malfitano Claudio	28
16/07/2020	Nuova Venezia	16 Non solo Mose, difese locali per limitare le acque alte	Vitucci Alberto	30
16/07/2020	Nuova Venezia	31 Legambiente «Erosione record a rischio il 40% delle coste» - «Erosione implacabile a rischio il 40% delle coste»	Monforte Giovanni	31
16/07/2020	Nuova Venezia	27 Calcestruzzo sgretolato sotto il ponte in centro «Serve manutenzione»	B.Anzoletti Elisabetta	33
16/07/2020	Nuova Venezia	28 Terza corsia sulla A4 «Cantieri sulla tratta San Donà-Portogruaro»	G.MO.	35
16/07/2020	Nuova Venezia	18 Compravendite di case in calo del 25 per cento	...	36
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Autostrade, fuori i Benetton - Dai Benetton 3,4 miliardi allo Stato Di Maio: «Revoca ancora sul tavolo»	Di Matteo Alessandro	37
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Cdp dà tre miliardi e sale al 33% Un anno per la nuova Autostrade	Baroni Paolo	39
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 Intervista a Paola De Micheli - De Micheli «Così si tutelano gli occupati e i risparmiatori» - «Non c'è stato alcun esproprio Uscire è stata una loro scelta»	Griseri Paolo	41
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 I parenti delle vittime «A noi resta solo il dolore»	Forleo Francesca	43
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	4 Autostrade, sette giorni per decidere Sul tavolo la revoca e il rebus del prezzo	Paolini Roberta	44
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	4 Nel governo strascichi molto lunghi - Tutti vittoriosi, ma nel governo strascichi di lunga durata	Panarari Massimiliano	46
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	5 «Una famiglia e un marchio demoliti senza alcun ritegno»	A.D.P.	47
16/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 Accordi tra 'ndrine, 33 arresti - Blitz in Veneto contro la 'ndrangheta Usura, droga, rapine: trentatré arresti	Mion Carlo	48
16/07/2020	Repubblica Bologna	9 Edilizia popolare dieci milioni per i comuni	...	50
16/07/2020	Resto del Carlino	24 Intervista a Maurizio Focchi - New York, i grattacieli di Rimini	Brunetti Anna	51
16/07/2020	Sole 24 Ore	28 Intesa e UniCredit apripista nell'acquisto dei crediti - Superbonus, Intesa e UniCredit apripista nell'acquisto dei crediti	D'Ambrosio Annarita - Fossati Saverio	52
16/07/2020	Sole 24 Ore	28 La sola verifica antisismica non è agevolata	Borgoglio Alessandro - Zandonà Marco - Tosoni Gian_Paolo	53

# Azienda di carni, 10 in quarantena

## Altri positivi alla Croce rossa di Jesolo

Nuovi casi in provincia. Marinaio contagiato, tamponi ai colleghi e al personale in hotel

**VENEZIA** Il migrante risultato positivo la scorsa settimana nel centro di accoglienza gestito dalla Croce Rossa a Jesolo non è un caso isolato. L'Usl 4 ha infatti riscontrato nuove positività nel Cas che ospita circa 120 migranti di origine africana. L'azienda sanitaria parla di «vari casi di contagio», ma le indagini sono proseguite fino alla tarda sera di ieri e i numeri ufficiali verranno resi noti oggi nel corso di una conferenza. Tutto è iniziato una settimana fa quando un giovane ospite del centro, in attesa di un'operazione alla gamba, è risultato positivo. Il ragazzo, non potendo camminare, viveva isolato all'interno della struttura da alcune settimane. Condizione che non ha impedito la diffusione del virus.

Ma non è l'unica situazione a destare preoccupazione nel Veneto Orientale. Ieri è risultato positivo un impiegato di una nota azienda di San Donà che si occupa di lavorazione, confezionamento e distribuzione di carne per piccoli esercizi e supermercati sul territorio nazionale. La persona positiva lavora nel settore amministrativo, quindi non a contatto con i prodotti. Sono però già stati individuati e sottoposti a tampone una decina di suoi colleghi per capire se il virus è circolato all'interno dell'azienda, un vero colosso del settore che al momento non ha dovuto bloccare la produzione. Se l'Usl 4 è impegnata su più fronti, anche l'Usl 3 sta monitorando diverse situazioni. Martedì, è stato scovato positivo un marinaio filippino che soggiornava in un albergo del centro storico di Chioggia. Sono già stati sottoposti a tampone anche 8 colleghi dell'uomo - al momento negativi - e l'azienda sanitaria ha attivato l'indagine epidemiologica all'interno della struttura ricettiva: sono stati

sanificati gli spazi che ospitavano l'uomo e l'hotel non è stato costretto a sospendere l'attività. Altro fronte riguarda l'assessore alla sanità della provincia autonoma di Bolzano Thomas Widmann, risultato positivo dopo un viaggio in barca vela iniziato e concluso a Venezia. Insieme a lui, si sono contagiati i due suoceri e il figlio. Ma l'Usl 3 ha sottoposto a tampone altre tre persone residenti nel veneziano che, nel corso del viaggio, sono salite nell'imbarcazione (al momento sono negative e in isolamento). C'è poi il caso dell'imprenditore di Mira con interessi economici in un paese africano, dove è stato trovato positivo una settimana dopo aver partecipato a una cena a Padova. I partecipanti alla cena e i contatti stretti - una quindicina in totale - hanno eseguito ieri il secondo giro di tamponi e si è in attesa dell'esito. Insomma, i fronti sono tanti anche se i numeri del Veneziano sono lontani rispetto a quelli dei mesi del lockdown. Gli attualmente positivi sono «solo» 33, i ricoverati quattro, mentre le persone in isolamento sono 244. Ma l'attenzione resta alta, in particolare nei luoghi di lavoro.

Il Centro edili Venezia, l'ente per la sicurezza gestito da Ance Venezia e dai sindacati dell'edilizia, da quando il 4 maggio è ripresa l'attività dei cantieri ha effettuato 171 controlli per verificare il rispetto delle norme anticovid. Il 42,1 per cento dei cantieri è risultato in regola, il 49,7 ha evidenziato qualche carenza pur nel sostanziale rispetto dei protocolli, mentre l'8,2 delle ditte è risultato inadempiente «Una dimostrazione - commenta il presidente di Ance Venezia Giovanni Salmistrari - di maturità della stragrande maggioranza delle imprese».

**M. Ri.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Lotta al virus e sicurezza nei cantieri edili un'azienda su dieci non rispetta le regole

Ance e sindacati hanno effettuato 171 controlli congiunti: adempimenti ok per il 42,1% delle imprese. Salmistrari: «Gran risultato»

**«Il rispetto delle norme è importante ma comporta investimenti onerosi»**

La ripresa del lavoro, dopo il lockdown per la pandemia da coronavirus, ha imposto anche alle imprese il rispetto delle norme di legge – come l'uso della mascherina, il distanziamento tra i lavoratori e l'igiene dei locali comuni – previste per evitare nuovi focolari di contagio. Un impegno che quattro imprese edili su dieci (42,1%) operanti nel territorio veneziano rispettano «sotto ogni profilo le norme dei protocolli anti Covid-19», mentre quasi cinque imprese su dieci (49,7%) «ha evidenziato qualche carenza, pur nel sostanziale rispetto dei protocolli nazionali». Ma quel che è peggio che quasi una su dieci (8,2%) è risultata inadempiente nell'applicazione delle norme.

Sono questi i risultati dei 171 controlli nei cantieri fatti dalla ripresa del lavoro dopo il lockdown, il 4 maggio scorso, fino ai primi di luglio, dal Centro edili Venezia, ovvero l'ente paritetico per la sicurezza e la

formazione gestito dall'associazione degli industriali del settore (Ance) di Venezia e dalle organizzazioni sindacali di categoria di Cgil, Cisl, Uil.

«Le visite hanno riguardato diverse tipologie di cantieri» spiega il presidente di Ceve, Cristiano Perale. «In prevalenza nuove costruzioni e ristrutturazioni. Soprattutto si sono concentrate su cantieri di piccole dimensioni: oltre il 76% con un numero di operai tra 1 e 5 e quasi il 50% di importo non superiore a 500 mila euro. L'esito delle visite, che non avevano carattere sanzionatorio ma di assistenza e consulenza alle imprese, è stato nel complesso più che confortante. Infatti, il 42,1% dei cantieri visitati è risultato in perfetta regola; il 49,7% ha evidenziato qualche carenza e solo l'8,2% delle ditte è risultato inadempiente».

«L'esito dei nostri controlli dimostrazione della maturità e consapevolezza della stragrande maggioranza delle imprese edili e l'efficacia dell'azione di informazione e di formazione che il sistema associativo delle imprese e il Ceve ha messo in

campo sin dal primo giorno dell'emergenza sanitaria» sottolinea il presidente di Ance Venezia, Giovanni Salmistrari.

«Il rispetto dei protocolli ha comportato per le imprese la necessità di far fronte a significativi investimenti non solo in termini di dispositivi di protezione individuale e di sanificazione delle attrezzature e degli ambienti di lavoro, ma anche di dotazione di strutture, come bagni, area mensa, spogliatoi e via dicendo, adeguate alle nuove necessità, cosa che in molti cantieri, specie i più piccoli, è realizzabile con gravi difficoltà logistiche e con costi molto elevati».

Intanto, è stato siglato tra Ance Venezia e i sindacati di categoria degli edili di Cgil, Cisl, Uil l'accordo che istituisce il Comitato territoriale anti Covid-19 con funzione di supporto a imprese e lavoratori. «Un supporto ancor più importante», osserva l'Ance, «considerato che nella provincia di Venezia il settore è caratterizzato da un alto numero di micro e piccole imprese, che non di rado, da sole, faticano a far fronte a tutti gli adempimenti». —

GIANNI FAVARATO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lavoratori in un cantiere edile con la mascherina che rispettano anche il distanziamento

**IN BREVE**

**CONFINDUSTRIA BERGAMO**

**Edinnova, la rete  
per innovare l'edilizia**

Edinnova: è la rete per l'innovazione della filiera dell'edilizia, promossa da Confindustria Bergamo e Ance Bergamo e supportata da RetImpresa, l'Agenzia di Confindustria per le aggregazioni e reti d'impresa. Obiettivo: favorire la ricerca applicata e il trasferimento tecnologico. Cinque gli apripista: Imprese Pesenti, Lombarda, Marlegno, Sangalli e Taramelli. Il Presidente è Angelo Luigi Marchetti (Marlegno).

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**I PROPRIETARI**

# Confedilizia: tempi troppo ristretti Esclusioni ingiuste

**Occorre reintrodurre  
la chance del credito  
per compensare le imposte**

**Mauro Salerno**

ROMA

Rimettere in pista la possibilità di trasformare la detrazione in credito fiscale, utilizzabile dal beneficiario dello sgravio per compensare il pagamento di tutte le imposte. E poi ripensare alla scelta di escludere dalla manovra alcune abitazioni giudicate «impropriamente» di lusso. E soprattutto estendere l'operatività del maxi-sconto almeno fino a tutto il 2022. Sono le proposte che Confedilizia (l'associazione dei proprietari di casa) ha avanzato in audizione davanti alla Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria per superare i principali aspetti critici che rischiano di tagliare le gambe all'obiettivo di un'applicazione diffusa del superbonus del 110% per l'efficientamento energetico e il miglioramento sismico degli edifici.

Nella versione originaria del decreto Rilancio, dedicata al superbonus, era previsto, oltre allo sconto in fattura, la trasformazione della detrazione in credito d'imposta. Questa possibilità è stata poi eliminata durante l'esame alla Camera. Per Confedilizia si tratta di un errore. «Questa soppressione – ha rilevato in audizione Francesco Veroi, responsabile del Coordinamento tributario di Confedilizia – appare un'opportunità mancata, che avrebbe costituito una vera rivoluzione nel panorama dei bonus fiscali per la casa. Con essa, infatti, si sarebbe potuto utilizzare il credito non solo per l'Irpef, ma anche per l'Iva, le ritenute, l'Imu. Inoltre, ciò

avrebbe permesso di fruire dell'intero importo, non dovendo il contribuente sostenere alcun onere finanziario connesso alla cessione, come invece avviene nel caso di cessione a terzi».

A suscitare perplessità, poi, per Confedilizia, è «l'esclusione di alcune tipologie di case impropriamente considerate di lusso, in particolare quelle di categoria catastale A/1, anch'essa introdotta in sede di conversione in legge, che rischia di compromettere l'uso del superbonus in condominio, per gli evidenti effetti divisivi che potrà avere sulle decisioni delle assemblee in caso di compresenza di abitazioni di categorie diverse».

Ultimo aspetto critico, la durata dell'incentivo. Ad avviso di Confedilizia, perché la misura possa ottenere gli effetti sperati, è indispensabile che essa sia utilizzabile almeno sino alla fine del 2022 «perché i lavori interessati sono per la maggior parte di grande rilievo», senza contare i tempi di decisione in assemblea.

Anche i costruttori hanno esposto ieri le proprie valutazioni sul meccanismo di funzionamento del superbonus. Per l'Ance il meccanismo del credito di imposta abbinato agli interventi di riqualificazione edilizia dovrebbe assurgere a procedura ordinaria, in alternativa all'utilizzo diretto dei bonus come detrazione o deduzione, consentendo la massimizzazione degli incentivi fiscali. Inoltre, «per minimizzare i tempi di rientro della liquidità la compensazione dovrebbe estendersi, non solo ai crediti d'imposta, ma anche a tutti i crediti di natura commerciale che gli operatori economici vantano nei confronti delle Pa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il finanziamento

# Pizzarotti, 100 milioni con la garanzia Sace: nuove risorse per sostenere la filiera

Si allunga l'elenco delle imprese che accedono ai finanziamenti con garanzia Sace previsti dal decreto Liquidità.

Ieri è toccato a Pizzarotti, una delle principali aziende di costruzioni italiane, che ha sottoscritto, con un pool di banche composto da Banco Bpm, Intesa Sanpaolo, Mps e Unicredit, un contratto di finanziamento da 100 milioni con garanzia Sace.

«Lo scopo di questo finanziamento — ha dichiarato in una nota il vice presidente e consigliere delegato Michele Pizzarotti — è quello di fornire alla società adeguate risorse finanziarie a sostegno degli investimenti, della filiera dei nostri subappaltatori e fornitori e dei costi del personale in Italia. Rafforziamo in questo modo la struttura patrimoniale e finanziaria del gruppo favorendo il raggiungimento degli obiettivi del nuovo piano industriale 2019-2023».

Il gruppo Pizzarotti, fondata nel 1910 a Parma, è uno dei principali general contractor italiani e opera in 15 paesi nel mondo. Conta una forza lavoro di circa 3mila dipendenti, ha un fatturato di 1,3 miliardi e un patrimonio netto di 400 milioni. «Il nostro è un piano che guarda al futuro dell'azienda con ragionevole ottimismo — ha aggiunto Pizzarotti — tenuto conto dei fondamentali economici, finanziari e del nostro capitale umano che il mercato ci riconosce da oltre 100 anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Michele Pizzarotti,  
consigliere  
delegato  
del gruppo



# Autostrade, dubbi sull'accordo

►Lo Stato ricompra la società, ma resta il nodo del prezzo. Tensione nella maggioranza che "processa" Conte

È stata una notte dei lunghi coltelli: alla fine Conte ha convinto il M5S. Ma se il premier dice «ha vinto lo Stato», la maggioranza lo mette sotto processo. Con i grillini che ingoiano il boccone amaro, i dubbi del Pd e le critiche di Iv. L'accordo prevede che lo Stato si ricomprerà le autostrade da Atlantia, la società controllata dai Benetton. C'è il nodo del prezzo. Quanto pagherà lo Stato? Fino a 48 ore fa, il mercato valutava Aspi poco meno di 5 miliardi. Dunque chi ha comprato azioni a mani basse ieri, si aspetta che il prezzo finale cresca. Di quanto, è presto per dirlo. Verosimilmente il prezzo sarà oggetto di braccio di ferro perché nel 2017 Aspi è stata valutata 14,8 miliardi, mentre le trattative partite già da tempo con F2i e Cdp si basavano su una valutazione di 9-10 miliardi.

**Bassi, Canettieri, Conti, Dimito e Mancini**  
 alle pagine 4 e 5

# Lo Stato ricompra Autostrade resta aperto il nodo del prezzo

►La Cassa depositi e prestiti entrerà in Aspi con il 33%. Il 22% ad altri soci  
 ►Già partito il braccio di ferro sul valore da riconoscere ad Atlantia e ai Benetton

**IL GOVERNO VUOLE TEMPI STRETTI ENTRO IL 27 LUGLIO LE PARTI DOVRANNO FIRMARE UN MEMORANDUM D'INTESA L'OPERAZIONE**

ROMA Non c'è la revoca. Non c'è una nazionalizzazione in stile Ilva, dove la famiglia Riva è stata estromessa senza contropartite. L'accordo di ieri notte prevede che lo Stato si ricomprerà le autostrade da Atlantia, la società controllata dalla famiglia Benetton.

