

## Rassegna del 15/12/2020

### ANCE VENETO

15/12/2020 **Nordest Economia** 4 Il rimbalzo 2021 delle costruzioni grazie a fondi Ue e Superbonus *dell'Olio Luigi* 1

### ASSOCIAZIONI ANCE

15/12/2020 **Repubblica** 27 Una cassa integrazione fino a mille euro al mese per le nuove professioni *Petrini Roberto* 4

15/12/2020 **Sole 24 Ore** 8 L'altolà dei costruttori: «Su appalti e superbonus imprese non rispettate» - «Subappalti, Superbonus, Recovery: nessun rispetto per le imprese» *Santilli Giorgio* 5

### SCENARIO

15/12/2020 **Arena** 29 Partono i cantieri per la Tav Via alla tratta verso Vicenza - Aprono in paese i cantieri della Tav *Fiorin Luca* 7

15/12/2020 **Gazzettino** 16 Atlantia, più tempo per Cdp *R.Dim.* 10

15/12/2020 **Gazzettino Venezia** 10 Ex Colonia Padova, via ai cantieri dopo nove anni *Mayer Lorenzo* 12

15/12/2020 **Gazzettino Venezia** 11 Via Libertà a una corsia, il traffico tiene - Una corsia, ma si va Cambia via Libertà *Fenzo Fulvio* 13

15/12/2020 **Gazzettino Venezia** 13 «Niente soldi per il recupero urbanistico» *Gimma Giacinta* 16

15/12/2020 **Nordest Economia** 5 L'immobiliare fa leva sui tassi ai minimi storici e sui mutui delle banche *dell'Olio Luigi* 17

15/12/2020 **Nuova Venezia** 20 Porte distrutte, impianti vecchi ed errori missione impossibile per salvare la conca *Vitucci Alberto* 19

15/12/2020 **Nuova Venezia** 20 Il liquidatore Miani e la società per Tessera *A.V.* 21

15/12/2020 **Nuova Venezia** 20 «Occorre un protocollo per alzare le paratoie e salvare il traffico navi» *G.Fav.* 22

15/12/2020 **Nuova Venezia** 21 «Le previsioni erano sbagliate» Non c'è traccia dei documenti *Vitucci Alberto* 23

15/12/2020 **Nuova Venezia** 27 Stanziati 2,8 milioni per eliminare 15 passaggi a livello sulla Mestre-Adria *A.Ab.* 25

15/12/2020 **Nuova Venezia** 31 Rifacimento asfaltatura in corso a Torre di Fine e sulle strade del mare *G.Ca.* 26

15/12/2020 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 18 Autostrada Venezia-Monaco da 50 anni la grande incompiuta - Venezia-Monaco, mezzo secolo sognando l'asse con la Baviera *Jori Francesco* 27

15/12/2020 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 18 Incidenti stradali in flessione ma le vittime sono in aumento ... 30

15/12/2020 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 19 Aspi, ok alla scissione ma porta aperta a Cdp ... 31

14/12/2020 **Quotidiano Energia** 6 Intervista ad Antonio Cammiseca - Enel: "Ecco i nostri piani sulle reti, i sindacati hanno compreso" - Enel: "Ecco i nostri piani sulle reti, i sindacati hanno capito" *Maciocco Carlo* 32

15/12/2020 **Sole 24 Ore** 25 Webuild, chiuso il lancio del bond da 550 milioni *L.G.* 35

15/12/2020 **Sole 24 Ore** 47 Dossier - Le leve dello sviluppo - Fondi europei e superbonus per il rilancio dell'edilizia *Ronchetti Natascia* 36

15/12/2020 **Sole 24 Ore** 47 Dossier - Le leve dello sviluppo - La progettazione e i materiali chiavi per sostenibilità e sicurezza ... 40

15/12/2020 **Tribuna Treviso** 21 Bosco verticale ed ex Edison sono irregolari ma niente sanzioni - Il Tar boccia Bosco Verticale ed ex Edison ma nessun abbattimento né risarcimento *de Wolanski Federico* 41

15/12/2020 **Tribuna Treviso** 21 Alta tensione negli uffici a Ca' Sultana Ora si cerca una via d'uscita indolore *F. D. W.* 43

15/12/2020 **Tribuna Treviso** 26 Nuova vita della Fracarro progetto con l'università *Nordio Davide* 44

# Il rimbalzo 2021 delle costruzioni grazie a fondi Ue e Superbonus

Cantieri a due velocità: nel privato la "benzina" degli incentivi nelle opere pubbliche la carta dei finanziamenti dell'Europa

**LUIGI DELL'OLIO**

**È** tutta una questione di tempistiche. Quanto cioè dureranno ancora l'emergenza sanitaria legata al Coronavirus e le relative restrizioni alla mobilità, fino a quando le imprese conserveranno una riserva di liquidità e da che momento inizieranno ad affluire nel nostro Paese le risorse previste dal Recovery Fund. In attesa di indicazioni più chiare su questi tre fronti, alle imprese dell'edilizia non resta da far altro che stringere i denti e lavorare sulle nuove opportunità che si stanno creando sul mercato, in attesa di poterle concretizzare compiutamente alla ripartenza.

**FONDAMENTALI SOLIDI**

Uno studio del Cerved condotto a livello nazionale segnala che nell'ultimo decennio l'indice di rischiosità tra le imprese dell'edilizia (in linea con gli altri settori) si è sostanzialmente dimezzato. Le aziende hanno reagito alla crisi del 2008-09 ristrutturandosi, cavalcando la tecnologia per ridurre i costi e le inefficienze e in alcuni casi hanno anche aumentato la robustezza patrimoniale, tanto da presentarsi a questa nuova crisi con spalle più robuste del passato.

Il lockdown di primavera è tuttavia stato tremendo per il settore, che secondo le rilevazioni dell'Istat è stato il più colpito in assoluto, con il 58,9%

delle imprese che ha dovuto sospendere le attività. Una quota superiore persino a quella dei servizi (ha incrociato le braccia il 53,3% delle aziende), con l'industria molto meno impattata (36,0%). Così, dopo un primo bimestre positivo, con un aumento della massa salari del 5,6% rispetto allo stesso periodo del 2019, il Nordest ha visto crollare l'indicatore del 62% tra marzo e aprile. Un dato migliore rispetto al -76,5% registrato a livello nazionale, ma che non è certo sufficiente a vedere il bicchiere mezzo pieno. Un andamento simile ha riguardato il numero delle ore lavorate, il principale indicatore della reale attività svolta sul territorio, che nello stesso mese ha visto un calo di oltre il 67% (-83% il dato per l'Italia). Il ritorno a un dato positivo è avvenuto a giugno con un +5%. Per raggiungere ad agosto una percentuale media per il Nordest di +14,4% come massa salari e di un +15,5% di ore lavorate. Un trend confermato anche a settembre con un +7,6% (media Italia +5%).

**IMPATTO OCCUPAZIONALE**

Finora l'impatto occupazionale è stato limitato grazie alle misure straordinarie messe in campo dal legislatore, a cominciare dal blocco dei licenziamenti, per proseguire con le moratorie sui debiti, e - quanto al futuro - molto di-

penderà dall'emergenza sanitaria. Di certo c'è che il Superbonus del 110% sull'edilizia potrà dare una spinta importante alla ripresa, anche se andranno chiariti alcuni aspetti della normativa (relativa ai lavori che saranno realizzati fino alla fine del 2021) che fino a questo momento hanno frenato il ricorso al bonus.

Nel terzo trimestre di quest'anno, segnala uno studio di Unioncamere-Infocamere, il Triveneto ha visto crescere di ben 1.724 il numero di imprese edili rispetto al periodo aprile-giugno: +332 in Friuli Venezia Giulia, +397 in Trentino-Alto Adige e +950 in Veneto, proprio grazie alle aspettative di accesso al beneficio fiscale, poi oscurate dalla nuova ondata di contagi. Quanto alle dimensioni delle imprese, in tre casi su quattro (3.691 imprese per l'esattezza) la crescita è dovuta alle piccole realtà individuali, agli specialisti nelle attività di impiantistica e di finitura degli edifici e ai posatori di infissi.

**FUTURO DA DECIFRARE**



Quanto al 2021, è atteso un rimbalzo, anche se con dei distinguo. Secondo un sondaggio condotto tra gli imprenditori edili da Nec (acronimo di Nordest Costruzioni), piattaforma di informazione e di dialogo con gli operatori attivi nel settore delle costruzioni creata da Ance Veneto e Ance Friuli Venezia Giulia, vi è un diffuso ottimismo tra le aziende che operano con il privato (ha risposto così il 62,5% degli intervistati) e più moderato (33,3%) per chi si affida agli appalti pubblici. Questa seconda categoria è legata soprattutto alle aspettative sui fondi europei, che in buona parte saranno destinati alle infrastrutture in chiave sostenibile.

Se invece si guarda al medio periodo, l'indagine condotta da Nec induce a un più marcato ottimismo, dato che vi sono almeno tre filoni destinati a convogliare investimenti importanti negli anni a venire: la messa in sicurezza del territorio, che nel Triveneto è particolarmente fragile; la riqualificazione del patrimonio sia pubblico, che privato; la sostenibilità delle infrastrutture sia in fase progettuale, che manutentiva.

Per Paolo Ghiotti, presidente di Ance Veneto, gli operatori del settore sono in buona parte già oggi pronti a cavalcare i trend che si vanno affermando dal mercato, anche se occorre rafforzare la filiera e migliorare la circolazione delle informazioni nel settore. Intanto, la grande sfida per gli operatori è resistere ancora qualche mese, prima di poter finalmente vedere la luce in fondo al tunnel.—

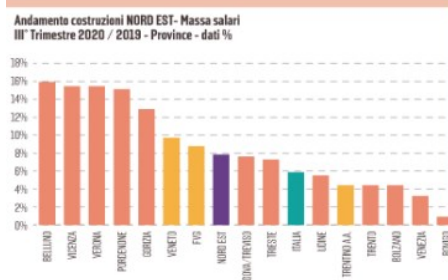
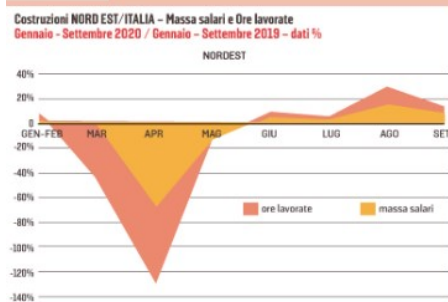
LA SCHEDA

**La grande crisi**  
Le aziende hanno reagito alla crisi del 2008-09 ristrutturandosi, cavalcando la tecnologia per ridurre i costi e le inefficienze e in alcuni casi hanno anche aumentato la robustezza patrimoniale, tanto da presentarsi a questa nuova crisi con spalle più robuste del passato.

**Un duro colpo**  
Il lockdown di primavera è tuttavia stato tremendo per il settore, che secondo le rilevazioni dell'Istat è stato il più colpito in assoluto, con il 58,9% delle imprese che ha dovuto sospendere le attività.

**La grande carta**  
Finora l'impatto occupazionale è stato limitato grazie alle misure straordinarie messe in campo dal legislatore. Di certo c'è che il Superbonus del 110 per cento previsto dal governo sulle ristrutturazioni edilizie potrà dare una spinta importante alla ripresa, anche se andranno chiariti alcuni aspetti della normativa (relativa ai lavori che saranno realizzati fino alla fine del 2021) che fino a questo momento hanno frenato il ricorso al bonus.

I NUMERI



Periodo	NORD EST		ITALIA	
	ORE LAVORATE	MASSA SALARI	ORE LAVORATE	MASSA SALARI
Gennaio - Febbraio	-5,0%	-5,8%	-3,7%	-5,6%
Marzo	-47,7%	-45,1%	-51,4%	-45,1%
Aprile	-67,1%	-62,1%	-83,1%	-62,1%
Maggio	-12,1%	-10,8%	-28,0%	-10,8%
Giugno	-4,5%	-5,1%	-4,0%	-5,1%
Luglio	-2,9%	-3,1%	-1,5%	-3,1%
Agosto	-15,5%	-14,4%	-10,3%	-14,4%
Settembre	+7,1%	-7,5%	-8,4%	-7,5%

MASSA SALARI		ORE LAVORATE	
VENETO	-9,6%	FVG	+9,4%
FVG	+7,9%	FVG	+7,3%
TAA	+3,6%	TAA	+3,1%
NORD EST	+7,5%	NORD EST	+7,1%
ITALIA	-5,0%	ITALIA	+4,4%
<b>LAVORATORI</b>		<b>IMPRESE</b>	
VENETO	+3,8%	VENETO	-1,8%
FVG	-0,6%	FVG	-1,5%
TAA	+0,9%	TAA	-1,7%
NORD EST	+3,5%	NORD EST	-0,4%
ITALIA	+3,2%	ITALIA	-1,0%



Operai in un cantiere edile

Welfare

# Una cassa integrazione fino a mille euro al mese per le nuove professioni

La riforma interessa autonomi e partite Iva dai web manager ai traduttori e consulenti

di Roberto Petrin

**ROMA** – Forse è la riforma strutturale più innovativa di tutta la legge di Bilancio. Non una misura limitata agli effetti del Covid, ma un nuovo strumento per il Welfare italiano: la cassa integrazione anche per i nuovi professionisti (web master, informatici, traduttori, consulenti, porta a porta) attualmente iscritti alla gestione separata Inps: chi ha perderà la metà del reddito rispetto alla media del triennio precedente avrà diritto di chiedere all'Inps l'Isco, un assegno che avrà un tetto massimo di 1.000 euro e che durerà al massimo sei mesi.

L'annuncio è giunto ieri dal viceministro dell'Economia Misiani: oltre al governo convergono sulla riforma Pd, M5S, Italia Viva e Forza Italia. Si tratta di una misura che avvicina la quadratura del vecchio "Statuto dei lavori" Amato-Treu, per dotare di ammortizzatori completi garantiti e non garantiti, e alla quale sta lavorando il consigliere economico del ministro dell'Economia Marco Leonardi.

