

Rassegna del 17/07/2020

SCENARIO

17/07/2020	Arena	9	A Verona supertecnici in efficienza energetica	Va.Za.	1
17/07/2020	Arena	9	Edilizia, autunno incerto per il 18% delle aziende	Va.Za.	2
17/07/2020	Arena	18	Scuole, in arrivo i soldi per adeguare le aule	Perina Laura	3
17/07/2020	Arena	19	Tav sbloccata ma servono più fondi	...	5
17/07/2020	Arena	19	Ciclovie e mobilità «green» Per Verona 27,6 milioni	E.G.	7
17/07/2020	Corriere del Mezzogiorno Campania	4	L'allarme della Fillea: dal 2008 a oggi addio 6.200 aziende edili	Buglione Luciano	8
17/07/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	13	Il «super» ospedale afine 2021 Un bagno per letto e vista colli	Orsato Davide	9
17/07/2020	Corriere delle Alpi	30	Dal Cai l'ennesima denuncia «Quei cantieri, uno scempio»	Dal Mas Francesco	10
17/07/2020	Gazzettino	8	Autostrade, grandi manovre Atlantia riceverà due miliardi - Aspi, F2i in campo con Cdp Atlantia riceverà 2 miliardi	Dimito Rosario	11
17/07/2020	Gazzettino	8	L'esecutivo ad Aspi: entro sette giorni il nuovo piano con il taglio dei pedaggi	A.Bas.	14
17/07/2020	Gazzettino Venezia	10	Campalto, via il traffico con il bypass - Aperto il by pass Adesso manca solo la ripresa del traffico	Trevisan Elisio	15
17/07/2020	Gazzettino Venezia	10	Brugnaro: «Oggi ricordiamo le tante vittime». Don Cadamuro: «Osservatorio per finire i lavori»	e.t.	19
17/07/2020	Giornale di Vicenza	32	Cantiere salute - Ospedale arrivato al tetto Il Covid non frena i lavori	Fadda Antonella	21
17/07/2020	Libero Quotidiano	15	Vuoi vedere che ce la caviamo? Commercio e mattone ripartono	Vitetta Benedetta	23
17/07/2020	Mattino Padova	29	Leroy Merlin, l'ultimo dissenso «Non c'è l'interesse pubblico»	Malfitano Claudio	25
17/07/2020	Mattino Padova	36	«Collegare la Contarina alla nuova Pedemontana»	Bergamin Silvia	27
17/07/2020	Nuova Venezia	25	Tre mega reattori in partenza per la Thailandia	...	28
17/07/2020	Nuova Venezia	17	Infiltrazioni nelle gallerie Mose, ennesima criticità - Mose, infiltrazioni d'acqua nelle gallerie L'ennesima criticità della grande opera	Vitucci Alberto	29
17/07/2020	Nuova Venezia	22	Campalto, aperto dopo quattro anni il nuovo bypass Ma è già polemica - Campalto, dopo 4 anni bypass aperto E già si pensa alla variante per Tessera	Romeo Carlo	31
17/07/2020	Nuova Venezia	22	«Cav ha un piano per Venezia ma serve il sì alla concessione»	C.R.	34
17/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	11	Ecobonus del 110% Intesa Sanpaolo acquista i crediti	...	35
17/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	8	Autostrade, l'opposizione: intervenga la Consob	Di Matteo Alessandro	36
17/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	8	Intervista a Andrea Orlando - Orlando: «Serviva una regia pubblica Ma non vogliamo sia un'altra Alitalia»	Martini Fabio	37
17/07/2020	Piccolo Trieste	20	Ttp, Madriz neo presidente dopo la vicenda D'Agostino - Al terminal crociere il dopo D'Agostino: Madriz è il nuovo presidente di Ttp	Greco Massimo	39
17/07/2020	Piccolo Trieste	28	In vendita l'alloggio dove visse Saba con la moglie - In vendita la casa in via Crispi dove Saba visse fino alla morte	Tonero Laura	41
17/07/2020	Sole 24 Ore	27	Superbonus a unità autonome in condominio - Superbonus alle singole unità che sono parte di condominio	De Stefani Luca - Gavelli Giorgio	43
17/07/2020	Sole 24 Ore	27	Detrazione accessibile anche prima del rogito	Zandonà Marco	45
17/07/2020	Sole 24 Ore	28	Niente penali alle imprese per i ritardi causa Covid	Latour Giuseppe	46
17/07/2020	Sole 24 Ore	3	DI Rilancio, servono 155 decreti attuativi - Il DI Rilancio è legge, 155 decreti per attuarlo	Cherchi Antonello - Marini Andrea - Paris Marta	47
17/07/2020	Sole 24 Ore	20	In breve - Il cda conferma Fioretti e Mereghetti	...	50

BONUS. Ristrutturazioni, gli specializzati si formano anche in città

A Verona supertecnici in efficienza energetica

I corsi biennali di Its Red per le abitazioni del futuro

Superbonus, ristrutturazioni e riqualificazione degli edifici, bioedilizia. Il Governo, anche nei decreti dedicati alla ripartenza post Covid-19, ha inserito una serie di misure per il rilancio del settore costruzioni e la ripresa dei cantieri che riguardano proprio il segmento residenziale da convertire a risparmio energetico, utilizzo di fonti rinnovabili, e da mettere a norma per il rischio sismico.

I tecnici specializzati in questi settori si formano anche a Verona. Sono in partenza, in autunno, i corsi post diploma biennali per questi esperti del settore edilizia. In questi giorni sono in corso le prove scritte di selezione, cui seguiranno i colloqui motivazionali in presenza, davanti alla commissione. Its Red di Padova con sedi anche a Verona, Vicenza e Treviso, ha attivato in città l'alta formazione post diploma in Building Manager cioè «Tecnico superiore per il risparmio energetico nell'edilizia sostenibile» (con sede all'Istituto Cangrande) e in Energy Manager 4.0 cioè «Tecnico superiore per la gestione e verifica di impianti energetici» (con sede al Cangrande e all'Istituto San Zeno). In particolare, il primo corso permette agli studenti

di diventare super tecnici in efficienza energetica, domotica e valutazione di impatto ambientale degli edifici.

«Il biennio diploma professionisti specializzati sulle abitazioni del futuro, che dovranno essere sempre più sostenibili, efficienti e green. In Veneto, il segmento è in forte crescita e un ulteriore sviluppo è atteso anche a seguito dei vari bonus previsti a livello normativo. Le aziende del comparto sono costantemente alla ricerca di profili altamente qualificati, tanto che i nostri studenti ricevono offerte di lavoro ancora prima di terminare il percorso biennale», spiega Cristiano Perale, presidente di Its Red Academy. I corsi sono orientati al lavoro e prevedono la frequenza di 1200 ore di lezione in classe e 800 di stage, da realizzare in aziende leader del settore.

Gli insegnanti sono per metà docenti e per metà professionisti. La formula garantisce occupazione a oltre l'80% degli studenti a un anno dal diploma. In particolare, i percorsi in Building ed Energy Manager offrono alta formazione teorica e pratica per diventare un tecnico specializzato ed esperto con competenze nella bioedilizia e nella riqualificazione di edifici esistenti. ● **Va.Za.**



Il mercato chiede tecnici nell'edilizia sempre più qualificati



Fondazione Think Tank Nord Est

Edilizia, autunno incerto
per il 18% delle aziende

La ripartenza dell'edilizia dopo il lockdown resta incerta. Meno di un'azienda di settore su cinque (il 18% circa) prevede di non trovarsi in difficoltà tra fine 2020 e inizio 2021, secondo quanto emerge da un'indagine realizzata dalla Fondazione Think Tank Nord Est, che ha intervistato circa 150 imprese tra Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Il 31% delle aziende si attende una riduzione del fatturato compresa tra il 21% e il 40%; il 17% si aspetta una flessione superiore al 40%. Dati più o meno analoghi riguardano gli ordini, anche se la quota di chi teme una diminuzione oltre il 40% aumenta fino al 22%.

La crisi economica generale, legata ai consumi di imprese e famiglie, è il problema principale, rilevato dal 76% del campione, ma preoccupa anche la battuta d'arresto del turismo (34%), che rischia di provocare un forte calo degli investimenti nei prossimi mesi. Le aziende temono poi il ritardo nei pagamenti (32% delle intervistate), a complicare i già gravi problemi di liquidità.

Ad oggi, per il 38% delle interpellate non tutti i lavori

sono ripartiti. La metà delle attività opera su un orizzonte temporale che non supera i tre mesi: il 18% ha commesse per due mesi, mentre il 14% solamente per un mese. Si preannuncia quindi un autunno difficile: il 37% del campione ritiene che le criticità cominceranno tra settembre e ottobre, il 50% teme i mesi di novembre e dicembre. In queste valutazioni pesano le scadenze fiscali, ma anche il possibile ritorno del Covid-19. Un ulteriore freno è di natura burocratica.

«Oggi le imprese chiedono solo di poter lavorare, ma spesso trovano un muro invalicabile nei Comuni che rallentano o bloccano le pratiche edilizie che tenderanno ad aumentare con l'entrata in vigore dell'ecobonus al 110%», spiega Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est. Se gli uffici degli enti locali non risponderanno velocemente alle richieste, imprese e cittadini non riusciranno a sfruttare gli incentivi.

«Proponiamo», continua, «di affidare incarichi esterni per smaltire gli arretrati superando l'emergenza e di concordare con gli altri enti pubblici e con i privati un sistema digitale per sbrigare il lavoro in tempi brevi». **Va.Za.**



Antonio Ferrarelli



VERSO LA RIAPERTURA. Per Verona il ministero stanziava un milione e 300mila euro per interventi di edilizia «leggera»

Scuole, in arrivo i soldi per adeguare le aule

In vista del 14 settembre, i presidi sono alle prese con i problemi di spazi nelle aule per garantire il distanziamento anti-contagio

Laura Perina

Arriva una buona notizia per le scuole alle prese con la riorganizzazione degli spazi secondo il principio del distanziamento fisico, in vista della ripartenza, a settembre, delle attività didattiche con la presenza fisica, e non più solo online come negli ultimi mesi dell'anno scolastico appena finito, di alunni e studenti.

Nel veronese, infatti, arriveranno un milione e 300mila euro dai fondi Pon (Programma operativo nazionale) del ministero dell'Istruzione per interventi di edilizia scolastica leggera.

«Si tratta di finanziamenti che ci daranno un po' di «forza» e la possibilità di predisporre, dove serve, opere di adeguamento e adattamento funzionale degli spazi e delle aule didattiche», conferma il dirigente dell'Ufficio scolastico provinciale, Albino Barresi.

Non è un mistero che gli spazi siano carenti in diversi istituti scolastici veronesi, specialmente, quelli che ospitano le superiori, non ancora «toccati» dalla curva di natalità. E le planimetrie a volte sono più «ottimistiche» rispetto all'effettiva ampiezza delle aule necessaria per garantire il distanziamento.

Per esempio all'alberghiero Berti del Chievo, dove gli spa-

zi sono inferiori alla media di 55 metri quadrati, le aule possono ospitare non più di 13 studenti alla volta. Praticamente metà classe, se non meno.

I problemi variano da scuola a scuola e i presidi hanno a disposizione tempi molto stretti per quantificarli e chiedere risorse e docenti in più (questo per modificare i piani didattici, nel caso fosse impossibile tenere gli alunni tutti insieme nella stessa classe) attraverso un modulo che l'Ufficio scolastico regionale ha inviato nei giorni scorsi, dopo la conferenza dei servizi durante la quale è stato presentato il manuale operativo per il riavvio delle lezioni «dal vivo».

«Quanto prima avremo il quadro delle criticità nei vari istituti scolastici, prima potremo metterci in coda per ottenere dal Ministero quello che ci serve in tempo per il 14 settembre, primo giorno di scuola», commenta Barresi, che rassicura: «Le indicazioni fornite dalla Regione servono per non andare in ordine sparso nelle azioni di prevenzione del contagio, tuttavia esse hanno un margine di flessibilità. Se per un solo alunno», spiega il provveditore, «non si riuscisse a far entrare in aula tutta la classe, il dirigente che ha idee diverse rispetto a quelle suggerite

dal vademecum le può mettere in pratica, ovviamente garantendo sicurezza a studenti e docenti».

Nel manuale si parla anche di laboratori e aule attrezzate, mense, palestre e spogliatoi. Dove non è possibile modificare la disposizione dei banchi, il consiglio è dividere le classi in due gruppi e sfruttare la compresenza del docente di potenziamento. Le palestre potrebbero ospitare due o più classi contemporaneamente, dato che le attività fisiche saranno individuali, purché gli spogliatoi siano grandi a sufficienza. In mensa si può prevedere il pocket lunch per alcune classi, a turno. Il capitolo «spazi comuni» contempla diverse ipotesi: ingressi separati, sensi unici in corridoio, ricreazione a turni.

Oltre alla capienza interna di edifici e aule scolastiche, «a preoccupare i dirigenti scolastici è anche il tema del trasporto pubblico», sottolinea Barresi. Ancora non si riesce a capire, infatti, se gli autobus che trasportano gli studenti potranno viaggiare a capienza massima, oppure no, e i presidi hanno sollevato la questione, soprattutto quelli delle superiori ai quali è stato proposto di scaglionare gli ingressi. Ma su questo fronte il Provveditorato può fare poco, se non farsi portavoce delle necessità e delle richieste delle scuole. ●





Studenti salgono su un autobus. Il trasporto è un nodo da risolvere

Tav sbloccata ma servono più fondi

Manca un miliardo e settecentomila euro per finanziare completamente il lotto funzionale che collegherà la nostra città al bivio di Vicenza

La buona notizia, per chi da tanti anni anche a Verona auspica che i treni ad alta velocità-alta capacità da progetto possano diventare realtà, l'ha data il ministro delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, esponente del Pd. «Entro Ferragosto parte il cantiere della Tav Verona-Vicenza», ha detto. Quella meno buona è che al momento mancano ancora 1,7 miliardi per completare il finanziamento dell'opera. Il lotto funzionale che si estende per 43 chilometri costa complessivamente 3,1 miliardi. Ma a oggi ci sono solamente le risorse per far partire alcune opere preliminari. Il bicchiere, ovviamente, può essere comunque visto mezzo pieno: l'opera è stata sbloccata. Per concluderla, però, sarà necessario recuperare i quattrini mancanti.

Va ricordato che il progetto dell'alta velocità ferroviaria sulla linea Verona-Padova, considerate le criticità legate al passaggio in città, è stato suddiviso negli anni scorsi in tre lotti funzionali. Il primo è quella che da Verona arriva al bivio Vicenza, tra Altavilla e Ponte Alto; il secondo è l'at-

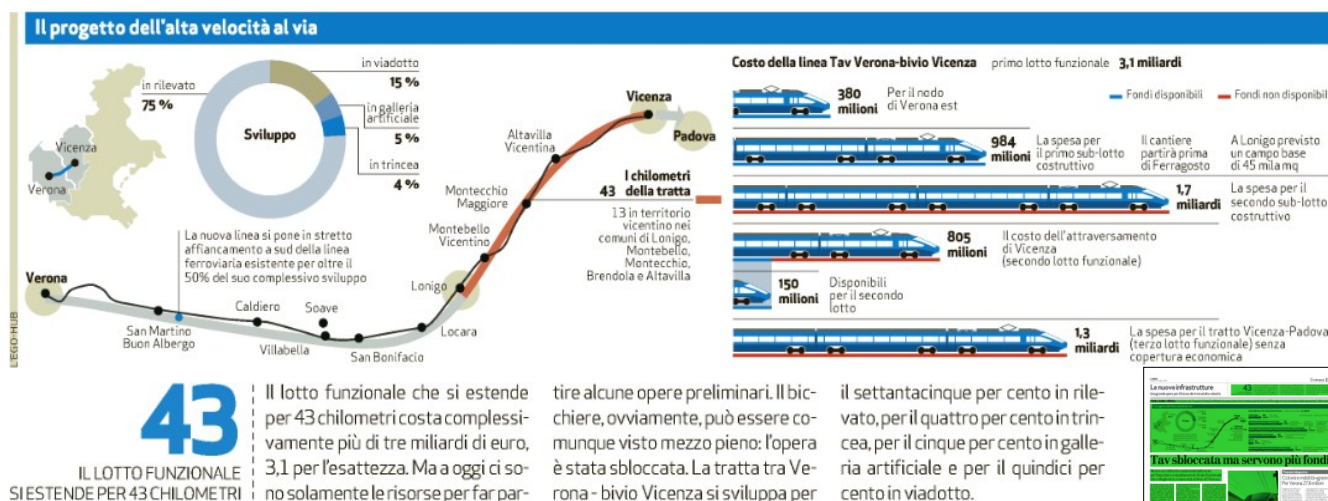
traversamento di Vicenza, fino alla stazione; il terzo è da Vicenza a Padova.