Ieri il titolo di quest'ultima è volato in Borsa, facendo un più 26%. A cosa ha brindato il mercato? Se quella decisa ieri è una compravendita, l'elemento più importante è il prezzo. Quanto pagheranno la Cassa depositi e prestiti e i soci istituzionali per rilevare la maggioranza di Autostrade? Fino a 48 ore fa, il mercato valutava Aspi poco meno di 5 miliardi. Dunque chi ha comprato azioni a mani basse ieri, si aspetta che il prezzo finale sarà più alto di questa cifra. Di quanto, è presto per dirlo. «Aspettiamo una decina di giorni per fare qualunque commento, auspicando che si formalizzi l'accordo», ha commentato Gianni

Mion, presidente di Edizione, la cassaforte in cima alla catena Atlantia e manager di lungo corso del gruppo Benetton. E questo la dice lunga sul fatto che le bocce ancora non si sono fermate in una partita dove la famiglia di Ponzano Veneto è stata costretta a farsi



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

da parte, ma non estromessa del tutto, come aveva minacciato Giuseppe Conte. Il prezzo, si diceva. Verosimilmente sarà oggetto di un braccio di ferro perché nel 2017 Aspi è stata valutata 14,8 miliardi, mentre le trattative partite già da tempo con F2i e Cdp si basavano su una valutazione di 9-10 miliardi. Che la discussione non sarà semplice, lo dimostra anche il fatto che nel comunicato finale di Palazzo Chigi la pistola, anche se ormai appare piuttosto scarica, della revoca, viene tenuta sul tavolo. Per definire il prezzo, Cdp ha bisogno di informazioni che al momento non ha. Quale sarà il prossimo quadro tariffario della nuova convenzione? Detto in altre parole, i pedaggi che incasserà basteranno a pagare i 14,5 miliardi di investimenti e a remunerare i risparmiatori postali che prestano i soldi alla Cdp? La Cassa ha la necessità di avere tutti gli elementi per portare in cda un investimento che sia «profitevole». Autostrade ha ricevuto per anni, sui suoi investimenti, un rendimento dell'11%. Ora che arriva Cdp, questo rendimento sul capitale investito verrebbe ridotto al 7% dalle nuove regole tariffarie dell'Autorità dei trasporti che il governo ha chiesto ad Aspi di adottare. Le trattative, insomma, non saranno semplici. Anche perché, per ora, è stata firmata un'intesa solo di massima. Nelle quattro pagine in testate "Definizione della procedura di contestazione della Concessione", frutto di una proposta iniziale di Atlantia e Aspi integrata da un addendum, le parti si impegnano a firmare un memorandum of understanding (mou) entro il 27 luglio cristallizzando le varie fasi del percorso, già abbozzate nelle quattro pagine firmate da Bertazzo e Tomasi. «Auspabilmente entro il 30 settembre dovrebbe essere definito e concluso sia l'aumento di capitale di Aspi a favore di Cdp per un 33% - si legge nelle carte - sia la vendita di un ulteriore 22% a investitori istituzionali di gradimento di Cdp». Tra questi potrebbe esserci BlackRock ma anche qualche grande fondazione bancaria, magari la stessa Crt che detiene il 4,9% di Atlantia: ha la liquidità e potrebbe voler presidiare l'investimento e

le ricadute sul territorio. In questo primo step, l'assetto di Autostrade vedrà la cassa e i fondi al 55%, Atlantia diluita dall'88 al 37% mentre Allianz e Silk Road Fund dal 12 all'8%.

Successivamente, in base all'impegno assunto, «è prevista la creazione di un veicolo societario», cioè una nuova Aspi, «e la contestuale quotazione in borsa del veicolo societario nei successivi 6-8 mesi». La nuova Aspi nascerà mediante scissione proporzionale a favore degli azionisti Atlantia: Edizione avrà l'11%, il flottante sarà al 26%, Cdp & alleati al 55%, i due soci minori con l'8%.

Tutto ciò che non è specificato, a cominciare dai valori e dalla governance, sarà oggetto di trattative fra le parti. Ieri mattina il cda di Atlantia e nel pomeriggio quello di Aspi hanno preso atto dell'esito della proposta recapitata al governo. Finora dal 13 agosto 2018 a ieri, per le responsabilità del crollo del Ponte, le azioni Atlantia hanno bruciato il 41,7% del valore, pari a 8,5 miliardi di cui 2,55 miliardi a carico di Ponzano Veneto. Come avverrà l'ingresso dello Stato tramite la Cdp? In tre tempi. Dovrebbe essere nazionalizzata Autostrade per l'Italia, passando da Atlantia-Benetton sotto il controllo di una cordata guidata da Cdp. E' l'esito maturato alle 5,30 di mercoledì 15, a Palazzo Chigi, dopo un negoziato no-stop telefonico di sei ore fra i ministri Roberto Gualteri, Paola De Micheli, e il manager Carlo Bertazzo e Roberto Tomasi. Finisce così la vicenda scoppiata con il crollo del ponte e le 43 vittime e proseguita per due anni con la croce messa addosso ai Benetton. Ora si apre una stagione definita sulla carta, ma tutta da scrivere nei contratti con le incognite legate alla politica. Tra gli obiettivi dell'operazione, come descritti nella proposta inviata da Aspi e Atlantia a Palazzo Chigi, «figura la necessità di assicurare la necessaria trasparenza tramite un'operazione di mercato, per dare garanzie agli stakeholders di Atlantia e Autostrade, compresi gli investitori istituzionali e retail, nazionali ed esteri».

**Andrea Bassi  
Rosario Dimito**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri

# 3,6

In miliardi di euro, i pedaggi incassati ogni anno da Aspi

# 9

In miliardi di euro, i debiti in bilancio di Autostrade

# 14,5

In miliardi di euro, il piano di investimento previsto per la rete



# 3,4

In miliardi di euro, gli indennizzi che Aspi verserà al governo

# 7

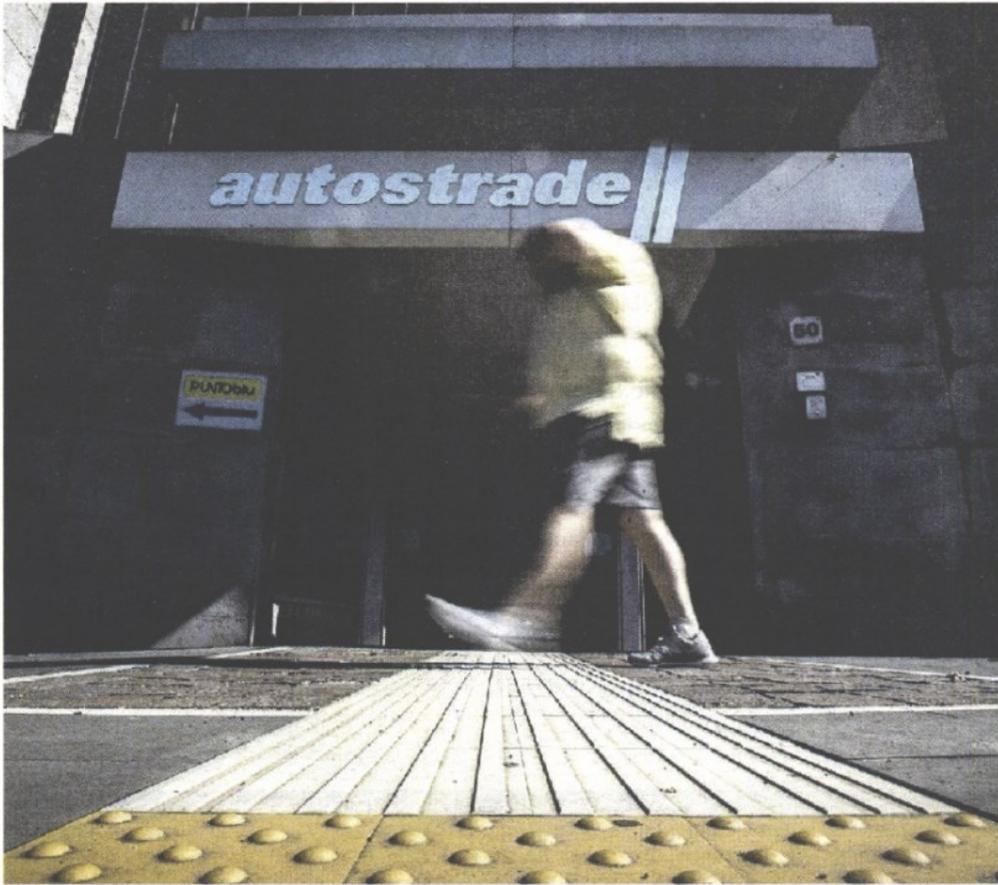
In miliardi di euro, l'indennizzo in caso di revoca

# 23

In miliardi, il vecchio indennizzo prima del cambio delle regole

# 3

mila, i chilometri di rete autostradale gestiti dalla società



Nella foto in alto la sede di Autostrade per l'Italia

# Un'altra vittoria mutilata dei grillini Dalla Tav al Tap, storie di retromarce

**SU ASPÌ I CINQUESTELLE  
VOLEVANO LA LINEA DURA  
MA ALLA FINE È PASSATA  
LA MEDIAZIONE  
NONOSTANTE I MOLTI  
I PROCLAMI DELLA VIGILIA  
IL CASO**

ROMA Se ne dicono di parole nell'ansia di vedere il bicchiere mezzo pieno a tutti i costi. Sono parole guerriere, tipo quelle di Dibba, che però ne nascondono una, fondamentale: revoca. E così anche nella complicata partita di Autostrade, la rivoluzione annunciata dal M5S si compie a metà, ma anche meno, con un futuro ancora tutto da scrivere. Al di là della pistola carica sbattuta sul tavolo: se non saranno rispettati i patti si procederà con la revoca. Va bene, ma intanto?

Eppure sulla richiesta di revoca delle concessioni alla famiglia Benetton i pentastellati hanno investito in questi quasi due anni energie, promesse a buon mercato, spremute di populismo, post su Facebook. Sempre con lo stesso meccanismo: volare alto, altissimi, salvo poi accorgersi che, insomma, ci sono regole, trattative, costi, rischi, mercati da rispettare, cause ed effetti. E dunque se ci si può affacciare dal balcone di Palazzo Chigi per urlare «di aver abolito la povertà» dopo il reddito di cittadinanza, si può dire di tutto.

## I PRECEDENTI

E la storia del M5S al governo, con la Lega come con il Pd, è disseminata di cerchi che non si chiudono. C'è l'imbarazzo della scelta. La Tap, per esempio. Dopo mesi di campagna elettorale permanente e un mucchio di voti alle ultime politiche in Puglia, lo scorso ottobre le truppe guidate all'allora da Luigi Di Maio si accorsero

che bloccare l'opera sarebbe stato impossibile. Perché? Bloccare il gasdotto che dall'Albania arriva alle coste pugliesi, sarebbe costato «penali per quasi 20 miliardi di euro», dissero i grillini davanti alla realtà nuda e cruda. E poco importa se tecnicamente fossero risarcimenti - in quanto non si tratta di un'opera pubblica - perché alla fine l'effetto non cambiò: *non possumus*.

E si capirà adesso, il prossimo settembre, se la Puglia, una volta Puglia felix, sarà ancora così generosa con i pentastellati. Anche perché sempre per rimanere in zona c'è un altro dossier che scotta: l'Ilva. E qui bisogna andare a pescare tra i post di Beppe Grillo, quando nel 2018 lanciò l'idea di trasformare la

più grande acciaieria d'Europa in un parco bonificato stile "Bacino della Ruhr" in Germania. Il tutto condito da reddito di cittadinanza e fondi Ue a tutela del lavoro e conversione elettrica o turistica dell'impianto. Anche qui insomma la faccenda è girata diversamente ed è di queste ore la sfida molto più realistica del ministro Stefano Patuanelli di dire stop al carbone. Troppo facile, salendo su per lo Stivale, ricordare la Tav, altra macrovertenza territoriale, grido di battaglia finita con l'imbarazzo di chi fa finta di nulla, alzando i tacchi e fischiettando. Anche qui, dondolati dal vago, dopo anni di proclami tutti i big del M5S si sono ritirati in buon ordine. «Siamo realisti, vogliamo l'impossibile», era il motto del Che. Che qui però viene catapultato dalle evidenze. E allora la mossa di agitare la revoca, secondo la sfilza di ministri pentastellati gaudenti, sembra essere nel caso di Aspi una fine strategia del premier. Sarà anche così, ma a forza si accelerazioni e brusche frenate le parole i no diventati sì, i mai si può fare. E adesso toccherà al Mes: bisogna ricordare anche qui gli annunci della vigilia?

**Simone Canettieri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere della  
Torino-Lione



## Il braccio di ferro su Aspi

# Conte piega i 5Stelle ma la maggioranza lo mette sotto processo

► La notte dei lunghi coltelli, il premier: «Ha vinto lo Stato». Insofferenza dei partiti

► I grillini ingoiano il boccone amaro, i dubbi del Pd e le critiche dei renziani

**I DEM CONTESTANO  
A PALAZZO CHIGI  
LE USCITE IN SOLITARIA  
E GLI ATTACCHI  
A DE MICHELI E AL MEF  
DEI GIORNI SCORSI**

**TORNA LO SPETTRO  
DEL RIMPASTO  
L'IPOTESI PERÒ  
È TROPPO COMPLICATA  
FAREBBE SALTARE  
TUTTI GLI EQUILIBRI**

### IL RETROSCENA

**ROMA** Lo Stato si ricompra Autostrade, senza sapere ancora bene il prezzo, e nella maggioranza si brinda dopo una notte di duelli che neppure i cornetti ordinati all'alba dal ministro Spadafora sono riusciti ad addolcire. Quando il sole sorge su palazzo Chigi e lo scambio di lettere con gli emissari dei Benetton si è concluso, il primo a dirsi soddisfatto e il solitamente poco loquace ministro Dario Franceschini: «Risultato impensabile sino a qualche ora fa». Eh già, perché Conte in consiglio dei ministri era arrivato issando ancora la bandiera della revoca che gli è valsa un grande successo nel Movimento.

### I NERVI

L'azzardo non è servito tanto per piegare Autostrade, quanto per battere il concorrente Luigi Di Maio nella pur faticosa "gestione" della galassia 5S. Nella battaglia tra i due su chi sarà un giorno a riprendere in mano lo scettro, o i voti, del M5S, la sfida su Autostrade precede quella del Mes e dei piani del Recovery

fund. Il ministro degli Esteri, nella lunga notte della trattativa, ha marcato stretto Conte continuando a chiedersi quando sarebbe stato costretto ad abbassare l'asticella. Per due ore Conte e Gualtieri hanno discusso nella stanza a fianco, mentre la ministra Bellanova si spazientiva e il ministro Guerini chiedeva conto delle prime pagine dei giornali vicini al M5S, «ricchi di accuse contro il Pd, che nel frattempo erano cominciati ad uscire. Conte ieri mattina ha rivendicato l'accordo, «inedito nella storia» e di aver ricondotto alla ragione un altro dossier» e i 5S ai quali aveva promesso «la revoca o l'uscita dei Benetton senza sganciare un euro».

Peccato che tra i dem c'è chi nota come nell'operazione Conte non abbia esitato a mettere sulla graticola un paio di ministri Pd. Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia, alla fine se l'è cavata portando nella riunione l'ultima mediazione con Aspi, poi ritoccata e sottoscritta. Peggio va alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli additata nei giorni scorsi da palazzo

Chigi come una sorta di amica dei Benetton e subito dopo entrata, e ancora non uscita, nel tritacarne delle dichiarazioni al vetriolo di Barbara Lezzi e Danilo Toninelli. Anche se Franceschini, in qualità di capodelegazione del Pd, ha fatto scudo sui due colleghi dem, la De Micheli - per "colpa" della ormai famosa lettera - continua ad essere inserita da palazzo Chigi in quell'ipotetico rimpasto che Conte vorrebbe fare a settembre. Un rimaneggiamento della squadra di governo, da farsi dopo le regionali, malgrado l'estrema leggerezza della maggioranza che non riesce a trovare un'intesa neppure sulle presidenze delle commissioni.

Ma se il Pd fa quadrato in difesa dei suoi ministri e attende ora al varco il premier sul Mes e sul pacchetto di riforme da presentare in Europa, non meglio vanno i rapporti del presidente del Consiglio con il Movimento. Ieri mattina Conte, prima di esporsi sull'intesa con Aspi, ha atteso la dichiarazione del reggente M5S Vito Crimi: «Risultato straordinario grazie all'incrollabile determinazione del M5S». A segui-

re una serie di dichiarazioni dei ministri, compresa quella di Di Maio che "celebra" il risultato notturno, ma continua nella sorda battaglia contro Conte che vorrebbe mettere le mani sul Movimento o sui suoi voti. La bozza di accordo con i Benetton viene celebrata dal M5S senza che ne siano conosciuti i contenuti e Conte, da buon avvocato, sa quanto contino le sfumature.

L'operazione mediatica, iniziata con il cdm in notturna, per ora funziona e permette al premier di mettere in fuga i nemici continuando ad oscillare tra la sponda dem e quella del M5S, non disdegnando neppure quella renziana.