La riforma degli ammortizzatori sociali scaturisce proprio dalla pratica delle misure an-

ti-Covid degli ultimi nove mesi con i decreti Rilancio e Ristori con i quali accanto alla cassa integrazione, per la prima volta, sono stati introdotti sussidi per i professionisti.

Mentre per oggi al Senato si attende la fiducia ai decreti Ristori, alla Camera prosegue l'esame degli altri temi della legge di Bilancio.

Tra i più caldi il superbonus del 110 per cento, l'accisa sul tabacco riscaldato, il rifinanziamento del Fondo piloti e personale di terra, la questione cannabis.

Aperture del relatore Fassina arrivano sul credito di imposta sugli affitti dei negozi. Mentre sul superbonus si negozia: i grillini vogliono l'estensione al 2023, ma Misiani ha ricordato che ogni sei mesi costano 5 miliardi.

Un compromesso è possibile anche perché ieri la "Filiera delle costruzioni", associazioni degli operatori del settore che va dall'Ance alla Cna, ha detto che per dare possibilità ai condomini di decidere è necessario riconoscere un orizzonte temporale fino al 2023.

Al tempo stesso si lavora anche a possibili integrazioni dei "lavori", come quello di inserire ascensori e montacarichi nel superbonus in funzione anti barriere architettoniche (alcuni emendamenti alla Bilancio sono per ora in discussione presso la commissione Attività produttive).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

**I mesi**

L'assegno fino a mille euro potrà essere versato per sei mesi

300

**La platea**

Sono 300 mila i professionisti iscritti alla gestione separata dell'Inps



▲ **Antonio Misiani**  
Il viceministro all'Economia in Aula alla Camera



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**RECOVERY E GRANDI OPERE**

L'altolà dei costruttori:  
«Su appalti e superbonus  
imprese non rispettate»

Giorgio Santilli — a pag. 8

# GLI INTERVENTI «Subappalti, Superbonus, Recovery: nessun rispetto per le imprese»

**Ance.** Il presidente Buia contesta la mancata soluzione della norma sui subfornitori: attendismo ministeriale per far piacere alla Cgil. Su 110% e cantieri nessuna certezza su risorse e tempi. Fermi i pagamenti Pa arretrati



**Costruttori.** Il presidente dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance), Gabriele Buia, lamenta le molte inadempienze del governo sugli impegni assunti negli ultimi mesi con il settore. «Si pensa solo agli accordi con i sindacati, si trascurano le imprese», dice.

**Giorgio Santilli**  
ROMA

«Vedo dilagare uno spirito e un atteggiamento antimpresa. Soprattutto vedo il vuoto della politica: non arrivano risposte ai problemi della nostra vita quotidiana che segnaliamo perché siano risolti e invece restano lì, a galleggiare. Serve un piano di ripresa che punti chiaramente su superbonus e infrastrutture, non staremo a guardare oltre le nostre imprese che muoiono». Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, usa toni esasperati per srotolare un rosario di problemi non risolti che si aggravano con le notizie che arrivano ogni giorno. «Aspettiamo - dice - una soluzione sul subappalto che era prevista già dal decreto legge sbloccanti di diciotto mesi fa. Non bastano due condanne europee dell'Italia per decidere finalmente. Il ministero delle Infrastrutture ha un atteggiamento attendista per far piacere alla Cgil che vuole non si tocchi nulla. Abbiamo escluso l'ipotesi di un subappalto al 100%, siamo i primi a non volerlo, ma congelare tutto è un atto di irresponsabilità politica, tanto più se nel frattempo le Fs fanno bandi di gara con subappalti al 100%. A che gioco stiamo giocando? Allo sfascio?».

Buia è un fiume in piena. «Sul Su-

perbonus - dice - aspettiamo da mesi certezze sui termini di scadenza. Prima si è rinviato alla legge di bilancio, poi al Recovery Plan, ora scopriamo che solo una minima parte delle risorse destinate dal Recovery Plan saranno aggiuntive e la gran parte saranno sostitutive, così la proroga resta appesa, tre anni diventano un anno e poi sei mesi. Un modo per distruggere uno strumento che poteva davvero far ripartire il settore dell'edilizia».

Non finisce qui. «Lo stesso gioco - dice Buia - si fa sulle risorse destinate dal Recovery alle infrastrutture che doveva essere uno dei capitoli principali della ripresa e invece si limita a realizzare opere ferme da venti anni, con risorse in larga parte sostitutive di fondi già stanziati, una presa in giro, e poche risorse aggiuntive, tutte da verificare. Per altro si affronta questa stagione decisiva senza strumenti adatti, perché il Dl semplificazioni è stato un flop, non ha agito sulle vere cause di blocco, ci sono decine di progetti Anas fermi al ministero dell'Ambiente. Intanto una circolare del ministero delle Infrastrutture declassa l'obbligo di pubblicare avvisi sulle procedure di affidamento, voluto dal Parlamento per ragioni di trasparenza, da manifestazione di interesse a semplice informativa, con il risultato

## 20 miliardi

### PER IL SUPERBONUS

Nel Recovery Plan non mancano le risorse per l'incentivo del 110% ma 15 miliardi sono sostitutivi e solo 5 sono aggiuntivi

di escludere le Ati fra piccole e medie imprese dagli affidamenti e favorire un gruppo ristretto di imprese».

E ancora, i pagamenti della Pa fra i temi irrisolti tra mille promesse. «Si sono fatte norme - dice Buia - per accelerare il pagamento di soldi che ci sono dovuti da anni ma al primo flop è seguito un secondo flop e la cosa sembra non interessare nessuno».

Per non parlare, infine, della rigenerazione urbana. «Il disegno di legge è bloccato in Parlamento - dice Buia - e nessuna forza politica di governo se ne preoccupa. Non c'è alcuna iniziativa anche perché sul tema della rigenerazione urbana questa maggioranza ha già dimostrato con l'articolo 10 del Dl semplificazioni come sappia tramutare le promesse di velocizzazione, sburocrazia, snellimento in nuovi oneri e nuovi ostacoli».

Infine Buia contesta l'accordo fatto



dal ministero delle Infrastrutture con i sindacati Cgil, Cisl e Uil sul protocollo per la produzione a ciclo continuo lungo le 24 ore. «È vero che era un protocollo previsto dall'articolo 9 del decreto semplificazioni, ma come si permette il governo di fare un'intesa che impatta sull'organizzazione dell'impresa soltanto con i sindacati, senza chiamare a quel tavolo anche le imprese? Per atteggiamento antimprenditoriale intendo anche questo. Ho l'impressione che si vogliono scaricare ancora una volta sulle imprese le responsabilità e i ritardi della pubblica amministrazione e di un governo che non riesce davvero a velocizzare nessuna procedura. Avevamo detto ai tempi del decreto semplificazioni - continua Buia - che il problema stava nelle procedure a monte della gara, nelle autorizzazioni, nei progetti, nel monitoraggio della pubblica amministrazioni, e ci hanno risposto azzeccando la trasparenza nelle gare, come se il problema fosse questo. Ora che con il Recovery Plan è in futuro il gioco del governo, oltre che del Paese, inventano le task force per risolvere problemi che denunciamo da anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Incognita Recovery.** Per le infrastrutture il Piano nazionale di ripresa e resilienza non ha ancora chiarito se ci siano risorse aggiuntive e dove sarebbero destinate

**GRANDI OPERE. Primi interventi su terreni a San Martino Buon Albergo**

## Partono i cantieri per la Tav Via alla tratta verso Vicenza

**TUNNEL SOTTO L'AUTOSTRADA A4.** Partono i cantieri per la linea dei treni Tav ad alta velocità tra Verona Est e Vicenza. Venerdì a San Martino Buon Albergo è stato dato il via ai lavori preliminari: a lato della Tangenziale sud, nelle vicinanze del centro commerciale Verona Est, gli operai hanno iniziato a scavare e a compiere le operazioni necessarie per l'avvio degli interventi infrastrutturali. Già la scorsa settimana in località Case nuove, a poche centinaia di metri, erano apparsi i primi segni dell'arrivo dei cantieri. La tratta entrerà nel territorio di San Martino da San Michele Extra, correndo a lato della Tangenziale e passerà in galleria sotto l'autostrada Milano-Venezia. Poco più avanti, all'altezza della località Case Nuove, il percorso della Tav interesserà tre stabili. **FIORIN** PAG 29

**SAN MARTINO BA.** Gli operai intensificano i lavori per la costruzione della linea ferroviaria. Analisi dell'area su cui intervenire e dei terreni per verificare la consistenza

## Aprono in paese i cantieri della Tav

Iniziate le operazioni preliminari. I binari accanto alla tangenziale sud poi entreranno nel tunnel sotto all'A4. Tre abitazioni da abbattere

**Luca Fiorin**

Venerdì è stato dato il via ai lavori, o quantomeno alla loro fase preliminare, per la realizzazione della Tav Verona-Vicenza a San Martino Buon Albergo. A lato della Tangenziale sud, nelle vicinanze del centro commerciale Verona Est, gli operai che devono realizzare la linea ferroviaria ad alta velocità hanno infatti iniziato a scavare e a compiere operazioni che sono necessarie per l'avvio degli interventi infrastrutturali. Già la scorsa settimana in località Case nuove, che è lontana solo poche centinaia di metri da lì, erano apparsi i

primi segni evidenti dell'imminente arrivo dei cantieri della nuova linea ferroviaria. Erano infatti state posate alcune segnalazioni del tracciato. Si trattava di recinzioni in plastica, che dovranno seguire la Tav nel suo passaggio nel territorio comunale sanmartinese.

Quanto è accaduto in questi giorni, però, appare essere già un passaggio successivo. In un tratto del terreno posto fra la tangenziale ed un grosso distributore di benzina, infatti, sono state scavate delle trincee. Questi interventi sono probabilmente necessari per verificare la situazione dell'area e la consistenza dei

terreni. Secondo i progetti, infatti, in quel punto dovrebbero essere effettuati scavi volti a permettere che la Tav possa andare al di sotto del piano campagna.

**LA TRATTA** ad alta velocità entrerà nel territorio comunale di San Martino da San Michele Extra, correndo a lato della





Tangenziale sud, e, giusto all'altezza dell'impianto di distribuzione e del centro commerciale, comincerà a scendere, viaggiando in galleria al di sotto dell'autostrada Milano-Venezia, per poi riemergere solo dopo aver superato l'arteria a pedaggio.

Poco più avanti, all'altezza della località Case Nuove, il percorso della Tav interesserà tre stabili. Un fatto che è diventato evidente dal punto di vista visivo con la posa delle recinzioni avvenuta qualche giorno fa. Si tratta di edifici ad uso residenziale. Uno è abitato da una famiglia. Gli altri due da più nuclei familiari. In particolare, uno di ne ospita tre.

**A QUANTO** si sa, per consentire il passaggio della linea ferrata le abitazioni dovranno essere abbattute. Questa è, di fatto, l'unica conseguenza riguardante direttamente degli immobili del passaggio della nuova linea ferroviaria.

«Per quanto riguarda il nostro Comune, il tragitto della Tav, che è previsto a Sud della ferrovia esistente e che correrà in parte in superficie, in parte in trincea, in parte in galleria ed in parte su un viadotto, oltre che su una serie di terreni, avrà degli effetti sulle tre abitazioni di Case

Nuove e taglierà in due l'area esterna di una ditta che è attiva nella zona ad Ovest del territorio comunale, vicino al confine con il Comune di Verona», spiega Davide Brusco, l'assessore comunale alla Viabilità.

Va sottolineato che, comunque, non si ha notizia di opposizioni da parte dei proprietari. «Come Comune, avendo a cuore la tutela della proprietà privata, abbiamo organizzato all'inizio dello scorso ottobre incontri con i proprietari e gli inquilini delle abitazioni e con i titolari dei terreni interessati dal transito della linea ferroviaria», dice Franco De Santi, il sindaco. Poi precisa che in quelle riunioni rappresentanti e tecnici di Rete ferroviaria italiana (Rfi) ed Iricav 2, il consorzio di imprese che è general contractor per la realizzazione dell'opera, hanno illustrato i progetti e le modalità di svolgimento per quanto riguarda gli espropri o gli accordi, fornendo i contatti dell'ufficio che il consorzio ha aperto per effettuare queste attività nel centro commerciale Verona Est. Il primo cittadino, comunque, ribadisce che poi il rapporto fra i proprietari degli immobili e le aziende ha avuto un carattere «strettamente privatistico». ●

## Il Comune

# Tecnicamente si chiama immissione in possesso delle aree, non esproprio

Il cantiere della Tav Verona-Vicenza resterà attivo per ben 80 mesi, ovvero per più di sei anni e mezzo, ma non a partire da ora. I lavori che sono iniziati in questi giorni a San Martino Buon Albergo, infatti, non fanno ancora parte della realizzazione vera e propria della linea ferroviaria ad alta velocità, che inizierà solo fra qualche tempo.

A confermarlo è stato ieri il Comune. Sulla pagina Facebook del municipio sanmartinese è infatti stato pubblicato un post nel quale si dice: «L'amministrazione, in seguito a segnalazioni di cittadini relativi all'esecuzione di scavi nel territorio comunale, ha verificato con Iricav Due che questi lavori sono propedeutici a quelli per la Tav».

