

Rassegna del 16/04/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

16/04/2021	Arena	11	Innovare per uscire dalla crisi partendo dalle risorse umane	Lorandi Francesca	1
SCENARIO					
16/04/2021	Arena	26	Chiude la galleria della 434 Deviate migliaia di veicoli - Chiusa la 434, il traffico va in centro	Gastaldo Renzo	3
16/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Esposto alla Corte dei Conti «Ater, 3 mila case sfitte danno erariale milionario»	A.R.T.	5
16/04/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Ater, 3 milioni per migliorare 60 alloggi	...	6
16/04/2021	Foglio	4	Lettera. Una risposta dal capo dell'Ance	Buia Gabriele	7
16/04/2021	Gazzettino	14	Atlantia-Cdp, la disputa sulla clausola dei ristori	r.dim	8
16/04/2021	Gazzettino Treviso	15	Casello in A27, la Regione: «Si fa»	Giraud Elisa	9
16/04/2021	Gazzettino Treviso	13	Pedemontana, si parte «A Milano in un attimo»	Bon Laura	11
16/04/2021	Gazzettino Venezia	8	Autorità e nomine, paralisi sul governo della laguna - Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia	Brunetti Roberta	13
16/04/2021	Gazzettino Venezia	8	Un "semaforo" on line per segnalare l'innalzamento delle barriere mobili	Vittadello Raffaella	15
16/04/2021	Giornale di Vicenza	24	Pedemontana giù il diaframma La galleria nord sbuca a Malo - Spv, giù l'ultimo diaframma La galleria nord sbuca a Malo	Carollo Matteo	16
16/04/2021	Giornale di Vicenza	25	Tangenziale est, spiraglio dai sindaci	Dall'Igna Alessandra	18
16/04/2021	Italia Oggi	14	Il metrò del futuro parla italiano	Piazza Federico	20
16/04/2021	Italia Oggi	34	Giovannini: il codice appalti non va sospeso	Cerisano Francesco	21
16/04/2021	Italia Oggi	17	Intervista a Emanuele Preve - Riso Gallo, il piatto forte è green	Sottilaro Francesca	22
16/04/2021	Mattino Padova	19	Intervista a Mauro Sbroggiò - Il palazzo delle Generali venduto a Finint per 15 milioni - Il Palazzo delle Generali passa a Finint «Padova una delle capitali della ripresa»	Barbieri Giorgio	24
16/04/2021	Messaggero Veneto	18	Autovie Venete La società in house rimane ancora una scatola vuota	De Toma Riccardo	27
16/04/2021	Nuova Venezia	21	Mose, prove alle bocche Sabbia e corrosione sorvegliati speciali	Vitucci Alberto	29
16/04/2021	Nuova Venezia	25	Nuovo tassello verde per la riconversione di Porto Marghera	...	30
16/04/2021	Nuova Venezia	30	Ecco Porta Nuova mega progetto con incubatore e due stazioni - Presentata la Porta Nuova «Una città per i nostri figli»	Cagnassi Giovanni	31
16/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12	Si sbloccano 58 grandi opere È una spinta da 66 miliardi	Pao.Bar	33
16/04/2021	Piccolo	15	Il dopo Autovie Venete La società in house resta una scatola vuota	De Toma Riccardo	34
16/04/2021	Piccolo Trieste	20	Kipar, l'archistar tedesco progetterà Porto vecchio - Sbarca in Porto vecchio l'archistar Kipar	Tomasin Giovanni	35
16/04/2021	Sole 24 Ore	4	Semplificazioni: 110% senza doppia conformità, codice appalti rivisto - Pnrr: tempi dimezzati per la Via, 110% senza doppia conformità	Santilli Giorgio	37
16/04/2021	Sole 24 Ore	33	Superbonus 110% General contractor, niente sconti sulle attività solo di coordinamento - General contractor esclusi dal 110% Ammessi i servizi legati ai lavori	Gavelli Giorgio - Latour Giuseppe	39
16/04/2021	Tribuna Treviso	17	Finint acquista palazzo Generali immobile prestigioso di Padova	G.B.	41
16/04/2021	Tribuna Treviso	18	Pedemontana senza bretelle Comuni in allerta «Temiamo il caos» - Pedemontana, i Comuni già in allerta «Temiamo il caos sulle strade minori»	de Wolanski Federico	42
16/04/2021	Tribuna Treviso	19	«Quarto lotto assurdo» Il comitato non ci sta	Cipolla Federico	44
16/04/2021	Tribuna Treviso	24	Intervista a Alfeo Ortolan - «Merci care e quasi introvabili così rischiamo di finire in "Cig"»	Dal Mas Francesco	46