Ciò che rende stonata la narrazione di palazzo Chigi sulla vicenda Autostrade, e fa sorgere qualche dubbio anche in area grillina, lo sottolinea Maria Stella Gelmini: «Atlantia festeggia in borsa». Ma Conte ha già fatto la sua mossa rimettendo nelle mani di Gualtieri e De Micheli la stesura dell'intesa, virgola per virgola. Cancellata l'ipotesi della revoca, concretamente mai esistita, si torna quindi a trattare con i Benetton e stavolta - a giudicare dall'entusiasmo in Borsa, il tempo gioca a favore di Ponzano Veneto.

**Marco Conti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**HANNO DETTO**



**Una buona scelta che tutela l'interesse pubblico**  
**Premiato il lavoro di squadra**

NICOLA ZINGARETTI



**Risultato straordinario possibile solo grazie al Movimento**

VITO CRIMI



**Non si sa nulla, mi sembra una fregatura**  
**Ora una mozione per fare chiarezza**

MATTEO SALVINI



**Io sono per la revoca, il governo ha gestito questa vicenda con grande cialtroneria**

GIORGIA MELONI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**I ministri Paola De Micheli e Luigi Di Maio ieri alla Camera**  
(foto ANSA)



**Lo snodo autostradale di Genova** (foto ANSA)

# Gualtieri: «Revoca ancora possibile se l'accordo non verrà finalizzato»

**«LA PRIVATIZZAZIONE NON È ANDATA BENE ERA GIUSTO APRIRE UNA PAGINA NUOVA, DECISIVO L'ASSE CON IL PREMIER»**

## IL RETROSCENA

ROMA «Autostrade ai Benetton è stata una privatizzazione che non è andata bene, ed era giusto aprire un nuova pagina, con lo Stato azionista di controllo». Dopo la lunga notte a Palazzo Chigi e il negoziato fiume con Ponzano Veneto, il ministro Roberto Gualtieri, artefice della proposta che ha messo nell'angolo il gruppo privato e sciolto il nodo della concessione, appare soddisfatto.

Non solo perché l'operazione chiude il cerchio dopo 2 anni di attese, rinvii e roventi polemiche, ma anche perché rispetta, con la quotazione in Borsa di Aspi, le logiche di mercato. «Autostrade per l'Italia - spiega il ministro dell'Economia - ha accolto tutte le nostre richieste, ma non è una vittoria del Pd ma dello Stato, dei cittadini, che afferma il primato dell'interesse pubblico».

Eppure fino all'ultimo proprio Gualtieri ha smussato gli angoli, mediato, convinto l'ala più oltranzista dell'esecutivo ad individuare un percorso di mercato. E non la revoca tout court. «E' stato accettato il regime tariffario proposto dell'Autorità dei trasporti, più vantaggioso per i cittadini - dice il ministro - un cospicuo risarcimento e, soprattutto, un nuovo assetto societario, quello che prevede il controllo pubblico da parte di Cdp. Ma la nuova Aspi sarà aperta anche agli investitori istituzionali e ai cittadini, parte così una fase nuova per una infrastruttura strategica del Paese, che potrà contare su più investimenti, più manutenzione, più sicurezza, più controlli. Insomma, ci sarà un grande rilancio».

Scompare quindi lo spettro del fallimento che, pur con toni diversi, i 5Stelle avevano evocato e che una trattativa infinita avrebbe alla fine provocato. Anche se gli interrogativi sul futuro, ovvero sul piano industriale che Cdp dovrà

disegnare per Aspi a trazione statale, sono tutti da sciogliere. Così come sui manager che saranno chiamati alla guida della società che gestisce oltre 3 mila chilometri di rete autostradale.

Di fatto ieri la società dei Benetton ha accolto, con molta amarezza, tutte le richieste, tranne la manleva dei dirigenti del Mit, siglando alle 4 del mattino di mercoledì l'accordo quadro con il governo. Intesa che però ora va finalizzata, sciogliendo in primo luogo il nodo del valutazione di Aspi. Un punto cruciale per il Tesoro che ha condotto, insieme alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, in porto la difficile trattativa con Ponzano Veneto.

## LE PROSSIME MOSSE

Ma «la revoca - ha spiegato al *Messaggero* - è e resta sul tavolo se non verranno realizzate le linee guida stabilite». Perché la partita, par di capire, non è ancora completamente chiusa, anche se colpi di scena sono ormai da escludere. Molti tasselli del puzzle vanno ancora inseriti, partendo proprio dal prezzo e dai tempi in cui si concluderà l'aumento di capitale da 3-4 miliardi e la successiva quotazione in Borsa, con i Benetton che dovrebbero restare in minoranza con una quota vicino all'11%, almeno in una prima fase. Un'operazione complessa sotto il profilo tecnico e che potrebbe richiedere anche un anno di tempo per portare Autostrade per l'Italia sul listino e che richiederà, come pare evidente, il consenso dei soci esteri, da Allianz al Silk Road Fund cinese. Soci che non vogliono vedere depauperata la propria partecipazione.

Gualtieri guarda con molta attenzione a questo aspetto che ha più volte posto all'attenzione del presidente Giuseppe Conte. Al quale ha riconosciuto una grande forza e determinazione. Un asse solido che ha consentito di chiudere il dossier «Premier e ministri - spiega ancora il titolare del Tesoro - sono rimasti tutta la notte a Palazzo Chigi in attesa. Nessuna divisione ma unità d'intenti e fermezza decisive per ottenere il risultato».

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il piano**

**Trasporti, opposizioni in coro: «Propaganda»**

**VENEZIA** Il giorno dopo l'approvazione, il Piano regionale dei trasporti resta al centro del dibattito politico. Va all'attacco Enrico Cappelletti (*in foto*), candidato governatore del Movimento 5 Stelle: «L'unica prospettiva è quella di continuare a utilizzare la stessa strategia di sviluppo con colate di cemento ed asfalto che forse andava bene 50 anni fa, ma che ora non è più attuale».



Fronte diverso, ma critiche analoghe, con Daniela Sbrollini, aspirante presidente di Italia Viva: «È la prova evidente del ritardo inaccettabile con cui su molte partite decisive per lo sviluppo del Veneto la guida leghista per un quarto di secolo abbia frenato scelte che avrebbero fatto correre di più il nostro territorio». Torna alla carica pure il Partito Democratico, guidato da Stefano Fracasso: «Dalla maggioranza toni da propaganda. In realtà è l'ennesimo documento pieno di buone intenzioni che rinvia alla prossima legislatura le azioni concrete». (*a.p.e.*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**L'intervista**  
**Zaia: «Lo Stato non avrà più alibi I Benetton? No alla gogna»**

Angela Pederiva

«**S**taremo a vedere l'evoluzione della vicenda», aveva detto lunedì Luca Zaia, glissando sul caso Autostrade. Ma ieri anche il presidente della Regione ha visto com'è andata. «Ne prendiamo atto: ora avremo un nuovo interlocutore, cioè il Governo, che dovrà garantire ai cittadini la qualità delle manutenzioni - afferma - Con l'uscita dei Benetton, non avrà più alibi».

Segue a pagina 7

“ L'intervista **Luca Zaia**

«Lavori e liberalizzazioni il Governo non avrà alibi»

► Il presidente della Regione: «Ora lo Stato garantisca le manutenzioni e l'A27 gratis» ► «Non si cancellano 43 morti, ma la gogna per un'intera famiglia non è stata un bene»

«MILLE GIORNI SENZA AUTONOMIA? FOSSE DIPESO DA ME AVREI FIRMATO IL 22 OTTOBRE 2017 MA RESTO FIDUCIOSO»

«DELLA CANDIDATURA PARLERÒ QUANDO SARÀ ORA, CI SONO TANTI DOSSIER APERTI: OLIMPIADI, PFAS, PEDEMONTANA»

«FINALMENTE C'È LA DATA DEL VOTO, LO CONVOCHERÒ ALL'ULTIMO PER DARE MODO AGLI OPPOSITORI DI PRESENTARSI»

«SUL COVID SIAMO IN UNA STANZA BUIA MA SUL TEST RAPIDO SI È ROTTA LA DIGA: ALTRE TRE AZIENDE SI SONO FATTE AVANTI»

«**S**taremo a vedere l'evoluzione della vicenda», aveva detto lunedì Luca Zaia, glissando sul caso Autostrade. Ma ieri anche il presidente della Regione ha visto com'è andata. «Ne prendiamo atto: ora avremo un nuovo interlocutore, cioè il Governo, che dovrà garantire ai cittadini la qualità delle manutenzioni», afferma il leghista.

Come giudica l'ingresso di Cdp in Atlantia? «È difficile fare valutazioni, perché verrebbero comunque strumentalizzate. Per i Cinquestelle è diventata una questione di vita o di morte, ma chi può permettersi queste riflessioni davanti a 43 vittime? Secondo me, nessuno. Certo che, dopo il cambio della guardia, il Governo si porta in pancia una grande responsabilità: con l'uscita dei Benetton, non avrà

più alibi sul fronte delle manutenzioni e delle liberalizzazioni».



**Anche dell'A27, suo vecchio cavallo di battaglia, come chiede l'ordine del giorno proposto dal M5s e approvato dalla Lega in Consiglio regionale?**

«Il tema cade a fagiolo. Immagino che le forze di Governo, come primo provvedimento a favore del Veneto, liberalizzeranno la Venezia-Belluno. Finora avevamo davanti un interlocutore privato, con dei contratti in mano. Eppure non posso dimenticare quante lezioni ci hanno fatto gli oppositori, secondo cui avremmo difeso i Benetton».

**Per esempio quando andò ai funerali di Gilberto?**

«Se riportassimo indietro le lancette, direi che 43 morti non si cancellano con un colpo di spugna e che le responsabilità vanno cercate. Dopodiché trasformare questo in una gogna, per una famiglia intera, non credo sia la modalità migliore di agire. Preciso che non ho frequentazioni con i Benetton, però le cose vano dette con serietà».

**Autonomia: sabato saranno mille giorni dal referendum: si sente in debito con i veneti?**

«Attenzione: se dipendesse da me, avrei firmato l'intesa ancora il 22 ottobre 2017, la sera stessa dello spoglio. La verità è che al tavolo siedono diversi interlocutori e che si tratta di una riforma epocale, su cui io resto ancora assolutamente fiducioso. Se i maligni guardano sempre il dito, io guardo la luna: abbiamo dato vita a un nuovo corso, quello delle riforme istituzionali, tant'è vero che da mille giorni se ne parla».

**Se ne parla, ma non la si vede. "Neverendum", ironizzano i**

**promotori della protesta del 18 luglio: cosa ne pensa?**

«Siamo in democrazia, per cui ognuno è libero di esprimere la propria opinione. C'è stato uno stallo dovuto al Coronavirus. Per scelta non l'ho più citato in questi mesi, mi sembrava stucchevole e irrispettoso di fronte ai morti, ma il dossier non è stato buttato. Il ministro Francesco Boccia con noi si è impegnato pubblicamente. Lo fa, non lo fa? Non lo so, ma noi non molliamo, anche perché ci ho messo la faccia».

**Vuol dire che, se invece avesse ottenuto l'autonomia, ora non si ricandiderebbe?**

«I dossier aperti sono tanti: l'autonomia, appunto, ma anche le Olimpiadi, la Pedemontana, la Via del Mare, i Pfas, gli strumenti attuativi del Piano dei trasporti, solo per citarne alcuni. Adesso sembra normale sentire Zaia che annuncia: abbiamo portato a casa Milano-Cortina 2026. Ma sono cose grandi, ci ho messo anni per arrivare a sapere dove andrà ogni singolo guard-rail della Spv, figuriamoci se uno dovesse partire da zero. Però delle candidature, compresa la mia, parleremo quando sarà ora».

**Non crede che sia arrivata? Election day 20 e 21 settembre.**

«Scaramanzia. Se il Governo avesse accolto la proposta delle Regioni, si sarebbe già votato, in un periodo sicuro dal punto di vista sanitario. Ad ogni modo finalmente la data c'è, per cui firmerò il decreto di indizione entro il termine di cinquanta giorni prima delle urne. Potrei fare il blitz subito, invece aspetterò la scadenza (il 31 luglio, ndr.), in modo da lasciare tutto il tempo agli oppositori di farsi conoscere senza li-

mitazioni. Spero solo che parlino dei programmi e offendano di meno».

**Cioè?**

«Mi hanno accusato di fare campagna elettorale con le dirette quotidiane sul Covid. Evidentemente non hanno capito che c'è stata una strage e pensano che i veneti siano degli idioti».

**A proposito del virus, "contagi zero" è stata una chimera?**

«Al di là dei complottisti che evocano il Grande Fratello o la massoneria, siamo ancora in una stanza buia. In questo istante la situazione è assolutamente sotto controllo, ma siamo preoccupati per i ceppi che arrivano dall'estero, perché secondo le analisi scientifiche sono molto più virulenti».

**Al riguardo Leu, con Piero Ruzante, ha chiesto invano di ripristinare il distanziamento nei mezzi pubblici. Perché no?**

«Il pieno carico è stato ripristinato anche nelle altre regioni e all'estero. È una questione di sostenibilità del servizio, ma pure di coerenza: il Governo e le parti sociali hanno firmato un accordo per cui, in certe produzioni, i lavoratori possono stare sotto il metro, purché ovviamente indossino la mascherina».

**Il test rapido diventerà lo standard in Veneto?**

«Il dottor Roberto Rigoli ne sta parlando con i colleghi dello Spallanzani. Di sicuro la diga si è rotta: dopo i coreani, altre tre aziende si sono presentate per proporcelo».

**Angela Pederiva**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LEGHISTA**  
Luca Zaia è stato eletto presidente della Regione nel 2010 ed è stato riconfermato nel 2015. Ora è ricandidato per il terzo mandato, anche se formalmente non ha ancora ufficializzato la sua terza corsa.

## Progetto definitivo di ripristino

### A Pellestrina 1,8 milioni di euro per lavori contro l'acqua alta

**VENEZIA** Il commissario delegato per i danni dell'acqua alta e sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha firmato il decreto con il quale è stato approvato il progetto definitivo per i lavori di ripristino, opere edili e di falegnameria nell'isola di Pellestrina, la più colpita dalla mareggiata del 12 novembre scorso che ha sommerso anche gran parte della città storica sfiorando una marea di 1,9 metri. Gli interventi, del valore di 1,8 milioni di euro, saranno finanziati con il secondo stralcio del piano per il ripristino dei danni dell'acqua alta. Riguardano ripristini urgenti su viabilità, fognature e muri di sponda, sia a Pellestrina che al Lido, con il rialzo e l'impermeabilizzazione del muretto di separazione tra la banchina e l'abitato dell'isola.

«Si tratta di un secondo stralcio - precisa il sindaco Brugnaro - rispetto a quanto già attuato nell'ambito del piano emergenziale, che permetterà di mettere al riparo l'isola da eventuali ulteriori acque alte eccezionali e che si integrerà con l'importante intervento relativo al sistema di pompe e di protezione, finanziato grazie ai 900 mila euro donati alla Città e frutto della generosità di tanti italiani che hanno aderito alla raccolta fondi», conclude il primo cittadino di Venezia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Nuova stazione Giordani a Roma: «Sì, c'è l'intesa»

Nuova stazione e Alta velocità più vicine. La missione al ministero delle Infrastrutture del sindaco Sergio Giordani ieri ha segnato un passo fondamentale: entro l'estate sarà firmato l'accordo di programma per la progettazione non solo del nuovo scalo ma di tutta l'area che guarda sia verso il centro storico che verso l'Arcella. Terminal sopraelevato, scale mobili, binari per i super treni esterni al cavalcavia e riqualificazione del lato Arcella: ecco il piano.

Giacon a pagina VII

# Ora c'è l'intesa sulla stazione del futuro

►Ieri il sindaco al ministero delle Infrastrutture: entro l'estate verrà firmato l'accordo per il nuovo scalo dell'Alta velocità  
►Un terminal sopraelevato con scale mobili e binari "esterni" al cavalcavia, collegamento a bar e negozi sul lato Arcella

**GIORDANI: «L'OPERA DIVENTA NECESSARIA, SERVE LA CONNESSIONE CON LE GRANDI CITTÀ DEL NORD OLTRE CHE CON ROMA» TRASPORTI**

**PADOVA** Nuova stazione e Alta velocità più vicine. La missione al ministero delle Infrastrutture del sindaco Giordani ieri ha segnato un passo fondamentale. Entro l'estate sarà firmato l'accordo di programma per la progettazione non solo del nuovo scalo ma di tutta l'area che guarda sia verso il centro storico che verso l'Arcella.

### DISEGNO

L'accordo permetterà di reperire le risorse per il cosiddetto "masterplan" e il fatto che il direttore generale del ministero segua personalmente la vicenda significa che le cose stanno andando avanti nel migliore dei modi. Lo studio di fattibilità infatti si allargherà al disegno urbanistico di un'intera parte della città, quella più critica. Il secondo aspetto riguarda l'Alta velocità: Giordani ha chiesto con forza che la tratta Brescia Padova rientri nell'elenco delle opere a procedura super veloce. «Arrivare al più presto alla fase di progettazione del masterplan che coinvolgerà non solo la stazione e il nodo ferroviario, ma tutta l'area che circonda la stazione, dall'Arcella al parco Tito Livio è un passo decisivo per attivare procedure da cui poi non si torna indietro» dice il sindaco.

tro» dice il sindaco.