Quelli che ora sta facendo il consorzio di imprese che è stato incaricato da Rete ferroviaria italiana di costruire la nuova linea ferroviaria sono sondaggi sulla natura e la consistenza dei terreni, verifiche per quanto riguarda l'eventuale presenza di ordigni bellici e controlli volti ad escludere la presenza di resti di interesse archeologico. Proprio



Mezzi in azione FOTO PECORA

per effettuare queste operazioni Iricav Due ha attuato quella che si chiama immissione in possesso delle aree. Un passaggio che non va confuso con quello dell'esproprio. Questo avverrà solo fra qualche mese, in seguito a contrattazioni fra l'azienda ed i privati volte a cercare intese bonarie. Gli interventi propedeutici attuali serviranno per la predisposizione del progetto esecutivo, che è essenziale per l'avvio dei cantieri, costituendo l'ultima fase dalla pianificazione dell'opera. **LU.FI.**



Recinzione di terreni di San Martino Buon Albergo sui quali passerà il tracciato della Tav Verona-Vicenza

# Atlantia, più tempo per Cdp

►Convocata l'assemblea per il 15 gennaio, porta aperta per un'offerta entro fine luglio

►Cassa Depositi invierà entro fine gennaio l'offerta di acquisto per l'88% di Autostrade

**LETTERA DEI MEMBRI  
DEL CONSORZIO  
IN CUI SI ESCLUDE  
L'INTERESSE  
A RILEVARE MENO  
DELL'INTERA QUOTA**

## IL CASO

ROMA Atlantia dà a Cdp ulteriore tempo fino al 31 luglio 2021 e amplia le modalità (l'intero 88% o il 55%) lasciando aperta la porta per un'alleanza, senza rinunciare al progetto di scissione per il quale ha convocato l'assemblea per il 15 gennaio. Questa la decisione del cda di ieri al quale è pervenuta una lettera di Cdp Equity e dei fondi Blackstone e Macquarie - non esaminata perché recapitata a board in corso - dove essi «reiterano l'interesse nell'acquisizione dell'intera partecipazione di Atlantia in Aspi», promettendo di inviare un aggiornamento scritto entro il 22 dicembre «su quanto emerso dalla due diligence e gli impatti sulla valutazione». Poi la missiva firmata da Pierpaolo Di Stefano (Cdp Equity), Jonathan Kelly (Blackstone), Jiri Zrust e John Bruen (Macquarie) aggiunge che il consorzio sarà nella «condizione di completare con ogni probabilità tutti gli aspetti della due diligence e sottoporvi una offerta entro la fine di gennaio». Gli offerenti fanno inoltre sapere che «non sono intenzionati a considerare l'acquisizione di una quota minore dell'intero pacchetto». Questo significa quindi che la cordata boccia la variante del 55% proposta dalla holding ma nulla toglie che Cassa possa smarcarsi dai fondi e andare avanti con un'altra soluzione italiana che possa coinvolgere F2i - come stanno spingendo fondazioni e casse di previdenza - e/o Poste. La nota di Atlantia specifica che ove arrivasse una proposta giudicata accettabile non oltre il 31 luglio, il cda potrebbe procedere a convo-

care un'altra assemblea straordinaria alla quale proporre l'eventuale revoca della delibera di scissione già assunta.

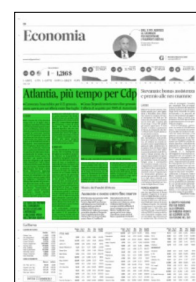
## IL NODO 55%

Nel comunicato di Atlantia si ricorda che la holding «in data 14 luglio aveva indicato al governo italiano la disponibilità a considerare proposte che garantissero il trasferimento del controllo di Aspi, a condizioni e a valori di mercato, mediante due soluzioni alternative: l'ammissione a quotazione mediante scissione di Aspi, con l'identificazione di un nucleo stabile di azionisti, aperto alla partecipazione di Cassa depositi e prestiti, che avrebbe detenuto una quota del 55%, avendo quindi il controllo di Aspi, oppure la cessione dell'intera partecipazione dell'88,06% di Aspi». Il gruppo di cui Benetton ha il 30% ci tiene a rimarcare quindi la coerenza con gli impegni presi con il governo e che se finora non sono stati adempiuti è perché Cdp & alleati non «hanno formulato alcuna offerta vincolante per l'acquisto dell'intera quota detenuta da Atlantia in Aspi».

Va evidenziato comunque che, nonostante Autostrade abbia inviato il 19 novembre la nuova versione del Pef, allo stato il Cipe non l'ha ancora ricevuto. E tale argomento non risulta ancora all'ordine del giorno. La responsabilità dello stato di impasse che si trascina dall'agosto 2018 non è quindi né di Atlantia, né di Aspi, né di Cassa, ma del governo. Qualunque sarà lo scenario, la decisione di vendere Aspi passerà comunque dall'assemblea dei soci. È questa la richiesta di molti azionisti esteri di Atlantia. Quasi ovunque infatti cessioni di questo tipo passano sempre in assemblea: è così in UK e in Spagna per alienare più del 25% delle quote, in Germania e Francia per il 50%. Qui si parla dell'88% di Aspi, vale a dire il controllo assoluto.

**r. dim.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**ROMA** La sede centrale di Autostrade per l'Italia (Atlantia)

# Ex Colonia Padova, via ai cantieri dopo nove anni

► Agli Alberoni  
 un resort da 120 camere  
 del gruppo Marzotto  
**LIDO**

Via libera della Soprintendenza al progetto del gruppo Marzotto alla riconversione dell'ex colonia Padova agli Alberoni in un resort di lusso. Dopo nove anni di attesa, tra acquisizione dell'immobile, attualmente in stato di degrado e abbandono, progettazione e rilascio di permessi e autorizzazioni, finalmente l'intervento è pronto al decollo. È arrivata anche l'ultima autorizzazione e perciò da gennaio potranno partire i lavori. Si può quindi passare alla fase operativa del cantiere. Il progetto del gruppo Marzotto comprende appunto la realizzazione di un grande resort di lusso da 120 camere con piscina e spiaggia privata ristrutturando l'ex colonia e collegandola con un nuovo corpo di edifici. Quelli appunto resi possibili dall'autorizzazione del Comune.

La Soprintendenza veneziana aveva voluto in precedenza che fossero riviste alcune parti del progetto come la piscina e anche la conformazione dello stabilimento sulla spiaggia al servizio dei clienti dell'hotel. Anche in questa importante operazione c'è la regia dell'Agenzia per lo Sviluppo, presieduta dal lidense Beniamino Piro. Proprio in attesa dei permessi e dell'iter burocratico da completare, il progetto, pronto e presentato sulla carta. È stato a lungo bloccato. E la

società "Aquarius Srl" a rappresentare il gruppo vicentino nell'operazione. Ma soprattutto l'Agenzia per lo Sviluppo riesce a mettere un altro importante tassello nel progetto di riconversione e riqualificazione, ma anche valorizzazione dell'area a sud del Lido. Un processo voluto, in sinergia con i privati, dall'amministrazione comunale guidata dal sindaco Luigi Brugnaro. Attualmente, infatti, in questa parte di pregio dell'isola sono molti gli edifici, di proprietà di diversi enti o fondazioni, che versano in uno stato di abbandono e degrado. «Ci sono voluti nove anni - spiega Piro - ma ora ci sono tutte le autorizzazioni, compresi gli ultimi permessi della Soprintendenza e dunque i lavori possono partire. Senza grandi proclami, e senza fare troppo i chiacchieroni, cerchiamo di portare a casa i risultati e passi in avanti per quello che è un progetto di riqualificazione dell'intera isola che avrà importanti sviluppi anche sotto l'aspetto promozionale e pubblicitario per la nostra isola. Per la colonia Padova è arrivata la svolta. Ora l'operazione entra nella fase operativa. In questo contesto siamo fiduciosi per il 2021 e speranzosi che arrivino altri passi in avanti importanti, tra i quali, per esempio, anche i lavori di restauro e rimessa in funzione dell'hotel Des Bains, sul quale abbiamo avuto messaggi che ci portano ad essere ottimisti e speranzosi».

**Lorenzo Mayer**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DEGRADO ALL'EX COLONIA** Da anni è abbandonata



## Marghera I cantieri per la nuova viabilità



### Via Libertà a una corsia, il traffico tiene

I CANTIERI Primo giorno a una corsia in via Libertà

Fenzo a pagina XI

# Una corsia, ma si va Cambia via Libertà

► Superata la prima giornata di "strettoia" verso Mestre per il maxi-cantiere sulla strada regionale 11. Partite le fondazioni di sovrappasso e galleria

**«CON QUESTO SVINCOLO COLLEGAMENTI PIÙ FLUIDI TRA TERRAFERMA, ZONA INDUSTRIALE E VENEZIA» SPIEGA RENATO BORASO**

#### GRANDI OPERE

**MESTRE** Il primo giorno "a una corsia" è andato bene. Del resto, se una cosa di positivo ha portato il quasi-lockdown di questi mesi, è una notevole diminuzione del traffico da e verso Venezia. E così il maxi-cantiere di via Libertà - che, in tempi normali, avrebbe messo in seria difficoltà i collegamenti tra terraferma e città d'acqua - può almeno procedere con il "cuore" un po' più

sollevato. Perché quella attuale è una delle fasi più delicate nella quale si gettano le fondamenta delle grandi infrastrutture (cavalcavia e rotatoria sopraelevata sulla futura galleria artificiale davanti al Vega) che caratterizzeranno questo intervento da 17 milioni di euro che ricucirà la viabilità tra Mestre, Venezia e la prima zona industriale di Porto Marghera.

#### FONDAZIONI E ROTAIE

Come annunciato nei giorni scorsi, da ieri la strada regionale 11 (cioè via Libertà) è stata ridotta ad una sola corsia in direzione di Mestre all'altezza del Parco scientifico tecnologico, poco prima del "troncone" rimasto in piedi del cavalcaferrovia che portava in via Torino. Un re-

stringimento che resterà in vigore per altri otto giorni fino a mercoledì 23 dicembre per consentire delle operazioni di cantiere che - è il caso di dirlo - "getteranno le basi" del futuro dell'intervento che, da programma, proseguirà fino all'aprile del 2022. Veneto Strade ha precisato che è stato deciso di «anticipare la fase dei lavori durante l'attuale periodo di lockdown per evitare



maggiori disagi nel prossimo mese di gennaio», consentendo così di procedere con i lavori di sottoservizi e con le fondazioni del nuovo cavalcavia. In particolare, spiegano dal Comune di Venezia che sta realizzando tutto il nuovo maxi-svincolo, attualmente sono in corso i lavori di realizzazione delle spalle e delle pile del nuovo cavalcavia, mentre a partire da sabato prossimo e fino a martedì 22 sarà effettuato lo spostamento del binario Erf sul lato del Vega. Smantellato il binario, l'area così liberata verrà livellata ed asfaltata per spostare l'intera carreggiata di via Libertà, da cronoprogramma entro la fine di quest'anno, consentendo così di avere più spazio per avvia-

re la costruzione del super-viadotto che trasformerà radicalmente via Libertà.

**«NUOVA MOBILITÀ»**

«Stiamo costruendo una grande opera infrastrutturale che cambierà la mobilità cittadina e che va seguita con eccezionale attenzione - commenta l'assessore alla Mobilità e alle infrastrutture, Renato Boraso (nella foto) - . Mestre, Porto Marghera e Venezia saranno più unite, con collegamenti più fluidi per tutte le direzioni».

Da ricordare che l'area di cantiere è stata regolamentata da una serie di prescrizioni: abbassamento del limite di velocità a 40 chilometri orari (occhio, ci

sono gli autovelox), divieto di sorpasso per tutti gli autoveicoli e visibilità notturna del cantiere tramite apposita segnaletica a luci intermittenti. Per far fronte a eventuali rallentamenti del traffico è stata esposta lungo il percorso un'apposita segnaletica con indicazioni di viabilità alternativa. Per chi arriva da Venezia, dal Comune consigliano di seguire le deviazioni su via Forte Marghera e viale Vespucci per raggiungere il centro di Mestre e di Marghera e la strada regionale 14, direzione Terraglio, per i veicoli diretti in tangenziale e autostrada. I flussi saranno monitorati attentamente per ridurre il rischio di incolonnamenti.

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**VENEZIA**

**VIA TORINO**

Nuova rotonda "area" di collegamento tra via Libertà e via Torino

Tunnel sotto la nuova rotonda per la viabilità tra Mestre e Venezia

Via Libertà - Nuovo sovrappasso sulla futura rotonda

Nuova rotonda "a raso" di collegamento tra via Libertà e via delle Industrie

**VIA DELLE INDUSTRIE**

**Il progetto**  
**Un viadotto diretto dentro alla galleria**

MESTRE Il progetto da 16 milioni e 950mila euro prevede il transito dei veicoli sulla Strada regionale 11 a 2+2 corsie in viadotto al di sopra della nuova rotonda di collegamento alla zona industriale di Porto Marghera; una seconda rotonda sopraelevata e la creazione di una rampa di discesa per il collegamento diretto per Venezia; la realizzazione di una rampa a doppio senso per collegare le due rotonde; infine, una rampa a senso unico per il collegamento Venezia-rotonda a raso.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





# «Niente soldi per il recupero urbanistico»

**L'OPPOSIZIONE  
IN MUNICIPALITÀ:  
«NEGATO LO SPAZIO  
AL DIBATTITO  
SUL BILANCIO  
DEL COMUNE»**

**MARGHERA**

Neppure il becco di un quattrino per il recupero del caseggiato popolare di piazza Mercato, né per la ristrutturazione dell'ex istituto Edison che potrebbe diventare casa delle associazioni dopo la chiusura del centro sociale "Gardenia". Malgrado non presenti neanche un euro per questi progetti, il bilancio comunale è stato approvato dalla maggioranza composta da Lista Brugnaro e Lega nella Municipalità di Marghera. Con i cinque ordini del giorno, predisposti dall'opposizione di centrosinistra per denunciare l'assenza di investimenti su temi fondamentali per Marghera, nemmeno messi in votazione.