OCCUPAZIONE. Al Recruiting Day dell'Ordine degli Ingegneri di Verona 140 i candidati e 35 le imprese partecipanti

Innovare per uscire dalla crisi partendo dalle risorse umane

Falsirollo: «Risposta ai bisogni delle attività del territorio»

Bauli: «Le imprese ripensano i prodotti e i processi industriali»

Francesca Lorandi

Ripartire dopo la crisi investendo nelle risorse umane. Molte aziende stanno scegliendo questa strada per superare la fase di stallo dell'economia e per risultare più competitive. Lo hanno dimostrato quelle 35 che ieri hanno partecipato al primo Recruiting Day, promosso dall'Ordine degli Ingegneri di Verona con la Camera di commercio: sono industrie che producono macchinari per il settore alimentare o per l'agricoltura, ma anche realtà legate alla lavorazione del marmo, del ferro o alla produzione di impianti di riscaldamento e condizionamento o di corpi illuminati ed elettrodomestici. Tutte alla ricerca di ingegneri esperti e specializzati, oppure più generici ma con alle spalle una buona esperienza.

CANDIDATURE. Nella piattaforma online messa a disposizione dall'ente camerale, ingegneri.recruitingverona.it, le imprese hanno potuto presentarsi ai 140 ingegneri iscritti ai tre webinar tematici che si sono alternati nel corso della giornata. I colloqui individuali organizzati nelle stanze virtuali hanno poi permesso a 27 di queste aziende di ricevere curricula da una novantina di candidati.

BISOGNI E AMBIZIONI. «Abbiamo promosso questa iniziativa», ha ricordato il presidente dell'Ordine degli Ingegneri, Andrea Falsirollo, «per rispondere ai bisogni delle aziende del territorio che chiedono anche ai nostri uffici professionisti specializzati e con esperienza. Ma è anche una risposta alle ambizioni professionali dei colleghi. L'obiettivo, raggiungibile solo grazie alla sinergia con le associazioni partner come Confindustria Verona, Apindustria Confimi Verona e Ance Verona che hanno creduto nella proposta, è di contribuire allo sviluppo del territorio».

FINE MESE. Dopo il lancio di ieri dell'iniziativa, il portale dedicato all'incrocio tra domanda e offerta resterà attivo fino al 30 aprile, per dare la possibilità ai professionisti di inviare i propri curriculum e attivare colloqui online con le realtà pubbliche e private veronesi.

«Questo sistema faciliterà l'individuazione sul territorio di risorse che spesso si vanno a cercare molto lontano», ha commentato il presidente della Camera di Commercio Giuseppe Riello, sottolineando il contributo dell'Università di Verona nella creazione di questa piattaforma multimediale. «L'ateneo ha puntato oltre dieci anni fa sull'ingegneria, in particolare quella informatica», ha aggiunto Roberto Giacobazzi, docente del dipartimento di Informatica.

INVESTIMENTI. L'elevata partecipazione alla giornata è la cartina di tornasole della volontà delle imprese di investire, anche in questa fase di incertezza. Lo ha sottolineato nel suo intervento Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona, spiegando che «il 40% delle aziende associate a Confindustria, in questo ultimo anno di pandemia, ha scelto di reagire facendo nuovi prodotti o ripensando ai processi industriali della propria azienda. È un tentativo di ripartire in una città come la nostra, in cui il comparto industriale ancora regge e il livello di disoccupazione, pari al 1,7%, è simile a quello pre pandemia».

Della stessa idea Renato Della Bella, presidente di Apindustria Confimi Verona, che ha puntualizzato come «gli imprenditori abbiano la necessità di dotarsi di managerialità nuova, di professionalità che li aiutino a vincere le sfide che le aziende sono chiamate a vivere in questi anni».

«Oggi il mercato richiede competenze sempre maggiore anche verso strumenti, metodologie costruttive e materiali nuovi», ha dichiarato Carlo Trestini, alla guida di Ance, Associazione nazionale costruttori edili, di Verona. Di tutti, l'auspicio a ripetere l'esperienza con nuovi incontri sulla piattaforma, per favorire l'incontro tra specialisti e quelle aziende veronesi più propense a crescere. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli obiettivi di chi offre lavoro