«Importantissimo poi è far procedere l'alta velocità Padova Brescia e poi Venezia Trieste, opera che ha molto a che fare con la competitività del nostro territorio e del nord est e su cui tutta la politica deve fare squadra. Non possiamo pensare di essere collegati in Alta velocità solo con Roma e non anche con le altre grandi città del nord, a partire da Milano. Ho chiesto che già nel decreto semplificazioni sia considerata opera strategica per il nord e quindi prioritaria. Se non sarà in prima stesura servirà un lavoro di coordinamento e interlocuzione molto forte col governo perché l'opera assuma valore urgente. Spero che tutte le forze politiche del nord est lavorino compatte, senza cedere alle inutili strumentalizzazioni della campagna elettorale».

Ora l'Alta velocità è ferma a Brescia. L'opera costa 8,7 miliardi: 3,5 per i 45 chilometri fra Brescia e Verona e altri 5,2 per arrivare a Padova. Per ospitarla bisogna costruire un nuovo scalo, perché i treni, previsti su una linea speciale posta fra i binari più esterni, non passerebbero nemmeno sotto al cavalcavia Borgomagnano.

### INVESTIMENTO

Anche la stazione dovrebbe subire un restyling totale, con un terminal sopraelevato e scale mobili per i binari, soprattutto pensato come un ponte ideale con bar e negozi verso l'Arcella. Poi c'è il tema dei treni merci da e per l'Interporto che ancora oggi transitano per la stazione. L'investimento è previsto in 3 miliardi

di e la tempistica in 10 anni.

Dal 23 ottobre, data dell'incontro con l'ad Gentile, il sindaco braccia i vertici di Rfi e ministero per costruire un piano: ovvero quali binari siano compatibili con l'alta velocità (sembra gli ultimi tre), se debbano essere interrati e come dividere i flussi merci da quelli passeggeri. E poi: bisognerà allargare il Borgomagnano oppure costruirne uno parallelo verso l'esterno, direzione Vicenza? I piani delle Ferrovie confermano la volontà di una maggiore accessibilità diretta per tramite della Stazione tra quartiere Arcella e il centro città quindi il terminal sopraelevato è possibile. C'è poi il tema richiamato nel Protocollo della riqualificazione delle aree adiacenti soprattutto quelle di proprietà delle Ferrovie, lungo viale della Pace. E che da tempo il Gruppo vorrebbe valorizzare con un albergo. E infine la tanto agognata passerella sopraelevata che dovrebbe far "decollare" pedoni e ciclisti dalla stazione per farli "atterrare" al parco Tito Livio.

**Mauro Giacon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'iter****Accordo di programma, poi lo "studio"****PASSAGGI**

**PADOVA (m.g.)** Era l'inizio dell'ottobre 2019. Il tema scatenante era stato il blocco del raddoppio dei binari per l'interporto che avrebbe strozzato la nostra economia. Ma quando l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, accompagnato dal direttore commerciale Christian Colaneri, vennero a palazzo Moroni si capì che l'azione politica di Giordani aveva dato i suoi frutti. Si parlò dello sviluppo dell'intero nodo ferroviario.

«Abbiamo definito le linee generali per l'arrivo dell'Alta velocità a Padova e quindi della stazio-

ne e affrontato il tema dello sviluppo dell'Interporto e dei servizi ferroviari della città. Ci siamo impegnati a sottoscrivere un ulteriore protocollo, per definire nel dettaglio quanto discusso e per istituire il tavolo tecnico che poi affronterà le singole questioni» disse Gentile.

Da allora sono partiti 4 gruppi di lavoro: l'Alta velocità, nuova stazione, interporto e valorizzazione immobiliare delle aree delle Ferrovie vicino alla stazione. A dicembre, poi, l'intesa con La Regione e ad aprile l'ingresso al tavolo del Ministero. Prossimo passo, l'Accordo di programma che darà il via allo studio di fattibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MISSIONE** Il sindaco di Padova Sergio Giordani sul treno che l'ha portato a Roma per affrontare il tema dell'Alta velocità

# Ponti vecchi e strade vietate: «Mille lavoratori a rischio»

► Trasporti eccezionali, gli imprenditori: «Giri troppo lunghi, una perdita enorme»  
► Provincia e Comune alla Regione: «Servono fondi per le infrastrutture»

**IL VICEPRESIDENTE BANO E L'ASSESSORE MICALIZZI: «LE AZIENDE SONO COSTRETTE A RIFIUTARE COMMESSE DI LIVELLO MONDIALE»**

## VIABILITÀ

**PADOVA** «Abbiamo aziende d'ecceellenza che producono pezzi per il mercato asiatico e per il governo spagnolo, ma al tempo stesso abbiamo infrastrutture da terzo mondo. Se non sistemiamo strade e ponti togliendo gli attuali divieti di transito, qui molte grandi realtà smetteranno di ricevere ordini. E a rischio ci sono mille lavoratori». Ad alzare la voce, prima di snocciolare uno per uno tutti i problemi della viabilità padovana, è il vicepresidente della Provincia Marcello Bano. «Il settore dei trasporti eccezionali è in grande difficoltà - evidenza - ma noi da soli non siamo in grado di sistemare le nostre infrastrutture. Serve un aiuto concreto della Regione».

## L'INCONTRO

Il tema è stato affrontato ieri mattina a Palazzo Santo Stefano, sede della Provincia. Oltre a Bano sono intervenuti l'assessore comunale di Padova Andrea Micalizzi, il presidente dei Trasportatori Eccezionali Associati Luca Civolani e la presidente di Cav-

(Concessioni autostradali venete) Luisa Serato. Con loro i titolari di tante realtà che esportano in tutto il mondo ma faticano ad arrivare da Monselice a Porto Marghera.

«La Provincia di Padova ha in gestione 1.1180 chilometri di strade provinciali e 550 ponti. Molti di questi tratti però sono vecchi, perché parliamo di un sistema di viabilità pensato un secolo fa. Solo per riasfaltare tutte le strade ci vorrebbe 80 milioni, io ne ho a bilancio 3 - spiega ancora Bano - Il problema però è che la situazione delle nostre strade e dei nostri ponti penalizza aziende che vendono in tutto il mondo ma che avanti di questo passo si troveranno costrette ad annullare le proprie commesse». Il pensiero va alla «Abb» di Monselice, oltre 150 anni di storia e 516 dipendenti. Ha in mano una grossa commessa di componenti eoliche per il governo spagnolo, ma è costretta a continui giri dell'oca per arrivare a destinazione. Un esempio lo fa il presidente dei trasportatori eccezionali, Cigolani: «Un mezzo che deve andare dalla Bassa Padovana al porto di Venezia a rigor di logica dovrebbe prendere l'autostrada a Monselice e uscire alla barriera di Mestre. Ma in autostrada non può andare, per problemi di peso e di altezza. Quindi deve fare la viabilità normale, la Monselice-Mare e poi la Romea, allungando di 50 chilometri. La viabi-

lità ordinaria, però, è ricca di incognite in tutta la provincia».

## I NODI

I carichi trasportati superano anche le 200 tonnellate, ma gli ostacoli in provincia di Padova sono tantissimi. Basti pensare al ponte di Curtarolo sulla Valsugana (con limitazioni di carico di 18 e 44 tonnellate, a seconda della direzione) che verrà rifatto il prossimo dicembre. Oppure al ponte tra Casalserugo e Polverara (limitazione di 3,5 tonnellate spesso non rispettata) dove i lavori per il rifacimento stanno per cominciare. Ma anche alla tangenziale Est di Padova, dove è già stato rifatto il ponte di via Vigonovese ed è sempre «osservato speciale» il ponte sul Bacchiglione. Le aziende che necessitano di trasporti eccezionali sono una trentina, quasi tutte del settore della carpenteria pesante. Chi dovrebbe attraversare il ponte di Curtarolo, giusto per fare un altro esempio, allunga andando sulla nuova Statale del Santo. «Sulle infrastrutture viaggia la

nostra economia - ricor... l'assessore Micalizzi - Noi, la Provincia e le categorie abbiamo un'idea chiara e comune e abbiamo individuato el direttrice principali su cui intervenire. Stiamo facendo la nostra parte, ma serve un coordinamento della Regione che si adoperi per avere adeguate risorse dallo Stato».

**Gabriele Pipia**





**SALA CONSILIARE** Ieri i rappresentanti di 30 aziende si sono riuniti a Palazzo Santo Stefano, sede della Provincia, con le istituzioni



**TRASPORTI ECCEZIONALI** Timori nella Bassa Padovana

# In arrivo anche il Bicipark con gli armadietti

## MOBILITÀ

**MESTRE** Non solo lo scavo dei canali per riportare le barche a remi, a Forte Marghera arriveranno anche gli "stalli intelligenti" per chi vorrà lasciare la bici. Praticamente un mini-Bicipark che, grazie al successo della pista ciclabile che ora porta al Forte da viale San Marco o da via Torino, chiude di fatto il cerchio per chi si muove sulle due ruote.

«Si tratta di una struttura innovativa da 92 posti, sicura e a disposizione dei cittadini - spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso che ha portato il progetto in Giunta per l'approvazione -. Dopo aver realizzato, in questi cinque anni, più di 15 km di piste ciclabili, con una previsione complessiva di 182 km, ed aver portato in città un migliaio di bici del nuovo servizio di bike-sharing e un nuovo Bicipark al Tronchetto, ora stiamo per avviare una sperimentazione per realizzare degli stalli sicuri e anche efficienti». L'intervento è finanziato con 385mila euro del Pon Metro (i fondi strutturali dell'Unione europea) e la scelta è caduta su Forte Marghera in quanto negli ultimi anni è diventato un centro di aggregazione con i suoi ristoranti, bar, aree espositive e uno spazio concerti. «I nuovi stalli saranno posizionati nel futuro parcheggio a servizio dell'ex Forte, dove attual-

mente è presente una vecchia tettoia in pessime condizioni» precisa Boraso, mentre il consigliere delegato alla Smart City Luca Battistella sottolinea come il nuovo Bicipark progettato da Insula «si pone l'obiettivo di essere un ricovero sicuro delle biciclette e, con degli armadietti a gettone, la custodia di caschetti, borse e altro. Inoltre ci sarà la possibilità di ricaricare le e-bike, di riparare il mezzo in caso di piccole necessità, di accedere nelle immediate vicinanze ad altro mezzo di trasporto pubblico o in sharing (bus, tram, treno, monopattini elettrici, bike sharing, car sharing), con un servizio igienico ed un punto ristoro all'interno dello stallo o nelle immediate vicinanze».

Subito dopo l'estate verrà dunque demolita la vecchia tettoia, realizzando la nuova struttura in acciaio ed una copertura in lamiera grecata nobilitata di colore rosso già utilizzata per le coperture di altri edifici all'interno del Forte. Saranno installati due rastrelliere su due livelli da 16 bici ciascuna, oltre a 10 rastrelliere su un unico livello da 6 posti ciascuna, per un totale di 92 posti.

Infine, davanti al ponte di ingresso a Forte Marghera, verrà installato un totem multimediale informativo per accedere al sito istituzionale del Comune e ai servizi di trasporto.

**F.Fen.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**«PREVISTI  
92 POSTI  
IN UNA  
STRUTTURA  
INNOVATIVA»  
L'assessore  
Renato Boraso**



IL PROGETTO Il futuro "Bicipark" di Forte Marghera



**INTESA E UNICREDIT****Superbonus  
«Acquistiamo  
noi i crediti  
dei proprietari»**

Intesa Sanpaolo è pronta ad acquistare i crediti di imposta di ecobonus e sismabonus: metterà «a disposizione di privati, condomini e aziende di ogni dimensione soluzioni finanziarie modulari e flessibili, che consentiranno di beneficiare delle norme introdotte dal decreto Rilancio sull'innalzamento al 110% della detrazione per le spese relative ad interventi di efficientamento energetico e di riduzione del rischio sismico». Intesa prevede l'acquisto dei crediti di imposta dei contribuenti, sia in forma diretta sia attraverso la cessione alle aziende, «restituendo così la liquidità necessaria al sistema per sostenere gli interventi di riqualificazione, contribuendo al rilancio dell'economia e all'evoluzione del patrimonio immobiliare in una logica sostenibile».

Anche UniCredit è in campo: «Potranno essere i condomini o i proprietari degli immobili a rivolgersi direttamente a UniCredit per usufruire del bonus fiscale: il cliente potrà cedere i crediti fiscali alla banca, attivando una linea di credito o un finanziamento dedicati in attesa che tali crediti arrivino a maturazione». Oppure saranno le imprese a rapportarsi con la banca per dare lo sconto in fattura a condomini e proprietari. •



**BONUS 110%**

**La maxi  
detrazione  
edilizia estesa  
al Terzo settore**

Poggiani a pag. 31

Il decreto Rilancio ha ampliato l'ambito dei soggetti richiedenti

# Il 110% anche alle onlus

## La maxi detrazione estesa al terzo settore

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Il bonus maggiorato del 110% tira dentro anche gli enti del Terzo settore. Per gli interventi antisismici non risulta necessario un miglioramento della classe energetica, mentre per gli interventi trainati resta applicabile la disciplina specifica, sebbene eseguiti contestualmente con quelli destinatari dell'agevolazione maggiorata.

Queste alcune delle più interessanti modifiche introdotte nel decreto «Rilancio» (dl 34/2020) in fase di conversione, con riferimento alla detrazione maggiorata del 110% (art. 119) per gli interventi sugli immobili, compresi quelli di natura antisismica, per le spese sostenute dall'1/7/2020 al 31/12/2021.

**Terzo settore.** La detrazione del 110% spettava, inizialmente, per gli interventi effettuati dai condomini ovvero per gli interventi eseguiti sulle parti comuni condominiali, sulle singole unità immobiliari, dalle persone fisiche al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni, dagli Istituti autonomi case popolari (Iacp), comunque denominati, nonché dagli enti aventi le stesse finalità sociali, per interventi realizzati su immobili, di loro proprietà ovvero gestiti per conto dei comuni, adibiti ad edilizia residenziale pubblica e dalle cooperative di abitazione a proprietà indivisa, per interventi realizzati su immobili dalle stesse posseduti e assegnati in godimento ai propri soci. Dal testo definitivo in conversione si evince che godranno del super bonus anche gli interventi eseguiti dalle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (onlus), di cui

all'art. 10 del dlgs 460/1997, dalle organizzazioni di volontariato (OdV), di cui alla legge 266/1991, dalle associazioni di promozione sociale (Aps), di cui alla legge 383/2000, nonché per quelli relativi agli spogliatoi delle associazioni e società sportive (Asd e Ssd) iscritte nel registro del Coni, di cui al dlgs 242/1999. Dal tenore letterale del comma 9, dell'art. 119 del dl 34/2020, quindi, resteranno fuori soltanto gli interventi eseguiti da tutte le altre tipologie di associazioni, diverse da quelle appena indicate (per esempio, la classica associazione non Onlus), pur in possesso dei requisiti richiesti dal Codice del Terzo Settore (dlgs 117/2017).

**Immobili strumentali.** La detrazione maggiorata non spetta, per espressa previsione normativa, se le spese per gli interventi di riqualificazione energetica effettuati dalle persone fisiche, al di fuori di attività di impresa, arti e professioni, si riferiscono a interventi su edifici unifamiliari non adibiti ad abitazione principale, ai sensi della lett. b), del comma 9, fatta salvo quanto indicato dal successivo comma 10.

Sulla base del dettato letterale delle disposizioni si ritiene che le persone fisiche possono beneficiare del 110% per tutte le unità immobiliari possedute, comprese quelle non abitative (immobili strumentali), in assenza di una puntuale esclusione, attualmente non prevista norma; sulla medesima falsariga, sia il Consiglio del notariato che, in un recente documento (studio n. 20-2020/T), ha affermato che «laddove gli interventi siano eseguiti su edifici non unifamiliari, le detrazioni rinforzate, purché rientrino tra le tipologie indicate, sono frui-

bili senza la limitazione di cui sopra e qualunque sia la destinazione d'uso dell'immobile» (si veda, *ItaliaOggi* del 18/6/2020), sia la relazione tecnica allegata al dl 34/2020, nella parte dedicata alla stima dell'impatto di natura finanziaria.

**Interventi trainati.** Una particolare attenzione deve essere posta agli interventi non principali, quelli di fatto trainati da quelli indicati nelle lettere a), b), e c) del comma 1, dell'art. 119 del dl 34/2020 che, ai sensi del successivo comma 2, beneficiano della maggiorazione nei limiti di spesa previsti per ciascun intervento e mantengono la rateazione in dieci quote annuali di pari importo, anziché in cinque (come per gli interventi trainanti), con la necessità di tenere una doppia contabilità per la corretta imputazione.