«La maggioranza fucsia-destra - attacca Flavio Dal Corso, capogruppo di Verde progressista - ha dato di nuovo prova di mancare della più elementare cultura democratica. Nell'ultimo Consiglio convocato on line per

esprimere il parere sul bilancio di previsione, ci tenevano ad approvarlo senza alcuna osservazione. Insomma dei passacarte, messi lì a sorvegliare che nessuno disturbi i manovratori. Ma quel che è peggio rifiutandosi di discutere delle questioni, alcune annose, che come opposizione (Pd, Verde progressista e Gruppo misto) avevamo chiesto di affrontare». Primi fra tutti il mancato investimento sugli interventi su scuole e palestre dell'Edison per il recupero di spazi a uso civico e per le associazioni, del progetto area Vaschette a Ca' Emiliani, delle case di piazza Mercato ex demanio, o del nuovo distretto sociosanitario. E nemmeno del mantenimento dell'Istituzione Bosco e grandi parchi. «Questioni che - evidenzia Dal Corso - di cui è stata impedito persino di parlare». Duro anche l'attacco del Partito Democratico per voce della capogruppo Donatella Marrello: «Quanto avvenuto in Consiglio è un brutto segnale. Siamo entrati nel merito delle nostre proposte, che la stessa maggioranza ha condiviso a parole, ma in realtà senza nemmeno consentire, votando contrario, di inserire ordini del giorno su edilizia scolastica, recupero edilizio ed energetico delle case pubbliche».

**Giacinta Gimma**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE COMPRAVENDITE

# L'immobiliare fa leva sui tassi ai minimi storici e sui mutui delle banche

Il primo lockdown ha "gelato" un mercato in ripresa  
E ora si guarda all'uscita dall'emergenza sanitaria

I tassi d'interesse che restano ai minimi storici e la rinnovata disponibilità delle banche a concedere mutui, nella considerazione che si tratta di un business con un tasso ridotto di insolvenze anche in periodi di recessione. Sono i due fattori che potrebbero trainare la ripresa dell'immobiliare dopo la brusca frenata degli ultimi mesi. Molto comunque dipenderà dalla tempistica di uscita dall'emergenza sanitaria, perché fino ad allora non è ipotizzabile una ripresa nemmeno delle proposte d'acquisto.

**PESA IL LOCKDOWN**

Dopo avere archiviato un 2019 positivo in termini di volumi transati, il 2020 si era aperto con una tendenza alla crescita per il settore residenziale del Triveneto, alla quale ha fatto seguito una flessione dovuta al periodo di lockdown. Quanto ai prezzi, Sergio Masiero, titolare di un'agenzia Gabetti a Padova, segnala che nel capoluogo veneto «le compravendite immobiliari, così come la domanda, nei mesi di giugno-settembre non hanno risentito del periodo di lockdown, mostrando un andamento stabile rispetto all'inizio del 2020. In controtendenza l'offerta, che mostra un calo derivante dall'incertezza del periodo che stiamo affrontando», aggiunge. Per effet-

to della pandemia, come nuova tendenza, l'esperto segnala «la richiesta di spazi più ampi (tagli tra 85-110 mq) o spazi esterni fruibili».

Per quanto riguarda Trieste, Filippo Avanzini (anche lui titolare di un'agenzia Gabetti) segnala che l'anno era partito bene, poi vi è stato il lockdown, seguito da un ritorno forte della domanda da maggio in avanti. «Per un appartamento con due camere da letto e cucina si spendono mediamente tra i 150 e le 200 mila euro in centro e nel centro storico», spiega. Le caratteristiche più richieste sono il vano in più per lo smartworking e lo spazio esterno (balcone vivibile e terrazzo).

A completare il quadro di Gabetti è l'analisi di Giorgio Galluzzo, titolare di un'agenzia a Udine, che rileva «prezzi in calo, a fronte di una maggiore offerta disponibile sul mercato sia per immobili sotto i 110 mila euro, sia per quelli di fascia alta». Le tipologie maggiormente richieste sono case unifamiliari con giardino e appartamenti con due camere da letto con un prezzo variabile tra 70-100 mila euro, mentre si registra una flessione di richieste per i monolocali.

**TEMPI DI VENDITA**

Un po' dappertutto crescono i tempi di vendita, ormai

sei-otto mesi, e la scontistica rispetto al prezzo proposto, intorno al 15%. Finora ha tenuto il Trentino Alto-Adige, con Tecnocasa che segnala un aumento dei prezzi nell'ordine del 2% nel primo semestre, con la domanda concentrata sulle grandi metrature: oltre un quarto delle transazioni (il 35,3% per la precisione) è dato dai quadrilocali e un altro 29,4% dai pentalocali. Mentre, segnala ancora Tecnocasa, in Veneto le tipologie più gettonate sono i tre locali (34,7%), seguiti dalle soluzioni indipendenti e semindipendenti (27,5%). Solo il 4,5% arriva a cinque locali, ma è ridotta anche l'incidenza dei bilocali (13,3%) sul totale delle transazioni. A livello di prezzi, paga la crisi del turismo Venezia (-2% rispetto al primo semestre del 2019), seguita da Treviso (-1,4%), mentre si muove in controtendenza Vicenza (+2,8%). Quanto al Friuli Venezia Giulia le tipologie più compravendute sono i trilocali (il 38,8% del totale), seguiti dai bilocali (30,4%), con le soluzioni indipendenti o semindipendenti al 17,3%, i quadrilocali al 7,9% e i pentalocali e oltre all'1,9%.

**LE PROSPETTIVE DI PADOVA E VENEZIA**

Nomisma offre una prospettiva delle piazze di Padova e Venezia. Nel primo caso, è la

convincione degli analisti, i risultati del secondo semestre saranno ancora negativi, ma la ripresa è altamente probabile nel 2021. Mentre sul fronte locativo la situazione ha già iniziato a stabilizzarsi, con l'eccezione del centro cittadino dove i prezzi risultano in leggero calo rispetto al secondo semestre del 2019. Male Venezia, alle prese con un crollo degli acquisti immobiliari da investimento, con ricadute pesanti sui prezzi. «Da sottolineare anche un progressivo impoverimento del mercato della locazione, per effetto della diminuzione dei flussi turistici internazionali e del bacino universitario», spiegano da Nomisma. Con il pessimismo che contagia anche le componenti esterne al residenziale. «Per il 2021, anche alla luce di un contesto così incerto, gli operatori prevedono un ulteriore ribasso di prezzi e canoni, sia degli immobili direzionali che commerciali», è la conclusione.—

**LUIGI DELL'OLIO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

-2%

Il calo dei prezzi a Venezia a causa della crisi del turismo secondo Tecnocasa

+2%

L'aumento dei prezzi in Trentino Alto Adige Vince la domanda di grandi metrature



Annunci all'esterno di un'agenzia immobiliare

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Porte distrutte, impianti vecchi ed errori missione impossibile per salvare la conca

Malamocco: 330 milioni per costruirla, 29 per ripararla. Ma non bastano. «Progetto sbagliato». Navigazione pericolosa

**Rispunta l'off-shore per fare arrivare le grandi navi in mare aperto**

**Alberto Vitucci**

Missione impossibile. Adesso che il Mose si alza e le acque alte aumentano, il porto è in sofferenza. «La conca di Malamocco sarà operativa tra un anno», hanno promesso la commissaria Elisabetta Spitz e la provveditora Cinzia Zincone. Possibile? La conca di navigazione, decisa nel 2003, finita e collaudata il 13 giugno del 2014 – pochi giorni dopo gli arresti per lo scandalo del Mose – è bloccata dal novembre 2015. La mareggiata ha distrutto la porta lato mare, causato seri danni a quella lato laguna. Da allora gare non andate a buon fine. Progetti per ripararla che sembrano sempre impraticabili. La Cimolai di Pordenone, vincitrice della gara, ha subito alzato bandiera bianca. I 29 milioni di euro stanziati per la riparazione non bastano, scrive in più riprese ai committenti, il Consorzio e il Provveditorato. Perché? «Errori progettuali evidenti», scrivono gli amministratori di Cimolai, «oltre alla mancata manutenzione delle porte e delle rotaie. Ma anche pesi mal calcolati, sistemi e impianti inadeguati e da rifare. «Incongruenze di natura progettuale che rendono difficile l'intervento», scrivono i tec-

nici. E poi le misure insufficienti. 270 metri per 36, profondità di 13 metri e mezzo. Le navi di ultima generazione – e le grandi navi da crociera – non ci passano. Senza contare i tempi lunghi per le manovre in presenza di condizioni meteo estreme (da una a due ore). C'è anche l'inclinazione poco adatta a manovrare in termini di sicurezza. «Quale pilota entrerebbe là dentro con il vento e la corrente a rischio di danneggiare la sua nave?», si chiede l'anziano Ferruccio Falconi, uomo di mare e capo dei piloti per tanti anni, «il nostro parere all'epoca era stato negativo. Troppo pericoloso». Dunque, per rimettere a posto la conca non basta sostituire le due porte danneggiate dal mare. Serve allargare l'entrata, rimuovere la base in calcestruzzo. Un costo che potrebbe avvicinarsi a quello già esorbitante della sua realizzazione (330 milioni di euro).

A progettare la conca era stata nel 2003 la Technital di Alberto Scotti, lo stesso ingegnere progettista del Mose. Nel 2017 gli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola inviano una diffida ai progettisti. Ma anche all'impresa realizzatrice, la Mantovani, e ai collaudatori, alti dirigenti del ministero delle Infrastrutture come Vincenzo Pozzi, ex direttore Anas, Piero Buoncrstiano, Maria Te-

resa Pallavicini. «Dovete restituire 29 milioni di euro», scrivono. Ma non succede nulla. Anzi, due anni dopo gli amministratori nominati dal ministero degli Interni e dall'Anac, saranno cancellati dalle nomine decise dallo stesso ministero delle Infrastrutture.

Ma chi ha voluto quella conca sbagliata e mai utilizzata? La proposta nasce dal Consiglio comunale, all'epoca in cui sindaco era Paolo Costa. Per «rendere indipendente la salvaguardia dalla portualità». Costa dopo qualche anno approda all'Autorità portuale. E sollecita la costruzione della conca all'allora direttore del Consorzio Giovanni Mazzacurati. Nel frattempo ha già lanciato l'idea del porto off-shore. Ottenendo dal Ministero – e dall'allora presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta – un finanziamento di 5 milioni di euro per studi e progetti. L'off-shore (costo stimato allora 2 miliardi e 200 milioni) viene poi archiviato dal ministro del Pd, Graziano Delrio, e dal nuovo presidente del Porto Pino Musolino. Si cercano soluzioni più economiche come le banchine Alti fondali. Ma adesso l'off-shore torna di moda. Con questo aumento del livello del mare – non previsto nei progetti del Mose e della conca – il porto potrebbe restare chiuso ogni giorno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





La conca di Malamocco deve essere rifatta: servono circa 30 milioni ma c'è chi dice che non bastano

**CONSORZIO****Il liquidatore  
Miani  
e la società  
per Tessera**

Massimo Miani, commercialista veneziano da un mese in carica come commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, è uno dei più stimati professionisti veneziani. Presidente nazionale dei commercialisti, consigliere di molte società. Tra queste anche la Ponte della Libertà srl, costituita il 21 giugno 2019, con sede a Cannaregio 5557, che ha come oggetto la «ricerca e la selezione di potenziali partecipazioni in altre imprese». Costituita allo scopo di cercare una strada per la costruzione del nuovo stadio e degli investimenti su Tessera.

Il capitale sociale è di 192.500 euro, ripartito tra i soci fondatori. Il presidente del Consiglio di amministrazione Gianni Mion, dirigente Benetton, fino a qualche giorno fa nel Cd di Autostrade. I vicepresidenti Alessandro De Nicola e Alfonso D'Angelo, i consiglieri Miriam Dissegna, Aldo Santi e, appunto, Miani. 59 anni, nato a Treviso e revisore dei conti di molte società come il Casinò e Avm. La società risulta al momento inattiva. —

A.V.



**IL PRESIDENTE DELLA FEDERAGENTI MARITTIMI**

## «Occorre un protocollo per alzare le paratoie e salvare il traffico navi»

A metà dicembre per ben sei le volte le barriere mobili del Mose si sono alzate, chiudendo le bocche di porto della laguna che permettono alle navi mercantili e passeggeri di raggiungere i porti di Venezia e Chioggia.

In tutto una quarantina, tra navi e traghetti, hanno dovuto cambiare la tabella di marcia e aspettare ore e ora in rada o nelle banchine

del porto per entrare od uscire dalla laguna, con pesanti ripercussioni sia per le imprese che gestiscono i terminal portuali sia per i lavoratori diretti e a chiamata che caricano e scaricano le navi. «Anche per noi la priorità è la Salvaguardia di Venezia dall'acqua alta e stiamo collaborando con la Capitaneria e il Provveditorato, ma non a discapito delle attività por-

tuali» sottolinea il veneziano Alessandro Santi, titolare di agenzie marittime operanti nei vari settori sia commerciali che passeggeri, è il nuovo presidente della Federazione nazionale agenti, raccomandatari e mediatori marittimi «la comunità portuale ha subito pesanti conseguenze per le recenti alzate del Mose, sia operativi che economici e di sicurezza della navigazione nelle ore notturne».

«Le soluzioni ci sono ma bisogna realizzarle», aggiunge Santi, «non parlo solo delle conche di navigazione a Malamocco e Chioggia che non sono ancora utilizzabili, ma anche degli interventi in centro storico per la difesa dell'Insula e la messa a pun-

to di un protocollo operativo in grado di stabilire in quali condizioni di marea il Mose va alzato e di velocizzare e migliorare le catene di comando del Mose in modo da garantire comunque l'operatività del porto e dei traffici». «Stiamo già lavorando in questo senso con le autorità preposte», conclude Santi, «per mettere a punto un sistema di procedure che permettano di rendere i due obiettivi primari dell'opera pienamente compatibili: la salvaguardia della città dalle maree eccezionali e la continuità delle operazioni portuali, motore, da sempre della città e della sua laguna, garantire operatività dei porti lagunari 24 ore su 24». —

**G.FAV.**

# «Le previsioni erano sbagliate» Non c'è traccia dei documenti

La polemica sul mancato sollevamento dell'8 dicembre. Dal 3 ottobre 12 maree superiori a 110, Mose sollevato 11 volte. Il nodo della gestione al Comitato

**Alberto Vitucci**

Mose sollevato 11 volte in due mesi. E lasciato sott'acqua proprio il giorno della marea più alta dell'anno, l'8 dicembre. Non si placano le polemiche sulla gestione delle barriere mobili. Un tema che sicuramente il prossimo Comitato, convocato per il 21 dicembre, dovrà affrontare. In attesa dell'Autorità per la laguna, comanda la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Che ha deciso il protocollo di intervento. La quota in cui si sollevano le paratoie resta 130. Ma l'allerta sarà data con anticipo, per evitare nuovi guai. Il 7 dicembre, nonostante un'allerta diffusa dal Tavolo delle previsioni di Centro maree, Ispra e Cnr («da 125 a 135 centimetri con la possibilità di aumenti») era stato dato l'ordine di andare a casa.