Il cantiere che partirà entro Ferragosto, come dichiarato dallo stesso Governo, è appunto quello riguardante il primo lotto. «La tratta Verona - bivio Vicenza», come si legge nella relazione illustrativa, «si sviluppa per il 75 per cento in rilevato, per il quattro per cento in trincea, per il cinque per cento in galleria artificiale e per il 15 per cento in viadotto. La nuova linea», dice ancora il documento ministeriale, «si pone in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente per oltre il 50 per cento del suo complessivo sviluppo, fatta eccezione per il Comune di San Bonifacio, dove è previsto un passaggio più a sud».

Si parte, dunque? Non del tutto. Perché in realtà, monitorando il contratto di programma tra il ministero e Rfi, la Rete ferroviaria italiana, si legge che il lotto è a sua volta suddiviso in due sub lotti costruttivi, che pesano rispettivamente 984 milioni (ai quali se ne aggiungono 380 per il nodo di Verona est) e 1,7 miliardi. Al momen-

to il primo è finanziato, mentre il secondo è interamente scoperto. Un problema relativo, pare di capire, considerato che Rfi è autorizzata a procedere con le opere per stralci funzionali, il che significa ad avanzare con i lavori anche se al momento non ci sono tutte le risorse disponibili.

Ma come si concretizza il finanziamento di un solo sub lotto? Per rispondere è necessario riprendere in mano l'allegato alla delibera del Cipe del 2017. I novecento e rotti milioni serviranno, secondo quanto definito, «per gli espropri necessari per l'esecuzione dei lavori delle opere civili, per le bonifiche», anche nel Veronese, e, nel territorio Vicentino, «per il cavalcavia a Montecchio, il prolungamento del sottopasso pedonale per la stazione di Altavilla, per la galleria artificiale che risolve l'interferenza con la A4 a Montecchio, per i due viadotti a Montebello, per le opere civili di viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio, per la realizzazione completa della sottostazione di Montebello e per il monitoraggio ambientale». •





Entro un mese dovrebbero partire i cantieri per la Tav

Finanziati dal governo

Ciclovie e mobilità «green» Per Verona 27,6 milioni

Pioggia di soldi da Roma su Verona. Il ministero delle infrastrutture e trasporti, guidato da Paolo De Micheli, del Pd, ha destinato a Verona 27.602.471 euro nel periodo dal 2019 al 2033. Le rilevanti risorse dovranno essere impegnate per il rinnovo del materiale rotabile del trasporto pubblico locale, la manutenzione della rete viaria provinciale nonché la progettazione e realizzazione delle ciclovie urbane. «Sono risorse certe e di carattere strutturale che consentono di pianificare gli interventi pluriennali necessari per migliorare la qualità del trasporto pubblico locale», dice Vincenzo D'Arienzo, capogruppo del Pd nella commissione trasporti e infrastrutture del Senato.

Per il rinnovo del materiale rotabile del trasporto pubblico locale Verona riceverà 9.914.852 euro nel periodo previsto. I finanziamenti sono stati assegnati nell'ambito di quanto previsto nel Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che include sia i fondi per i Comuni

capoluogo ad alto inquinamento da Pm10 (polveri sottili) e biossido di azoto sia quelli dedicati specificatamente al rinnovo del materiale in questione. «È un Piano voluto dal governo Renzi che impegnava 2,2 miliardi per l'acquisto di autobus ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture», dice ancora il senatore. «Per la manutenzione della rete viaria, Verona riceverà 16.772.282 euro. Sono finanziamenti relativi ai programmi straordinari di manutenzione della rete viaria».

Infine, per la progettazione e la costruzione di ciclostazioni e di interventi sulla sicurezza e sulla circolazione ciclistica cittadina, Verona riceverà 915.337 euro entro il 2021. «Purtroppo non riceveremo la premialità prevista nel caso fosse stato approvato il Piano urbano della mobilità sostenibile, perché Verona non l'ha ancora adottato. Un premio di circa 250 mila euro in più che perdiamo, a differenza di Padova che lo riceverà. Proseguiremo con l'attenzione di sempre in comparti, quello della mobilità pubblica e sostenibile nonché della sicurezza stradale, con forte valenza sociale». **E.G.**



L'allarme della Fillea: dal 2008 a oggi addio 6.200 aziende edili

Sindacato

di **Luciano Buglione**

Dal 2008 ad oggi il settore edile campano, a seguito del calo della domanda dei privati e degli investimenti pubblici, ha perso 6200 aziende, 43 mila lavoratori e 234 milioni di euro di massa salari, con una caduta del 19% della spesa nonostante gli stanziamenti siano aumentati del 12%.

Uno scollamento evidente, «accentuato dalla mancanza di programmazione collaborativa tra i diversi enti, a partire proprio dal rapporto Regione-Grandi Comuni, a cui va posto immediatamente riparo con una terapia d'urto forte ed incisiva, che deve mettere al centro la rigenerazione urbana e la riqualificazione del costruito come obiettivo centrale per la ripartenza». La Cgil Campania e la federazione degli edili Fillea lanciano la loro ricetta fatta di 6 proposte e 5 vertenze territoriali, che il leader regionale della categoria Vincenzo Maio sintetizza così: «Il futuro delle città e delle nostre aree interne si gioca su una messa in sicurezza dei beni sociali. Scuole, ospedali, edilizia popolare, centri storici, parchi ed aree verdi devono vivere una nuova stagione di manutenzione straordinaria. Dobbiamo trasformare la fragilità e la vulnerabilità del patrimonio edilizio in opportunità per creare un più qualificato lavoro e imprese all'altezza della sfida epocale del ri-costruire». Tema su cui insiste anche il numero uno della Cgil Nicola Ricci. «In questa fase — dice — ci giochiamo una grande fetta del domani di questo territorio. La rigenera-

zione è un settore strategico, e la Regione deve concertare con le forze sociali le direttrici su cui muoversi, partendo dalla piattaforma per uno sviluppo sostenibile che abbiamo presentato».

Il tutto resta però legato all'uso delle risorse. «Quelle che ci sono e quelle che arriveranno — ricorda il segretario generale nazionale della federazione Alessandro Genovesi — rappresentano una occasione forse irripetibile per aprire cantieri e dare lavoro. Ma la Regione Campania deve essere protagonista. Incentivi e fondi comunitari non devono alimentare il lavoro nero ma trasformarsi in opportunità per occupare migliaia e migliaia di persone».

Le 6 proposte avanzate sono: assunzione di 500 nuovi tecnici (ingegneri, geometri, architetti e geologi), accorpamento dei fondi e generalizzazione di forme di partenariato pubblico privato, vertenze sul piano triennale di edilizia scolastica e sul completamento della terza fase dell'accordo di programma su quella sanitaria, definizione di regole certe ed esigibili, varo di un piano straordinario di manutenzione delle case popolari, legge regionale che subordini appalti pubblici ed incentivi al Durc per congruità. Ad esse vanno affiancate le vertenze provinciali per le grandi opere, come l'interporto Sud Europa di Marcianise e Maddaloni e il nuovo policlinico di Caserta, la Lioni-Grottaminarda, le altre grandi arterie e la mitigazione del rischio idrogeologico ad Avellino e Benevento, il grande progetto Napoli Est nel capoluogo regionale, infine gli investimenti sulla fragilità del territorio salernitano nel Sarnese, nel Cilentano, nella Valle dell'Irno e sull'Amalfitana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leader
Alessandro
Genovesi



Il «super» ospedale a fine 2021 Un bagno per letto e vista colli

Montecchio, sopralluogo al cantiere: «Puntiamo a mille nati all'anno»

MONTECCHIO MAGGIORE Se sarà, o meno «l'ospedale più bello del Veneto», lo giudicheranno medici, pazienti o semplicemente chi si trova a passare in zona.

Di sicuro sarà quello dotato di maggiori spazi e comfort di tutta la rete: le camere avranno due letti ciascuna (uno standard ormai applicato da qualche anno) e – questa è una novità assoluta – avranno due bagni indipendenti. Insomma, un toilette ogni posto letto. Garantito anche il panorama: stanze posizionate su tutti i piani a partire dal primo sulla parte circolare, con vista colli e castelli. Insomma, un ospedale «pensato attorno al paziente», come sottolinea l'architetto Luisa Fontana. Garantirà un «comfort democratico» a tutti. Anche se, sottolinea l'assessore regionale alla Sanità, Manuela Lanzarin, «non si tratta di una scelta particolare, quanto di garantire gli ultimi standard in fatto di sanità pubblica».

Ieri Lanzarin si è recata assieme al direttore generale dell'Usl Berica, Giovanni Pavesi, sul posto per una verifica sullo stato dei cantieri. Un sopralluogo a lungo atteso, previsto già per marzo, saltato causa pandemia. Anche i lavori, ovvio, hanno subito dei rallentamenti. Il cantiere non si è mai fermato del tutto, ma durante le tre settimane di lockdown stretto, l'accesso è rimasto aperto solo per pochi. Il problema principale era quello dell'alloggio per la manodopera, affidato alla Cooperativa muratori e braccianti di Carpi. Dal 5 maggio i lavori sono ripartiti a pieno ritmo. Ma anche lo stretto rispetto

del cronoprogramma non sarà sufficiente a garantire la consegna nei tempi previsti, cioè a giugno 2021. Ora la nuova data è spostata ufficialmente a novembre, ma verosimilmente bisognerà aspettare almeno gennaio 2022 per l'inaugurazione.

In ogni caso si può dire che tra gli imprevisti (come il licenziamento, nel 2017 della prima ditta vincitrice del bando) il nuovo ospedale di «Arzignano – Montecchio», a pochi metri dallo strategico bivio San Vitale, ha superato il giro di boa. La struttura esterna è quasi finita, ora si passerà gradualmente agli interni. E anche in questo caso bisogna vedere quanto impatterà l'emergenza Covid, soprattutto nel numero di persone che potranno lavorare contemporaneamente in spazi ristretti. Nelle ultime settimane, i lavori sono concentrati sul solaio dell'ultimo piano, dove sarà collocata l'area materno infantile con le sale parto, mentre nei prossimi giorni si inizierà con la posa delle pareti interne e al primo piano.

Già conclusa la parte strutturale dei seminterrati, del piano terra (che ospiterà la Radiologia, il Pronto Soccorso e l'Osservazione Breve Intensiva) e del primo piano (Breast Unit). Il punto nascite avrà una grande importanza nell'economia complessiva del progetto: per il direttore Pavesi si potrà puntare ai mille nati all'anno (ora Arzignano ne conta 700), intercettando le aree al confine con Verona che ora si rivolgono a San Bonifacio.

Davide Orsato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I lavori

● All'ultimo piano sarà collocata l'area materno infantile. Già conclusa la parte strutturale dei due piani seminterrati, del piano terra (che ospiterà Radiologia, Pronto Soccorso e l'Osservazione Breve Intensiva) e del primo piano (Breast Unit). Tutto pronto a fine 2021



Cantiere ripartito L'ospedale di Montecchio sarà pronto a fine 2021



CORTINA: VERSO I MONDIALI 2021

Dal Cai l'ennesima denuncia «Quei cantieri, uno scempio»

Il presidente regionale Frigo domenica sarà alla protesta organizzata ai piedi della Tofana «Le foto dei lavori sconvolgono gli amanti della montagna»

CORTINA

Rieccolo il Cai, con una rinnovata denuncia «dello scempio legato ai cantieri per i Mondiali». E con l'assicurazione, da parte del presidente regionale Renato Frigo, che domenica ci sarà alla protesta ai piedi della Tofana.

«Le foto dei cantieri dei lavori in corso non possono che lasciare ammutoliti tutti gli amanti della montagna. Si esprime viva preoccupazione per il fortissimo impatto ambientale dei lavori nelle località Col Fiere, Gilardon, Rumerlo e Col Druscì».

E Frigo ribadisce ancora una volta la contrarietà del Cai Veneto ai collegamenti Passo Falzarego-Arabba e Cortina-Alleghe, già previsti nel Piano neve regionale nel 2013 e stralciati poiché la Commissione di valutazione ambientale strategica dell'epoca aveva dichiarato la loro incompatibilità con il D.M. 184/2007 perché «la loro realizzazione avrebbe costituito una pressione ambientale tale da raggiungere livelli di insostenibilità».

Frigo tira in ballo la «Carta di Cortina», perché non rispettata, ed i dettami di Papa Francesco nell'enciclica «Laudato Sii» che, allo stesso modo, non trovano corrispondenza in quanto si sta facendo. La Fondazione Cortina ha provato a rassicurare gli ambientalisti ed il Cai, ma Luigi Casanova, di Mountain Wilderness rigetta ancora una volta le argomentazioni, osservando che la «Carta di Cortina» si è dimo-

E Mountain Wilderness replica alla Fondazione «Non ci ha mai convolti in nessuna delle scelte»

strata un «documento vuoto» per chi ha fino ad oggi operato.

«Riguardo l'operazione di «smacchiatura», esemplifica Casanova soffermandosi sulle conseguenze dei lavori, «cioè il ricoprire scavi indicibili, movimenti terra, taglio di migliaia di alberi con dei rinverdimenti per lo più artificiali, lascia comunque evidenti le cicatrici imposte al territorio: la montagna sconvolta, la perdita di paesaggio, le enormi scogliere e muraglie di cemento imposte al territorio per una viabilità, in piena foresta, che dopo gli eventi risulterà inutilizzata».

E sulla (non) partecipazione promossa dalla Fondazione, Casanova aggiunge che «per correttezza era lecito attendersi dalla Fondazione un coinvolgimento diretto almeno dell'associazionismo ambientalista nazionale nel confronto, senza nulla togliere alla preparazione e alle conoscenze proprie dei gruppi locali: qui la Fondazione ha scientificamente glissato».

Negli sporadici incontri avuti con la Fondazione, ricorda l'ambientalista, «ci è stato solo permesso ovviamente di ascoltare, elencare alcune nostre progettualità o obiezioni. Non ci è poi stata fornita una sola occasione di condividere le scelte o di arricchirle, e di intervenire con proposte di moderazione dei danni o di sostegno o contrarietà a scelte ritenute, dalla nostra sensibilità, qualificanti o negative». —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Autostrade, grandi manovre Atlantia riceverà due miliardi

►Oltre alla Cassa, inizia a prendere forma il drappello dei soci

Via alle negoziazioni per varare il riassetto di Autostrade, frutto di un combattuto compromesso con il governo, che porterà Cdp al controllo affiancato da alcuni investitori istituzionali che potrebbero partecipare attraverso il rientro in campo di F2i. La valutazione su cui dovrebbe partire la trattativa si aggira su 9 miliardi di equity value cui aggiungere i 9,5 miliardi di debiti verso banche. Su 9 miliardi di valore, il 33% verrebbe a costare 2,97 miliardi e il 22% riservato agli investitori 1,98 miliardi, somma che verrebbe intasata da Atlantia. Intanto sono già partite le grandi manovre per reclutare gli alleati della Cassa.

Dimito a pagina 8

Aspi, F2i in campo con Cdp Atlantia riceverà 2 miliardi

►Oltre alla Cassa, inizia a prendere forma il drappello di soci che rileverà un altro 22%

►Autostrade verso una valorizzazione di 9 miliardi, si lavora al Memorandum

**GLI INVESTITORI
ATTENDONO DI CAPIRE
LA REDDITIVITÀ
DELL'INVESTIMENTO
PRIMA DI FORMULARE
LE LORO OFFERTE**

**TEMPI STRETTI,
LA CONCESSIONARIA
SARÀ QUOTATA
A PIAZZA AFFARI
NELL'ARCO
DI SEI-OTTO MESI**

L'OPERAZIONE

ROMA Via alle negoziazioni per varare il riassetto di Autostrade, frutto di un combattuto compromesso con il governo, che porterà Cdp al controllo affiancato da alcuni investitori istituzionali che potrebbero partecipare attraverso il rientro in campo di F2i, il fondo che aveva partecipato alla data room assieme alla Cassa.