**Sisma bonus.** L'agevolazione maggiorata compete anche per numerosi interventi antisismici eseguiti su edifici collocati nelle zone sismiche 1 e 2 e nella zona sismica 3, di cui all'Opdm n. 3274/2003, le cui procedure autorizzatorie sono iniziate dopo l'1/01/2017.

In tal caso non è richiesto un miglioramento della classe di rischio sismico, con la conseguenza che, per le spese sostenute dal 1° luglio scorso, la misura della detrazione maggiorata è fruibile a prescindere



che dall'esecuzione dei lavori si determini o meno un miglioramento della classe di rischio. La detrazione del 110%, inoltre, spetta anche agli acquirenti delle unità immobiliari ricadenti nelle zone classificate a rischio sismico 1, 2 e 3 e che hanno i requisiti per beneficiare sisma bonus per gli acquisti, di cui al comma 1-septies, dell'art. 16 del dl 63/2013, concernente gli interventi, di cui al comma 1-quater del medesimo art. 16, realizzati nelle zone a rischio sismico 1, 2 e 3 da imprese di costruzione o ristrutturazione immobiliare, mediante demolizione e ricostruzione di interi edifici, anche con variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente e che provvedano, entro diciotto mesi dalla data di conclusione dei lavori, alla successiva alienazione dell'immobile.

—© Riproduzione riservata—

### Le ulteriori novità del bonus 110%

Beneficiari	Potenziali fruitori anche le organizzazioni non lucrative di utilità sociale (Onlus), di cui all'art. 10 del dlgs 460/1997, le organizzazioni di volontariato (OdV), di cui alla legge 266/1991, le associazioni di promozione sociale (Aps), di cui alla legge 383/2000, nonché le associazioni e società sportive (Asd e Ssd) iscritte nel registro del Coni, di cui al dlgs 242/1999 ma, in tale ultimo caso, limitatamente agli interventi di ripristino degli spogliatoi
Strumentali	Le persone fisiche possono beneficiare del 110% per tutte le unità immobiliari possedute, comprese quelle non abitative (immobili strumentali), in assenza di una puntuale esclusione normativa
Interventi trainati	Gli interventi trainati da quelli principali dell'art. 119 del dl 34/2020 beneficiano della maggiorazione ma nei limiti di spesa previsti per ciascun intervento mantenendo anche la rateazione in dieci quote annuali di pari importo
Sisma bonus	Per questi interventi non è richiesto un miglioramento della classe di rischio sismico e la detrazione maggiorata spetta anche per gli acquisti delle unità immobiliari ricadenti nelle zone classificate a rischio sismico 1, 2 e 3

# Tav, missione di Giordani al Ministero «Un masterplan per tutta l'area stazione»

Sfuma l'incontro con la ministra De Micheli ma con i dirigenti c'è il via libera a una lettera d'intenti che arriverà in autunno

**Claudio Malfitano**

In autunno arriverà il via libera alla lettera d'intenti per la realizzazione di un *masterplan* progettuale di tutta l'area della stazione che comprenda il nuovo terminal sopraelevato, l'adeguamento all'alta velocità e la realizzazione del nuovo cavalcavia Borgomagno. Un insieme di lavori che vale quasi 2 miliardi di euro. E, nella sua trasferta a Roma, il sindaco Sergio Giordani non ha mancato di sollecitare il governo nell'inserimento dell'Alta velocità Brescia-Padova tra le opere strategiche per il Paese da prevedere nel decreto Semplificazioni.

**L'INCONTRO A PORTA PIA**

Nella sede del ministero delle Infrastrutture, in piazzale Porta Pia a Roma, avrebbe dovuto farsi vedere anche la ministra Paola De Micheli, che con Giordani ha un ottimo rapporto. Ma la snervante trattativa notturna per la revoca delle concessioni autostradali della notte prima ha fatto saltare il faccia a faccia. Il sindaco, assieme ai tecnici di Palazzo Moroni, ha comunque incontrato, com'era previsto, il direttore

generale e i massimi dirigenti del ministero.

Sul tavolo c'erano diverse questioni. Ma la prima, e più importante, è quello del nodo della stazione ferroviaria. Si arriverà dunque tra poche settimane alla firma di una lettera d'intenti che aprirà le porte alla vera e propria fase di progettazione degli interventi. Le risorse economiche per pagare i progettisti sono già state stanziata. E questa è una garanzia per la città.

L'obiettivo è quello di realizzare un *masterplan* complessivo di tutta l'area e di tutti gli interventi previsti. Questo consentirà poi di entrare nella fase operativa di realizzazione. Lo scorso anno infatti è stato firmato un protocollo d'intesa con Ministero, Rfi e Regione, che comprende non solo la riattivazione del progetto dell'Alta Velocità ferroviaria tra Brescia e Padova ma anche una soluzione ferroviaria di trasporto merci verso l'Interporto con la riorganizzazione dei percorsi dei vagoni merci per evitare che ritornino verso la stazione, probabilmente con una bretella diretta verso la linea per Venezia e Trieste.

**LA NUOVA STAZIONE**

Nel disegno di riorganizzazione dell'area stazione è prevista anche la demolizione ricostruzione del cavalcavia Borgomagno, che in questo momento è sottoposto a lavori di consolidamento.

Ma il principale progetto, quello che più sta a cuore a Giordani, è la sopraelevazione della stazione di Padova con la realizzazione di una sorta di "boulevard" pedonale in quota che collegherà l'Arcella al centro città. Una grande piattaforma pedonale e ciclabile dove servizi e commercio si possano interfacciare con il trasporto *green* e con la rotaia. Un investimento le cui cifre ancora non sono state stimate ma che si suppone potrà certamente superare il miliardo di euro.

Interventi futuribili che però hanno un piede nella realtà. In particolare perché tra pochi giorni dovrebbero iniziare i lavori di elettrificazione dei binari della stazione merci con un investimento di Rfi di 3,2 milioni e la fine dei lavori prevista nel luglio 2021. Il primo passo di un grande disegno complessivo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL COMMENTO DEL PRIMO CITTADINO**

## «Un progetto ampio con risultati duraturi»

«Si tratta di un *masterplan* che coinvolgerà non solo la stazione e il nodo ferroviario di Padova, ma tutta la vasta area che circonda la stazione dall'Arcella fino al futuro parco Tito Livio. È un passo assolutamente decisivo per attivare procedure da cui poi non si torna indietro», così il sindaco Sergio Giordani ha commentato l'incontro di ieri al ministero delle Infrastrutture a Roma.

«Gettiamo le basi di una profonda riqualificazione

non realizzando solo una nuova stazione inserita nel contesto attuale, ma provando a immaginare un progetto ampio. Io penso possa portare a risultati più duraturi — osserva ancora il primo cittadino — Un risultato frutto del duro lavoro e di tanti incontri tecnici che vanno avanti da ottobre scorso, senza mai fermarci nemmeno nei mesi della quarantena quando parlavamo con Rfi e ministero via chat».

C'è poi il tema della Tav, su cui Giordani non intende arre-

trare di un millimetro: «È un'opera necessaria per la competitività del nostro territorio e di tutto il Nordest. Per questo ho chiesto a tutta la politica di fare squadra — chiarisce — Non possiamo pensare di essere collegati in alta velocità solo con Roma e non con Milano e le altre grandi città del Nord. Ho chiesto che già nel decreto Semplificazioni sia considerata opera strategica e quindi prioritaria». Una possibilità che non è scontata, almeno secondo le prime bozze del decreto: «Servirà un lavoro di coordinamento con il governo. Spero che tutta le forze politiche del Veneto si mostrino compatte per raggiungere questo risultato. Spero non prevalga un clima da campagna elettorale». —

C.MAL.



A sinistra una prima proposta progettuale della nuova stazione sopraelevata realizzata da Rfi. A destra il sindaco Sergio Giordani ieri in viaggio verso Roma

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

# Non solo Mose, difese locali per limitare le acque alte

Il progetto della Basilica con le lastre in vetro andrà a fine mese all'approvazione 35 milioni per isolare la Piazza San Marco. Un milione e 800 mila per Pellestrina

**Ingenieri al lavoro  
Ma difficilmente  
l'opera sarà pronta  
per la prossima stagione**

**Alberto Vitucci**

Non solo Mose. Anche con le dighe ultimate la Basilica di San Marco è a rischio. Perché le barriere si alzeranno solo con le maree superiori a 110 centimetri quando il progetto sarà ultimato. E a 110 centimetri San Marco è già allagata con quasi 40 centimetri d'acqua che danneggiano colonne, mosaici, murature. E anche il Mose sollevato in condizioni estreme come quelle del 12 novembre 2019, ammoniscono gli esperti, non potrebbe isolare del tutto la laguna del mare. L'acqua entra attraverso i "traferri" tra una paratoia e l'altra (almeno 10 centimetri di dislivello). Ma viene anche dai fiumi (almeno 5 centimetri), dalle piogge per altri 10 centimetri. Insomma, una differenza studiata in passato, di cui tener conto.

Ma il primo problema resta la difesa di San Marco. Non se n'è parlato nel giorno dell'inaugurazione del Mose con il premier Conte. Ma è urgente avviare i lavori per la difesa "provvisoria" della Basilica

con lastre in vetro. Una proposta progettuale dovrebbe arrivare al Comitato tecnico del Provveditorato a fine luglio. Si dovranno mettere insieme il progetto di difesa idraulica di Andrea Rinaldo e Mario Piana con gli "abbellimenti" voluti dalla commissaria Elisabetta Spitz, che ha affidato una consulenza allo studio milanese dell'architetto Stefano Boeri. Così il progetto della Procuratoria che era pronto da febbraio e approvato dal Comitato di settore del ministero dei Beni Culturali è stato fermato. È arrivata la proposta Boeri. Che però in molti punti è irrealizzabile. E anche "pericolosa", secondo le indicazioni scritte dagli ingegneri. Barriere di vetro che sono state trasformate con aperture a scorrimento («Non tengono l'acqua»), poggiate su pilastri in vetro poco resistenti. Spostate in avanti di un metro verso la Piazza, proprio dove ci sono i sottoservizi e l'area archeologica. Un leggio in metallo che corre per tutta la protezione ad altezza bambino, un metro e 20. Tutto fermo. E architetti e ingegneri al lavoro per trovare una soluzione. Intanto il tempo passa. E i lavori difficilmente saranno

conclusi per la stagione delle acque alte.

Difese locali che sembrano adesso l'idea recuperata dopo anni di "monocultura" legata alla grande opera.

Così si attende anche il via ai lavori per l'isolamento completo della Piazza per le maree fino a 110 centimetri, su progetto elaborato da Kostruttiva e Thetis. Il costo è di 35 milioni di euro. Poco più della metà di quanto costata la nave gialla per il trasporto delle paratoie (55 milioni di euro). E si lavora anche alla difesa dei centri abitati e delle isole. Un tema sentito anche dal governo. Con il presidente del Consiglio Giuseppe Conte che si è recato venerdì scorso a Pellestrina a verificare di persona lo stato dei lavori. Ci era stato anche all'indomani dell'Aqua grande del 12 novembre per fare la conta dei danni.

Adesso il Comune ha stanziato un milione e 830 mila euro dei fondi ricevuti dal governo per avviare la sistemazione idraulica della riva lato laguna di Pellestrina. Il muretto sarà sostituito, il terreno reso impermeabile alla risalita della marea. Le pompe che non avevano funzionato saranno ricostruite. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sistema di protezione ideato per tenere asciutta la basilica di San Marco



**Legambiente**  
**«Erosione record**  
**a rischio il 40%**  
**delle coste»**

MONFORTE / APAG. 31

# «Erosione implacabile a rischio il 40% delle coste»

La denuncia di Legambiente: dai 20 chilometri degli anni Settanta ai 52 attuali  
Le zone più colpite sono tutte nel Veneziano: Jesolo, Caorle, Eraclea e Bibione

**L'associazione propone un cambio di strategia: vanno provati nuovi modelli**

JESOLO

Erosione, la denuncia di Legambiente: «A rischio quasi il 40% delle coste venete». Le zone più colpite sono Jesolo, Caorle, Eraclea e Bibione. «L'avanzare dell'erosione preoccupa», sottolineano gli ambientalisti, «nonostante gli interventi pubblici vengono aggrediti oltre 50 chilometri di costa. Per affrontare il problema è necessaria una progettualità nuova, in discontinuità con il passato».

Il grido d'allarme è stato lanciato ieri a Loreo, nel Parco del Delta del Po, in occasione della presentazione dei dati sul monitoraggio delle acque co-

stiere compiuto da Goletta Verde. Se i dati sulla qualità del mare sono positivi, l'erosione è il grosso problema che coinvolge tutta la nostra costa. Legambiente ha indagato l'incidenza del fenomeno negli ultimi cinquant'anni.

«Abbiamo notato», ha spiegato Luigi Lazzaro, presidente di Legambiente Veneto, «che i tratti di costa certificati come soggetti a erosione sono passati dai 20 chilometri degli anni Settanta ai 52 chilometri degli ultimi dati disponibili, riferiti al periodo dal 2007 al 2012».

Oggi il litorale soggetto a erosione è pari al 37% del totale della costa veneta che si estende per 140 chilometri, con una perdita di arenile stimata in 870 mila metri quadra-

ti. Nel 2016 la Regione ha adottato un Piano per la difesa dei litorali. Negli anni sono state realizzate una serie di opere rigide di difesa, come barriere frangiflutti e pennelli. Oltre a interventi di mitigazione con il ripascimento della sabbia.

«Ma dobbiamo evidenziare che il problema non ha accennato a diminuire nel tempo», ha proseguito Lazzaro, «l'erosione costiera è una questione che crediamo vada affrontata rapidamente, magari con un



cambio di prospettiva nelle modalità di intervento. Perché questi interventi tampone legati alle strutture fisse a oggi non sono stati sufficienti».

Per Legambiente non è più tempo di concentrare l'attenzione solo sulle opere fisse. «Vanno provati nuovi modelli di approccio più naturali per tutelare le coste», ha concluso Lazzaro, «occorre riflettere su interventi per semplificare, e non complicare, il sistema naturale costiero, attraverso un monitoraggio frequente della morfologia costiera allo scopo di analizzare in dettaglio il trasporto litoraneo delle sabbie, con l'obiettivo di mantenere il più possibile una struttura di difesa naturale, rappresentata dalla spiaggia emersa / sommersa e dalla sua capacità resistente, evitando irrigidimenti della costa che non sono coerenti con la sua naturale dinamicità». Fondamentale sarebbe capire le cause scatenanti dell'erosione, la cui escalation sembra essere legata soprattutto alla presenza delle opere rigide realizzate. C'è un problema di cambiamenti climatici, ma da solo non giustificherebbe la velocità con cui sta avanzando l'erosione. —

**GIOVANNI MONFORTE**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prelevi dell'acqua per la successiva analisi della qualità: preoccupazione di Legambiente per la progressiva erosione delle coste

CHIOGGIA

# Calcestruzzo sgretolato sotto il ponte in centro «Serve manutenzione»

Ferro sporgente e danni alla struttura in calle San Giacomo Dolfin (Lega): «Usare subito i 70 milioni per gli interventi»

**Il ponte della Fossetta chiuso da gennaio '18 e i lavori in corso lungo la Romea**

CHIOGGIA

Ennesimo ponte pericolante, stavolta in pieno centro storico. La nuova segnalazione riguarda il ponte di calle San Giacomo dove la struttura a volta risulta sgretolata in molti punti e con ferri arrugginiti sporgenti, pericolosi per chi vi transita sotto con i barchini. A denunciarlo, con foto alla mano, è il consigliere della Lega, Marco Dolfin, che sullo stato dei ponti della città sta ormai portando avanti una battaglia continua da due anni. Dopo la segnalazione di alcuni pescatori, Dolfin si è portato sul posto per vedere lo stato della struttura nella parte sottostante. «Già a vista d'occhio la situazione risulta molto precaria», spiega Dolfin, «sotto l'arcata si vedono numerosi ferri arrugginiti che

sporgono pericolosamente creando possibili problemi per tanti naviganti in transito, tanti ferri vecchi che sporgono al di fuori della loro sede di calcestruzzo. Un cosa assurda oltre che pericolosa che può diventare teatro di qualche disgrazia soprattutto col buio. Ma oltre ai ferri che penzolano, vi è pure il calcestruzzo che si sgretola a vista d'occhio dimostrando che l'intera struttura è compromessa e necessita di interventi rapidi. Spero che l'assessore ai Lavori pubblici sia al corrente di questa situazione e si stia già attivando. Stiamo parlando di un ponte centralissimo, super utilizzato, l'unico collegamento viario tra i centri storici di Sottomarina e Chioggia. Non immagino cosa succederebbe con un intervento invasivo...».

Ovviamente l'occasione è ghiotta per Dolfin per tornare sullo stato generale dei ponti in città. Il ponte della Fossetta è chiuso da genna-

io 2018, nel ponte dei Saloni si procede a senso alterato con semaforo ormai da più di un anno, il ponte delle Trezze a Valli è chiuso da maggio 2019, il ponte del Novissimo a Piovini è rimasto con limitazioni al traffico per mesi, poi è stato riaperto ma attende un importante intervento di restauro, il cavalcaferrovia e il cavalcavia di Sottomarina sono stati inseriti tra i ponti che necessitano di interventi di sistemazione, tre ponti sul Vena saranno ristrutturati nei prossimi mesi. Senza contare i ponti sulla Romea, oggetto di interventi pesanti in corso (ponte sul Brenta) o programmati a breve (ponte translagunare).