«Previsioni sbagliate», la falsa verità diffusa nelle ore seguenti. Si faceva riferimento

a un presunto allarme più contenuto (114 centimetri) diffuso dal Consorzio Venezia Nuova. Ma il Consorzio non è ente autorizzato a diffondere previsioni ufficiali. E non risulta alcun documento in cui quella quota sia stata scritta. Dunque occorrerà affrontare il tema del Centro previsioni. Mestiere difficile, ma sempre più strategico nel quadro della modificata meteorologia che causa l'aumento del livello del mare ed eventi estremi sempre più diffusi e anomali. Per questo il Centro maree del Comune, fondato negli anni Ottanta dall'ingegnere-assessore Sergio Vazzoler, poi diretto da Paolo Canestrelli e ora da Alvise Papa, è una delle eccellenze veneziane. Chiede risorse e mezzi per poter garantire le previsioni più affidabili possibili. Con nuovi sensori in Adriatico e modelli di nuova generazione.

L'emergenza degli ultimi due mesi dimostra quanto sia importante seguire di ora in

ora l'evolversi delle previsioni e degli allarmi.

Dal 3 ottobre scorso, dunque, sono stati ben 14 gli eventi di alta marea superiori a 110 centimetri. Acque alte eccezionali che si vedono aumentate in modo esponenziale rispetto al decennio precedente. Cinque le quote superiori a 130. Il Mose è stato azionato 11 volte, proteggendo la città che è rimasta con una quota di marea in alcuni casi inferiore di 70 centimetri al massimo registrato in mare e a Punta della Salute.

Ma adesso c'è da decidere chi deve dare l'allarme e predisporre le squadre di intervento. E quando si debba chiudere il porto e avvisare la cittadinanza, che chiede informazioni chiare. Se ne parlerà il 21 dicembre, nel corso del Comitato chiamato a distribuire i soldi della Legge Speciale e a prendere una decisione sulle grandinavi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA







Continua la polemica fra enti per il mancato sollevamento delle paratoie, l'8 dicembre scorso

L'ASSESSORA DE BERTI

# Stanziati 2,8 milioni per eliminare 15 passaggi a livello sulla Mestre-Adria

Gambato (Sistemi territoriali): «Passo importante verso l'efficientamento»

CAMPAGNA LUPIA

Via alla sistemazione della linea Mestre-Adria, con l'eliminazione di 15 passaggi a livello su 20. Là dove la viabilità locale verrà interrotta con l'eliminazione dei passaggi a livello, saranno previsti interventi di ricucitura di assi stradali esistenti, evitando di realizzare più costose opere di attraversamento delle linee ferroviarie come sottopassi o sovrappassi. Saranno interessati i Comuni di Mira, di Piove di Sacco, Camponogara, Campolongo Maggiore, Campagna Lupia, Pontelongo, Cona e Correzzola.

Ad annunciarlo è l'assessora regionale alle Infrastrutture e Trasporti Elisa De Berti. «La Adria-Mestre», spiega De Berti, «sarà interessata da lavori di messa in sicurezza che prevedono l'eliminazione di 15 passaggi a livello, 10 pubblici e 5 privati».

La Regione ha stanziato oltre 2 milioni e 800 mila euro. «Continua il programma di interventi per riqualificare, velocizzare e mettere in sicurezza la tratta su rotaia lunga 57 km, che collega il capoluogo regionale al Polesine orientale, sulla quale si registrano 67 passaggi a livello, 50 pubblici e 17 privati», prosegue De Berti. «Abbiamo dato mandato alla nostra società Infrastrutture Venete di pro-

cedere con i lavori dell'efficientamento di questa linea ferroviaria, come previsto dal piano di interventi e cronoprogramma del 2020».

Soddisfatto dell'annuncio il direttore di Sistemi Territoriali, la società che gestisce il servizio ferroviario Gian Michele Gambato. «È un passo importante che va nella direzione di un reale efficientamento della linea ferroviaria che da tempo aveva necessità di razionalizzare i passaggi a livello», osserva. «Con i Comuni avevamo discusso della possibilità negli anni scorsi di razionalizzare i passaggi a livello».

Il vicesindaco di Mira, Gabriele Bolzoni, per esempio, si era reso disponibile a valutare soluzioni proposte da Sistemi Territoriali. Con l'emergenza sanitaria in questo momento la linea Mestre-Adria ha avuto un calo del suo utilizzo del 60-70%. Molti abbonamenti di studenti e lavoratori non sono stati confermati a causa dell'incertezza.

Intanto per quattro giorni in questo mese, dal 28 al 31 dicembre compresi, il tratto fra Piove di Sacco e Mestre resterà chiuso per lavori di manutenzione.

Le corse interrotte in quei giorni saranno sostituite da corse di bus. «Per compiere gli interventi», sottolinea Gambato, «è stato scelto quel periodo per ridurre al minimo i disagi all'utenza». —

A.AB.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**ERACLEA**

## Rifacimento asfaltatura in corso a Torre di Fine e sulle strade del mare



Il rifacimento dell'asfalto in corso a Torre di Fine e a Eraclea Mare

**ERACLEA**

Lavori a Torre di Fine ed Eraclea Mare. Gli interventi si sono concentrati principalmente sulle vie Tamerici, Robine e Tulipani, dove è stata effettuata la fresatura completa del manto stradale, con ripresa degli avvallamenti, e sistemazione e messa in quota dei chiusini con esecuzione del tappeto d'usura in conglomerato bituminoso asfaltico. Altri lavori in via Dei Lecci e via Abeti dove, oltre al rifacimento di tratti del manto stradale, verranno collocate le coronate dei marciapiedi e riposizionate le betonelle sconnesse, anche per ridurre le barriere architettoniche. Infine, verranno effet-

tuati lavori di realizzazione della segnaletica orizzontale per definire tratti di pista ciclabile a raso con l'intento di rendere la località sempre più fruibile agli amanti delle due ruote. Tutti gli interventi sono finalizzati al miglioramento della qualità delle strade e dei percorsi ciclopedonali aumentando il livello di sicurezza. «Non appena saranno ultimati i cantieri nella località balneare», hanno spiegato la sindaca, Nadia Zanchin e il vice sindaco, Luca Zerbini, «la ditta incaricata dal Comune si sposterà nell'entroterra dove proseguirà con l'esecuzione definitiva dell'attesa rotatoria in località Brian». —

**G.CA.**

## AUTOSTRADA VENEZIA-MONACO DA 50 ANNI LA GRANDE INCOMPIUTA

JORI / PAGINA 18



I primi passi risalgono al 1960, quando un gruppo di Camere di Commercio lanciò il progetto La A27 si è però arrestata oltre 400 chilometri prima. Ma c'è ancora chi non si è rassegnato

# Venezia-Monaco, mezzo secolo sognando l'asse con la Baviera

Tracce di disgelo  
complice il ruolo  
di governo assunto  
a Trento dalla Lega

L'INCHIESTA

FRANCESCO JORI

**E** il Piave mormorò: non passa l'autostrada! Oltre mezzo secolo è trascorso dalla suggestione di collegare il Veneto con la tanto invidiata Baviera, presa a riferimento di modello di sviluppo (e di autonomia) da generazioni di politici e imprenditori, con un'autostrada di 500 e passa chilometri tra Venezia e Monaco. Ma a tutt'oggi il casello terminale verso nord si è arrestato oltre 400 chilometri prima, a Pian di Vedoia; e tutti gli assalti tentati nel tempo per sfondare le linee si sono inesorabilmente arrestati sulla riva del fiume sacro alla patria. Eppure gli irriducibili non demordono: ogni tanto qualcuno rilancia l'idea di portare a termine quella che nel frattempo è diventata una veterana nel folto capitolo di incompiute della regione, buona parte delle quali legata all'asfalto.

I primi passi risalgono al 1960, quando un gruppo di Camere di Commercio dà vita a una società per realizzare un'autostrada pomposamente battezzata "Alemana"; e l'anno dopo presenta all'Anas la domanda per costruirla e gestirla, con tanto di piano economico. Nel 1966 viene presentato il pro-

getto relativo al tracciato italiano, con partenza da Mestre e arrivo a Tures, in valle Aurina, passando per Vittorio Veneto, Ponte nelle Alpi, Tai di Cadore, Auronzo, Dobbiaco e Brunico. Da qui si sarebbe poi puntato su Monaco attraversando l'Austria, passando Kufstein e infine sfociando in Baviera. Ma se l'idea piaceva e come ai veneti, le prime barricate erano state innalzate già sul versante italiano, da un Alto Adige schierato compatto a difesa del proprio territorio contro ogni invasione d'asfalto; per diventare vere e proprie barriere da parte austriaca, e in particolare dal land dell'Ost Tirol.

I cantieri si erano aperti comunque, sperando in un cambio di clima: c'erano voluti, arrivando alla fine del 1972 per approdare a Vittorio Veneto. Poi, un lungo forzato stop, causato dalla legge del 1975 che sanciva il blocco della costruzione di nuove autostrade; ed era stato necessario attendere una ventina d'anni prima di avanzare di un'altra trentina di chilometri verso nord. Per finire comunque contro un muro invalicabile, e dover trasbordare nell'intasatissima statale di Alemagna.

Sul progetto era sembrata calare un'autentica pietra tombale nell'autunno 2016, con un voto a larghissima maggioranza (545 voti contro 104) dell'Europarlamento di Strasburgo che bocciava ogni ipotesi di prolungamento dell'arteria, malgrado il tentativo di renderlo ap-

petibile prevedendo la realizzazione sotto la sede autostradale di un corridoio tecnologico attraverso il quale far passare banda larga ed extralarga e condutture di gas ed energia elettrica.

Tuttavia, c'è chi non si rassegna a intonare il de profundis. È di pochi mesi fa la notizia di tracce di disgelo sul versante del finora ostile Trentino-Alto Adige, complice anche il cambio di colore politico con il nuovo ruolo di governo assunto a Trento dalla Lega, e l'inedita alleanza del partito di Salvini con la Volkspartei a Bolzano. A riprendere il filo spezzato sono stati gli artigiani della Cna altoatesina, preoccupati dall'intasamento dell'autostrada del Brennero, e dall'incapacità di prolungare la Valdastico (Rovigo-Vicenza-Trento), oggi ferma in terra veneta a Piovene Rocchette, altra clamorosa incompiuta di cui avremo modo di occuparci: il dibattito è tuttora arenato non tanto sul tracciato, ma su dove garantirle lo sbocco finale. Intanto, da parte austriaca c'è stato un rilancio da parte del Fpo, il partito nazionalista di destra, che ha suggerito una variante a est attraverso Cadore e Mauria,



per sfociare a Tolmezzo e da qui entrare in Austria attraverso Tarvisio.

Sono soprattutto le imprese a invocare l'intervento, anche come misura alternativa ai blocchi disposti al Brennero dal governo del Tirolo, contro il parere di Italia e Germania. È la politica, almeno sul versante veneto, si dice favorevole, appellandosi anche agli scenari che si apriranno nel 2026 con le Olimpiadi invernali a Cortina. Ma il fronte ambientalista mantiene salde le proprie barricate, invocando anche la presa di posizione negativa assunta nel 2018 dalla Convenzione delle Alpi. Monaco, così, rimane distante: se a sud tutte le strade portano notoriamente a Roma, a nord si arrestano al Piave. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE GRANDI INCOMPIUTE

### MOSE

Una storia lunga mezzo secolo. Polemiche, inchieste, sprechi, errori e ritardi infiniti. Il Mose pare funzionare ma non è affatto completato: lo sarà, forse, il 31 dicembre del 2021

### IDROVIA PADOVA VENEZIA

Se ne parla dal 1955: una autostrada d'acqua tra le due città, con molti cambi tracciato (teorici), guerre burocratiche e soldi buttati via: forse 150 milioni di euro

### A31 VALDASTICO

L'autostrada A31 della Valdastico in origine doveva collegare Trento con Vicenza e Rovigo: la prosecuzione a Nord è bloccata dall'opposizione della Provincia di Trento

### A27 VENEZIA-MONACO

La A27, nata come Venezia-Monaco, termina a Pian di Vedoia. In origine proseguiva a Nord, attraverso le Dolomiti, passando il confine sino a Monaco di Baviera

### PEDEMONTANA

Mezzo secolo è il periodo in cui si è messo mano alla Pedemontana veneta, ora in fase di attuazione, per il momento limitatamente ai 7 chilometri aperti nel giugno dello scorso anno

### SFMR MESTRE

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto, progetto varato nel 1988 per decongestionare l'intasata rete stradale dell'area centrale, è stato seppellito dalla Regione nel 2018

### SR 10 PADANA INFERIORE

Da una dozzina d'anni si discute, per ora a vuoto, del completamento della Strada regionale 10, la Padana inferiore, nella fascia delle Basse venete, fino a Montagnana e Legnago

©ROMASIA

## IL PROLUNGAMENTO

### Passante Alpe Adria il project financing fermo in coda

Il passante Alpe Adria – Prolungamento A27 è individuato nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto del 2004 e dalla Variante a valenza paesaggistica al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2013. È previsto il prolungamento verso Nord dell'autostrada A27 di 20,7 km, da Pian di Vedoia a Macchietto (Bl) in project financing.