PERCORSO TRACCIATO

Ieri pomeriggio i legali di Gop per il gruppo Atlantia e di Chiomenti

per la società di via Goito avrebbero iniziato la stesura del Memorandum of understanding (Mou) previsto dall'accordo ("Definizione della procedura di contestazione della Concessione") proposto da Carlo Bertazzo (Atlantia) e Roberto Tomasi (Aspi), da siglare entro il 27 luglio. Il Mou dovrà delineare il percorso che «auspicabilmente entro il 30 settembre» consentirà a Cdp di sottoscrivere il 33% attraverso un aumento di capitale e a un pool di investitori «di gradimento di Cdp» di acquistare da Atlantia il 22%. A valle di que-

sta fase 1, la holding si diluirà al 37%, mentre Allianz e Silk Road fund dal 12 all'8% circa. E poi si dovrà tracciare la fase 2 legata alla scissione proporzionale, a favore



degli azionisti di Atlantia, del 37% del capitale del veicolo societario che prenderà il posto di Aspi ed è destinato alla quotazione nell'arco di 6-8 mesi. Sarà una corsa contro il tempo la stesura della lettera di intenti, dove si cercherà di concentrare tutti gli aspetti tecnico-finanziari-procedurali della complessa operazione che, in zona Cesarini, ha scongiurato la revoca della concessione. Nel Mou dovrebbe anche essere riportata la valutazione di Aspi, per consentire l'aumento di capitale riservato a Cdp e l'ingresso degli investitori graditi a Cassa. Il prezzo dipenderà dal sistema regolatorio al quale farà riferimento il piano degli investimenti. Un mix molto sensibile perché se da un lato si dovrà abbassare i prezzi delle tariffe, dall'altro la società deve avere una sostenibilità ai fini del reddito, e quindi della remunerazione del capitale. La valutazione su cui dovrebbe partire la trattativa si aggira su **9 miliardi di equity value** cui aggiungere i 9,5 miliardi di debiti verso banche: Cdp su 2,05 miliardi accordati ad Aspi, vanta un'esposizione di 750 milioni che potrebbero essere convertiti in capitale. Su 9 miliardi di valore, il 33% verrebbe a costare 2,97 miliardi e il 22% riservato agli investitori 1,98 miliardi, somma che verrebbe intasata da Atlantia. L'intero riasset-

to è stato battezzato come una nazionalizzazione di Autostrade, anche se adesso proprio il Tesoro - determinante nella mediazione conclusiva della lunga notte - si sta adoperando per confezionare un'operazione di mercato. E sono già partite le grandi manovre per reclutare gli alleati di Cassa con l'obiettivo di individuare investitori stabili, autorevoli e che siano allo stesso tempo una garanzia di mercato ma anche di italianità della nuova concessionaria. C'è Macquarie, la conglomerata australiana ad essere interessata, dopo essersi fatta avanti su Open Fiber e a manifestare intenzioni per un rientro in Adr dopo 13 anni. Ma il Mef, che non va dimenticato è il socio di controllo (82,7%) di Cdp, vorrebbe coinvolgere in primis le fondazioni che hanno il 15,93% di via Goito e le casse di previdenza oltre alle assicurazioni. Tra queste ultime però, in campo tramite Ania avrebbe incassato finora solo la tiepida disponibilità a esaminare il dossier da Cattolica. Ma fondazioni e casse di previdenza sono anche soci di riferimento con il 25% a testa (50% totale) di F2i, uno dei soggetti che fino a qualche settimana fa ha negoziato con i Benetton l'ingresso in Aspi.

FITTI CONTATTI

Ieri ci sarebbero stati fitti contatti

fra alcuni presidenti di casse di previdenza e grandi fondazioni con il Mef che è l'Autorità di vigilanza di queste ultime. Il feedback trasmesso sarebbe stato univoco: si può prendere in considerazione un intervento ma attraverso il veicolo comune F2i, a condizione che il prezzo sia conveniente, sia assicurata la redditività e la governance renda chiaramente l'operazione di mercato: questo significa che gli azionisti abbiano adeguata e proporzionale rappresentanza, mentre la politica non interferisca sulle scelte. Da qualche contatto riservato degli enti con il Tesoro, sarebbe trapelata l'ipotesi di Luigi Ferraris come uno dei papabili alla guida di Aspi dopo essere stato in predicato per fare il commissario straordinario. Comunque i grandi enti (Compagnia, Cariplo, Crt, Sardegna, Lucca, Cuneo) dovrebbero fare il punto della situazione in una videoconferenza da organizzare per i primi giorni della prossima settimana. Intanto le convulse vicende su Autostrade continuano ad avere riflessi in Borsa su Atlantia: ieri il titolo è sceso del 5,2% per le prese di beneficio seguite al gran balzo del 26% del giorno prima.

Rosario Dimito


© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia di Autostrade

Dall'Iri alla privatizzazione al ritorno dello Stato

- 1950**
L'Iri costituisce la Società Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa
- 1956**
Anas e Autostrade cofinanziano, costruiscono e gestiscono l'A1
- 1962**
Aggregando altre società concessionarie nasce il Gruppo Autostrade
- 1999**
L'Iri privatizza Autostrade: tratte date in concessione, ma proprietà della rete allo Stato
- Arrivano i Benetton**
In Autostrade subentra con il 30% un nucleo di azionisti privati, riuniti nella Società Schemaventotto Spa che fa capo alla famiglia Benetton

- 2003**
I Benetton lanciano l'opa totalitaria su Autostrade acquisendo l'84% delle quote. Nasce Autostrade per l'Italia controllata al 100% da quella che diverrà Atlantia
- 2008**
Le concessioni, valide fino al 2018, vengono estese fino al 31 dicembre 2038
- 2017**
Le concessioni vengono prolungate ulteriormente fino al 2042
- 2020**
Dopo il crollo del Morandi i Benetton scendono al 10-12% delle quote di Autostrade. Nella compagine societaria entrerà la Cassa depositi e prestiti



autostrade // per l'Italia

FONTE: RadioCor L'Ego-Hub



Code su una autostrada ligure

L'esecutivo ad Aspi: entro sette giorni il nuovo piano con il taglio dei pedaggi

**ANCHE PER CDP
IL LIVELLO
DELLE TARIFFE
DOVRÀ RENDERE
SOSTENIBILE
L'INVESTIMENTO
IL FOCUS**

ROMA Una settimana. Solo sette giorni per presentare il nuovo piano finanziario nel quale trasformare in atti concreti gli impegni assunti nell'accordo con il governo che ha evitato la revoca della concessione e portato alla vendita di Autostrade alla Cassa depositi e prestiti. La società controllata da Atlantia, a sua volta nell'orbita della famiglia Benetton, dovrà mettere nero su bianco il pagamento dell'indennizzo di 3,4 miliardi di euro, almeno un miliardo e mezzo dei quali andranno alla riduzione delle tariffe che, secondo i calcoli del governo, dovrebbe essere di almeno il 5 per cento per qualche anno.

Gli impegni sottoscritti prevedono anche la riscrittura delle clausole della concessione per adeguarle all'articolo 35 del decreto Milleproroghe, quello che ha tagliato gli indennizzi da 23 a 7 miliardi di euro. È questo il primo dei passaggi delicati della trattativa che dovrà concludersi entro il 23 luglio, in modo da permettere a Cassa depositi e prestiti di avere tutti gli elementi per formulare il "prezzo" di Autostrade e arrivare a un accordo entro il 27 luglio.

IL MECCANISMO

L'importo e il metodo di calcolo dell'indennizzo non dovrebbero essere modificati. Al tavolo di trattativa tra Autostrade e il governo si era deciso di specificare meglio quali sono le «gravi inadempimenti» che fanno scattare la revoca della concessione. Il passaggio è molto delicato. La genericità della dizione è il motivo che ha portato le banche a chiudere i rubinetti del credito ad Autostrade.

Anche per Cdp, che dovrà entrare nella società, è importante sciogliere il nodo. L'idea sarebbe quella di "tipizzare" il «grave inadempimento», considerando tale ogni gravissima interruzione non recuperabile di un nodo fondamentale della rete, e lasciando questa valutazione a una Commissione di esperti esterni. Basterà questo a far tornare Autostrade "bancabile"? O adesso che l'azionista di controllo sarà la Cassa depositi e prestiti ci potrebbe essere qualche altro ammorbidente? Si vedrà. Il secondo passaggio delicato, riguarda le tariffe.

Oltre al taglio finanziato con parte dei 3,4 miliardi di indennizzo riconosciuti al governo da Autostrade, la società accetterà il nuovo sistema di calcolo predisposto dall'Autorità per i trasporti. Il passaggio è importante perché incide direttamente non solo sulla capacità di fare gli investimenti (Autostrade ne ha promessi 14,5 miliardi), ma anche su quella di generare profitti. Fino ad oggi al capitale investito da Autostrade, è stato riconosciuto (a valere sui pedaggi), un rendimento dell'11%. E questo a prescindere dall'effettiva realizzazione dell'investimento.

La proposta dell'Autorità dei trasporti prevede un rendimento del 7%. Autostrade aveva impugnato questa proposta perché non la riteneva adeguata. Anche nella lettera inviata al governo, pur accettando questo sistema, aveva chiesto che fosse introdotto qualche correttivo per rendere sostenibile il piano di investimenti. È un punto dirimente anche per la Cassa depositi e prestiti che, impiegando il risparmio postale, non potrebbe operare investimenti in perdita. Per la società pubblica guidata da Fabrizio Palermo questo è un postulato. Se l'ingresso in Autostrade non fosse profittevole, non sarebbe possibile nemmeno portarlo in consiglio di amministrazione.

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mestre

**Campalto,
via il traffico
con il bypass**

Campalto diventerà un centro urbano senza più una pericolosa "autostrada" in mezzo. Da ieri, infatti, è aperto il bypass che dirotterà fuori dall'area urbana mezzi pesanti, pullman e navette per l'aeroporto: 2 chilometri di strada costati 45 milioni e mezzo di euro, e costruiti in poco più di quattro anni, con anche una galleria lunga 75 metri. Ora mancano le opere di compensazione come la pista ciclabile lungo via Orlanda, e il Comune pensa già al bypass di Tessera.

Trevisan a pagina X e XI

**Aperto il by pass
Adesso manca solo
la ripresa del traffico**

► Inaugurati a Campalto i 2 chilometri ► L'asse è strategico per salvaguardare diretti all'aeroporto iniziati nel 2016 il centro abitato da pullman e navette

**ORA VERRANNO
REALIZZATE ANCHE LE
OPERE COMPLEMENTARI
TRA CUI LA PISTA
CICLABILE LUNGO
VIA ORLANDA**

MOBILITÀ

MESTRE Il nuovo bypass di Campalto, che da ieri è percorribile, è l'esempio di una pensata inizialmente per una funzione che adesso serve, invece, a tutt'altro, e per fortuna che l'utilità c'è tutta ancora oggi, e anzi diventerà sempre più necessaria se

l'aeroporto tornerà ai numeri di passeggeri pre Covid, se sorgerà il nuovo stadio del Venezia con la cittadella dello sport, se l'economia si riprenderà dal terremoto che l'ha squassata. I due chilometri di strada sono stati inaugurati ieri mattina, alla presenza dell'assessore ai Lavori Pubblici e Infrastrutture della Regione Veneto Elisa De Berti, del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, del responsabile della Struttura Territoriale Anas del Veneto e del Friuli Venezia Giulia Mario Liberatore, oltre che del questore Maurizio Masciopinto, del vicepresidente della Regione Gianluca Forco-

lin e del candidato alla poltrona di sindaco per il centrosinistra Pier Paolo Baretta.

LA STORIA

I lavori sono iniziati nel 2016, tra polemiche sui prezzi eccessivi pagati per gli espropri, e si



sono fermati nel 2018 perché, durante gli scavi, sono stati trovati reperti archeologici, per cui sono state effettuate indagini specifiche e, nel frattempo, è stata consolidata via Gobbi sotto alla quale passa la galleria chiamata San Martino che è stata la parte più complessa da realizzare nonostante sia lunga solo 75 metri, con 640 metri di rampe di accesso sia dal lato est sia dal lato ovest (una superficie media di scavo di 145 metri quadrati, un'altezza di 10,25 metri e una profondità di quattro metri rispetto alla superficie); per il resto ci sono due nuove rotatorie, una a est all'incrocio tra le vie Orlanda, Carlo Martello e Sabbadino che porta al Villaggio Laguna, e una a ovest che fa sbucare il bypass all'altezza del poligono di tiro del IV Battaglione dei carabinieri per proseguire poi verso l'aeroporto Marco Polo che è il motivo principale per cui la nuova strada è utile ancora oggi, ad oltre dieci anni di distanza da quando i cittadini di Campalto la chiedevano a gran voce: a quel tempo volevano una strada che bypassasse, appunto, il centro abitato dove i mezzi pesanti, che tanti incidenti avevano provocato, non sarebbero più potuti passare;

col passare del tempo, però, vennero realizzate a sud ovest la Regionale 14 bis (via Martiri della Libertà) e a nord est la bretella autostradale che drenano gran parte dei camion di passaggio. Fu allora, mentre l'Anas cominciava i lavori, che molti cominciarono a dire che il bypass non serviva più perché il centro di Campalto si era svuotato dei camion ma col tempo, al posto dei tir e delle betoniere, sono arrivati i pullman e le navette che portano i passeggeri del Marco Polo e prima del lockdown da Covid-19 si era arrivati a livelli di intasamento impressionanti, con via Orlanda percorsa da un'unica lunghissima colonna di bus Actv, Atvo e privati e da navette di hotel e parcheggi privati esterni all'aeroporto. Con il traffico erano tornati ad aumentare gli incidenti stradali, anche gravi, ai danni di pedoni e ciclisti. È così che il bypass ha avuto una nuova vita, e adesso che è stato inaugurato tutti si aspettano che riuscirà a tenere lontano del centro abitato i pullman, le navette e le auto dirette al Marco Polo, non subito chiaramente, ma quando un po' alla volta riprenderanno i voli e il flusso di passeggeri, la-

voratori e soprattutto turisti che Venezia sta aspettando come la manna dal cielo per uscire dalla crisi nera in cui si sta dibattendo.

COSA MANCA

Il bypass, dunque, è aperto da ieri pomeriggio anche se non è ancora completato del tutto, nel senso che mancano una serie di opere complementari e di compensazione per il territorio: nei prossimi giorni saranno avviate alcune lavorazioni di completamento (lavori che non avranno interferenze sulla viabilità), e in particolare partirà l'intervento di costruzione della pista ciclopedonale lungo la statale 14 "della Venezia Giulia", vale a dire via Orlanda: si tratta della pista lunga 640 metri che collegherà il centro del paese con il cimitero con un investimento di 225 mila euro, opera che i residenti in zona (tra i quali il centinaio di ospiti del centro Don Vecchi 4) chiedono da anni perché in quel tratto via Orlanda non ha marciapiedi, e pedoni e ciclisti procedono sfiorati in continuazione da auto e mezzi pesanti.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



REALIZZATO DALL'ANAS

La galleria "San Martino" sotto via Gobbi, lunga 75 metri, è stata la parte più complessa con 640 metri di rampe e profonda 4 metri. Due nuove rotatorie realizzate agli innesti





TAGLIO DEL NASTRO

Sotto al titolo il responsabile Anas di Veneto e Friuli Mario Liberatore, il sindaco Luigi Brugnaro e l'assessora ai Lavori Pubblici del Veneto Elisa De Berti. Qui in basso un tratto della rampa di accesso al tunnel di via Gobbi

(Paola Filippini/Nuove Tecniche)

Brugnaro: «Oggi ricordiamo le tante vittime». Don Cadamuro: «Osservatorio per finire i lavori»

IERI SERA UNA FIACCOLATA DI PREGHIERA DA SAN BENEDETTO FINO A VIA GOBBI E UN CONFRONTO PER PROPORRE ALTRI INTERVENTI DI CUI HA BISOGNO IL PAESE

L'APPELLO

MESTRE Serve un osservatorio per assicurare che l'Anas realizzi davvero le opere mancanti, come ieri il responsabile della società, Mario Liberatore che segue Veneto e Friuli Venezia Giulia, ha promesso di fare.

Lo ha chiesto don Massimo Cadamuro, parroco di Campalto, ieri mattina all'inaugurazione del bypass mentre già si preparava per la manifestazione di ieri sera con partenza dal piazzale di San Benedetto e arrivo in via Gobbi, tutti i partecipanti con fiaccole in mano per ricordare all'amministrazione comunale che Campalto, oltre al bypass, ha bisogno di molto altro: una piazza, dei negozi e un centro di paese attivo, accogliente e sicuro.

Tutti, insomma, ieri mattina si aspettavano una veloce benedizione prima del taglio del nastro e invece don Cadamuro ha

fatto presente che «il Signore benedice l'opera che è consolazione

per persone che vivono in un territorio dove c'è tribolazione», ricordando le 120 vittime negli ultimi settant'anni e in particolare la quindicenne studentessa Giulia Abbadir schiacciata davanti agli occhi del fidanzato da una betoniera il 21 maggio 2007 e il pensionato Luciano Trevisan ucciso da una navetta il 10 ottobre dell'anno scorso.

Lo stesso sindaco Luigi Brugnaro ieri mattina ha detto che il nuovo bypass è stato chiesto per anni dai cittadini «per i troppi incidenti lungo via Orlanda nei quali sono morte molte persone, e oggi qui è l'occasione giusta per ricordarle».

E siccome, alla lista inserita nel progetto dell'Anas per la nuova arteria, mancano ancora altri lavori di compensazione come piste ciclabili e varie sistemazioni, don Massimo Cadamuro ha chiesto, appunto, che Regione e Comune si uniscano per istituire un osservatorio, assieme ad Anas (che in tutta Italia gestisce 30 mila chilometri di strade, 2 mila gallerie e 15 mila

viadotti), al fine di seguire l'andamento dei cantieri perché, dopo l'inaugurazione, non si rischi di perdere lungo il percorso alcuni pezzi del disegno iniziale che comprende le barriere fonoassorbenti, le strade per le vie Casilina, Morosina e Carlo Martello, il ripristino dei collegamenti fognari, la posa dei cavidotti per l'illuminazione pubblica lungo le arterie secondarie, la ciclabile da sistemare su via dei Lamponi e, non ultima, la pista ciclabile da costruire su via Orlanda di cui ieri Anas ha annunciato l'avvio dei lavori per collegare il centro del paese con il cimitero.