«Con 70 milioni di euro di tesoretto già nelle casse comunali», sostiene Dolfin, «ci si attende che gli interventi di sistemazione siano veloci». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Ferro sporgente e calcestruzzo sgretolato sotto la volta del ponte di calle San Giacomo

DECRETO SEMPLIFICAZIONI

# Terza corsia sulla A4 «Cantieri sulla tratta San Donà-Portogruaro»

SANDONÀ

Terza corsia sull'A4, si riaccende la speranza di vedere avviati al più presto i cantieri anche per il lotto mancante tra San Donà e Portogruaro. Il Veneto Orientale plaude all'inserimento del progetto tra le 130 opere considerate prioritarie dal governo Conte nel cosiddetto Decreto Semplificazioni, che ne dovrebbe agevolare l'iter realizzativo e di reperimento dei fondi necessari.

«Il potenziamento dell'A4 è fondamentale, l'impegno del governo per la realizzazione della terza corsia è un ottimo segnale che cancella i dubbi emersi anche negli ultimi mesi», ha commentato Francesca Zottis, consigliera regionale del Pd. L'inserimento nel Decreto Semplificazioni riguarda sia il tratto veneto mancante tra San Donà e Alvisopoli (Portogruaro), che quello friulano tra Gonars e Villesse. «Stiamo parlando di un nodo strategico che è diventato una vera e

propria emergenza, sia per l'appesantimento di traffico, essendo l'asse privilegiato per la mobilità delle merci ovest-est con un forte incremento di camion e tir, sia per il numero di incidenti», ha concluso Zottis, «più volte in Consiglio regionale abbiamo espresso all'assessore De Berti le nostre preoccupazioni. A marzo 2018 era stata approvata all'unanimità una mozione con cui si chiedeva alla giunta di intervenire per scongiurare l'ennesimo slittamento. Adesso ci siamo. Speriamo sia la volta buona per partire con i lavori, mettendo fine agli interminabili ritardi».

Intanto nei giorni scorsi è stato aperto un nuovo tratto di autostrada a tre corsie, tra Alvisopoli e Muzzana del Turgnano per un totale di 16 chilometri. A questo punto, per completare tutto il terzo lotto Alvisopoli - Gonars, mancano soltanto una decina di chilometri che saranno aperti entro la fine del mese di luglio. —

G.MO.



Francesca Zottis (Pd)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'INDAGINE

# Compravendite di case in calo del 25 per cento

Secondo l'Ufficio studi di Tecnocasa anche nei prossimi mesi il mercato immobiliare subirà gli effetti della pandemia

VENEZIA

Il fermo delle attività causato dalla pandemia di coronavirus ha fatto sentire i suoi effetti sulle compravendite immobiliari: i primi tre mesi del 2020 si chiudono, secondo l'Ufficio studi Gruppo Tecnocasa, con un calo medio nazionale del 15,5% delle transazioni, che si portano a 117.047 a fronte del primo trimestre dell'anno scorso si era chiuso con un totale di 138.525 transazioni.

A Venezia è andata ancora peggio con una riduzione del 25,6% delle compravendite nel primo trimestre di quest'anno (che ha totalizzato 625 transazioni davanti al notaio) rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso che si era chiuso con 840 compravendite.

Sul risultato ha pesato il lockdown iniziato a marzo e proseguito nei mesi successivi con effetti sui volumi che si vedranno anche nel secondo trimestre dell'anno.

Tra le metropoli spiccano Napoli e Bari (-19,5%), Milano (-19,3%) e Genova (-19,2%). Il ribasso meno importante ha interessato Bologna che chiude con -6,4%.

Nei primi tre mesi del 2020 le compravendite che hanno

interessato le agenzie del Gruppo Tecnocasa sono state per il 77% dei casi per l'acquisto della prima casa, per il 17,5% ad uso investimento e nel 5,5% per la casa vacanza. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso, si registra un lieve aumento nella percentuale di acquisti di quattro locali (18,1%) e cinque locali (6,1%), erano rispettivamente 17,6% e 5,4%. La previsioni per i prossimi mesi dell'Ufficio studi delle agenzie immobiliari della rete di Tecnocasa è che «l'impatto Covid porterà ad un ridimensionamento dei volumi di circa 100 mila compravendite rispetto alla chiusura del 2019». I prezzi nelle grandi città potrebbero volgere alla stabilità, ma ci aspettiamo ritocchi verso il basso per quelle realtà con un mercato immobiliare che difetta in termini di qualità e verso l'alto per immobili di buona qualità e con caratteristiche di pregio. Se si dovesse concretizzare il desiderio emerso durante la pandemia di case con spazi esterni potrebbe anche continuare la ripresa delle zone periferiche delle metropoli e dell'hinterland delle grandi città dove è più facile trovare queste tipologie a prezzi più vantaggiosi. —



Il mercato immobiliare è in flessione a casa del Covid-19

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'ACCORDO SULLA CONCESSIONE

# Autostrade, fuori i Benetton

Niente revoca: Aspi in mani pubbliche, Atlantia paga 3,4 miliardi di risarcimento ma vola in borsa. I pedaggi caleranno / PAGINE 2, 3, 4 E 5

## Dai Benetton 3,4 miliardi allo Stato Di Maio: «Revoca ancora sul tavolo»

Il premier Conte esulta per l'accordo: «Hanno vinto i cittadini». Le opposizioni all'attacco: «È un affarone per la famiglia»

**Alessandro Di Matteo** / ROMA

La revoca non c'è, si tratta piuttosto di un accordo, ma di certo i Benetton usciranno dal controllo di Autostrade ed entrerà lo Stato, e Giuseppe Conte festeggia come se avesse preso la Bastiglia. Dopo una notte di trattative che hanno quasi fatto saltare il governo, arriva l'intesa e il premier lo spiega su Facebook con toni da 14 luglio: «Ha vinto lo Stato, hanno vinto i cittadini. È stata scritta una pagina inedita della nostra storia». Le opposizioni attaccano, parlando di «affarone per Benetton», lo stesso Matteo Renzi – che fa parte della maggioranza – ha più di qualche dubbio, e forse anche per cercare di sovrastare le critiche Conte usa toni trionfalistici: «L'interesse pubblico ha avuto il sopravvento rispetto a un grumo ben consolidato di interessi privati. È successo qualcosa di straordinario».

Il premier ha dovuto faticare, perché Renzi non voleva la revoca e anche il Pd era preoccupato delle possibili azioni legali dei Benetton contro una decisione improvvisata del governo. Sull'altro fronte i 5 Stelle, che si erano impegnati pubblicamente per la revoca fin dall'agosto di due anni fa, subito dopo il crollo del ponte Morandi. Alla fine, la revoca non c'è e proprio per questo motivo Conte ha dovuto faticare per convincere il Movimento.

«La revoca? Non mi interessano gli slogan, conta la sostanza», ribatte il premier. Il punto, insiste, è che si è arrivati «all'estromissione della fami-

glia Benetton», ci sarà un «cospicuo risarcimento danni di 3,4 miliardi» e la società diventerà una «public company». E il ministro Roberto Gualtieri aggiunge: «È una vittoria dei cittadini, dello Stato che afferma il primato dell'interesse pubblico».

Sull'uscita dei Benetton punta la comunicazione di palazzo Chigi e anche del Movimento, a cominciare da Luigi Di Maio: «I Benetton non gestiranno più le nostre Autostrade. Era il nostro principale obiettivo. E ce l'abbiamo fatta». Alessandro Di Battista addirittura parla di «potenti presi schiaffi, mai è stato così».

Il capo politico Vito Crimi riprende le parole del premier: «Dice bene Conte è accaduto qualcosa di straordinario. Adesso le autostrade tornano nelle mani dei cittadini e sarà compito dello Stato e delle istituzioni vigilare e lavorare affinché tutto questo diventi normalità». Il ministro degli Esteri, però, tiene ad aggiungere: «L'ipotesi revoca resta sul tavolo fino a quando non verrà concluso il negoziato».

Già, perché «l'estromissione dei Benetton» è un percorso lungo e complicato e sono in molti a dubitare. Nicola Zingaretti parla di «bella giornata» e di una «grave ferita sanata», ma il suo vice Andrea Orlando aggiunge: «L'impianto dell'accordo sembra buono, ma spesso il diavolo è nei dettagli. La revoca deve restare sul tavolo». Maria Elena Boschi, Iv, va oltre: «È un compromesso, la revoca non c'è stata, avevamo

detto che era complicata. Si è scelto di pagare l'uscita dei Benetton».

Peraltro, il titolo Atlantia in borsa è schizzato, guadagnando il 25% in una sola seduta. È vero che nei giorni precedenti era crollato, ma Matteo Salvini – che oggi presenterà in Parlamento una mozione sull'argomento – ne approfitta: «In borsa il titolo di Atlantia guadagna il 25% del suo valore, i Benetton sono contenti». Nella mozione, la Lega chiederà, tra l'altro, di chiarire chi dovrà pagare gli eventuali risarcimenti per i danni causati dal crollo del ponte. Inoltre, Salvini vuole garanzie sulla Gronda e sugli altri investimenti che Autostrade si era impegnata a fare sulla rete autostradale nazionale.

Dura anche Fi. Silvio Berlusconi si dice preoccupato per la nazionalizzazione, Giorgio Mulè, come Salvini, commenta il balzo del titolo in borsa parlando di «affarone» per i Benetton, Mariastella Gelmini parla di «operazione a perdere che costerà miliardi di euro allo Stato». Giorgia Meloni, poi, dice che «Conte ha evitato la revoca col favore delle tenebre».

E Calenda attacca: «Non si dica che i Benetton sono stati punti, Conte dà soldi dei contribuenti a privati per nazionalizzare un'azienda». Ma la sintesi per il governo la fa il ministro Gualtieri: «Governo e maggioranza sono stati uniti su un tema complesso». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri insieme con il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ieri all'arrivo al Senato

Entro il 27 luglio saranno definiti i dettagli con l'azienda. Dalla cessione delle quote Atlantia trarrà 5 miliardi, ma non potrà distribuire dividendi

## Cdp dà tre miliardi e sale al 33% Un anno per la nuova Autostrade

L'operazione Cdp attribuisce ad Aspi un valore di 8,6 miliardi. Il pacchetto in mano ai Benetton vale circa 5 miliardi

### L'ANALISI

Paolo Baroni / ROMA

Il «passaggio immediato» del controllo di Autostrade a Cdp, come ha scritto il governo nel comunicato diffuso al termine della maratona di martedì notte, sarà veloce, ma non rapidissimo. L'intera operazione richiederà infatti circa un anno di tempo. Due le tappe: entro il 30 settembre dovrebbe andare in porto l'aumento di capitale riservato a Cassa depositi e prestiti, che con investimento di circa 3 miliardi di euro salirà al 33% del capitale di Aspi. In parallelo altri investitori istituzionali rileveranno direttamente da Atlantia il 22% in modo da avere assieme a Cdp il controllo di Aspi con 55% delle quote.

### LA DISCESA GRADUALE

Al termine di questi due passaggi ad Atlantia resterà il 37% delle quote, mentre agli attuali soci di Aspi, i tedeschi di Allianz ed i cinesi di Silk Road fund, per effetto della inevitabile diluizione scenderanno invece dal 12 al 7,7%. Anche a loro, però, è data la possibilità di risalire acquistando quote sul mercato una volta che la società verrà quotata in Borsa, o di vendere.

### LO SBARCO IN BORSA

La seconda scadenza è invece fissata a inizio 2021, quando la nuova Aspi verrà quotata in Borsa con una operazione che

dovrebbe garantire un flottante del 50% e porre le basi per la nascita di una vera e propria public company. Prima di arrivare a questo passaggio, però, è prevista la fuoriuscita dall'orbita di Atlantia (che in questo modo si libererà dei 10 miliardi di debiti di Aspi e dei 5,3 di garanzie prestate alla controllata) e la redistribuzione pro quota del 37% di capitale residuo agli azionisti della holding. Al termine di questa operazione, una delle casseforti dei Benetton (che oggi controlla il 30% del capitale di Atlantia) avrà l'11% delle quote, che verosimilmente al momento del collocamento verranno messe tutte sul mercato. Gli altri azionisti della società (compresa Fondazione Crt, Hsbc, Lazard, l'ex fondo sovrano di Singapore e tutti gli azionisti di minoranza) si divideranno il restante 26%.

### LO SCOGGIO DEL PREZZO

Il vero scoglio da affrontare subito è quello del prezzo di Autostrade, la cui valutazione oggi oscilla tra 5 e 10 miliardi di euro. L'operazione che si appresta a varare Cdp valorizza Aspi 8,6 miliardi (contro i 14,8 con cui era stata valutata nel 2017 da Allianz e Silk Road), ne consegue che il pacchetto in mano ai Benetton vale circa 5 miliardi. Secondo Fidentiis ai prezzi spuntati dopo il maxi rimbalzo di ieri da Atlantia (+26,6%), corrisponde invece ad una valutazione di 5,9 miliardi, 2,5 il solo pacchetto in mano alla famiglia di Ponzano che, contrariamente ai desiderata dei 5 Stelle, riuscirà a ricavare una discreta liquidità, che però non potrà usarla per distribuire dividendi.

### LA ROAD MAP

Per procedere alla Cassa depositi, ora, aspettano innanzitutto che venga chiarito il quadro normativo e regolamentare (a partire dai nuovi meccanismi tariffari), quindi andrà verificata la sostenibilità dei piani di investimento (che ai pedaggi sono strettamente legati), dovrà essere strutturata tutta l'operazione che andrà poi condivisa con gli altri partner finanziari scelti per l'occasione dalla stessa Cdp. Andrà poi messa a punto l'operazione di mercato e verificata la compatibilità con lo statuto (che in questo caso non presenterà certo problemi) ed infine tutto il piano dovrà avere l'ok del consiglio di amministrazione.

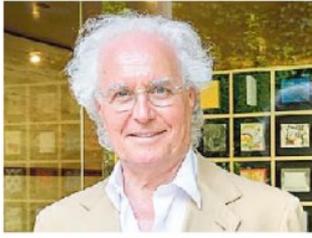
Il governo ha fissato il 27 luglio come termine entro cui la stessa Cdp ed i ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture dovranno definire con Aspi tutti i punti rimasti ancora in sospeso pena la revoca della concessione.

### GLI ALTRI SOCI

Ancora tutta da definire la compagine di soci che affiancherà Cdp: è noto l'interesse del fondo australiano Macquarie a cui ieri si sono aggiunti gli americani di Blackstone. Nella partita potrebbero entrare F2i, il fondo per le infrastrutture partecipato dalla stessa Cdp, Poste Vita ed alcune casse previdenziali (avvocati, medici, architetti e geometri). Ma le «iscrizioni» sono appena state aperte e la lista è destinata certamente ad allungarsi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**LUCIANO BENETTON**  
IMPRENDITORE  
FONDATORE DEL GRUPPO BENETTON



## LA MINISTRA

## De Micheli «Così si tutelano gli occupati e i risparmiatori»

«L'accordo determina la salvaguardia dell'occupazione di chi lavora nelle aziende, non solo di Aspi ma anche di Atlantia, e tutela anche i piccoli risparmiatori» dice la ministra De Micheli. **GRISERI / A PAG. 3**

La ministra Paola De Micheli: «Salvati 10 mila lavoratori, tutelati i piccoli risparmiatori»  
«Ci sono problemi di affidabilità: dalle perizie, gravi inadempimenti non solo a Genova»

# «Non c'è stato alcun esproprio Uscire è stata una loro scelta»

## L'INTERVISTA

PAOLO GRISERI

**P**aola De Micheli parla al termine di una lunga notte di trattative. Come si sente? «Soddisfatta per aver garantito 10 mila posti di lavoro, risparmi di migliaia di azionisti e sicurezza degli italiani sulle strade». **Signora ministra, dov'era il 14 agosto 2018?**

«Ero dalle mie parti, a Ferriere, sulle colline piacentine». **Quel giorno ha pensato ai colpevoli?**

«Quel giorno ho pensato alle vittime, al dramma dei familiari, alle difficoltà dei soccorritori. Non immaginavo certo che avrei dovuto occuparmene in prima persona».

**Che cosa le disse il suo predecessore Toninelli al momento del passaggio delle consegne?**

«Mi disse che era stato istituito un gruppo di lavoro, mi consegnò i risultati e aggiunse che aveva avviato un tavolo di trattativa con il concessionario Aspi. Disse che la trattativa era necessaria per valutare meglio il rischio di contenzioso».

**E voi, senza che un magistrato abbia deciso chi sono i colpevoli, vi sostituite nel giudizio e accusate i Benetton?**

«Non è così. Lo Stato ha detto

all'attuale azionista di Aspi che ci sono problemi di affidabilità».

**Qual è la differenza?**

«Le colpe le decide la magistratura, l'affidabilità di un concessionario la stabilisce il concedente, in questo caso il Ministero delle infrastrutture sulla base di perizie».