Una veduta di un tratto della A27 che sale da Venezia e si ferma per ora a Pian di Vedoia

## LA STATISTICA

# Incidenti stradali in flessione ma le vittime sono in aumento

**Il costo dell'incidentalità con danni alle persone nella nostra regione è stimato in più di 1,45 miliardi di euro**

VENEZIA

Sono stati 13.857 gli incidenti stradali in Veneto nel 2019, con 336 vittime e 18.822 feriti. Rispetto al 2018, sono calati gli incidenti (-1,8%) e i feriti (-2,5%), ma salite le vittime (+8%).

Nel periodo 2001-2010, le vittime sono scese del 42,9%, (media Italia -42%); nel periodo 2010-2019 del 15,2% (-22,9% Italia). Sempre fra 2010 e 2019, l'indice di mortalità è calato da 2,5 a 2,4 deceduti ogni 100 incidenti (da 1,9 a 1,8 indice medio nazionale). Nel 2019, l'incidenza degli utenti vulnerabili in base all'età (bambini, giovani e anziani), deceduti è sotto la media nazionale (40,8% contro 45,2%). Nel periodo 2010-2019, l'incidenza di conducenti e passeggeri di velocipedi deceduti è

passata da 9,8% a 14,9% (Italia da 6,4% a 8%) mentre l'incidenza di pedoni deceduti è passata da 11,6% a 11,3% (da 15,1% a 16,8% in Italia). Nel 2019, il costo dell'incidentalità stradale con danni alle persone è stimato in 17 miliardi di euro in Italia (279,5 pro capite) e in più di 1.452 mln (296 pro capite) per il Veneto (l'8,6% sul totale nazionale).

Nel 2019, le vittime sono calate a Rovigo, Treviso, Venezia e Vicenza mentre sono salite nelle altre province. Le strade più pericolose sono l'Asse Est-Ovest, le autostrade A13, A22 e le statali 309, 14 e 16. Nel 2019 il maggior numero di incidenti (9.618, il 69,4% del totale) si è visto sulle strade urbane con 143 morti (42,6% del totale) e 12.296 feriti (65,3%). Rispetto al 2018, i sinistri sono scesi di più sulle autostrade (-7,5%) e sulle extraurbane (-3,9%); il calo sulle strade urbane è stato molto lieve (-0,5%). —



Nonostante il calo degli incidenti, le vittime della strada aumentano



ATLANTIA: ASSEMBLEA IL 15 GENNAIO

# Aspi, ok alla scissione ma porta aperta a Cdp

VENEZIA

Atlantia va avanti con l'operazione di scissione di Aspi, ma lascia la porta aperta a Cdp e soci. Il consiglio di amministrazione della holding, come previsto, ha infatti approvato il progetto di scissione e convocato l'assemblea straordinaria per votarlo per il 15 gennaio. Cassa o altri investitori hanno però ancora tempo per farsi avanti: di fatto sette mesi e mezzo, cioè fino al 31 luglio; e se l'offerta fosse quella giusta, la scissione potrebbe essere a quel punto revocata.

Il nuovo scenario è stato delineato dal board di Atlantia, riunitosi come annunciato per convocare la riunione dei soci che avrebbe dovuto svolgersi il 30 ottobre ma poi rinviata per dare spazio alla trattativa con Cdp. Il negoziato degli ultimi due mesi, che ha visto Cassa insieme ai fondi Blackstone e Macquarie farsi avanti con due offerte entrambe bocciate per i termini economici, si è complicato nelle ultime settimane a seguito dei recenti sviluppi giudiziari, tanto che la nuova offerta attesa dal consorzio non è più arrivata. La decisione di Atlantia di far votare l'operazione in assemblea deriva dalla richiesta dei soci esteri di avere una garanzia in più, in linea con una consuetudine di altri paesi europei che, diversamente dall'Italia, dove – evidenzia un'analisi comparata di White&Case – basta l'approvazione del cda, richiedono per le società quotate l'ok dell'assemblea per vendere asset rilevanti. —





INTERVISTA A CAMMISECRA

## Enel: “Ecco i nostri piani sulle reti, i sindacati hanno compreso”

### *I rapporti tra Tso e Dso e il nodo unbundling*

“Un'occasione bella, da ripetere nel futuro”. Così Antonio Cammisecra, direttore della Divisione Globale Infrastrutture e Reti di Enel, commenta l'incon-

tro svoltosi venerdì con i sindacati. Momento di condivisione volto a distendere i rapporti dopo settimane di tensioni.

a pagina 6

## Enel: “Ecco i nostri piani sulle reti, i sindacati hanno capito”

**Intervista a Cammisecra: “16 miliardi di euro (di cui 8 miliardi in Italia) su resilienza, qualità servizio e digitalizzazione. Rapporti Tso-Dso devono evolvere e servono giusti impulsi regolazione. Unbundling? Ci dimostrino che serve davvero”**



Antonio Cammisecra

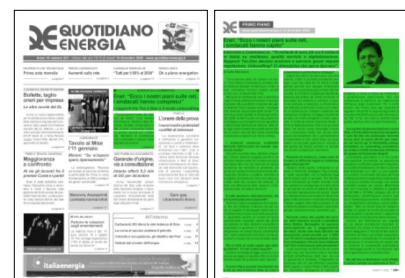
di Carlo Maciocco

“Un'occasione bella, da ripetere nel futuro”. Così Antonio Cammisecra, direttore della Divisione Globale Infrastrutture e Reti di Enel, commenta l'incontro svoltosi venerdì scorso con i sindacati (QE 7/12).

Momento di condivisione volto a distendere i rapporti dopo settimane di tensioni e iniziative di protesta. Ma soprattutto a illustrare alle sigle confederali il Piano appena varato. Il manager Enel, divenuto responsabile delle reti dal 1° ottobre dopo avere guidato la Global generation (QE 22/9), ha fatto il punto con QE proprio sulla strategia e sui principali temi che riguardano il settore della distribuzione elettrica: dalla sfida degli eventi climatici alla qualità del servizio fino al nuovo ruolo dei Dso (nodo unbundling compreso) e ai rapporti con Terna e l'Arera.

### **I sindacati sembrano soddisfatti dell'esito dell'incontro di venerdì: questione risolta?**

L'incontro è andato bene, abbiamo presentato il Piano, abbiamo spiegato perché è importante investire nelle reti in Italia e perché è importante farlo ora: per rilanciare la ripresa economica nel momento di pandemia, ma anche per rendere le reti pronte di fronte all'emergenza climatica e proattive nell'ottica di accogliere la transizione. Direi che il discorso è stato molto ben recepito dai sindacati, c'è



stata una distensione delle relazioni. Un'occasione bella, da ripetere nel futuro.

### **E sulla questione esternalizzazioni, che era la principale preoccupazione?**

Direi che è stata conseguenza di un equivoco. Noi non abbiamo compreso che per loro era un segnale di disimpegno mentre per noi si trattava invece di una cosa molto più puntuale, riguardante peraltro un numero di risorse assolutamente marginale rispetto alle attività che abbiamo in Italia. Abbiamo concordato di sospendere la questione in vista di un'analisi più generale. Ho chiesto fiducia, sottolineando che i nostri investimenti porteranno anche assunzioni e mi pare che la cosa sia stata capita.

### **Ma si tratta di scelte legate agli obblighi dell'Art. 177 del Codice Appalti?**

Quello è un obbligo di legge e piaccia o non piaccia una legge va rispettata. Ma non è strettamente legato alla questione delle manovre.

### **Il vostro Piano prevede investimenti nelle reti per oltre 8 mld € in Italia. Su cosa si concentrerà in particolare la strategia?**

Questi 8,2 mld in tre anni sono una cifra enorme, il 50% in più della precedente strategia e pari alla metà dei 16 mld € a livello globale (perché non bisogna dimenticare che Enel è un grande gruppo a livello internazionale). E si tratta di progetti già identificati: abbiamo già definito gli ambiti territoriali, le tecnologie che andiamo a sostituire, le opere che andiamo a realizzare, le infrastrutture che andiamo a rafforzare. Il tutto con 3 obiettivi: la resilienza per resistere e adattarsi alle emergenze climatiche, la maggior qualità del servizio con livelli omogenei a livello nazionale, in modo da evitare l'electrical divide, e infine la digitalizzazione. Non solo gli smart meter ma anche nuove tecnologie innovative e proprietarie (tanto che alcune sono ancora da brevettare) che ci permetteranno di trasformare la rete come fosse un corpo umano: se succede qualcosa al braccio o alla gamba gli impulsi arrivano al cervello che poi dà i comandi per intervenire.

### **Parlando di resilienza, come avete affrontato le difficoltà legate al maltempo degli ultimi giorni?**

Abbiamo avuto quattro emergenze in un mese, in Piemonte, Sardegna, Fvg e Veneto. E' inutile nascondere che la tendenza degli eventi estremi sarà in aumento. Noi cerchiamo di minimizzare gli impatti, tenendo conto che subiamo le conseguenze di nostre azioni (o non azioni) ma anche di quelle di altri (es. la mancata manutenzione del bosco). Quello che dobbiamo fare noi è rendere le reti più magliate e interconnesse in modo da minimizzare l'impatto negativo delle disconnessioni. E poi ovviamente abbiamo predisposto i piani emergenziali, comprando mezzi, generatori, ecc.

### **Venendo invece alla qualità del servizio, nella relazione annuale il presidente**

### **Arera Stefano Besseghini ha espresso preoccupazione per il peggioramento dei valori, anche sulla base dell'esito del meccanismo premi-penalità per il 2019, con 112 mln € complessivamente restituiti ai consumatori. Perché tali problematiche? Che contromisure state prendendo?**

Il calo riscontrato nel 2019 è dovuto anche al fatto che certi fenomeni esterni venivano attribuiti all'inefficienza della rete, ma ora la regolazione è cambiata, il Regolatore ha compreso che c'è una difficoltà crescente. Detto questo, il nostro Piano è fatto proprio per rispondere all'esigenza di invertire la tendenza, e forse in futuro gli investimenti aumenteranno ulteriormente. Non solo cambieremo la traiettoria ma miglioreremo l'efficienza degli investimenti. Poi è molto positivo che l'Arera apra agli esperimenti regolatori (l'Autorità ha appena approvato la proposta di E-distribuzione sulle interruzioni, ndr, QE 11/12), non tutte le Autorità hanno questa apertura verso la sperimentazione.

### **A proposito di sperimentazione e nuove sfide, a fronte della transizione energetica il ruolo dei Dso sta cambiando. Secondo alcuni, però, le nuove attività (per esempio nei servizi per la flessibilità) presupporrebbero un unbundling proprietario, per evitare conflitti di interesse all'interno dei gruppi verticalmente integrati**

L'unbundling proprietario è a mio avviso una questione strumentale, la separazione societaria è sufficiente a garantire trasparenza e parità di trattamento: chi dice il contrario deve dimostrarlo con i fatti. La vera questione è un'altra: il ruolo della rete deve per forza cambiare perché è il luogo dove avverrà sempre di più lo scambio di energia, con centrali rinnovabili sempre più piccole (Bloomberg dice che in Europa la mediana si sposterà da 530 MW a 32 MW) collegate alle reti di distribuzione. L'elettrificazione avverrà sulle reti in media/bassa tensione: mobilità elettrica, riscaldamento domestico, piccoli elettrolizzatori. Tutto ciò creerà flussi di energia in entrata e in uscita che la rete dovrà essere in grado di gestire e quindi anche il rapporto tra distribuzione e trasmissione dovrà evolvere.

Avremo una distribuzione più magliata per cui stiamo prevedendo importanti investimenti ma anche la trasmissione dovrà essere adeguata e il Tso dovrà fare molti investimenti nel futuro per evitare congestioni, diseconomie e semplificare le procedure di connessione. E ovviamente per questo serve eliminare la complessità autorizzativa, che danneggia anche la trasmissione oltre che la generazione e la distribuzione.

### **Ma alla fine ai distributori verrà affidato in parte il compito ora spettante al Tso?**

No, i ruoli resteranno separati ma sinergici, anche se l'evoluzione tecnologica e del modello di produzione/consumo imporrà dei cambiamenti nel ruolo del Dso. Alcune attività saranno più efficacemente svolte da quest'ul-

timo perché il distributore dovrà gestire flussi e scambi energetici di produzione e consumo che avverranno fisiologicamente sulle reti di media bassa tensione. Per cui il Dso avrà a disposizione le risorse di flessibilità per facilitare il compito del Tso e offrire quindi la possibilità di sapere cosa avviene su ogni punto della rete in tempo reale. E per questo anche la regolazione deve evolvere. Non condivido la richiesta di stabilità regolatoria che viene da molti operatori, l'obiettivo non deve essere rincorrere la transizione ma dare i giusti impulsi evolutivi. Se non hai una visione vai avanti solo a "spegnere incendi" quando si verificano. Noi siamo uno dei migliori operatori di rete al mondo e dialoghiamo con l'Arera che è una delle migliori autorità di regolazione che c'è perché è aperta alla discussione e condivide la necessità di prepararsi anche regolatoriamente al futuro che arriva.

# Webuild, chiuso il lancio del bond da 550 milioni

## COSTRUZIONI

**Domanda tre volte l'offerta da oltre 260 investitori a un tasso finale del 5,875%**

Arriva al closing il bond di Webuild con scadenza 2025. Si è conclusa così l'emissione avviata lo scorso 11 dicembre da complessivi 550 milioni di euro. Operazione che, come ha comunicato la società, ha raccolto fin da subito «un forte apprezzamento da parte della comunità finanziaria».

Webuild ha fatto sapere che sono arrivate richieste da oltre 260 investitori e pari a tre volte l'offerta. Questo ha consentito «di ridurre il tasso finale applicato, rispetto a quello iniziale di lancio, e di aumentare l'ammontare collocato». In questo scenario ha assunto «particolare rilevanza la domanda da parte di investitori internazionali» che si sono rivelati essere «l'80% del totale e provenienti soprattutto da Gran Bretagna, Germania, Francia e Stati Uniti». In ragione di ciò l'emissione ha permesso di ampliare la platea degli investitori del gruppo anche a soggetti precedentemente non presenti nella lender base tra cui anche DWS, Blackrock, Eurizon, Aviva, Butter Inv, Ubi Pramerica, JPMorgan.