Ieri sera, dopo un momento di preghiera per le vittime di via Orlanda com'era avvenuto in seguito alla morte del volontario Luciano Trevisan (quando vennero raccolte pure 2 mila firme per chiedere maggiore sicurezza lungo la strada che taglia in due il paese) e anche dopo altre precedenti tragedie, i cittadini con le fiaccole hanno camminato fino a via Gobbi, fermandosi all'altezza della nuova galleria del bypass, e hanno intavolato una discussione sulle cose da fare per migliorare la vivibilità del quartiere. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DALLA PARROCCHIA A VIA GOBBI
La marcia di ieri sera per ricordare le vittime della strada e i problemi di Campalto

MONTECCHIO M. CRESCE A VISTA D'OCCHIO IL NUOVO OSPEDALE



Un'immagine della grande sagoma del nuovo ospedale di Montecchio Maggiore

FADDA PAG 32

MONTECCHIO. Ieri sopralluogo dell'assessore regionale: sta avanzando il cantiere da 55 milioni

Ospedale arrivato al tetto Il Covid non frena i lavori

Recuperato il tempo perso in quarantena, copertura finita entro due mesi
Lanzarin: «Struttura all'avanguardia». Pavesi: «Riferimento per il Veneto»

Antonella Fadda

Il nuovo ospedale "batte" i ritardi del coronavirus. Recuperate le settimane perse a causa dell'emergenza Covid-19 e si è tornati al cronoprogramma iniziale. Da quando i lavori alla nuova struttura ospedaliera di Montecchio ed Arzignano sono ripresi, le squadre di operai hanno lavorato a pieno ritmo. «Entro settembre, anche prima, arriveremo alla copertura dell'ultimo piano - ha spiegato il direttore generale dell'Ulss 8 Berica, Giovanni Pavesi nel sopralluogo di ieri -. Sarà un punto di riferimento della Regione». A osservare come procedono i lavori, ieri mattina, è stata anche l'assessore regionale alla sanità,

Manuela Lanzarin, accompagnata dai due sindaci di Arzignano e Montecchio, Alessia Bevilacqua e Gianfranco Trapula, con il vicesindaco castellano Milena Cecchetto, il presidente della conferenza dei sindaci dell'Ulss Dino Magnabosco, il presidente del consiglio regionale Roberto Ciambetti, il direttore della Breast Unit Graziano Meneghini e i rappresentanti della ditta Cmb di Carpi che si occupa della costruzione della struttura. Struttura, dal costo complessivo di 55 milioni di euro, il cui primo stralcio verrà interamente completato per fine novembre del 2021 e che renderà operativo l'ospedale. «Era in programma - ha detto Lanzarin - che

venissi a febbraio ma l'emergenza ha posticipato tutto. Ciò che mi ha colpito è la sua struttura circolare che mette il paziente al centro, sono curiosa di vedere poi come si sposterà con la funzionalità. È il primo ospedale in Veneto dove ogni paziente avrà il suo bagno personale e dove tutto è curato, anche l'efficientamento energetico e il contenimento dei consumi vanno di pari passo con la qualità». Attualmente lavori concentrati sul solaio dell'ultimo piano. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La struttura del nuovo ospedale di Montecchio-Arzignano è arrivata al quinto piano. FOTO TROGU



Lanzarin e Pavesi, al centro, con amministratori e tecnici. TROGUA

Le imprese non mollano

Vuoi vedere che ce la caviamo? Commercio e mattone ripartono

A maggio forte rimbalzo sia dell'export, che cresce del 35%, che delle costruzioni, salite addirittura del 168%. Restano le distanze col 2019, ma l'economia si muove

BENEDETTA VITETTA

■ Leggendo i dati diffusi nelle scorse ore dall'Istat pare che il vento della crisi legata all'emergenza sanitaria del Coronavirus abbia pian piano iniziato ad indebolirsi. Per lo meno se si guardano i numeri del comparto delle costruzioni che, dopo due mesi a dir poco bui - marzo ed aprile, contraddistinti da pesantissime contrazioni legate allo stop forzato di ogni tipo di attività - a maggio hanno mostrato un indice destagionalizzato della produzione in netto recupero: +168% rispetto al mese precedente.

Ovviamente allargando lo sguardo e analizzando la media del trimestre marzo-maggio 2020 i dati cambiano notevolmente e, nonostante la buona performance messa a segno dal settore dell'edilizia a maggio, l'indice destagionalizzato della produzione registra una decisa flessione - meno 41,9% - rispetto al trimestre precedente.

Inoltre, stando alle stime elaborate dall'Istituto di Statistica, su base annua «l'indice corretto per gli effetti di calendario della produzione nelle costruzioni (i giorni lavorativi sono stati 20 contro i 22 di maggio 2019) cala del 16,8%, mentre l'indice grezzo mostra una riduzione del 22,3%». E nella media dei primi cinque mesi del 2020 «sia l'indice corretto per gli effetti di calendario sia quello grezzo - si legge nel report Istat "Produzione nelle costruzioni" - calano rispettivamente del 23,6 e del 24,2 per cento».

IL RIMBALZO DI MAGGIO

Insomma, il bilancio di questi primi cinque mesi dell'anno è bollato dalla stessa Istat come «fortemente negativo» ma anche se il rimbalzo di maggio non basta a rimettere in carreggiata il settore, si può dire che ci sono le prime avvisaglie di una ripresa legata al fatto che le imprese del comparto di certo non mollano la presa.

E tra i settori che stanno facendo di tutto per rimettersi in piedi dopo la pandemia c'è sicuramente l'export. Che, stando agli esperti dell'Istituto di Statistica, a maggio ha rialzato la testa crescendo di ben il 35% su base mensile. Un rimbalzo che arriva dopo due mesi contraddistinti da una marcata contrazione. Anche l'import fa segnare un incremento rispetto al mese di aprile, ma di certo molto più contenuto del settore delle esportazioni (+5,6%), un risultato che si è stati in grado di raggiungere grazie alla ripresa degli acquisti da parte dei paesi dell'area Ue.

VOLA L'EXPORT EXTRA UE

Tornando al buon rimbalzo dell'export nel mese di maggio, l'Istat lo legge e lega ai forti aumenti delle vendite sia verso i mercati extra Ue (+36,5%) sia verso quelli dell'area Ue (+33,7%). Anche in questo caso come già accaduto per il comparto delle costruzioni, la crescita del mese di maggio, tuttavia non basta a rimettere sui binari giusti la dinamica congiunturale dell'intero trimestre marzo-maggio condizionato, an-



che in questo caso dai forti cali dei mesi precedenti ed ampiamente negativa sia sul fronte delle esportazioni (-29%) sia su quelle delle importazioni (-27,7%).

La riprova di quanto detto è che su base annua, inoltre, a maggio l'export italiano stando alle stime Istat segna un calo marcato su base annua (-30,4%), ma in attenuazione rispetto ad aprile (-41,5%), che coinvolge sia l'area extra Ue (-31,5%) sia quella Ue (-29,4%).

Rispetto all'export, il calo delle importazioni (-35,2%) è più ampia mostra la sintesi dei minori acquisti da entrambi i mercati (-38,2% dai paesi extra Ue, -32,9% dall'area Ue).

«La flessione dell'export è ancora molto ampia» commenta l'Istat nel report diffuso nelle scorse ore, «ma in netta attenuazione rispetto ad aprile ed è spiegata per 12 punti percentuali dal calo delle vendite sui mercati esteri di macchinari, metalli e mezzi di trasporto».

LA FRANCIA CI METTE KO

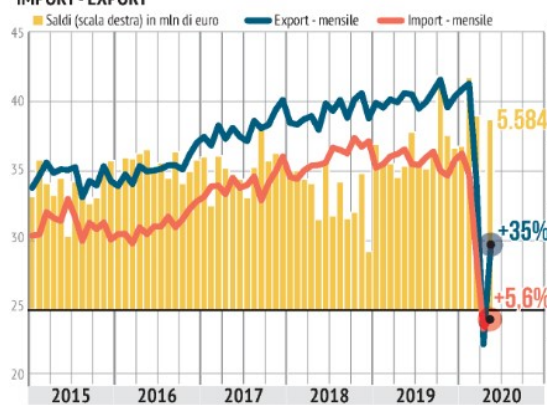
Analizzando nello specifico i dati ci si accorge che tutti i principali settori di attività economica contribuiscono alla flessione tendenziale delle esportazioni. I contributi maggiori arrivano appunto da macchinari (-29,9%), metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (-24,4%), articoli sportivi, giochi, preziosi, strumenti musicali e medici (-57,8%), altri mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (-38,9%), articoli in pelle, escluso abbigliamento, e simili (-45,7%), articoli di abbigliamento, anche in pelle e in pelliccia (-49,0%) e autoveicoli (-46,2%).

Ma quali sono i Paesi che hanno contribuito maggiormente alla caduta del nostro export? In primis la Francia (-33,8%) seguita dalla Germania (-23,0%). Ecco poi gli Usa (-26,8%), la Spagna (-39,6%) e il Regno Unito (-35,5%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

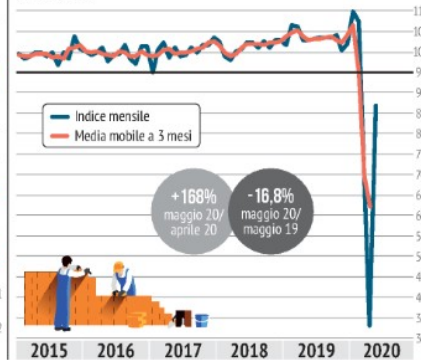
PRIMI SEGNALE DI RIPRESA

IMPORT - EXPORT



COSTRUZIONI

Indice destagionalizzato e media mobile a tre mesi
 base 2015=100



Leroy Merlin, l'ultimo dissenso

«Non c'è l'interesse pubblico»

I comitati presentano le osservazioni alla valutazione di impatto ambientale
«Iter poco chiaro, dati di traffico obsoleti, vincoli ignorati: non è sostenibile»

Attacco a Lorenzoni
«Ha chiesto i voti degli ambientalisti ma non ha fatto nulla»

Claudio Malfitano

«È un progetto in cui non c'è alcun interesse pubblico e presenta parecchie anomalie. Un regalo agli speculatori che va bloccato». È l'ultimo tentativo dei comitati che si oppongono alla realizzazione del nuovo punto vendita di Leroy Merlin all'interno della Cattedrale Davanzo nell'ex foro boario di corso Australia. Martedì scorso hanno depositato una serie di osservazioni in Provincia, alla valutazione di impatto ambientale. E attendono una risposta dalle istituzioni. Coun una stoccata all'ex vice-sindaco Arturo Lorenzoni: «Non ha fatto abbastanza per bloccarlo. Non si può essere ambientalisti solo quando è il momento di chiedere i voti».

LE OSSERVAZIONI DEI COMITATI

Sono cinque i motivi ostativi al progetto che i comitati hanno sollevato nelle loro osservazioni. Primo fra tutti la «prevalenza dell'interesse privato su quello pubblico». Rispetto al progetto origina-

rio che prevedeva lo spostamento all'ex foro boario del planetario più la sistemazione del Geox sostituendo il teatro-tenda con una struttura fissa, non c'è più nulla che giustifichi un *project financing*, secondo i firmatari. Si tratta di Giulio Zabeo, presidente del comitato Borgo Peano, Enrica Guzzonato del comitato Cattedrale Davanzo, Alessandro Angrilli presidente del comitato Difesa alberi e territorio, e Patrizio Giulini ex membro del comitato nazionale per lo studio e la conservazione dei giardini storici del Mibact.

I comitati segnalano anche anomalie nell'iter «perché il bando chiedeva opere incompatibili con il vincolo della Soprintendenza». E ancora: «Dati su traffico e inquinamento incompleti e obsoleti, opere di mitigazione e compensazione insufficienti, e la violazione della sacralità cimiteriale», si legge nelle osservazioni depositate. La sintesi è chiara: «L'opera non è ambientalmente sostenibile».

ATTACCO A LORENZONI

Le stoccate finali però, rispetto a un progetto avviato dall'amministrazione Bitonci e poi concretizzato durante il periodo di commissaria-

mento della città, i comitati le riservano a Arturo Lorenzoni: «Aveva sottoscritto un programma ambientalista di contrasto al consumo di suolo e all'espansione dei centri commerciali, ma subito dopo le elezioni la musica è cambiata», accusano. «Improvvisamente per la Cattedrale Davanzo non c'era più niente da fare. Dopo Agenda 21 si è passati a dire che questo è un bel progetto di riqualificazione urbana, da rivendicare. La coerenza in politica è importante».

ANCHE RUFFINI CONTRO

«Questo progetto un regalo dell'amministrazione ai privati», protesta anche la consigliere di Coalizione civica Daniela Ruffini. «Purtroppo temo che queste osservazioni saranno ignorate, come sono state ignorate le stanze dei comitati e le proposte alternative», prosegue. «Continuo a pensare che sia un'opera sbagliata, che farà perdere posti di lavoro e che farà aumentare l'inquinamento e il traffico in quella zona. Il progetto è stato stravolto e manca l'evidenza pubblica. Dunque la convenzione è da stracciare. E questa è l'eredità che ci ha lasciato Lorenzoni e per questo non lo ringrazio proprio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

Un investimento da 30 milioni nell'area degradata

Un progetto da 30 milioni di euro, investiti in un'area della città da anni consegnata al degrado. È quello del "parco commerciale" da 19.500 metri quadri, in cui la parte del leone la fa il grande punto vendita Leroy Merlin con 16 mila metri quadri nell'ex Cattedrale.

Nello studio di impatto ambientale è previsto che ogni anno arrivino 2 milioni di clienti. Si parla anche dell'assunzione di 150 persone, e il futuro negozio avrà 133 fornitori di cui 20 aziende padovane. I parcheggi occuperanno un'area di quasi 20 mila metri quadri, con un totale di 873 stalli. L'inaugurazione è prevista nella primavera del 2022.



Il progetto del punto vendita Leroy Merlin all'ex foro boario

CARMIGNANO DI BRENTA

«Collegare la Contarina alla nuova Pedemontana»

Interrogazione di De Poli (Udc) al ministro De Micheli per realizzare un'alternativa alla Valsugana. Gli industriali sul piede di guerra

CARMIGNANO DI BRENTA

Collegare la Contarina alla Pedemontana, il senatore Udc Antonio De Poli chiede risorse al Governo per potenziare la viabilità dell'Alta.

Non c'è solo la Valsugana – con il noto problema della ristrutturazione del ponte di Curtarolo – al centro delle riflessioni sul sistema viario del nord padovano. «Potenziare la strada provinciale 94 che va da Limena a Carmignano fino a Cartigliano con innesto nella Pedemontana veneta»: questa la richiesta contenuta in un'interrogazione indirizzata da De Poli al ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli.

La ratio: «Parliamo di una delle aree più urbanizzate e industrializzate del Veneto, è il sistema viario della regione che va rivisto e riorganizzato. Le risorse ci sono. Bisogna definire le priorità. Al Governo, infatti, ho chiesto di utilizzare i fondi statali previsti da due differenti decreti ministeriali per gli interventi sulle strade provinciali. Parliamo di opere indi-

spensabili per questo territorio che oggi registra un livello di traffico importante di mezzi pesanti e leggeri (oltre 38.000 transiti al giorno) in un'area che può crescere e svilupparsi. Si tratta di una battaglia che, da anni, portano avanti i sindaci con le categorie economiche».

Secondo il senatore, «una nuova viabilità sull'asse Padova-Bassano è un fattore non più rinviabile e serve un'alternativa alla Valsugana, è in gioco il tessuto socioeconomico del Veneto che, ad oggi, non si può permettere di rimanere fuori gioco dai principali corridoi commerciali in Europa e non essere competitiva con i partners europei», conclude De Poli.

Da tempo le categorie economiche cittadellesi, con il portavoce Oddone Sartore, intervengono sul tema: «L'Alta non sia la Cenerentola delle infrastrutture, così si ferma l'economia della provincia. Il progetto della nuova Valsugana», ricorda Sartore, «era già presente nel Piano provinciale della Viabilità 2009, aggiornato nel 2010 con l'analisi comparata di tre tracciati. Trascorsi dieci anni, tutto è fermo».