**Che cosa dicono le perizie?**

«Il nostro lavoro ha accertato che le concessioni erano troppo favorevoli ai privati».

**Chi le aveva preparate quelle concessioni?**

«Sono del 2008. Dunque il governo Berlusconi».

**Come avete proceduto?**

«Abbiamo revisionato le concessioni. E abbiamo verificato una serie di gravi inadempimenti da parte del concessionario. Non solo sul ponte di Genova ma sull'intera rete autostradale italiana. Abbiamo trovato gravi problemi di affidabilità».

**Per questo avete deciso che i Benetton devono andare via?**

«Non abbiamo deciso noi. C'è un accordo che dice che loro lo faranno».

**Una loro scelta?**

«Una loro scelta».

**Come potete sostenere che Atlantia è inaffidabile? Gli avete rinnovato la concessione per Aeroporti di Roma. Lì sono affidabili?**

«L'affidabilità non è un fatto sentimentale o personale. È

una valutazione tecnica. Gli aeroporti di Roma hanno vinto tre premi internazionali negli ultimi anni. Funzionano bene. E poi ricordiamolo: è stata Atlantia a sostituire il management dopo il crollo di Genova. Evidentemente il giudizio di inaffidabilità non era solo nostro».

**Atlantia esce ed entra lo Stato. È stato definito un esproprio di stampo venezuelano. Si sente come Maduro?**

«Non c'è alcun esproprio. C'è una soluzione industriale che evita la revoca della concessione ad Aspi e prevede la graduale uscita di Benetton. Abbiamo raggiunto un accordo per un'alternativa all'attuale governance».

**Autostrade, Alitalia, Ilva: torna lo Stato padrone?**

«Credo che il ruolo dello Stato in economia dipenda dalla condizione economica in cui si trova un Paese. In una democrazia liberale lo Stato ha un ruolo di regolatore dell'economia. Poi ci sono situazioni difficili in cui lo Stato interviene in operazioni chiaramente indu-



striali».

**Il rischio di queste operazioni è che sia poi la politica a decidere le scelte industriali.**

«Distinguiamo: lo Stato è un conto, la politica un altro. Non vanno sovrapposti. Non siamo solo noi a intervenire. Guardi che cosa fa la Germania con Lufthansa».

**Non siete arrivati alla revoca. Voi del Pd siete accusati di essere succubi dei poteri forti. Si sente succube?**

«Noi del Pd non abbiamo nessuna subalternità a nessun potere di questo Paese. Personalmente mi sono sempre sentita libera. È stata una trattativa difficile ma il risultato è positivo: l'attuale azionista di Aspi ha scelto di uscire progressivamente».

**Con chi è stato più difficile trovare una soluzione? Con i colleghi di governo o con i Benetton?**

«Con i Benetton. Il tavolo è saltato decine di volte. È stato quasi un corpo a corpo».

**Si è detto che nella maggioranza qualcuno chiedeva la sua testa.**

«Devo ringraziare per il sostegno tutte le forze della maggioranza. In particolare il Movimento 5 stelle che ha dimostrato l'intelligenza di accompagnare questa trattativa».

**Parla dei grillini? Tutti?**

«Tutti quelli con cui ho avuto rapporti. Avevano chiesto un passo indietro dei Benetton e questo è accaduto».

**E i suoi rapporti con Conte?**

«Parla dei retroscena sui giornali? Chi mi conosce sa che sono una donna schietta e diretta. Non uso mezzucci. Io e Conte siamo stati troppo impegnati a lavorare».

**Quanto costerà al contribuente la soluzione che avete trovato?**

«Nulla. Cassa depositi e prestiti parteciperà a un aumento di capitale che è un investimento e che frutterà».

**Quali dossier rimangono aperti?**

«Inaugurerò decine di cantieri su strade e ferrovie, indiremo gare come quella per l'alta velocità Messina-Catania-Palermo».

**Il giorno che ci sarà l'alta velocità in Sicilia pensate di caricare i Frecciarossa sui traghetti?**

«Ho detto che considereremo con molta laicità il dossier del ponte sullo Stretto. Intanto diamo l'alta velocità alla Sicilia».

**Perché non avete nominato il commissario della Torino-Lione?**

«Perché i lavori vanno avanti e non ce n'è bisogno. Vareremo invece un tavolo istituzionale per le opere compensative che andranno anche ai comuni contrari all'opera. Per me i cittadini sono tutti uguali».

**Quale sarà il destino della gronda di Genova?**

«È nel piano di investimenti previsti dalla modifica del contratto con Aspi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli

## PONTE MORANDI

## I parenti delle vittime «A noi resta solo il dolore»

Francesca Forleo / GENOVA

«L'azionista di maggioranza sarà estromesso e questo non può che essere di buon auspicio e un buon inizio. Ma niente dichiarazioni urlanti, soprattutto da coloro che hanno contribuito a firmare la concessione originaria, che è stata la madre della nostra tragedia e di tutte le difficoltà attuali». Egle Possetti, portavoce dei familiari delle 43 vittime del ponte Morandi, commenta con una nota l'accordo raggiunto all'alba di ieri in Consiglio dei ministri su Autostrade. La famiglia Benetton ha accettato di uscire, progressivamente da Aspi e l'azienda si trasformerà così in public company.

La parola revoca, però, al momento è scomparsa dalle trattative (se non sotto forma di minaccia da parte del premier se non saranno rispettate le nuove regole della concessione). Circostanza che per i parenti delle vittime non è facile da metabolizzare. «Da parte nostra l'attesa era tanta - scrive ancora Possetti - E abbiamo ben compreso le grandi difficoltà tecniche, economiche e politiche che circondano questa vicenda». I parenti delle vittime chiedono particolare attenzione su due punti: «Massima penalizzazione economica agli azionisti che dovranno cedere le loro quote e massima attenzione a non far ri-

cadere sulle spalle della collettività il ripristino della rete autostradale degradata da anni di incuria». Come sempre, il comunicato stampa diffuso dalla portavoce è stato condiviso da tutti i familiari degli scomparsi che hanno aderito al comitato delle vittime. «Siamo persone semplici e pensiamo non sia facile capire quello che hanno fatto. Personalmente. Ho bisogno di un po' di tempo per capire bene tutti i termini degli accordi - dice il papà di Luigi Altadonna, Giuseppe - La cosa certa è che la revoca non c'è stata e ce l'aspettavamo un po' tutti».

«Mi sento frullata da queste giornate di attesa: cerco di capire dove sia l'inghippo e di separare le reazioni del cuore, che sono delusione e rabbia, da quelle della mente», dice la mamma di Mirko Vicini, Paola. «Mi auguro che sia la cosa giusta, che lo Stato italiano abbia finalmente cominciato ad andare contro i potenti, ma non ne sono sicura e voglio prendermi del tempo per capire meglio - aggiunge Vicini - Ma, specialmente in questi giorni in cui si avvicina l'anniversario, la situazione è pesante. Sono passati due anni e il processo non ha ancora individuato i colpevoli, sono tutti liberi e, intanto, le nostre giornate restano tutte uguali, sempre scandite dal dolore». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Autostrade, sette giorni per decidere Sul tavolo la revoca e il rebus del prezzo

L'accordo per il passo indietro dei Benetton, cioè di Atlantia, è pieno di incognite da risolvere. Ma il tempo è quasi finito

**Mion un anno fa aveva proposto di staccare Aspi dalla controllante non fu ascoltato**

**Roberta Paolini / TREVISO**

Sette giorni per far diventare l'accordo sancito nella notte del 15 di luglio in Consiglio dei Ministri realtà. Con il rischio revoca appoggiato sempre come una pistola sul tavolo del negoziato.

«Abbiamo messo i Benetton fuori da Autostrade» festeggiavano ieri i pentastellati. Ma questa volta l'annuncio si scontra con la realtà, che è sempre stata presente ed ha i contorni di un'azienda quotata in Borsa: Atlantia. Un'azienda che appartiene al mercato per il 70% non solo alla famiglia miliardaria di Ponzano Veneto. La scure della revoca è ancora sopra alla testa della holding di infrastrutture e bisogna capire in che modo si troverà la quadra per far uscire Atlantia dal controllo. Se con un aumento di capitale riservato alla Cdp, la cui consistenza in termini di quattrini è fumosa al momento visto che valorizzare la società in un modo o in un altro avrà ricadute anche sulla futura quotazione di Aspi. Senza poter tacere come gli investitori internazionali dentro Autostrade e, fuori, in Atlantia, reagiranno alle diverse proposte. Il mercato è il mercato, non lo si convince con gli annunci, servono i numeri e questi devono garantire tutto: sostenibilità finanziaria, investimenti per l'infrastruttura, adeguatezza delle tariffe per gli utenti e per il gestore. Non è un passaggio da poco.

L'alternativa sarebbe pagare direttamente Atlantia per l'88% di Autostrade. In realtà, secondo fonti, la prima ipo-

tesi sarebbe quella preferibile, anche nell'eventualità di far avvenire ingresso di Cdp e quotazione in contemporanea. Saranno due cose compatibili? Tutto è da capire.

Il riassetto azionario di Aspi attira l'attenzione dei grandi fondi internazionali, sempre pronti a investire su infrastrutture che garantiscano rendimenti stabili nel tempo. Blackstone, confermano ambienti finanziari, starebbe guardando con grande attenzione alla partita, dove è in campo anche il fondo australiano Macquarie, disponibile ad affiancare Cassa e F2i. Perché l'intervento si concretizzi, come sottolineano gli analisti, dovranno però essere definiti i contorni della nuova Aspi, a partire dalle tariffe e dal livello di remunerazione degli investimenti, indispensabili per determinare il valore della concessionaria.

Ed è questo uno dei punti cardine su cui andrà trovata una quadra entro una settimana. Quanto vale Aspi? I circa 4 miliardi che si dice dovrebbe investire Cdp? Questo significherebbe valorizzare il gruppo decisamente meno degli 11,5 miliardi a cui lo hanno a bilancio gli attuali soci di minoranza (Allianz e Silk Road). Se l'accordo dovesse essere finalizzato a questa valutazione, ha scritto Banca Imi in un report « lascerebbe spazio per un profitto significativo rispetto alla valutazione attuale». Inoltre ricorda Imi il nuovo sistema tariffario «influenzerebbe il valore di Autostrade una volta quotata».

Tutti pezzi del mosaico che vanno messi a posto e sui quali il passo indietro della di-

nasty veneta può incidere fino ad un certo punto.

L'unica faccenda acquisita in questa nebulosa trattativa è la necessità di Atlantia di ridefinire sé stessa. Certo Gianni Mion, presidente della casaforte di famiglia dei Benetton, che aveva partecipato alla privatizzazione di Autostrade vent'anni fa, e lo scomparso Gilberto Benetton, che colse quell'opportunità d'investimento portando i soldi dei maglioni nell'olimpo dell'alta finanza probabilmente, mai si sarebbero aspettati che una somma di errori avrebbero portato a questo punto.

Oltre all'amarezza per ciò che è avvenuto resta forse, al manager, il rimpianto di non essere stato ascoltato, quando un anno fa propose il distacco di Autostrade da Atlantia. Lo spin off fu sdegnosamente respinto al mittente dall'allora timoniere della holding infrastrutturale. Un anno di ritardo che ha legato Atlantia al destino Aspi, trascinandone giù il rating con quello della controllata.

Il 21 di giugno va al rinnovo il consiglio di Edizione, Mion, se accetterà, sarà di nuovo presidente. Dovrà essere un consiglio stabile con un mandato almeno triennale, dovrà avere più consiglieri indipendenti, più competenze da poter spendere. Avrà la necessità di un amministratore delegato, visto che oggi la holding ha la prima linea sguarnita: Carlo Bertazzo, che ricopriva il ruolo di direttore generale, è impegnato alla guida della holding Atlantia. E infine, il nuovo board, nei tempi e nei modi, dovrà definire cosa dovrà diventare Atlantia senza Autostrade. E dovrà anche decidere cosa sarà un domani Edizione stessa. —





Gianni Mion, presidente di Edizione



L'amministratore delegato di Atlantia, Carlo Bertazzo

## IL COMMENTO

PANARARI / A PAG. 4

NEL GOVERNO  
STRASCICHI  
MOLTO LUNGHI

**U**na lunga maratona notturna. E non è la prima – né sarà l'ultima... – data la propensione degli esponenti del governo Conte 2 alle riunioni fino a notte fonda.

## IL COMMENTO

## Tutti vittoriosi, ma nel governo strascichi di lunga durata

MASSIMILIANO PANARARI

**U**na lunga maratona notturna. E non è la prima – né sarà l'ultima... – data la propensione degli esponenti del governo Conte 2 alle riunioni fino a notte fonda, se non fino all'alba come nel caso di quest'ultimo Cdm. L'approdo di questa odissea nel giro di un anno, o anno e mezzo – al netto di colpi di scena parlamentari o dell'esito dell'iter giudiziario – dovrebbe coincidere con la trasformazione di Autostrade in una public company quotata in Borsa.

La proposta di mediazione con la famiglia Benetton fuoriuscita dal teso e litigioso Consiglio dei ministri ha partorito, insieme agli aspetti tecnici, tutta una serie di elementi politici destinati a pesare in maniera significativa sulla prossima navigazione dell'esecutivo. Uno scenario il cui primo atto è quello compendiabile nel titolo – come da consuetudine nazionale – dell'«hanno vinto tutti». E, difatti, adesso tutti hanno materia per dare fiato alle loro trombe comunicative. Vittorioso il presidente del Consiglio Conte, che ha abbracciato la posizione dei «duri» del Movimento 5 Stelle, e

vincenti giustappunto i vertici pentastellati. Vittorioso Di Maio, novello «doroteo 2.0» pronto oggi a intestarsi l'orientamento intransigente ma che, nel frattempo, aveva condotto un giro di incontri per marcare alcuni distinguo sottotraccia (e che continuerà a lasciare la patata bollente nelle mani del premier con cui si trova in competizione per la leadership del M5S). Ha vinto il Pd, il partito di sistema favorevole al compromesso, così come Italia viva, la più decisa nel rigettare pubblicamente la revoca della concessione. Ha vinto anche LeU, che saluta l'avvio di una «rinazionalizzazione» delle autostrade. E ha vinto pure l'opposizione, a partire da Salvini, che potrà riscuotere il dividendo propagandistico degli annunci traditi – Atlantia è ancora nella compagine – da parte dei grillini, con i quali la competizione per i voti dell'elettorato populista si rivela sempre più accesa.

Se si va oltre i proclami trionfalistici di parte, la realtà mostra la pervasività, e l'applicazione anche a una vicenda delicata (e dolorosa) come questa, della macchina populista di costruzione del con-

senso. Il giustizialismo pentastellato ha subito individuato un colpevole, che addita all'elettorato incessantemente da quasi due anni. Ma, ovviamente senza nulla togliere alle (gravi) responsabilità e negligenze di chi possiede e gestisce Autostrade, quello è il compito della magistratura, e non della politica. Che, invece, deve tutelare i cittadini, e non agitare l'emergenza perenne, parente stretta della campagna elettorale permanente, fattasi *instrumentum regni* e metodo di governo.

La realtà è più complessa degli annunci, e all'interno dell'esecutivo si sono prodotti degli strascichi che peseranno sul già lacerato esecutivo. Nel frattempo, il «popolo italiano» – come dicono i 5 Stelle e le componenti a sinistra del Pd – si è ripreso Autostrade. E ci costerà parecchio.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARIO POZZA, CAMERA DI COMMERCIO TREVISO-BELLUNO

# «Una famiglia e un marchio demoliti senza alcun ritegno»

**Il numero uno di Unioncamere solidale con il gruppo trevigiano «Da questa vicenda esce sconfitto tutto il Paese infangata un'intera azienda»**

**«Spetta ai magistrati trovare le eventuali inadempienze contrattuali»**

TREVISO

«Un sartoriale lavoro di demolizione, di una famiglia e di un gruppo imprenditoriale, durato due anni, e conclusosi con una pagina triste per tutto il Paese, con il rischio di far fuggire tanti investitori stranieri». Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio Treviso-Belluno e di Unioncamere Veneto, esprime solidarietà alla famiglia di Ponzano per gli ultimi 24 mesi vissuti da “nemico pubblico” numero uno. «È stato demolito in modo scientifico un brand con interessi in vari settori, una storia imprenditoriale di successo partita da una bottega di famiglia e diventata punto di riferimento nell'economia mondiale. Mi rammarica e mi preoccupa che tutta la partita relativa ad Autostrade si sia concentrata sul solo attacco alla famiglia, senza entrare nel merito della gestione». La progressiva uscita dei Benetton da Aspi, ricorda Pozza, «non sarà un'operazione immediata, bisognerà trovare altri investitori. Da questa vicenda esce sconfitto il Paese: non si canta vittoria quando per due anni si è infangato il nome di un gruppo su cui orbitano interessi mondiali».