L'operazione, così come è stata pensata, ha fatto in modo che Webuild potesse gestire con anticipo la prossima scadenza di debito corporate, prevista a giugno 2021. Quanto ai dettagli tecnici del bond, il collocamento è avvenuto a un tasso del 5,875% con scadenza a dicembre 2025.

Più nel dettaglio, si tratta della seconda obbligazione dell'anno, dopo quella di 250 milioni lanciata lo scorso gennaio. Ciò significa che nel corso del 2020 Webuild ha fatto "provvista sul mercato" per 800 milioni totali. Le due emissioni, quindi, hanno favorito l'estensione della durata del debito corporate da 2,8 anni a oltre quattro anni (costo medio intorno al 3,3%,

con un incremento di soli 66 punti base) e hanno permesso di mantenere a livello di gruppo una struttura finanziaria equilibrata tra ricorso al debt capital market e sistema creditizio.

«In uno scenario macroeconomico estremamente complesso per la diffusione della pandemia da Covid-19 a livello globale, gli investitori hanno premiato il gruppo per la visibilità che è riuscito a dare sulla traiettoria di crescita nel 2021-23 e sulle linee strategiche di sviluppo del business», ha concluso la società.

Ad agire in qualità di Joint Lead Managers per il nuovo bond sono state BofA Securities, Goldman Sachs International, IMI - Intesa Sanpaolo, Natixis e UniCredit Bank, con Banca Akros - Gruppo Banco BPM, BBVA e MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A. in qualità di Co-Managers.

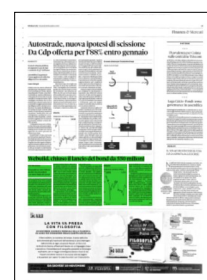
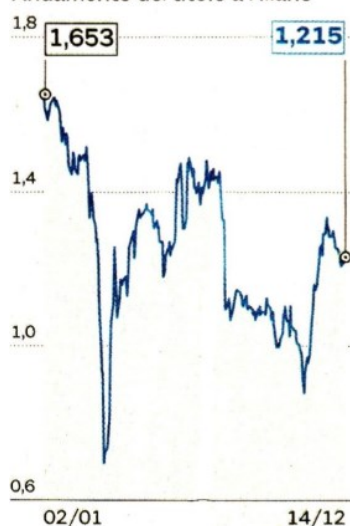
Ieri nel frattempo il titolo Webuild, complice un mercato in leggero recupero sulla scorta delle attese della campagna di vaccinazione contro il Covid 19, ha chiuso le contrattazioni in progresso dell'1% a 1,215 euro ad azione.

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Webuild

Andamento del titolo a Milano



**Dossier****Le leve dello sviluppo****Fondi europei e superbonus per il rilancio dell'edilizia**

**Nuovo paradigma.** Il Green Deal europeo punta a emissioni zero entro il 2050, mentre un terzo delle risorse del Recovery Fund sarà per il clima

In Europa l'obsolescenza delle costruzioni è responsabile del 40 per cento delle emissioni inquinanti. La posta in gioco è una riforma della filiera per un rinnovamento nel segno di digitalizzazione e formazione

**In Italia, su oltre 33 milioni di abitazioni, solo 3,6 milioni sono state costruite negli anni Duemila**

Pagina a cura di

**Nataschia Ronchetti**

In Europa il 75% del patrimonio immobiliare non è efficiente sotto il profilo energetico. E l'Italia, in questo quadro, non fa eccezione. Secondo stime del Cresme, il centro di ricerche sulle costruzioni, circa il 60% delle abitazioni si trova in fascia G. Vale a dire che la stragrande maggioranza è all'ultimo posto della scala che indica il livello di prestazione energetica di un immobile. Solo il 5,3% può essere inserito nelle categorie A o B, cioè le migliori, quelle che attestano l'ottimo rendimento di un edificio. È in questo scenario che si inserisce il Green Deal europeo, il piano messo a punto da Bruxelles per tagliare il traguardo di zero emissioni di gas serra entro il 2050. Piano che ha messo al centro dell'attenzione proprio le costruzioni, alle quali adesso si deve il 40%

delle immissioni inquinanti in atmosfera. «L'obiettivo è quello di stimolare un profondo rinnovamento del costruito, tutto ciò che ruota intorno all'immobiliare è al centro delle scelte europee – spiega Fulvia Raffaelli, funzionario della Commissione europea, nella divisione che si occupa di economia circolare e costruzioni -. Gli investimenti in ristrutturazione energetica dovranno passare dall'attuale 1% al 2%. E questo attraverso l'identificazione degli strumenti finanziari più adeguati, la revisione delle misure legislative della Ue, il miglioramento del grado di preparazione e di competenze dei professionisti del settore grazie a una formazione qualificata». In gioco c'è molto. Non c'è solo la sostenibilità. C'è una riforma profonda, che chiama in causa tutta la filiera, dai produttori di laterizi ai progettisti. Una riforma capace di sostenere la ripresa economica, di richiamare giovani, di includere le donne in un settore tradizionalmente considerato maschile. Persino di stimolare anche una nuova immagine del mondo delle costruzioni, che richiede sempre di più livelli molteplici ed elevati di professionalità. «Senza una profonda revisione di tutto il comparto delle costruzioni – prosegue Raffaelli – non riusciremo a raggiungere i risultati che ci siamo prefissati.

Parliamo di un settore strategico per trasformare la crisi in opportunità. Cosa che influisce anche sulla qualità della vita dei cittadini, sul percorso già avviato verso le smart cities». Una rivoluzione sostenuta da una dotazione finanziaria che complessivamente per l'Europa si traduce nel 30% dei fondi europei destinati a supportare le misure contro i cambiamenti climatici, nell'ambito del Next Generation, che si avvale di 750 miliardi su un totale di 1.850 stanziati per la ripresa. E che impegna gli stati aderenti alla Ue a dotarsi di piani per l'utilizzo dei fondi (all'Italia sono destinati 65 miliardi dal 2021 al 2023), per cambiare volto al patrimonio immobiliare europeo. «Nel contesto del Next Generation – spiega Raffaelli – per noi le condizioni per raggiungere gli obiettivi ci sono, soprattutto se le risorse saranno davvero utilizzate come opportunità per realizzare una trasformazione



complessiva, se saranno considerate una leva per favorire la crescita». In Italia la misura del superbonus del 110% per le ristrutturazioni ha già tracciato la strada. Ma resta il fatto che il grado di vetustà degli edifici è molto elevato. Si contano, da Nord a Sud, oltre 33 milioni di abitazioni. E di queste solo poco più di 3,6 milioni state realizzate dal Duemila in poi, con tecnologie che consentono di abbattere i consumi energetici. Oltre 15 milioni sono state invece costruite dal secondo dopoguerra al 1990. Mentre più di 3,6 milioni risalgono al periodo antecedente il 1918, con l'area del Nord-Ovest che svetta con il numero più alto di edifici antichi. La rapidità ora è diventata essenziale. La sfida, infatti, ha scadenze ravvicinate: la Commissione europea ha calcolato che le emissioni climateranti dovranno essere ridotte del 55% entro il 2030, del 70% nel solo ambito delle costruzioni. Il rinnovamento in chiave sostenibile di questo patrimonio passa anche attraverso la scelta dei materiali: sempre di più dovranno avere una corsia preferenziale quelli che possono es-

sere valorizzati o riciclati a fine vita. Ma dovrà anche confrontarsi con gli ostacoli sempre presenti costituiti dalla burocrazia. «Un problema che ci siamo posti – spiega Raffaelli – e per questo abbiamo cercato di individuare gli strumenti più idonei ad accompagnare i Paesi membri. Per prima cosa dovrà migliorare l'informazione sulle diverse forme di finanziamento e dovranno essere messe in campo tutte le misure per favorire la trasparenza e la revisione dell'attuale sistema di certificazione energetica. Senza dimenticare che la Commissione europea ha previsto l'assistenza tecnica per aiutare i vari Stati a varare i rispettivi piani».

Digitalizzazione e formazione si confermano oggi i binari da percorrere per raggiungere gli obiettivi. Nel primo caso, per velocizzare e snellire anche tutte le procedure previste per gli appalti pubblici, oggi caratterizzate da notevoli lentezze. Nel secondo caso per preparare specialisti capaci di scegliere le tecnologie maggiormente adeguate, di sostenere la svolta green e di contri-

buire alla crescita, di dare un ordine di priorità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL CONVEGNO

### Mercati e costruzioni nel 2021

Giovedì 17 dicembre, a Sassuolo, presso la sede di Confindustria Ceramica, si terrà il convegno di fine anno dedicato al mercato delle costruzioni nel 2021. Saranno approfonditi i temi che riguardano il mercato delle costruzioni.

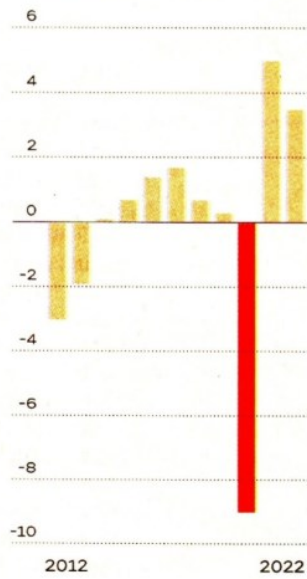
### I relatori

L'incontro sarà introdotto da Stefano Bolognesi, presidente della Commissione statistica di Confindustria Ceramica. Seguirà la relazione congiunturale di Giuseppe Schirone di Prometeia. Al termine la tavola rotonda con il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani; l'assessore allo Sviluppo della Regione Emilia-Romagna, Vincenzo Colla; il Ceo dello studio d'architettura Lombardini 22, Franco Guidi; il vicepresidente Confindustria per il credito e il fisco, Emanuele Orsini.

**L'osservatorio**

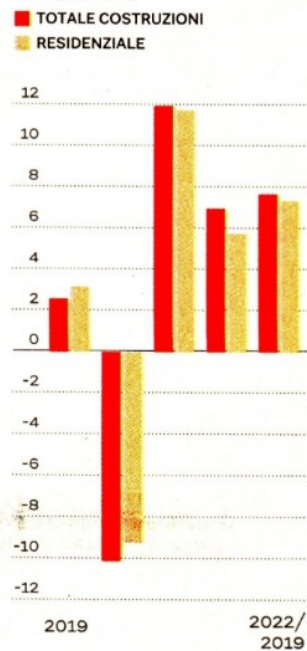
**PIL PREZZI COSTANTI**

Variazioni %



**GLI INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI**

Variazioni %



**Residenziale**

75.214



**L'EFFETTO SUPERBONUS**

Interventi ammessi al bonus per la riqualificazione energetica.

Dati in migliaia



**Gli interventi attivabili**

**Ipotesi 1**

Gli interventi ammessi al Superbonus si attestano sui livelli di massimo del 2017

**4,2 mld**

**Ipotesi 2**

Incremento del numero annuo di interventi del 50% rispetto al 2018

**5,0 mld**

Fonte: Confindustria ceramica / Prometeia



**Note dolenti.**  
In Europa il 75% del patrimonio immobiliare non è efficiente dal punto di vista energetico. In Italia il 60% delle abitazioni si trova nella fascia G



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**Dossier****Le leve dello sviluppo****L'impatto del Covid e la soluzione della ceramica****La progettazione e i materiali  
chiavi per sostenibilità e sicurezza**

**A**bitazioni, uffici, ospedali, ambulatori medici. E poi infrastrutture, come aeroporti, stazioni ferroviarie, centri commerciali. La crisi epidemica ha lasciato il segno sulla progettazione. Il ricorso al lavoro da remoto imposto dal lockdown ha accelerato un cambiamento che era già in atto da alcuni anni. Fino a renderlo un processo considerato ormai irreversibile. Sicurezza e benessere sono diventati il nuovo *fil rouge*, in tutti gli ambiti. «In futuro – dice Franco Guidi, amministratore delegato di Lombardini 22, gruppo di architetti e ingegneri che opera a livello internazionale – ci sarà un nuovo uso degli spazi, caratterizzato da molteplici opportunità di utilizzo. E si apriranno nuovi scenari».

Quasi inevitabile che le aziende, secondo i progettisti, con lo spostamento verso lo *smart working* «dovranno diventare luoghi dove ci si reca per una ragione precisa, per esempio una riunione – prosegue Guidi -. Indipendentemente dal fatto che siano imprese tradizionali o innovative, l'importante è che in ogni caso sia fatta leva su una riorganizzazione capace di garantire la qualità del lavoro». La trasformazione è trasversale. Dovranno essere riconsiderate le abitazioni e cambieranno gli alberghi. Dovranno essere riviste le aree di accoglienza degli ospedali (i pronto soccorso) ma anche gli ambulatori dei medici di base. Saranno progettate in modo diverso le fabbriche e le

infrastrutture. Tutto sulla scia della sostenibilità. «Perché la pandemia – osserva Guidi – ha impresso una spinta anche alla *green economy*». Una rivoluzione che riguarda anche i materiali. Prenderanno sempre più piede quelli maggiormente facili da pulire e igienizzare. Proprio come la ceramica che, sdoganata da tempo da un utilizzo limitato a bagni e cucine, a colpi di innovazione vira sempre di più verso i grandi formati. Le sue caratteristiche tecniche – igiene, resistenza all'usura – le hanno permesso di aprirsi nuovi spazi, per il rivestimento di pareti e pavimenti, persino di facciate di edifici.