SILVIA BERGAMIN



Traffico e autovelox lungo la strada provinciale Contarina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Tre mega reattori in partenza per la Thailandia

Sono stati imbarcati al Terminal Multi Service del porto i tre mega reattori fabbricati dalla divisione Heavy Equipment di Atb Group – l'azienda bresciana leader nel settore della progettazione e nella produzione di componenti per il settore energia presente da oltre quarant'anni a Porto Marghera – che saranno con segnati in Thailandia. Atb è stata scelta dal consorzio costituito da Samsung, Petrofac e Saipem per la fornitura di apparecchiature destinate alla principale compagnia energetica thailandese. I tre "stage reactors" realizzati in acciaio al cromo/molibdeno/vanadio (con diametri dai 5,4 ai 5,7 metri, pesi che variano da 880 a 1700 tonnellate e lunghezze dai 37 ai 52 metri) prodotti da Atb segnano un nuovo record per lo scalo veneziano, dopo la consegna dei reattori per Dangote (Nigeria) salpati nell'estate 2018. Il Porto di Venezia è tra i porti europei più importanti per la gestione di "colli eccezionali" – come i giganteschi reattori – e ad oggi tutte le maggiori

compagnie di navigazione di settore toccano regolarmente lo scalo veneziano, che vanta terminal dotati di attrezzature e tecnologie specifiche per questo tipo di merci. Si tratta di banchine che possono raggiungere 7 tonnellate di portata per metro quadro, capacità che può essere aumentata secondo le necessità con piastre e strutture per la ripartizione dei carichi - personale altamente specializzato, trasportatori agenti e spedizionieri specializzati nel settore dei "project cargo". Nonostante l'emergenza Covid, la filiera si è mantenuta su standard regolari e sul tema interviene la stessa Atb. «Ancora una volta sono le persone ad aver fatto la differenza: un team coeso e affiatato e una filiera che ha lavorato alla perfezione», spiega Luigi Redaelli, managing di Atb Group, «Un traguardo ancora più significativo, se contestualizzato in un periodo difficile per l'industria del nord Italia, raggiunto grazie alla responsabilità del nostro personale che ha lavorato in sicurezza». —



Uno dei tre reattori di Atb imbarcati alla Multi Service

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



PIÙ DI CENTO MILIONI I COSTI DELLE RIPARAZIONI

Infiltrazioni nelle gallerie Mose, ennesima criticità

Infiltrazioni d'acqua nei cassoni sotto la laguna. Un fenomeno preoccupante. Già segnalato due anni fa. Che adesso si è ripresentato. Estese macchie di umidità sono state scoperte dai tecnici nei locali della galleria

principale del Mose di Treporti, dove ci sono le valvole e i comandi. Acqua salata che entra al mare, da piccole crepe nei cassoni in calcestruzzo. Una delle tante criticità che dovranno essere risolte. **VITUCCI / APAG.17**

LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Mose, infiltrazioni d'acqua nelle gallerie L'ennesima criticità della grande opera

Cento milioni almeno il costo per riparare i tanti guasti ancora irrisolti delle dighe, aspettando le vere prove con mare mosso

C'è da riparare la conca sostituire le valvole e tenere alla larga sabbia e corrosione

Alberto Vitucci

Infiltrazioni d'acqua nei cassoni sotto la laguna. Un fenomeno preoccupante. Già segnalato due anni fa. Che adesso si è ripresentato. Estese macchie di umidità sono state scoperte dai tecnici nei locali della galleria principale del Mose di Treporti, dove ci sono le valvole e i comandi. Acqua salata che entra al mare, da piccole crepe nei cassoni in calcestruzzo. Una delle tante criticità che dovranno essere risolte prima di poter dire che il Mose è finito ed è pronto a funzionare. Una riunione tecnica si è svolta l'altro giorno a palazzo Dieci Savi, sede del Provveditorato alle Opere pubbliche. Si è discusso delle questioni aperte. Da tempo segnalate dai responsabili dei lavori e dal Consorzio Venezia Nuova. In attesa di finanziamenti urgenti (almeno cento milioni) per essere affrontate.

TREPORTI

La barriera più critica è sempre quella di Treporti. Le 21 paratoie dall'isola artificiale a Punta Sabbioni sono state messe in acqua molti anni fa, le prime quattro nel 2013. Allora inaugurate alla presenza del ministro Lupi. Hanno problemi di distacco della vernice, ma anche della sabbia che si insinua negli alloggiamenti. E che anche il giorno della visita del presidente del Con-

siglio Conte ha impedito il rientro sott'acqua delle paratoie sollevate.

CERNIERE

C'è sempre aperto il problema della corrosione rilevata dentro alcuni elementi delle cerniere. L'anima del sistema che consente di muovere le paratoie. Una gara per la manutenzione straordinaria da 34 milioni di euro è stata avviata lo scorso anno dai commissari del Consorzio. Bloccata per i ricorsi incrociati delle imprese. Si tratta di verificare i motivi della corrosione e intervenire. Secondo i tecnici la durata delle cerniere si riduce di un quarto.

VALVOLE

Tutte da sostituire le valvole nelle paratoie, risultate difettose così come alcuni strumenti che hanno anche ritardato l'alzata delle barriere il giorno dell'inaugurazione, venerdì scorso. Già sostituiti i tubi rotti e alcune alette danneggiate negli ultimi test.

LA CONCA DI MALAMOCCO

Uno dei punti neri del progetto. Scandalo nello scandalo. La conca che doveva consentire l'accesso delle navi al porto in caso di chiusura delle dighe è costata 330 milioni di euro. Subito danneggiata dal mare, non ha mai funzionato. Anche qui accuse e cause reciproche per la responsabilità dei danni dal Consorzio alla Mantovani, ai progettisti della Technital, gli stessi del Mose. E' stato affidato l'incarico all'impresa Cimolai per la riparazione della porta, totale

31 milioni di euro. Ma anche riparata, la conca non potrà garantire l'accesso al porto delle grandi navi.

MANUTENZIONE

Il nodo vero del sistema Mose si chiama manutenzione. Costi sottostimati in fase di progetto (20 milioni l'anno). Adesso lievitati fino a 100-110. Dovrà occuparsene la nuova Agenzia, che il governo dovrebbe approvare in questi giorni, come annunciato dal ministro De Micheli e dal sottosegretario Andrea Martella. Ci saranno da garantire queste cifre ogni anno al gestore dell'opera. Per la pulizia dalla sabbia e la verniciatura di ogni paratoia (una al mese). Tra le poche certezze vi è quella che le operazioni non si faranno all'Arsenale.

I TEST E LA RISONANZA

Mancano per la conclusione dell'opera i test in condizioni di vento e mare agitato. Che dovranno anche escludere la possibilità di comportamenti anomali e pericolosi delle barriere in caso di mare mosso e forte vento. Com'era il 12 novembre 2019. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I TEMPI

Il collaudo dell'opera atteso per fine 2021

Macchie sui muri, infiltrazioni d'acqua salata nei locali di comando delle gallerie subacquee del Mose di Treporti. Ultima criticità segnalata dai tecnici. E le paratoie di Lido Nord, con il distacco della vernice protettiva. Guai che si sommano alle incertezze di costi e manutenzione. Il Mose dovrebbe essere finito e collaudato il 31 dicembre 2021.



Una foto che evidenzia la presenza di infiltrazioni di acqua e umidità nelle gallerie e una delle paratoie con problemi di corrosione alla barriera di Treporti



Campalto, aperto dopo quattro anni il nuovo bypass Ma è già polemica

ROMEO / PAGINE 22 E 23

Infrastrutture e viabilità

Campalto, dopo 4 anni bypass aperto E già si pensa alla variante per Tessera

Permetterà di evitare il passaggio per il centro del paese. Due chilometri di strada costati oltre 46 milioni di euro

Carlo Romeo

Dopo quasi 4 anni è stato inaugurato ieri il bypass di Campalto, 2 km di strada che si innestano con due rotatorie sulla statale 14 (via Orlanda) a valle e a monte del paese, aggirando il centro abitato.

L'opera, realizzata da Anas, ha l'obiettivo di sgravare la Ss14 (Triestina) dal continuo traffico di attraversamento, composto in gran parte da veicoli in transito da e per l'aeroporto di Tessera. Un viavai che ha tragicamente mietuto molte vittime – da ultimo Luciano Trevisan nel 2019 e prima di lui la giovanissima Giulia Abbadir nel 2007 – con oltre 100 morti in 75 anni. Proprio a quelle croci è andato il primo pensiero del sindaco Luigi Brugnaro durante l'inaugurazione: «Giusto ricordare i tanti inno-

centi che hanno perso la vita in incidenti stradali assurdi», ha detto. Poi ha fatto la ricognizione dell'opera compiuta – «Frutto della volontà di separare il flusso del traffico veloce da quello della vita di tutti i giorni» – e di quelle da compiere. «Anas ha promesso di finire le piste ciclabili nel centro di Campalto (*parte delle opere complementari, ndr*) e c'è l'ipotesi di un altro bypass che eviti il centro di Tessera. Inoltre abbiamo presentato a FS un elenco di proposte migliorative della bretella ferroviaria per l'aeroporto. Bisogna lavorare per il bene della gente, essere rapidi e reattivi, la burocrazia è il vero tarlo del Paese». Non solo la burocrazia, però, ha ostacolato la costruzione della nuova strada, i cui 10,5 metri di larghezza declinano e poi risalgono verso metà del trac-

ciato: è il sottopasso di via Gobbi, alto 10,25 metri e lungo 75 (640 comprese le rampe). Proprio la neointitolata galleria San Martino, pezzo forte del cantiere, «ha rappresentato il momento più impegnativo e delicato dell'intera opera», spiega Anas. Tra i ritrovamenti archeologici del 2018 e complessità di ordine strutturale, i disagi non sono mancati: «La galleria è breve ma ha presentato difficoltà tecniche notevoli», ha spiegato Mario Liberatore, responsabile della struttura territo-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

riale Anas, «a causa della scarsa profondità (4 metri sotto il livello del suolo, ndr)».

La circostanza ha costretto Intercantieri Vittadello, la ditta appaltatrice, ad avviare due scavi distinti alle estremità del futuro tunnel, congiungendo poi i "pozzi" con perforazioni da ambo i lati. Nel processo si sono prodotti danni alla sovrastante via Gobbi, qualche crepa nelle abitazioni circostanti e un paio di incidenti sul lavoro. «Un intervento sofferto», come lo ha definito ieri l'assessore regionale Elisa De Berti, ma finalmente completato «senza mai interrompere il traffico su via Gobbi», ha ricordato Liberatore. «Ora si può liberare Campalto dal traffico che l'ha assediata per molti an-

ni», ha aggiunto, «Poi si continuerà con le opere accessorie. Oggi Anas ha un ruolo determinante per il rilancio del Paese: solo in Veneto gestisce 30mila km di strade e sta investendo 340 milioni in nuove opere e oltre 1 miliardo in manutenzioni programmate». Manutenzioni che dovranno riguardare necessariamente anche le strade urbane toccate, direttamente o meno, da 4 anni di lavori: in primis la stessa via Gobbi, ma anche via Casilina e via Carlo Martello, molto battute dai mezzi impegnati nel cantiere. Se lo auspicano i campaltini e il parroco Massimo Cadamuro, che ieri ha chiuso la cerimonia benedendo il nuovo tracciato. Si faranno, assicura l'assessore comunale ai Trasporti Rena-

to Boraso, spesi in prima persona per il bypass e anche lui all'inaugurazione. Le cifre: «500mila euro per la pista ciclabile dalla chiesa di S. Martino alla rotonda delle caserme, 400mila per sistemare le vie Gobbi e Casilina e 200mila per via Carlo Martello. Inoltre in settimana la giunta ha approvato la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale di via Orlanda, di fronte alla chiesa vecchia, con isola salvagente e semaforo a chiamata». Per quanto riguarda invece le spese per il bypass i numeri li dà Anas, con una piacevole sorpresa: dopo le polemiche sui presunti costi lievitati, l'importo complessivo ammonta a "solo" 46,5 mln. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HANNO DETTO

Elisa De Berti

L'assessore regionale ai Trasporti: «Un intervento sofferto ma finalmente concluso. Ora si continuerà con le opere accessorie».



Massimo Cadamuro

Il parroco di Campalto, durante la benedizione, ricordando le vittime della strada, ha detto: «Permettetemi di dire, se si fosse fatta prima...»



Renato Boraso

L'assessore comunale ai Trasporti: «Approvato anche l'attraversamento pedonale a chiamata alla chiesa vecchia di via Orlanda».





Operai e tecnici dell'Anas all'inaugurazione della variante di Campalto

FOTO PÒRCILE

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

«Cav ha un piano per Venezia ma serve il sì alla concessione»

L'assessore regione De Berti è tornata a parlare della riorganizzazione delle società stradali. L'idea di abbattere la barriera di Villabona

«Vogliamo migliorare la viabilità a Marghera, la rotonda in Romea è sempre intasata»

«Inauguriamo quest'opera guardando già al futuro». Pensa già ai prossimi progetti Elisa De Berti, assessore regionale a Trasporti e Lavori Pubblici, intervenuta ieri alla cerimonia di apertura del nuovo bypass di Campalto. «Migliorerà la qualità della vita dei cittadini», ha detto, annunciando anche un secondo bypass a Tessera da realizzare in futuro. Ma non solo, perché la questione più cara a De Berti è più di ampio respiro e riguarda Cav (Concessioni Autostradali Venete), partecipata al 50% di Anas e Regione. La società, costituita allo scopo di gestire il Passante di Mestre, gode di una concessione statale valida fino al 2032. Ma non è un mistero il desiderio della giunta regionale di andare oltre tale orizzonte temporale, trasformandola in una concessionaria a pieno titolo in grado di prendersi carico anche di altre arterie autostradali, Pedemontana inclusa. De Berti lo chiedeva già a gennaio, quando fu ricevuta dal ministro Paola De Micheli. Sul tema, infatti, la voce in capitolo è quella del governo, che deve pronunciarsi sul rinnovo della concessione e sull'eventuale trasformazione di Cav in una holding come Autovie Venete o Autobrennero. Una pandemia dopo, poco o nulla si è mosso, così l'assessore ieri ha ritirato fuori la questione: «Cav ha pronto un progetto da 1 miliardo per migliorare l'accessibilità a Venezia e Marghe-

ra», l'annuncio, «con interventi importanti e strategici, messi sul tavolo già in tempi pre-Covid. Serve solo il sì del governo a rinnovare la concessione». La cifra è d'impatto, un tale investimento sarebbe epocale (poco meno del costo del Passante) ma non è ancora chiaro quali siano le opere previste, se non per un esempio citato dalla stessa De Berti a gennaio. «Vogliamo migliorare la viabilità d'ingresso a Marghera», diceva, «oggi la rotonda di raccordo tra A4 e Romea è intasata. Il casello di Villabona verrà raso al suolo e la porta d'ingresso arretrata di molti km, dopo il bivio tra A57 e Passante». Allora, però, si parlava di «1 miliardo da investire subito tra Padova, Venezia e Treviso», non solo su Venezia e dintorni: che sia cambiato qualcosa? Intanto l'assessore sollecita «una risposta positiva e in tempi brevi dal governo», a cui non risparmia una frecciatina su Atlantia: «Visto che concordiamo sulla gestione pubblica delle autostrade...». Proprio un membro dell'esecutivo era all'inaugurazione del bypass: Pier Paolo Baretta, sottosegretario e candidato sindaco a Venezia. «Si programmi un piano regionale dei trasporti», ha detto a margine dell'evento, «con al centro Mestre e i collegamenti con l'aeroporto, da ripensare come snodi cruciali e in chiave ecologica». —

C. R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA E FISCO

Ecobonus del 110% Intesa Sanpaolo acquista i crediti

Intesa Sanpaolo 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. In particolare, Intesa Sanpaolo prevede l'acquisto dei crediti di imposta dei contribuenti, sia nella forma diretta sia attraverso la cessione alle aziende.



Autostrade, l'opposizione: intervenga la Consob

Dopo l'accordo tra la società e il governo, Renzi attacca Conte: «Benetton non sono stati revocati, sono stati pagati»

Alessandro Di Matteo / ROMA

Matteo Renzi punzecchia, le opposizioni invocano la Consob per le oscillazioni in borsa del titolo Atlantia, ma Giuseppe Conte non intende riaprire la discussione su Autostrade. Il giorno dopo l'accordo in Consiglio dei ministri il premier si limita a parlare della vicenda come di un «dossier chiuso», al pari di «Alitalia e Banca popolare di Bari», perché «non è questo il tempo dei rinvii, ma delle decisioni». Conte non risponde alle polemiche, per lui la questione è chiusa, l'impegno preso dopo il crollo del ponte Morandi è stato mantenuto e ci ha tenuto a spiegarlo di persona anche alla portavoce dei parenti delle vittime. E la stessa Egle Possetti a raccontarlo all'Ansa: «A me e agli altri parenti ha fatto piacere che abbia avuto un pensiero per noi. Voleva informarmi di persona del provvedimento, della sua soddisfazione. Ci teneva a dirmi di persona che dal suo punto di vista era un buon lavoro».