Ma così non si rischia di dimenticare le inadempienze relative al contratto con Autostrade? «Se ci sono state, e sicuramente qualcosa non è andato per il verso giusto, è compito della magistratura individuarle. Per le vittime di Genova auspico che siano trovati dei responsabili. Le carenze ci

sono state anche da parte di chi doveva controllare. Ma se si parla di concessioni, allora mi auguro che non ridiscutano solo questa. È caduto un ponte anche un mese fa, di un'altra concessionaria: mettiamo in discussione tutto e vediamo quali sono i benefici dello Stato, e quindi del cittadino, e quali quelli del privato». Ieri anche il sindaco di Villorba Marco Serena, che il giorno prima aveva manifestato solidarietà ai Benetton assieme ai colleghi Mario Conte (Treviso) e Antonello Baseggio (Ponzano), ha ricordato che «fin dall'inizio è stato sbagliato l'approccio alla questione: è stato attaccato un socio di Autostrade, sebbene il più rappresentativo, personalizzando la questione, anziché analizzarla in modo tecnico e giuridico. La penso così due anni fa, quando è accaduto il disastro di Ponte Morandi, la penso così ancora oggi». I tre sindaci trevigiani avevano affermato che «l'aggressione politica e mediatica cui è sottoposta la famiglia Benetton è una banale e volgare caccia alle streghe che sta assumendo le caratteristiche di istigazione all'odio sociale. I nostri territori si legano senza soluzione di continuità e senza vessilli di parte all'impegno dell'imprenditoria locale di cui la famiglia Benetton è un esempio. Un impegno che ha generato un indotto senza eguali non solo economico, ma culturale, sportivo e solidale». —

A.D.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ACCORDI TRA 'NDRINE, 33 ARRESTI

Inchiesta Dda di Venezia. Aziende calabresi all'aeroporto di Treviso

MION / APAG.15



# Blitz in Veneto contro la 'ndrangheta Usura, droga, rapine: trentatré arresti

Colpita la 'ndrina di Sommacampagna. Estorsioni, dalle indagini la "pax mafiosa" di mutuo aiuto fra le gang sul territorio

Otto provvedimenti  
per associazione  
a delinquere di stampo  
mafioso

Aziende dei "calabresi"  
nei lavori all'aeroporto  
di Treviso e alla  
Prefettura di Verona

Carlo Mion / VENEZIA

Le varie 'ndrine in Veneto, e in particolare nel Veronese, hanno trovato l'accordo. Niente guerra e ognuno ha un proprio territorio dove riciclare il denaro della droga, dove l'usura viaggia a tassi che superano il 300 per cento l'anno, dove gli imprenditori se non pagano gli interessi stabiliti ricevono la visita dei "calabresi", come i mafiosi si presentano quando passano a riscuotere. E riscuotono anche per una famiglia di un'altra zona, se non addirittura riciclano denaro se gli altri hanno difficoltà giudiziarie. Insomma un mutuo soccorso a tutti gli effetti.

La pax mafiosa emerge dall'ultima inchiesta della DDA di Venezia e del Ros dei carabinieri che ieri ha consentito l'esecuzione di 33 misure cautelari, 25 in carcere, 1 ai domiciliari e 7 con l'obbligo della firma alla polizia giudiziaria. Otto riguardano il reato di associazione criminale di stampo mafioso. Sgominate la 'ndrina di Sommacampagna che faceva capo al clan Gerace-Napoli-Albanese-Versace della piana di Gioia Tauro. Come avviene oramai con tutte le mafie al Nord anche questo gruppo, pur restando legato alle famiglie di origine aveva una propria autonomia nella politica per gestire gli affari di famiglia.

GLI ACCUSATI DI MAFIA

In carcere per mafia sono finiti Carmine Gerace, 39 anni, Gio-

ia Tauro; Antonio Albanese, (60), Valeggio sul Mincio; Giuseppe Napoli, (65), Sommacampagna; Giuseppe Versace, (60), Castel d'Azzano; Francesco Versace, (57), Valeggio sul Mincio; Diego Versace, (65) anni, Sommacampagna; Agostino Napoli, (51), Caselle di Sommacampagna; Mario Gerace, (38), Rizziconi (RC). Carmine Gerace, detto "Carminello" è considerato dai carabinieri la figura di spicco che poteva contare su Antonio Albanese, capobastone e su Giuseppe Napoli, mastro di giornata. Tutti e 33 i destinatari delle misure cautelari devono rispondere, a vario titolo, di associazione di tipo mafioso, traffico di stupefacenti, estorsione, rapina, usura, ricettazione, riciclaggio, turbata libertà degli incanti, furto aggravato, favoreggiamento, violazione delle leggi sulle armi.

La 'ndrina di Sommacampagna, già presente nel Veronese con il traffico di droga nel 1981, aveva interessi in attività classiche per le associazioni mafiose: edilizia, movimento terra, impiantistica, cartellonistica, pulizie, turismo, ristorazione e servizi. Tutto questo per coprire il riciclaggio di denaro provento dello spaccio di cocaina e dell'usura. Attività mafiosa basic, ma portata avanti con determinazione e capacità tanto che aziende legate ai "calabresi" hanno realizzato lavori all'aeroporto di Treviso e per la Prefettura di Verona.



**L'INDAGINE**

Gli investigatori hanno ricostruito la commissione, nel tempo, di oltre 100 episodi reato (in particolare estorsioni ed usura) e la realizzazione di un vorticoso giro di false fatture per operazioni inesistenti: documentati anche diversi episodi di riciclaggio, perfezionati attraverso società di cui si servivano, avvalendosi anche del silenzio dei formali titolari che ne traevano un tornaconto. «Dal quadro emerso - spiega il generale Pasquale Angelo Santo, comandante dei Ros - è possibile ipotizzare la capacità della consorteria di acquisire, direttamente o indirettamente, la gestione e il controllo di attività economiche nei più svariati settori, anche in collegamento con soggetti contigui alla cosca "Grande Aracri" di Cutro (Crotone) stanziali nella provincia di Verona e nella vicina Emilia». E per la quale hanno riciclato denaro tra il 2015 e il 2016, quando i vertici di quell'ndrina erano a processo per l'inchiesta Aemilia.

**RADICAMENTO**

«L'indagine conferma un quadro ormai chiaro non di infiltrazione ma di forte radicamento della criminalità organizzata in Veneto, che passa soprattutto dalla 'ndrangheta ma che è rappresentato da tutte le organizzazioni», ha commentato il Procuratore distrettuale Antimafia di Venezia, Bruno Cherchi, ricordando che si tratta della seconda indagine che attesta la 'ndrangheta in provincia di Verona. «Tutto il Veneto - ha precisato il Procuratore - da Est a Ovest ha una presenza articolata e radicata nella struttura sociale. Non è più un grido di allarme ma l'evidenziazione di un sistema che è presente ed è finalmente noto alle cronache giudiziarie. Continua il nostro appello agli imprenditori veneti: denunciate, parlate con i carabinieri, la polizia, il silenzio non serve a nulla. Non riuscirete a liberarvi della mafia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bruno Cherchi, procuratore antimafia. A destra in alto il generale Angelo Santo e il colonnello Pietro Carrozza



I carabinieri dei Ros in azione: sono scattati 33 arresti. Nel mirino le cosche nel Veronese

**Viale Aldo Moro**

## Edilizia popolare dieci milioni per i comuni

Manutenzioni e ripristini lampo delle Case popolari, comprese quelle sfitte, per assegnarle alle nuove famiglie in graduatoria. È l'obiettivo del piano casa straordinario 2020-2022 portato oggi in commissione dalla vicepresidente dell'Emilia-Romagna con delega al sociale Elly Schlein. Il piano, che vuole dare una risposta all'emergenza sociale provocata dalla crisi da Covid, prevede un investimento da 10 milioni di euro. «Il programma straordinario proposto dalla giunta costituisce un obiettivo pluriennale di grande rilevanza sociale – afferma Schlein – poiché in una logica di recupero di alloggi oggi non assegnati e senza consumare ulteriore suolo consente di accrescere in maniera significativa, in tempi brevi, l'offerta di alloggi di edilizia residenziale pubblica. Con un duplice obiettivo: dare in fretta una casa a chi ne ha diritto ma ancora non ce l'ha, e sostenere il settore dell'edilizia»,



# New York, i grattacieli di Rimini

Il gruppo Focchi impegnato nella ristrutturazione green di un mega edificio a Brooklyn

RIMINI

Il nuovo simbolo architettonico di Brooklyn - il quartiere diventato la mecca del real estate e delle menti creative di New York - porterà il marchio Made in Italy. O meglio, Made in Romagna, annuncia con orgoglio Maurizio Focchi, ad del gruppo omonimo di progettazione edilizia fondato nel 1914 a Rimini. L'azienda riminese, specializzata in involucri complessi e facciate continue, è impegnata nella costruzione di uno scheletro di vetrate e materiali innovativi da inserire all'interno di uno zuccherificio del 1880 sul lungomare che fronteggia il Lower East Side di Manhattan: la Domino Sugar Factory, al tempo la più grande raffineria statunitense dello zucchero proveniente dai Caraibi, oggi il nuovo baluardo di uno dei quartieri più quotati della Grande Mela, che dall'anno prossimo porterà anche la firma italiana. «Si tratta della ristrutturazione in chiave green dell'edificio più alto della zona industriale di Brooklyn» racconta Focchi, il quale si dice poco spaventato dallo «slittamento notevole» subito dal progetto a causa del Covid. «La realizzazione del progetto è slittata dalla fine del 2020 alla prima metà dell'anno prossimo, ma ora stiamo accelerando i lavori e cercando di recuperare almeno in parte il ritardo sui vo-

lumi di produzione».

## Prospettive ottimiste dunque, per la continuità del business?

«Esatto: da qui in poi, come azienda dovremmo registrare una produzione superiore a quella dell'anno scorso, anche se con qualche diminuzione rispetto al budget, e non prevediamo alcun calo della nostra occupazione. Qualche incertezza in più invece c'è sul lato delle prossime trattative e delle partenze di nuovi progetti: produciamo il 90% del nostro fatturato all'estero, per cui, a causa del rallentamento globale, c'è il rischio di firmare un numero minore di progetti l'anno prossimo».

## E per l'industria nostrana invece cosa prevede?

«È virtuoso l'esempio di Milano, dove il chiaro obiettivo di portare avanti progetti innovativi soprattutto dal punto di vista della sostenibilità e del comfort ambientale ha attratto grande interesse internazionale».

## Qualche novità per il gruppo Focchi sul piano delle sinergie tecnologiche?

«Sì, al momento stiamo lavorando con la Mitsubishi per un prodotto integrato sulle componenti del calore all'interno dei pannelli di facciata, e su una demo room per facciate digitalizzate insieme alla BTicino».

**Anna Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Maurizio Focchi, ad del gruppo omonimo



**Superbonus  
Intesa e UniCredit  
apripista  
nell'acquisto  
dei crediti**

**D'Ambrosio e Fossati**

— a pag. 28

# Superbonus, Intesa e UniCredit apripista nell'acquisto dei crediti

**LAVORI E LIQUIDITÀ**

**Il meccanismo è però ancora fermo in attesa dell'agenzia delle Entrate**

**Gli istituti di credito preparano prestiti-ponte per le provviste dei clienti**

**Annarita D'Ambrosio  
Saverio Fossati**

I clienti premono e le banche promettono: i prodotti sono già pronti, le ipotesi di movimentazione di denaro anche, manca solo la procedura burocratica che sarà descritta nei provvedimenti attuativi delle Entrate.

Ieri i due colossi italiani, Unicredit e Intesa Sanpaolo, hanno annunciato di essere ai nastri di partenza, evidentemente per non deludere le aspettative delle migliaia di clienti che ogni giorno, agli sportelli, chiedono come avverrà la cessione del credito d'imposta derivante dai lavori che beneficeranno del superbonus del 110 per cento.

**Il problema degli acconti**

La nuova agevolazione disposta dal

Di Rilancio, infatti, è entrata in vigore ufficialmente il 1° luglio, nel senso che da quella data è già possibile effettuare i bonifici parlanti. Ma, anche se su quegli importi sarà possibile effettuare la detrazione, perché l'impresa li acquisti come credito d'imposta occorrerà essersi messi d'accordo prima e soprattutto non sarà stato possibile ottenere lo sconto in fattura, dato che mancano, appunto, i provvedimenti delle Entrate che dettino le regole.

Anche se in alcuni casi, quindi, i lavori sono già partiti, sono stati versati pochi acconti. Le banche, del resto, sono i principali interlocutori dei contribuenti che vogliono monetizzare subito il credito d'imposta per poi gestire i pagamenti futuri, ma soprattutto delle imprese che acquisiscono il credito d'imposta direttamente dal committente o a quest'ultimo fanno lo sconto direttamente in fattura.

**La proposta di Intesa Sanpaolo...**

Intesa Sanpaolo parla di quanto sta per mettere in atto: sarà previsto l'acquisto dei crediti di imposta dei contribuenti «sia nella forma diretta sia attraverso la cessione alle aziende, restituendo in questo mo-

do quella liquidità necessaria al sistema per sostenere gli interventi di riqualificazione, contribuendo al rilancio dell'economia e all'evoluzione del patrimonio immobiliare del Paese in una logica sostenibile». E, assicurano a Intesa, la disponibilità riguarda tutti i clienti interessati all'ecobonus e al sismabonus, privati, condomini e imprese. La banca si occuperà anche di gestire i rapporti tra contribuente e impresa fornendo un bonus chiavi in mano.

**...e quella di Unicredit**

Unicredit rilancia con un prodotto analogo ma chiarendo che sarà possibile anche una sorta di prestito-ponte. Dato che il credito fiscale non è immediatamente usufruibile ma solo al momento di pagare tasse o imposte, il cliente potrà cederlo a Unicredit attivando una linea di credito o un finanziamento «in attesa che tali crediti arrivino a maturazione. In questo caso – specifica Unicredit – il controvalore della compravendita del credito fiscale permetterà l'estinzione diretta della linea concessa». Per lo «sconto in fattura» a condomini e proprietari le imprese potranno chiedere la cessione dei futuri crediti fiscali sempre «attivando una linea di credito dedicata che si chiuderà alla maturazione dei crediti fiscali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FILO DIRETTO  
CON I LETTORI**  
È possibile inviare i quesiti al forum con gli esperti dedicato all'agevolazione



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**I QUESITI**

# La sola verifica antisismica non è agevolata

**Le risposte degli esperti del Sole 24 Ore al forum con i lettori**

Pubblichiamo alcune risposte ai quesiti sul superbonus del 110%, che sono stati spediti dai lettori all'indirizzo internet [www.ilsole24ore.com/forum110](http://www.ilsole24ore.com/forum110) (le risposte fornite dagli esperti del Sole 24 Ore sono consultabili a questo indirizzo).

**Lavori nella villetta**

**Vorrei rifare gli impianti di climatizzazione nella mia villetta a schiera, con ingresso autonomo e impianti autonomi, ma facente parte di un condominio: posso chiedere il 110% anche se solamente per la mia villetta?**

In attesa di conferme ufficiali, la risposta parrebbe positiva: sono agevolati al 110% gli interventi sugli edifici unifamiliari o sulle unità immobiliari situate all'interno di edifici plurifamiliari che siano funzionalmente indipendenti e dispongano di uno o più accessi autonomi dall'esterno per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria (articolo 119, comma 1, lettera c). Il limite di spesa agevolabile è di 30.000 euro. In ogni caso l'intervento deve garantire il miglioramento di almeno due classi energetiche dell'intero edificio o dell'unità immobiliare indipendente come attestato da Ape ante e post intervento (comma 3 dell'articolo 119).

*Alessandro Borgoglio*

**Sostituzione del riscaldamento**  
**Ho appena acquistato una casa indipendente (prima casa) cate-**

**goria A3, classe energetica G. È presente l'allaccio del metano ma non c'è alcun impianto di riscaldamento, oltre la stufa a legna e a pellet. Potrei usufruire del bonus 110% per rifacimento e coibentazione tetti; impianto fotovoltaico con pompa di calore; sostituzione infissi e verifica antisismica?**

Per gli interventi da ecobonus al 110% occorre che nell'abitazione, prima dell'inizio dei lavori, sia presente un impianto di riscaldamento (anche se a pellet), la realizzazione del cappotto e dell'impianto di riscaldamento consente poi il 110% anche per la sostituzione degli infissi come intervento trainato. Le spese per la semplice verifica antisismica, senza esecuzione dei lavori, non rientrano tra quelle che consentono l'accesso al 110 per cento.

*Marco Zandonà*

**Attività d'impresa esclusa**

**Una società immobiliare di costruzione e vendita, in possesso di permesso di costruire, per lavori di sostituzione edilizia di magazzino con cambio di destinazione con la creazione di una unità immobiliare residenziale A/2 mediante demolizione e ricostruzione a parità di Sul (superficie utile lorda), può fruire del superbonus per l'efficientamento energetico, dato che esegue lavori di demolizione e ricostruzione?**

Nel caso descritto la detrazione del 110% non spetta, in quanto essa è esclusa per i soggetti che esercitano attività di impresa. Tuttavia si può valutare se ci siano le condizioni per fruire della detrazione del 65% a norma dell'articolo 14 del Dl 63/2013.

*Gian Paolo Tosoni*

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