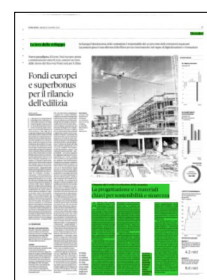
«Oggi non parliamo più di piastrelle ma di grandi lastre che possono occupare ogni luogo – conferma Stefano Bolognesi, presidente della commissione Statistiche di Confindustria Ceramica -. Una evoluzione iniziata dieci anni fa. Oggi tutte le imprese del settore hanno impianti per questi nuovi formati che possono essere utilizzati non solo nel residenziale ma anche per i rivestimenti di ospedali, aeroporti, centri commerciali». Un mercato nuovo, che cresce di anno in anno, soprattutto nei Paesi europei, molto sensibili alle innovazioni tecnologiche. Un mercato in cui l'industria della ceramica italiana si è fatta spazio puntando sul design, sulla ricerca, sul valore del *made in Italy* e della qualità, entrando con un ruolo da protagonista nel mondo dei progettisti. «Anche in altri Paesi l'industria del settore si è at-

trezzata con gli impianti per i grandi formati – spiega Bolognesi -. Ma noi abbiamo fatto da apripista a livello globale. Il percorso è stato rapido. E anche se la produzione delle lastre di ampio formato non è ancora il core business degli industriali del settore, rappresenta il futuro». Un futuro che si lega alla nuova domanda imposta dall'era Covid.

«Per quanto riguarda la riorganizzazione delle aree di lavoro – spiega Alessandro Adami, progettista di Lombardini 22 – molte aziende all'inizio dell'anno erano ancora alla finestra. Poi con la pandemia tutte si sono riorganizzate. La crisi ha fatto emergere la consapevolezza che si può lavorare in modo diverso. In tante imprese c'è stata la presa di coscienza che la produttività non è legata alla presenza fisica, non diminuisce con il lavoro da remoto: il controllo si concentra sempre di più sulla verifica dei risultati». Proprio il gruppo Lombardini 22, che tra i propri clienti ha grandi aziende come Oracle, Bottega Veneta, Lamborghini, IBM, monitorando l'organizzazione del lavoro, ha scoperto che mediamente l'occupazione di una postazione si aggira intorno al 50% del tempo dedicato all'attività lavorativa. «Sta cambiando il concetto tradizionale di spazio di lavoro – osserva Adami -, cede il passo a quello della condivisione, con uffici che ora possono anche essere concepiti come hub sociali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La nuova  
tendenza  
è la produ-  
zione di  
piastrelle  
di grandi  
formati  
anche  
nell'edilizia  
pubblica**



LA DOPPIA SENTENZA DEL TAR

## Bosco verticale ed ex Edison sono irregolari ma niente sanzioni

Vittoria di Pirro al Tar per Mts immobiliare e Archiutti che avevano fatto ricorso contro la sopraelevazione rispettivamente del Bosco verticale in Restera e dell'ex Edison in centro. Il Tar riconosce le irregolarità ma non prevede né abbattimenti né risarcimenti. / PAGINA 21



Uno dei tre palazzi del Bosco verticale

# Il Tar boccia Bosco Verticale ed ex Edison ma nessun abbattimento né risarcimento

Accolti i ricorsi su altezze e autorizzazioni ma i lavori possono continuare. Mts: «Palazzi abusivi». Cazzaro: «Tutto in regola, ricorriamo»

La doccia gelata è arrivata quando ormai il tetto degli edifici era chiuso, ma non potrà essere certo ignorata. Ieri il Tar si è espresso sui ricorsi presentati contro i piani edilizi che hanno visto nascere il Bosco Verticale in Restera, e la riqualificazione residenziale dell'ex Cinema Edison in pieno centro. I giudici hanno accolto contestando le altezze di entrambe le costruzioni e i procedimenti autorizzativi che – nel caso del progetto di Boeri lungo il Sile – hanno portato all'avvio dei cantieri. Un terremoto e una vittoria di Pirro.

### LE SENTENZE

Il ricorso contro il Bosco era stato presentato dalla Mts immobiliare (oggi in concordato) con lo studio legale trevigiano Bressan-Cacco-Magaldi. Una corposa contestazione che il Tar ha accolto in due punti, bocciando però l'istanza risarcitoria e la richiesta di sospensione e ritiro del titolo edilizio. Sulla stessa linea la sentenza emessa dai giudici sul ricorso sull'ex Edison presentata dalla la famiglia Archiutti, con l'immobiliare (Europa 2000) e lo studio Garofalo. Sul Bosco verticale il Tar ha ritenuto corretta la contestazione secondo la quale il cantiere non poteva partire senza un piano urbanistico guida, sottolineando che per il Bosco «l'intervento non rientra tra quelli consentiti mediante intervento diretto, essendo necessaria approvazione di un piano guida». Sulle altezze lapidario: «Dove-

vano essere calcolate in aumento del 40%, ma sull'esistente», mentre invece per il Bosco sono state calcolate sugli edifici circostanti. I palazzi dai 15-17 metri ammessi, sono saliti a oltre venti. Bocciata anche la crescita in altezza dell'ex Edison che doveva equipararsi agli edifici vicini ed è lievitata di due piani. Quindi? Il Tar ha scaricato la palla al Comune, dovrà decidere come uscire dalla situazione.

### MTS ATTACCA: «BOSCO ABUSIVO

I legali della Mts puntano ora il dito contro il progetto Cazzaro: «Il Tar del Veneto ha inequivocabilmente accertato che l'edificazione del complesso "Ca delle Alzaie" non poteva prescindere dall'approvazione di un preventivo piano attuativo. E che tre piani almeno sono illegittimi». E proseguono: «Il Tar ha riconosciuto quindi che il Bosco Verticale rappresenta un abuso edilizio per totale difformità rispetto alla normativa urbanistica. A novembre 2019, Mts aveva chiesto al Comune di Treviso l'immediata sospensione dei lavori, e il Comune aveva ritenuto di non dare seguito all'istanza. Oggi la sentenza conferma che tali pretese erano invece pienamente fondate». E prepara battaglia per far valere la sentenza.

### CAZZARO: PROSEGUAMO E RICORRIAMO

Di avviso totalmente opposto la società che sta ormai ultimando il complesso sul Sile: «Sono state pienamente respinte le richieste di Mts che

aveva chiesto la sospensione dei lavori, l'annullamento del titolo abilitativo del cantiere, e di condannare il Comune di Treviso a un maxi risarcimento danni». E spiega come «i lavori di completamento continueranno, perciò, senza alcuna interruzione». Verrà fatto ricorso al Consiglio di Stato, perché comunque la sentenza solleva criticità che l'impresa vuole completamente depennare sostenendo «di aver ottenuto tutti i permessi e le autorizzazioni dal Comune», ente che a sua volta aveva chiesto e ottenuto i chiarimenti dalla Regione sull'interpretazione delle norme. «Incomprensibili quindi le conclusioni del Tar».

### VINCOLO AGIBILITÀ

Ora che succede? I cantieri potranno andare avanti, ma si dovrà decidere se attendere un pronunciamento sul ricorso, o risolvere subito la criticità sollevata dal Tar con una "sanatoria". A questa potrebbe essere subordinata l'agibilità degli immobili che oggi, secondo i legali di Mts, «non può essere concessa». A onore de vero però, almeno per il Bosco, il cantiere è ancora lungi dal terminare (si parla di primavera). E il Comune dovrà risolvere la situazione molto prima, rischia di rimetterci direttamente. —

FEDERICO DE WOLANSKI





BOSCO VERTICALE in Restera, iniziativa delle Cazzaro Costruzioni, è ormai alle ultimissime battute



EX EDISON, investimento della Cecchin, è ultimato

# Alta tensione negli uffici a Ca' Sugana Ora si cerca una via d'uscita indolore

Più e più volte l'amministrazione, ma soprattutto i suoi uffici, hanno difeso l'iter di approvazione del progetto "Bosco Verticale" ed "ex Edison". Voce fuori dal coro solo l'architetto Stefano Barbieri, dirigente del settore urbanistica, che in una comunicazione interna riservatissima mise nero su bianco come le cose fossero invece tutt'altro che corrette e i profili di illegittimità delle autorizzazioni rilasciate molti e fondati. Ca' Sugana non ha mai cambiato linea. Barbieri è diventato ex dirigente (trasferito ad altro settore), e la sua nota stracciata. Ora il Comune si trova davanti una sentenza che sottolinea come «non poteva non avvedersi» di determinate incongruenze tra richieste, autorizzazioni, norme in vigore. E così fin da ieri mattina ha Ca' Sugana è andata in scena una tempesta di cervelli: dirigenti, politici, assessori, tutti chiamati a ragionare sulla sentenza del Tar e trovare una via di uscita degna, ma soprattutto indolore a due progetti che affondano le radici nell'amministrazione Manildo, ma hanno avuto il via libera con la giunta Conte.

«Ora che si fa?». «Come se ne esce?». Queste le domande più frequenti ieri in comune. Le stesse che si rincorrono in realtà da mesi, da quando Ca' Sugana bussò anche alla porta del notissimo amministrativista Domenichelli per avere un parere sul da farsi incassando, pare, indicazioni a proseguire sulla linea ormai tracciata, ovvero non alzare un dito e aspettare. Ora non si può più. O si ribalta la sentenza, o si sana. Come farlo è il problema. Forse si dovrà passare anche per il voto del consiglio comunale. —

F.D.W.



# Nuova vita della Fracarro progetto con l'università

Area da 45 mila euro da riqualificare: previste residenze, mercato coperto e spa  
Tre docenti di ingegneria chiedono di partecipare ai lavori: «Occasione unica»

**Davide Nordio** / CASTELFRANCO

Un'area da 45 mila metri quadrati – di cui 16 mila a parco – da riconvertire e, particolare non secondario, senza abbattere nulla: è il destino dell'area delle Fracarro Radioindustrie che si estende dalle mura fino alla ferrovia. E dove prima si producevano antenne, ora troveranno spazio residenze con affitti calmierati, un mercato coperto, store specializzati, persino una spa. Questo secondo un progetto di massima, che comunque rimane aperto ad altre soluzioni, però con un imperativo: trasformare e valorizzare l'esistente, senza toccare minimamente quello che è uno dei polmoni verdi della città.

## L'AZIENDA CAMBIA PELLE

L'operazione è una conseguenza della ristrutturazione finanziaria della storica presenza industriale castellana, che mantiene qui il proprio "cervello", mentre la produzione è stata portata da tempo in Tunisia e in provincia di Rovigo. Per il futuro della grande proprietà della famiglia Genovese si sta formando un pool di imprenditori che anche nel nome guarda a una scelta ambientalista, visto che il consorzio si chiama "Vivere nel verde". Un progetto innovativo che ha anche attirato l'attenzione del mondo accademico padovano: tre docenti di ingegneria – Andrea Marion, Pasqualino Boschetto e Michele De Carli – vogliono infatti dare un contributo affinché qui possa nascere qualcosa che faccia scuola.

## PROGETTO CONDIVISO

«Le future scelte sull'assetto edificatorio e le destinazioni funzionali dell'area Fracarro sono destinate a segnare profondamente il futuro della città e la nostra vita di cittadini – spiega Marion, tra l'altro resi-

dente a Castelfranco – e potrebbe rappresentare un'occasione unica di recupero urbanistico, capace di rivestire interesse accademico, di ospitare interventi di carattere sperimentale o dimostrativo di valenza comunitaria, e proposte di interventi di "best practices", ossia attività virtuose, di interesse nazionale o regionale». Ma se su tutto ancora si può mettere mano, si parte anche da una proposta di massima: quella elaborata su incarico della famiglia Genovese dall'ingegner Paolo Pellizzari e dall'architetto Lucio Fior: «Siamo partiti – spiega Pellizzari – dal fatto che tutto qui può essere riutilizzato già com'è: gli edifici sono di alta qualità, e di questo va dato merito alla Fracarro, praticamente antisismici. Inoltre non serve costruire vie di collegamento all'interno dell'area perché già ci sono. E particolare non secondario, tutto questo insediamento può essere autosufficiente dal punto di vista energetico».

## IDETTAGLI

Non è secondario che qui possono trovare spazio ben 250 posti auto (più o meno come piazza Giorgione), raddoppiabili con un intervento minimo. L'autonomia energetica sarà data da una superficie di 12 mila mq di pannelli fotovoltaici ma anche dalla corrente dell'Avenale e del "salto delle munghe", la chiusa delle fosse. «Le modifiche per le diverse esigenze possono essere fatte senza minimamente toccare l'involucro esterno. Una stima di quanto costerà questa rigenerazione urbana ambientale: sette/otto milioni di euro». Il tema sarà al centro della commissione urbanistica che si terrà domani in modo che il Comune possa valutare quale possa essere il suo contributo in questa operazione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## SUOLO TUTELATO

### Il placet del sindaco «Ok rigenerazione senza consumo»

«Ogni operazione di rigenerazione urbana che non preveda il consumo di suolo è la benvenuta in città»: in attesa di conoscere i dettagli del possibile futuro dell'area Fracarro, il sindaco Stefano Marcon guarda con favore a questa iniziativa. «L'ho detto anche in campagna elettorale: l'impegno è innanzitutto quello di valorizzare l'esistente e portarlo a nuova vita. Su questo fronte siamo già attivi: penso al padiglione dell'ospedale trasformato in una sede scolastica funzionale, ma allo stesso Conservatorio Stefani che sorgerà in edifici storici messi a disposizione dal comune, grazie a un finanziamento ministeriale di dieci milioni». In città c'è polemica per i nuovi centri commerciali: «Non c'è nulla di nuovo, se parliamo di quelle nella proprietà Fior e nella torre in stazione, la vocazione commerciale è già prevista».

LA STORICA AZIENDA DI ANTENNE CAMBIA PELLE



Le Fracarro Radioindustrie di Castelfranco fotografate dal drone in volo (foto Macca). A destra il progetto di riqualificazione dell'area da 45 mila metri quadrati, dei quali 16 mila di parco. L'area si estende dalle mura fino alla ferrovia. Ora l'azienda ha delocalizzato la produzione e mantiene solo il quartier generale: dove prima si costruivano antenne, troveranno spazio residenze e servizi