Un «buon lavoro» che non tutti riconoscono. La mancata revoca viene rinfacciata anche da Renzi, appunto. «Benetton non sono stati revocati, sono stati pagati. Siamo in uno Stato di diritto, funziona così». Una sottolineatura che certo non fa piacere al premier, perché incrina il racconto dei Benetton «estromessi», cacciati, che lo stesso Conte e M5S stanno offrendo da due giorni. «Giusto accertare le responsabilità sul ponte, ma non puoi individuare in una famiglia il nemico, come hanno fatto Lega e 5 Stelle. La caccia al capro espiatorio è inaccettabile», insiste Renzi.

Distinguo che danno fastidio, non a caso Luigi Di Maio in tv tiene a precisare: «Non diamo soldi ai Benetton, ma lo Stato entra in Autostrade con Cdp. Abbiamo visto per anni lo Stato fare il debole con i forti e ora fa il forte con i forti». Linea sostenuta anche dal presidente della Camera Roberto Fico: «È il segnale di uno stato forte, autorevole che riprende nelle proprie ma-

ni un'infrastruttura strategica».

Ma oltre a Renzi, c'è l'opposizione che continua a incalzare. Lega e Forza Italia chiedono l'intervento della Consob per valutare cosa è successo in questi giorni intorno al titolo Atlantia, la società che controlla Autostrade. Lunedì le azioni erano crollate del 15%, mercoledì – dopo la chiusura dell'accordo, c'è stato un rimbalzo del 26%, mentre ieri Atlantia ha avuto perso di nuovo il 5%, un assestamento dopo il boom del giorno prima. Movimenti che, in realtà l'Autorità sta monitorando da tempo. Dice Matteo Salvini: «Ci sono dei privati che nel giro di 24 ore hanno guadagnato milioni di euro. Noi chiederemo alla Consob di verificare chi ha venduto e chi ha comprato le azioni in questi giorni». E Fi ha fatto «formale richiesta in commissione Finanze alla Camera per invitare in audizione il presidente Consob Paolo Savona». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel capitale di Autostrade è entrata Cassa depositi e Prestiti



Parla il numero due del Pd: «L'apparato statale deve rinnovarsi
Invece avremo il Recovery Fund ma non gli strumenti per utilizzarlo»

Orlando: «Serviva una regia pubblica Ma non vogliamo sia un'altra Alitalia»

L'INTERVISTA

Fabio Martini / ROMA

Il Pd ha condiviso la «nazionalizzazione» di Autostrade decisa dal governo, ma in questa intervista al nostro giornale Andrea Orlando, numero due del partito, va oltre e spiega come si possano e debbano superare gli errori di un certo statalismo del passato e indica le opportunità di uno Stato che sappia ripensarsi e rinnovarsi: senza tornare a nuove Gepi «che si caricava le aziende decotte e le scaricava sui contribuenti», o bissando le esperienze meno felici della Cassa per il Mezzogiorno con lo Stato «che buttava i soldi in interventi assistenziali e improduttivi».

Ma invece programmando interventi che sappiano essere selettivi e rigorosi nella difesa dell'interesse pubblico. E pensando all'appuntamento del Recovery fund: «Senza alcun elemento polemico noto che siamo chiamati a gestire il paradosso di una vittoria: come Paese, abbiamo ottenuto il Recovery e rischiamo di non avere gli strumenti giusti per utilizzarlo al meglio. Serve una macchina dello Stato profondamente rinnovata. Questo è il tema più urgente, da sviluppare nell'arco di pochissimo tempo».

Il presidente del Consiglio ha definito quello su Autostrade «un capolavo-

ro», lei e il suo partito siete altrettanto compiaciuti?

«Noi siamo stati aperti sulla strada ma chiari sull'obiettivo: bisognava superare l'assetto precedente che, garantendo grandi utili ai concessionari, aveva provocato tutto quello che sappiamo. Al tempo stesso abbiamo chiesto di recuperare una regia pubblica sino alla definizione di un nuovo assetto. A titolo personale dico: queste operazioni vanno valutate appieno soltanto quando sono messe nero su bianco. Perché in casi come questo il diavolo si può nascondere nei dettagli. Non bisogna abbassare la guardia, anche perché abbiamo a che fare con interlocutori che hanno una grande capacità di stare nel contenzioso».

Veniamo da un passato di accordi secretati, concessionari che hanno goduto condizioni di favore, ma ora nessuno conosce il prezzo della nazionalizzazione: siamo davanti a nuove opacità?

«Questo rischio va assolutamente evitato: senza criminalizzazioni e ripensando ai limiti della stagione delle privatizzazioni. La questione non è solo se sia stato giusto farle, ma semmai come sono state fatte. Sappiamo tutto di come si sviluppò quella stagione: le pressioni europee, l'urgenza di far cassa, le responsabilità della destra, che nel caso di Autostrade cambiò le regole a

favore dei concessionari. Detto tutto questo, lo Stato si è messo in una posizione di debolezza che non va riproposta».

Presto finiranno le spese a pie' di lista, i decreti miliardari e ci troveremo un debito stellare, uno Stato più presente e più costoso: il Pd ha presente il rischio che la vicenda Autostrade, facendo le debite proporzioni, si tramuti in una nuova Alitalia?

«Certamente. Quando dico vediamo l'accordo nero su bianco mi riferisco anche a questo. L'assetto che si darà al post-Benetton sarà fondamentale per fare in modo che questa operazione sia remunerativa e in grado di generare servizi adeguati. Dobbiamo dimostrare che quando il pubblico è costretto ad intervenire, può farlo in condizioni di efficienza. E infatti non bisogna dimenticare i risultati di partecipate pubbliche che fanno utili e distribuiscono dividendi, come Eni, Enel, Terna, Poste. Ma dobbiamo assolutamente tener conto che si è aperta una stagione completamente nuova alla quale deve corrispondere una macchina pubblica nuova, profondamente rinnovata. Non erano prevedibili tre interventi da 80 miliardi o che arrivassero così tante risorse dall'Europa. Lo ha «deciso» il Covid, ma questo cambia il modo in cui lo Stato esercita il proprio ruolo e anche la sua struttura».

I soldi del Recovery rischiano di cadere a piog-



gia, lasciando tutto come era prima?

«Non ci possiamo permettere di perdere questo treno. Il Recovery ci porta in dote linee chiare, evitando il rischio che in qualche modo c'è stato nei decreti di "pronto soccorso", con spese finalizzate giustamente a lenire le ferite. Il Recovery individua tre grandi indirizzi. Sostenibilità, lotta alle disuguaglianze e innovazione tecnologica. E potrebbe essere tranquillamente il programma fondamentale di ogni forza progressista. Il che fare è risolto, il come non è sufficientemente chiaro».

Si fatica a selezionare gli investimenti?

«Vedo alcuni problemi per gestire le risorse del Recovery: la macchinosità della Pa. Serve un patto con le Regioni, perché non ci possono essere 20 politiche della sanità, dell'innovazione o dell'energia diverse. I ministeri sono pieni di giuristi, di preziosi consiglieri di Stato che accertano la regolarità dei provvedimenti, ma non vedo una grande presenza di economisti, esperti di politiche industriali e di sostenibilità, sociologi, urbanisti. Di persone che possano concepire un progetto di sviluppo. Bisogna stabilire chi fa, che cosa. Senza conflittualità tra soggetti pubblici. Il tema non è più o meno Stato, ma come lo Stato riesce a garantire una modernizzazione delle strutture, stimolando politiche industriali nel senso della crescita. Il tutto nell'interesse pubblico e non per parcheggiare delle risorse». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Andrea Orlando, vice segretario del Partito Democratico

TRIESTE / IERI L'ASSEMBLEA

Ttp, Madriz neo presidente dopo la vicenda D'Agostino

Assemblea ieri pomeriggio di Ttp, la prima del dopo-D'Agostino. Luca Madriz nuovo presidente. GRECO / APAG. 20

L'ASSEMBLEA DELLA SOCIETÀ

Al terminal crociere il dopo D'Agostino: Madriz è il nuovo presidente di Ttp

Cambiati tre consiglieri su cinque. Mariani probabile amministratore delegato. Forse a Ferragosto arriva Splendida Msc

Massimo Greco

L'assemblea di Trieste terminal passeggeri (Ttp), la società che gestisce il traffico crocieristico alla Marittima (oltre al Molo IV e relativi parcheggi), ha provveduto ieri pomeriggio, un po' alla chetichella, a rinnovare il proprio vertice giunto alla scadenza di mandato. Rinnovamento ampio, che ha coinvolto 3 membri su 5. L'assise si è svolta al Molo IV Capannone 1.

Tanto per cominciare, trascorso l'ormai celebre caso-D'Agostino e il "remitur" politico-giudiziario seguito, l'assemblea ha nominato nuovo presidente il goriziano Gianluca Madriz, che è presidente anche dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone e vicepresidente dell'ente camerale della Venezia Giulia. Restano del vecchio board Rigo e Maltese, fresche nomine per Madriz, Mariani, Suprani: ma torneremo sui nomi.

Dunque, finora è stato applicato alla lettera il Cencelli pubblico-privato: infatti nei patti parasociali della compagnia, la presidenza tocca all'Autorità portuale, azionista di minoranza con il 40%, e l'Authority, per non commettere più gli errori di un recente e dolente passato, ha indicato una figura esterna alla propria struttura.

Questo criterio è valso anche per la seconda postazione spettante al socio pubblico che verrà presidiata con

elegante "switch" da Claudio Aldo Rigo, amministratore delegato uscente in quota alla rappresentanza privata (a suo tempo era stato espressione dell'ex azionista Unicredit). L'Autorità ha cambiato entrambi gli uscenti, cioè D'Agostino - ovviamente - e Umberto Malusà, presidente e amministratore delegato della "Porto di Trieste servizi spa", controllata dall'ente pubblico.

Sui 5 consiglieri di amministrazione di Ttp, ne abbiamo passati in rassegna due, quelli spettanti all'Autorità. Mancano all'appello i tre, che sono invece portati dalla controllante privata Tami (60%): confermato Beniamino Maltese (direttore generale di Costa crociere), *new comers* Gianluca Suprani (responsabile degli scali crocieristici per Msc) e Francesco Palmiro Mariani, già consulente di Ttp per le relazioni istituzionali.

Su Mariani è opportuno spendere alcune parole. Secondo alcune fonti, è *in pectore* il nuovo amministratore delegato di Ttp e alla prima riunione del nuovo cda dovrebbe essere nominato alla guida operativa della società terminalista. Quasi 68 anni, genovese, la carriera di Mariani parte dal Pci e dal successore Pds, all'interno dei quali fin dal 1989 si è occupato di portualità. Ha lavorato per un trentennio nel mondo della logistica e dei trasporti, ri-

coprendo tra l'altro la direzione dell'Ancip (Compagnie portuali) e siedendo nel cda di Fs Cargo. Per una decina di anni, tra il 2006 e il 2016, ha presieduto l'Autorità portuale del Levante (Bari, Barletta, Monopoli), dove si è giovato del supporto di Mario Sommariva alla segreteria generale. Matrice geografica e politica comune, Mariani e Sommariva ritrovano adesso nell'Adriatico settentrionale nuove ragioni collaborative.

L'assemblea di Ttp ha approvato anche il bilancio 2019, che si è chiuso con 6 milioni di ricavi, il margine operativo lordo al 12%, un utile di 526.000 euro, numeri difficilmente "bissabili" nel 2020 a fronte del crollo del mercato crocieristico. Sui conti del terminalista pende il contenzioso con il Comune riguardo il canone degli stalli-parking al Molo IV: una partita da 1,2 milioni che potrebbe trovare una soluzione extra-giudiziale, qualora si concretizzasse la "spartizione" del villaggio Greensisam (confinante con il Molo IV) tra Maneschi, la Regione Fvg, la stessa Ttp interessata a trasformare in par-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

cheggio uno dei 5 magazzini. A proposito di appuntamenti societari, a ruota dell'assemblea di Ttp si è tenuta l'assemblea della controllante Tami, dove nuovo presidente è il manager di Costa Beniamino Maltese: ricordiamo che soci della cordata privata sono Costa e Msc con una quota paritaria attorno al 35% cadauno, c'è ancora da vendere il 18% di Giuliana Bunkeraggi, resta l'11% delle Generali.

Infine, voci di una parziale ripresa delle crociere. Pare che Msc stia valutando la possibilità di ormeggiare "Splendida" per Ferragosto, muovendo 1000 sbarchi, 1000 imbarchi, 2000 transiti. Le dimensioni dell'unità, costruita dagli Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire 13 anni fa, non consentono di solcare la laguna veneziana. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIANLUCA MADRIZ
A CAPO DELL'AZIENDA PORTUALE
MONFALCONESE, PRESIEDE TTP



FRANCESCO PALMIRO MARIANI
PROBABILE AMMINISTRATORE
DELEGATO DELLA SOCIETÀ



CLAUDIO ALDRIGO
RICONFERMATO IN CDA IN QUOTA
ALL'AUTORITÀ PORTUALE



Una nave da crociera ormeggiata a fianco della Stazione marittima in una foto d'archivio



In vendita l'alloggio dove visse Saba con la moglie

Sul mercato a 101 mila euro il piccolo bilocale al quarto piano in uno stabile di fine Ottocento in via Crispi. Lì il poeta trascorse gli ultimi anni di vita con la moglie Lina. L'immobile è di proprietà di Bnp Paribas. Foto Lasorte TONERO / APAG. 28

ALLE SPALLE DEL VIALE

In vendita la casa in via Crispi dove Saba visse fino alla morte

Sul mercato a 101 mila euro il piccolo bilocale al quarto piano in uno stabile di fine Ottocento. Lì il poeta trascorse gli ultimi anni di vita con la moglie Lina

L'immobile faceva parte del patrimonio che Allianz ha ceduto a Bnp Paribas Real Estate

Laura Tonerò

È in vendita l'abitazione di via Crispi 56 dove Umberto Saba visse per molti anni con la moglie Lina fino alla fine della sua vita. Una notizia trapelata dagli annunci immobiliari dell'agenzia Trilumi, che ha destato parecchia curiosità anche tra i residenti della zona che mai si erano soffermati su quel dettaglio, malgrado una targhetta posta all'esterno del palazzo dia notizia che proprio in quello stabile ebbe residenza il grande poeta.

L'immobile del fine '800, alle spalle di viale XX Settembre ed angolo con via Strehler con vista anche sul teatro Rossetti faceva parte

dell'importante pacchetto immobiliare che Allianz ha ceduto a Bnp Paribas Real Estate Sg e confluito poi nel fondo Alloro, che negli ultimi anni sta valorizzando e poi dismettendo parte di quel patrimonio. In quello stabile, il poeta si trasferì nel 1919, al suo ritorno a Trieste, prima in un appartamento al secondo piano e successivamente proprio in quello al quarto che oggi è posto in vendita. Saba e la moglie lasciarono il capoluogo giuliano nel 1913, trasferendosi a Bologna dove l'intellettuale sperava di vivere con la sua attività letteraria. Un'ambizione che purtroppo fallì, spingendolo a spostarsi a Milano, dove si improvvisò segretario e poi direttore di un caffè concerto. Ma la Prima Guerra mondiale stravolse tutti i suoi piani.

Così, proprio alla fine del conflitto, Saba, congedato dall'esercito, ritornò nella sua Trieste, dove prese casa appunto in via Crispi, all'epoca via di Chiozza.

L'appartamento oggi sul mercato, in cui Saba visse fino al 1957, anno della sua morte, è un bilocale di 47 mq ed è composto da un piccolo soggiorno con angolo cottura, una camera matrimoniale e un bagno. Necessita di una completa ristrutturazione anche degli impianti, visto che per riscal-



darsi dispone solo di una stufa e l'acqua calda è prodotta da un vecchio boiler elettrico. Le parti comuni saranno a breve oggetto di un intervento di riqualificazione da parte dell'attuale proprietà. Malgrado le piccole dimensioni e le condizioni dell'unità immobiliare impongano dei lavori di restauro, il prezzo al quale viene posto sul mercato è di 101 mila euro, oltre 2.100 euro al mq. Nello stesso stabile, un appartamento da 100 mq al terzo piano viene venduto a 186.000 euro. Il prezzo tiene conto del fatto che si tratta di una "casa d'autore", caratterizzata da scorci e angoli cari a Saba. In fotografie e filmati l'autore del Canzoniere e di altri gioielli della letteratura viene ritratto proprio all'interno di quell'abitazione. Ora spetta al mercato determinare il reale valore di quell'immobile, nella speranza che a rilevarlo sia qualcuno che conosce almeno un frammento delle sue opere. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il palazzo di via Crispi 56 dove Saba visse fino al 1957 Foto Lasorte

L'AGEVOLAZIONE**Superbonus
a unità autonome
in condominio****De Stefani e Gavelli**

— a pag. 27

Superbonus alle singole unità che sono parte di condominio

DECRETO RILANCIO**È necessario il requisito dell'indipendenza funzionale****Atteso un chiarimento da parte delle Entrate sul concetto di edificio****Luca De Stefani
Giorgio Gavelli**

L'isolamento termico, agevolato con la super detrazione del 110%, dovrebbe essere riferito non solo agli edifici o alle case a schiera, ma anche alle singole unità immobiliari, facenti parte di edifici o palazzi, a patto che siano «funzionalmente indipendenti» rispetto al condominio e abbiano «uno o più accessi autonomi dall'esterno». Queste due condizioni, però, dovrebbero essere chiarite, ai fini del superbonus del 110%, da parte dell'agenzia delle Entrate, la quale dovrebbe anche definire cosa si intende per isolamento per più del 25% dell'«edificio».

Isolamento termico

Con la conversione in legge del decreto Rilancio l'intervento trainante relativo all'isolamento termico degli edifici è stato esteso anche all'«unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari che sia funzionalmente indipendente e disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno».

In particolare, possono beneficiare del superbonus del 110% gli interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali (pareti isolanti o cappotti, anche sulla superficie intera delle pareti), orizzontali (pavimenti, coperture e solai) e inclinate (falde di copertura del sottotetto, si veda la Faq Enea 6.B), che «in-

teressano l'involucro dell'edificio, con un'incidenza superiore» al 25% della «superficie disperdente lorda dell'edificio» ovvero della singola «unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari che sia funzionalmente indipendente e disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno».

Edificio

Il Dl Rilancio non definisce cosa intende, a questi fini, per «edificio». Nel Dpcm del 20 ottobre 2016 (Regolamento edilizio-tipo), per la voce numero 32 dell'allegato A («quadro delle definizioni uniformi») l'«edificio» è l'intero condominio (fabbricato cielo-terra); pertanto, i lavori sulla singola unità immobiliare di un palazzo o condominio difficilmente riusciranno a raggiungere il 25% «dell'involucro dell'intero edificio, costituito dall'unione di tutte le unità immobiliari che lo compongono» (Faq Mise del 1° agosto 2016, numero 2.13, interpretazione edilizio-urbanistica).

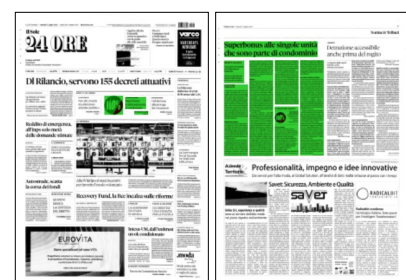
Secondo l'articolo 2 del Dlgs 192/2005 (Rendimento energetico nell'edilizia), invece, il termine edificio «può riferirsi a un intero edificio ovvero a parti di edificio progettate o ristrutturate per essere utilizzate come unità immobiliari a se stanti». A questa definizione, ad esempio, fa esplicito riferimento il comma 349 dell'articolo 1 della legge 296/2006 in tema di «ecobonus». Pertanto rientra, ad esempio, anche un appartamento al quinto piano di un palazzo o una villetta a schiera. In questo caso, quindi, si potrebbe tentare di raggiungere l'isolamento termico del 25% della singola unità immobiliare (ad esempio, anche attraverso l'isolamento dall'interno, si veda «Il Sole 24 Ore» del 23 giugno 2020), ricordando però che si deve sempre ottenere il miglioramento di almeno

due classi energetiche dell'edificio (che, in questo caso, è la singola unità immobiliare) ovvero, se non possibile (ad esempio, perché l'edificio è già classificato in una classe energetica appena sottostante a quella massima prevista) il conseguimento della classe energetica più alta.

Con le modifiche introdotte dal decreto Rilancio, però, è stato consentito di beneficiare del superbonus del 110% per l'isolamento per più del 25%, non solo dell'edificio, ma anche della singola «unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari» («funzionalmente indipendente» e con «uno o più accessi autonomi dall'esterno»). Potrebbe ritenersi che questa estensione abbia senso solo se per edificio si intendesse l'intero palazzo-condominio (fabbricato cielo-terra). L'estensione, infatti, potrebbe essere superflua se già per edificio si intendesse il singolo appartamento o la singola villetta a schiera (secondo l'articolo 2 del Dlgs 192/2005). Si auspica, comunque, un chiarimento delle Entrate, anche relativamente alla compilazione dell'Ape (si veda l'articolo 6, comma 4, Dlgs 19 agosto 2005, numero 192, per l'Ape di «più unità immobiliari facenti parte di un medesimo edificio»).

Non solo le villette a schiera

Con la conversione del decreto Rilancio, pertanto, l'ottenimento del bonus per i lavori di isolamento ter-



mico è stato esteso anche alle singole unità immobiliari di villette a schiera. In questi casi, infatti, non è necessario isolare più del 25% dell'intero condominio orizzontale (tutte le villette a schiera), ma è sufficiente il 25% della singola unità immobiliare. La singola «casa» delle villette a schiera, infatti, è un'«unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari che sia funzionalmente indipendente e disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno».

Queste caratteristiche dovrebbero essere rispettate anche dalle singole unità immobiliari situate, ad esempio, al piano terra di un palazzo o condominio di più piani (pertanto, non di una villetta a schiera). In alcuni casi, infatti, queste unità:

- possono essere «funzionalmente indipendenti» rispetto al condominio; ciò indipendentemente dall'esistenza di parti comuni o meno, considerando che le parti comuni presuppongono «la presenza di più unità immobiliari funzionalmente autonome» (risoluzione 12 luglio 2007 numero 167);
- possono disporre di «uno o più accessi autonomi dall'esterno», non necessariamente sulla pubblica via, ma anche su cortili comuni, eventualmente chiusi da un unico cancello o portone d'ingresso (ma non su un vano scala comune, quindi, interno all'edificio).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FORUM PER I QUESITI



FILO DIRETTO CON I LETTORI

È possibile inviare i quesiti al forum con gli esperti dedicato all'agevolazione

Fino a martedì

È aperto lo «Sportello 110%», il Forum online con i lettori dedicato al superbonus per l'efficiamento energetico e la messa in sicurezza antisismica. I lettori potranno inviare i propri quesiti scegliendo tra cinque argomenti: condominio, imprese e professioni, seconde case, abitazione singola, questioni tecniche. L'invio delle domande sarà possibile fino alle 14 di martedì 21 luglio.

www.ilsole24ore.com/forum110

Per inviare le domande agli esperti

I QUESITI

Detrazione accessibile anche prima del rogito

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 (le risposte fornite dagli esperti del Sole 24 Ore sono consultabili a questo indirizzo).

Possesso fisico del fabbricato
Dal notaio ho registrato il compromesso per l'acquisto della prima casa in data 1° luglio 2020. L'immobile è di classe energetica G ed è stato costruito nel 1972. Vorrei procedere alla ristrutturazione con interventi di isolamento termico delle superfici, sostituzione di impianti di climatizzazione invernale, sostituzione di vetri e infissi per la riqualificazione energetica, installazione di pannelli o schermature solari. Posso già procedere con le pratiche o devo attendere il rogito, previsto a ottobre 2020?

Per poter detrarre il 110% occorre avere il possesso fisico del fabbricato, che si può ottenere prima del rogito mediante un contratto di comodato con l'autorizzazione a fare gli interventi. In assenza, ai fini della detrazione, le spese devono essere sostenute quando si è proprietari.

Gian Paolo Tosoni

Unico proprietario
Sono unico proprietario di un condominio composto da nove unità distintamente accatastate di cui cinque appartamenti e quattro garage. Ho letto che è possibile intervenire su un massimo di due unità immobiliari appartenenti alla stessa persona fisica ferma restando la possibilità di intervenire sulle parti comuni indipendentemente dal

numero di unità possedute. Vorrei sapere se è possibile intervenire su ciascuna unità per la sostituzione dell'impianto di climatizzazione invernale o se bisogna limitarsi alla sostituzione della centrale termica comune senza la possibilità di intervenire su tutte le unità.

La sostituzione della centrale termica è intervento trainante che dà diritto al 110% con riferimento ai millesimi riferiti a tutte le unità immobiliari comprese le pertinenze anche se l'immobile è interamente posseduto da unico soggetto.

Per contro gli interventi trainati quali la sostituzione dei climatizzatori all'interno delle singole unità fruiscono del 110% solo con riferimento a due unità, mentre per le altre si rende, comunque applicabile l'ecobonus ordinario (50% fino a una detrazione massima di 30mila euro per ciascuna unità).

Marco Zandonà

Lavori «propedeutici»

Nel caso in cui per eseguire il cappotto sia necessario effettuare ripristini di intonaco, oppure se, per la sostituzione di infissi, è necessario sostituire la soglia o fare interventi sulla struttura in muratura, questi lavori sono soggetti alla detrazione del 110% oppure, anche se sono indispensabili per posare in opera i nuovi elementi, a essi si attribuisce un'altra percentuale di detrazione?

Gli interventi descritti sono agevolati al 110% in base al principio più volte espresso dall'agenzia delle Entrate, per cui l'intervento di categoria superiore assorbe quelli di categoria inferiore a esso collegati. Lo prevede la risoluzione 147/E/2017.

Alessandro Borgoglio

Bonifico marito su casa moglie
Mi è stato confermato che con il

cappotto termico delle superfici opache verticali e inclinate (tetto con coppi) potrei, verificandosi il salto di due classi energetiche, fruire del bonus del 110 per cento. Si tratta di una seconda casa unifamiliare di proprietà di mia moglie. Vorrei sapere: A) per il tetto ammalorato, le spese per demolizione e ricostruzione rientrano nel 110% o nel 50% in 10 anni? B) non avendo mia moglie capienza fiscale posso effettuare io i bonifici avendo una capienza di circa 15mila euro/anno? C) quali sono i massimali per il cappotto termico, compreso il tetto, e per i nuovi serramenti?

Innanzitutto anche per le unifamiliari seconde case il bonus del 110% è applicabile, a condizione che non si tratti di case accatastate in A/1, A/8 e A/9.

Anche il tetto rientra fra le superfici opache orizzontali rilevanti ai fini del calcolo del 25% della superficie disperdente lorda cui si applica il 110 per cento. Il bonus compete anche al marito convivente con la proprietaria a condizione che lo stesso effettui i pagamenti con bonifico e sia intestatario delle fatture.

In alternativa, anche per il coniuge incapiente, è possibile il pagamento con cessione del credito di imposta o con lo sconto in fattura. Per il cappotto di una unifamiliare l'importo del bonus è il 110% di 50.000 euro, mentre per i serramenti (intervento trainato) si calcola il 110% delle spese sostenute fino a una detrazione massima di 60.000 euro.

Marco Zandonà

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Niente penali alle imprese per i ritardi causa Covid

SEMPLIFICAZIONI

Mattarella firma il decreto e Conte annuncia la pubblicazione in Gazzetta

Liquidità entro 15 giorni alle società impegnate in appalti avviati

Giuseppe Latour

Scudo della forza maggiore potenziato, per evitare le penali. Riconoscimento degli extra-costi legati all'emergenza sanitaria. E una dose di liquidità immediata, da riconoscere nel giro di un mese alle imprese che abbiano lavori avviati.

Sono tre misure che il decreto semplificazioni firmato ieri da Sergio Mattarella (il premier Giuseppe Conte ha annunciato ieri su facebook la pubblicazione del testo del decreto legge in Gazzetta Ufficiale) manda immediatamente a regime. E che hanno tutte l'obiettivo di rispondere a problemi urgenti degli operatori, alle prese con le conseguenze del Covid-19.

Appalti

Le novità del decreto legge arrivano nel contesto di un provvedimento parecchio complesso, che comprende una lista molto vasta di alleggerimenti.

Sul fronte degli appalti, sia grandi che piccoli, ci sono diverse deroghe alle procedure ordinarie, con una corsia preferenziale per quelli legati all'emergenza: per loro c'è una sorta di "burocrazia zero", con la possibilità di dribblare tutte le regole ordinarie, con la sola eccezione di quelle penali.

Edilizia privata

Ci sono, poi, interventi in materia di edilizia privata, con facilitazioni per le demolizioni con ricostruzione. E ci sono le novità in

materia di Via e Conferenza di servizi. Oltre alla riforma dell'abuso d'ufficio e della responsabilità erariale e il rinvio di alcune semplificazioni previste dallo Sblocca cantieri.

Effetto Covid-19

Tra gli interventi di applicazione più immediata c'è un pacchetto legato agli appalti nell'emergenza. Viene così esclusa, in tutti i casi di applicazione delle misure di contenimento della crisi sanitaria, la responsabilità delle imprese per penali e risarcimenti legati ai ritardi.

Si tratta di una precisazione importante, perché le norme approvate finora si prestavano a interpretazioni diverse. Il provvedimento, infatti, si innesta sugli interventi con i quali sono state indicate alle imprese misure di contenimento: ci sono i decreti 6/2020 e 19/2020, con i relativi decreti di attuazione. Ma ci sono anche i protocolli concordati con le parti sociali.

Su questa base è arrivato l'articolo 91 del Dl cura Italia (decreto legge 18/2020), per il quale il rispetto delle misure di contenimento adottate per contrastare l'epidemia di Covid-19 è sempre valutato come base per escludere la responsabilità delle imprese. Una definizione in qualche modo ambigua, che ora viene profondamente rivista.

Il decreto semplificazioni spiega, infatti, che qualora le misure di contenimento impediscano «anche solo parzialmente» il regolare svolgimento dei lavori o la regolare esecuzione di servizi e forniture, questo «costituisce causa di forza maggiore».

Qualora vengano sforati i termini, allora, questa circostanza non sarà imputabile all'esecutore. Vengono, così, sterilizzati gli effetti di tutte quelle regole che stanno portando a un'esecuzione

ne rallentata negli appalti: il distanziamento, le turnazioni, l'affollamento ridotto degli spazi, l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza.

Costi adeguamento

Non è la sola novità che va in questa direzione. Lo stesso decreto prevede, infatti, che i maggiori costi legati all'adeguamento alle norme di contenimento dell'emergenza non saranno sopportati dalle imprese.

Il piano di sicurezza sarà aggiornato e i relativi costi extra saranno riconosciuti, «a valere sulle somme a disposizione della stazione appaltante indicate nei quadri economici dell'intervento». Oppure utilizzando le economie legate ai ribassi d'asta. Il loro pagamento avviene nel quadro del primo stato di avanzamento lavori successivo all'aggiornamento del piano di sicurezza.

Stato avanzamento lavori

Infine, c'è una misura che prevede un'iniezione straordinaria di liquidità per le imprese che abbiano appalti avviati.

Al momento della pubblicazione del decreto, al massimo entro quindici giorni, il direttore dei lavori dovrà fotografare lo stato di avanzamento del cantiere, con l'emissione di un Sal con relativo certificato di pagamento.

Entro altri quindici giorni (quindi, in totale nel giro di un mese) l'impresa incasserà così un pagamento anticipato e non programmato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Di Rilancio, servono 155 decreti attuativi

LE NUOVE REGOLE

Ok definitivo del Senato alle agevolazioni per edilizia, auto e affitti

In conversione aggiunti 68 interventi per rendere operative le misure

Il decreto Rilancio è legge. Via libera del Senato alle regole sui bonus per edilizia, auto e affitti. Durante l'iter di conversione a Montecitorio, il testo si è appesantito di altre 68 misure, da varare nei prossimi giorni. Per l'attuazione, il decreto Rilancio ha bisogno del varo di 155 provvedimenti. Il decreto Rilancio prevede interventi per un valore di 55 miliardi di euro per limitare l'impatto della pandemia su imprese, partite Iva, dipendenti, famiglie e terzo settore.

Cherchi, Marini, Paris — a pag. 3

Il Dl Rilancio è legge, 155 decreti per attuarlo

Ok del Senato. Passa la fiducia con 159 sì e 121 contrari. Nel testo le misure su ecobonus al 110%, incentivi auto, Alitalia, affitti e cassa integrazione

Lo stock. Durante l'iter di conversione il testo si è appesantito di ulteriori 68 provvedimenti applicativi da adottare nelle prossime settimane

**Antonello Cherchi
Andrea Marini
Marta Paris**

Il decreto Rilancio è legge, ma per il provvedimento si apre la fase 2. Il Senato ha votato ieri la fiducia sul testo chiesto dal governo: 159 voti a favore, 121 contrari e nessun astenuto (al voto hanno partecipato 280 senatori su 281 presenti e la maggioranza necessaria era di 141). Ora entrerà nel vivo la partita dell'attuazione: per dispiegare al 100% i suoi effetti, il decreto Rilancio ha bisogno del varo di 155 provvedimenti attuativi tra decreti ministeriali e altri atti di agenzie e istituzioni coinvolte.

Il testo licenziato da Palazzo Madama è identico a quello che ha già avuto l'ok della Camera lo scorso 9 luglio (dopo il via libera del consiglio dei ministri, era entrato in vigore il 19 maggio e di conseguenza andava convertito in legge entro domani). Il Dl 34/2020 prevede interventi per un valore di 55 miliardi di euro per limitare l'impatto economico dell'emergenza Covid su imprese, lavoratori con partite Iva, dipendenti, famiglie e terzo settore.

Dei 155 provvedimenti attuativi previsti nella versione definitiva, 87 erano già presenti nella versione approvata dal consiglio dei ministri a metà maggio. Altri 68, invece, sono stati aggiunti insieme ai nuovi articoli e ai nuovi commi inseriti durante l'iter di conversione alla Camera. Dato questo stock, gli uffici ministeriali hanno già iniziato a varare i primi provvedimenti previsti dal testo iniziale. Finora hanno avuto l'ok 16 atti, tra cui misure fondamentali come l'attuazione del trattamento di

integrazione salariale in deroga Emergenza Covid-19 oppure i termini e le modalità per ricevere il bonus vacanze. Come anche il provvedimento che definisce le modalità per produrre l'istanza di contributo a fondo perduto da parte delle piccole e medie imprese.

Dall'ecobonus agli incentivi auto

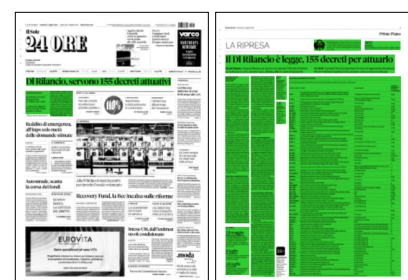
Al di là dei provvedimenti attuativi, sono molte le novità introdotte durante l'iter di conversione alla Camera (il Senato, come detto, non ha apportato modifiche): i contribuenti possono beneficiare dell'ecobonus al 110% per due abitazioni, unifamiliari, plurifamiliari o condominiali (a giorni, come annunciato ieri dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro, saranno pronte le linee guida). È prevista la possibilità di riconoscere la detrazione fiscale ai cittadini, o il credito d'imposta alle aziende, in caso di sconto in fattura o cessione, anche per spese o fatture emesse a stato avanzamento lavori. Prevista inoltre l'estensione del beneficio fiscale, per l'edilizia residenziale pubblica, fino a giugno 2022. Il credito d'imposta per gli affitti degli immobili commerciali potrà essere ceduto dal conduttore al locatore, con un conseguente sconto sul canone mensile (vengono poi sospesi gli sfratti fino a fine anno). Il bonus viene esteso inoltre anche ai negozi con ricavi o compensi superiori a 5 milioni. Misure che vanno ad aggiungersi all'ampio pacchetto fiscale previsto nella versione originaria, tra cui l'esenzione del saldo Irap dovuta per il 2019 e della prima rata, pari al 40%, dell'acconto dell'Irap dovuta per il 2020. Misura che vale per le imprese

ed i lavoratori autonomi, con un volume di ricavi non superiore a 250 milioni. Gli Enti locali potranno poi ridurre le aliquote e le tariffe di entrate tributarie e patrimoniali fino al 20%, a condizione che i pagamenti siano effettuati attraverso domiciliazione bancaria.

Dal prossimo 31 agosto scatterà poi il bonus rottamazione e sarà utilizzabile, per l'acquisto di auto nuove, fino a fine anno. Il bonus è rafforzato in caso di rottamazione di un veicolo immatricolato prima del 1° gennaio 2010: il contributo è di 2mila euro in caso di emissioni CO₂ g/Km fino a 60 (le auto elettriche e ibride); è invece di 1.500 euro per le Euro 6 da 61 a 110. Il venditore dovrà riconoscere uno sconto di almeno 2mila euro. In caso di mancata rottamazione il contributo è dimezzato.

Alitalia e cassa integrazione

Nel testo figurano inoltre tre miliardi per la capitalizzazione pubblica della nuova Alitalia e la proroga di due anni delle concessioni già in essere per la gestione dell'attività degli aeroporti (il capitolo proroghe riguarda anche la conferma del prolungamento al 2033, peraltro contestato a livello Ue, per i balneari). Il Dl lancia anche Patrimonio destinato Cdp per il raffor-



zamento economico e produttivo delle imprese con un fatturato annuo superiore ai 50 milioni, cui potranno accedere, come disposto alla Camera, anche i risparmi privati ma senza benefici fiscali. Montecitorio ha quindi disposto che i controlli patrimoniali sul conto dei risparmiatori rimborsati dal Fir (Fondo indennizzo risparmiatori) potranno essere effettuati anche dopo l'erogazione del ristoro.

Sono entrate nel decreto legge anche le 4 settimane di cig-Covid previste sulla cassa integrazione, insieme alla proroga per i contratti a termine e a una serie di misure di sostegno per il comparti del tessile, della moda, delle fiere e del wedding planning.

Il «secondo tempo» del decreto

Ora per essere pienamente operativo le norme avranno bisogno di un corredo di provvedimenti attuativi che in molti casi hanno anche scadenze ravvicinate per l'adozione. Tra i 68 atti previsti dalle modifiche parlamentari (si veda la tabella a fianco) entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge il ministero dell'Istruzione dovrà ripartire tra le scuole materne ed elementari i nuovi mille assistenti tecnici

ci che potranno essere contrattualizzati a tempo per assicurare la gestione della strumentazione informatica per la didattica.

Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione il Viminale dovrà ripartire il fondo per indennizzare i comuni dei mancati introiti dall'esenzione dal pagamento Tosap e Cosap per bar e ristoranti dal 1° maggio al 31 ottobre. E sempre entro lo stesso tempo andranno disciplinate dal ministero delle Politiche agricole le modalità per il contributo a fondo perduto alle imprese agricole che innovano i processi produttivi. Servirà poi un Dm della Difesa, per stabilire il valore degli immobili a base d'asta in caso le gare per la dismissione siano andate deserte.

Un decreto del ministero dell'Interno dovrà ripartire il fondo per i comuni in stato di dissesto finanziario, e un altro, sempre del Viminale, dovrà ripartire il fondo per quelli particolarmente danneggiati dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Entro 90 giorni dalla conversione dovrà arrivare un decreto del ministero dell'Università, sentito il ministero dell'Economia,

per dare attuazione allo stanziamento di 20 milioni per gli affitti degli studenti fuori sede a basso reddito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TAPPE

19 maggio

Publicazione in Gazzetta

Il decreto legge Rilancio è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il 19 maggio e lo stesso giorno è entrato in vigore. Il consiglio dei ministri aveva dato il via libera sei giorni prima.

9 luglio

Ok della Camera

La Camera, dopo un lungo iter con numerose modifiche, ha dato il via libera il 9 luglio

16 luglio

Ok del Senato

Il decreto è poi tornato al Senato blindato (andava convertito in legge entro il 18 luglio); l'ok definitivo è arrivato ieri



Riccardo Fraccaro. «Il decreto Rilancio con il superbonus al 110% è legge. Il Parlamento ha reso ancora più efficace la norma e a giorni sarà possibile emanare le linee guida», ha detto ieri in una nota il sottosegretario alla presidenza del Consiglio

365

GLI ARTICOLI

Quelli del Dl Rilancio nel testo convertito in legge, rispetto ai 266 articoli del decreto approvato dal Consiglio dei ministri

87

PRIME MISURE ATTUATIVE

Quelle presenti nel decreto Rilancio approvato dal consiglio dei Ministri a metà maggio (erano 98, ma i restanti sono stati ad oggi assorbiti da altri provvedimenti)

16

LE MISURE GIÀ ATTUATE

Parte dei provvedimenti attuativi del decreto Rilancio nella versione uscita dal consiglio dei Ministri, è stata già varata

I nuovi 68 provvedimenti attuativi

I provvedimenti attuativi del Dl Rilancio 34/2020 previsti dalle modifiche introdotte in Parlamento

ARTICOLO, COMMA	MATERIA	PROVVEDIMENTO	SCADENZA (DALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGGE DI CONVERSIONE)
1-ter, 1	Linee guida per la prevenzione, il monitoraggio e la gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 presso le residenze sanitarie assistite e le altre strutture pubbliche e private	Linee guida comitato tecnico scientifico	15 gg
2, 6 bis	Attuazione remunerazione personale 112 impiegato per il COVID-19	Dpcm su proposta Salute, previa intesa Conferenza Stato-Regioni	60 gg
5-ter, 2	Profili specialistici, obiettivi formativi e percorsi didattici della scuola di specializzazione in medicina e cure palliative	Dm Università	90 gg
8, 5 bis	Remunerazione farmaci	Dm Salute	60 gg
8, 5 ter	Individuazione elenco medicinali	Determina Agenzia Farmaco	30 gg
25 bis, 2	Contributi per i settori ricreativo e dell'intrattenimento	Dm Economia	30 gg
26, 19 bis	Misure a favore delle imprese a carattere mutualistico da parte di Invitalia	Dm Economia	ss
27, 18 ter	Attuazione versamenti risparmiatori in Patrimonio Destinato	Dm Economia	60 gg
29, 1 bis	Fondo affitti studenti fuori sede	Dm Università	90 gg
30-bis, 2	Utilizzo fondo di garanzia in base a impiego carte di credito	Dm Economia	ss
38 bis, 2	Fondo di sostegno all'industria del tessile, della moda e degli accessori	Dm Sviluppo	60 gg
38 ter, 3	Fondo promozione società benefit	Dm Sviluppo	90 gg
43 bis, 4 septies	Modalità comunicazioni da parte dell'impresa referente individuata dal contratto di rete	Dm Lavoro, sentiti enti competenti per aspetti previdenziali	60 gg
44, 1 octies	Rispetto limite di spesa dell'incremento del fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di Co2	Dm Economia	15 gg
48 bis, 4	Corretta individuazione dei settori in cui operano i beneficiari del credito d'imposta per rimanenze magazzino settore tessile e moda	Dm Sviluppo	ss
52 ter, 2	Ripartizioni fondi per progetti a tutela della ceramica artistica e di qualità	Dm Sviluppo	60 gg
66 bis, 2	Criteri semplificazione dei procedimenti per l'importazione e la validazione di mascherine chirurgiche	Provvedimento Comitato tecnico	10 gg
66 bis, 3	Criteri semplificazione dei procedimenti per l'importazione e la validazione di dispositivi protezione individuale	Provvedimento Comitato tecnico	10 gg
66 bis, 4	Modalità di presentazione delle domande di validazione delle mascherine chirurgiche e dei dispositivi di protezione individuale	Provvedimenti Regioni	15 gg
89, 2 bis	Modalità per garantire l'accesso e la continuità dei servizi sociali	Provvedimenti province Trento e Bolzano	60 gg
95, 6 bis	Finanziamento progetti imprese per riduzione rischio contagio	Bando Inail	15-set-20
95, 6 bis	Aggiornamento Inail del piano degli investimenti per il triennio 2020-2022	Provvedimento Inail	15 gg
103 bis, 3	Disposizioni riconoscimento beneficio lavoratori frontalieri	Dm Lavoro	30 gg
104, 3 bis	Definizione tetti di spesa per ciascuna regione che accede al Fondo sanitario nazionale, criteri per l'erogazione degli ausili, ortesi e protesi	Dm Salute	ss
105 bis, 1	Ripartizione Fondo per il reddito di libertà per le donne vittime di violenza	Dpcm, su proposta Pari opportunità, concerto Lavoro previa intesa Conferenza unificata	ss
105 ter, 4	Modalità e termini per l'erogazione del contributo educazione musicale	Dm Beni culturali	ss
105 quater, 2	Attuazione misure per il sostegno delle vittime di discriminazioni fondate sull'orientamento sessuale e sull'identità di genere	Non specificato	ss
106 bis, 1	Ripartizione fondo per i comuni in stato di dissesto finanziario	Dm Interno	30 gg
112 bis, 2	Ripartizione fondo per i Comuni particolarmente danneggiati dall'emergenza sanitaria da COVID-19	Dm Interno	30 gg
164, 2	Importo a base d'asta immobili difesa	Dm Difesa	ss
181, 1 quater	Fondo indennizzo ai Comuni per esenzione Tosap/Cosap	Dm Interno	60 gg
181, 4 bis	Rinnovo concessioni commercio ambulante	Linee guida ministero Sviluppo e Regioni	30-set
182, 1 bis	Biglietti gratuiti treni e musei per gli studenti universitari	Dm Infrastrutture	60 gg
182, 2 bis	Nuova classificazione ateco per attività nelle località ad alta intensità turistica	Istat	60 gg
182, 12 ter	Indennizzo ai titolari di voucher prenotazioni turistiche	Dpr	180 gg
183, 11 quater	Ripartizione fondo sostegno spettacolo dal vivo	Dm Beni culturali	30 gg
199, 8 bis	Assegnazione di personale del min Salute agli uffici periferici dei porti	Dm Salute	60 gg
199, 10 quater	Fondo compensazione Autorità portuali minor traffico	Dm Infrastrutture	ss
199-bis, 2	Modalità di svolgimento in autonomia delle operazioni portuali da parte delle navi	Dm Infrastrutture	30 gg
200, 5 bis	Anticipazione dell'80 per cento delle risorse 2019 per le Regioni e le Province autonome relative ai contratti collettivi di Trasporto pubblico locale	Dm Infrastrutture	ss
200, 5 ter	Assegnazione e erogazione alle Regioni risorse spettanti 2014 al 2018 per i contratti collettivi di TPL	Dm Infrastrutture	90 gg
200, 5 quater	Somme alle aziende di Tpl copertura degli oneri sostenuti per l'indennità di malattia dei lavoratori 2014-2018	Dm Lavoro	90 gg
200-bis, 2	Trasferim. ai comuni risorse buono taxi o Ncc per le persone con mobilità ridotta	Dm Infrastrutture	15 gg
211-bis, 4	Piani di sicurezza degli operatori infrastrutture idriche	Direttive Interno Salute	ss
218-bis, 1	Ripartizione fondo Associazioni sportive dilettantistiche	Dpcm	ss
221, 5	Deposito telematico degli atti civili in Cassazione	Provvedimento Direttore servizi informativi Giustizia	ss
221, 7	Udienza civile in videocollegamento	Provvedimento Direttore servizi informativi Giustizia	ss
221, 9	Udienza telematica del detenuto nel processo penale	Provvedimento Direttore servizi informativi Giustizia	ss
221, 11	Autorizzazione al deposito telematico degli atti delle indagini preliminari	Dm Giustizia	ss
221, 11	Modalità di deposito telematico atti indagini preliminari	Provvedimento Direttore servizi informativi Giustizia	ss
222, 2	Sospensione contributi per alcuni comparti agricoli	Dm Lavoro	ss
222, 6	Contributi a fondo perduto imprese agricole innovative	Dm Politiche agricole	60 gg
222, 7	Fondo per le imprese della pesca	Dm Politiche agricole	ss
224-bis, 1	Sistema di qualità nazionale per il benessere animale	Dm Politiche agricole	ss
224-ter, 2	Indicatori monitoraggio sostenibilità produzione settore vitivinicolo	Dm Politiche agricole	ss
224-ter, 5	Certificazione di sostenibilità produzione settore vitivinicolo	Disciplinare Politiche agricole	ss
229, 2 bis	Trasferimento ai comuni risorse per ristoro aziende scuolabus	Dm Infrastrutture	60 gg
229, 4 ter	Contributo residenti gronda Venezia rottamazione fuoribordo	Dm Infrastrutture	ss
229-bis, 1	Smaltimento e riutilizzo dei dispositivi di protezione individuale	Linee guida Ambiente	ss
229-bis, 2	Riparto fondo riciclo Dpi	Dm Ambiente	ss
229-bis, 5	Caratteristiche Dpi riciclabili e riutilizzabili	Dm Ambiente	ss
230-bis, 1	Assegnazione assistenti tecnici nelle materne ed elementari	Dm Istruzione	30 gg
230-bis, 3	Ripartizione fondo copertura Ccnl nella scuola	Dm Istruzione	ss
231-bis, 1	Misure per la ripresa dell'attività didattica in presenza	Ordinanza istruzione	ss
231-bis, 2	Ripartizione risorse ripresa scuola	Dm Istruzione	ss
243, 1	Individuazione beneficiari fondo sostegno alle attività economiche nelle aree interne	Dpcm	ss
243, 1	Convenzioni dottorati comunali	Dm Università	30 gg
263, 4 bis	Osservatorio lavoro agile nella Pa	Dm pa	60 gg

Nota: Dm=decreto ministeriale; Dpcm=decreto del presidente del Consiglio dei ministri; Dpr=decreto del presidente della Repubblica; ss=senza scadenza

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

IN BREVE

CMC RAVENNA

**Il cda conferma
Fioretti e Mereghetti**

Il cda di CMC Ravenna, eletto in assemblea il 14 luglio, ha confermato Alfredo Fioretti presidente, Davide Mereghetti nel ruolo di ad Paolo Porcelli dg. Il consiglio ha espresso particolare apprezzamento per la professionalità dimostrata nella gestione della procedura concordataria che recentemente si è conclusa.