Alcuni dei partecipanti online al Recruiting Day degli Ingegneri

Ricerca di tecnici esperti per far crescere l'attività

Propensione all'innovazione, alla formazione continua, e capacità di lavorare in squadra. Sono i requisiti che emergono per le aziende scaligere a caccia di ingegneri, che si sono presentate ieri al Recruiting Day promosso dall'Ordine degli Ingegneri di Verona con la Camera di commercio. Soft skill, come sono definite dai responsabili delle Risorse Umane, alle quali vanno aggiunte, in questo caso, competenze, o comunque buona esperienza alle spalle. Il tratto caratteristico dell'iniziativa infatti, è stato di richiamare non i giovani che per la prima volta si affacciano al mercato del lavoro, come avviene solitamente, ma ingegneri in grado di portare crescita e innovazione alle imprese, attraverso l'esperienza. Ingegneri edili, strutturalisti, delle telecomunicazioni, della manutenzione, senior product

engineer, esperti di fisica delle costruzioni, lean coordinator, data scientist, disegnatori meccanici in 3D, analisti di tempi e metodi, molti ingegneri ambientali ed esperti in sostenibilità ed energie rinnovabili: sono alcuni dei profili cercati dalle 35 aziende che hanno partecipato alla giornata e che nei hanno avuto la possibilità di presentarsi.

Tra queste Alkeria, Contec, Ferroli, Polomarconi.it, Soalaghi, Technital, Bonomi, Sinectra e agenzie per il lavoro come In Job e Adecco: imprese che spaziano in settori settori e in tutto il Veronese. Tra le aziende pronte a offrire posti di lavoro, anche le partecipate Agsm e Acque Veronesi.

«Una tale richiesta è il segno che la figura dell'ingegnere è riconosciuta come importante per lo sviluppo delle aziende», ha commentato Andrea Falsirollo, presidente dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Verona. **F.L.**



Andrea Falsirollo



Giuseppe Riello



Michele Bauli

SAN GIOVANNI LUPATOTO. Lavori dalle 22 di stasera fino alle 5 di lunedì



Chiude la galleria della 434 Deviati migliaia di veicoli

ASFALTO DA RIFARE. Nel fine settimana il traffico della Transpolesana verrà deviato in centro a San Giovanni Lupatoto, sia sulla direttrice dell'ex statale Rodigina a Pozzo, sia sull'ex provinciale Ronchesana, a causa della chiusura della galleria della Statale 434 disposta da Anas. Sulle due arterie si riverseranno dalle 22 di stasera fino alle 5 di lunedì migliaia di veicoli in viaggio da e per la Bassa a seguito del divieto di transito in galleria per il rifacimento dell'asfalto. I mezzi diretti da Rovigo a Verona dovranno uscire alla rampa di Zevio e rientrare più a nord, all'ingresso di San Giovanni Lupatoto. Chi viaggia verso il Rodigino, viceversa, dovrà abbandonare la 434 all'uscita di San Giovanni Lupatoto ed entrare, più a sud, attraverso lo svincolo di Zevio. ► **GASTALDO** PAG 26

SAN GIOVANNI LUPATOTO. Migliaia di auto, camion e moto costretti a deviare sia sulla direttrice dell'ex statale Rodigina a Pozzo, sia sull'ex provinciale Ronchesana

Chiusa la 434, il traffico va in centro

Da questa sera alle 22, fino alle 5 di lunedì, l'Anas riasfalterà la galleria e i veicoli da e per la Bassa saranno tutti dirottati dalla Transpolesana in paese

Renzo Gastaldo

Fine settimana con previsione di traffico veicolare in forte aumento in centro a San Giovanni Lupatoto, sia sulla direttrice dell'ex statale Rodigina a Pozzo, sia sull'ex provinciale Ronchesana, per la chiusura della galleria della statale 434 Transpolesana disposta da Anas. Sulle due arterie si riverseranno da stasera a lunedì mattina i veicoli in viaggio da e per la Bassa a seguito del divieto di transito in galleria per il rifacimento dell'asfalto (il cui manto è gravemente danneggiato).

L'ordinanza dell'Anas, proprietaria della Transpolesana,

dispone: «dalle 22 di venerdì 16 aprile alle 5 di lunedì 19 verranno chiuse tutte le corsie, in entrambe le direzioni, lungo i 4,2 chilometri della galleria». In effetti la galleria di per sé stessa è lunga poco meno di un chilometro ma dallo svincolo di via Ca' Nova Zampieri, che si trova all'inizio del territorio lupatotino, a quello di Zevio ce ne sono 4.

Il blocco del traffico comporterà la deviazione dei veicoli negli svincoli posti a monte e a valle della galleria in questione. In particolare, i mezzi diretti da Rovigo a Verona dovranno uscire alla rampa di Zevio e rientrare più a nord, all'ingresso di San

Giovanni Lupatoto. I conducenti in viaggio verso il Rodigino, viceversa, dovranno abbandonare la 434 all'uscita di San Giovanni Lupatoto ed entrare, più a sud, attraverso lo svincolo di Zevio.

La stessa operazione verrà ripetuta dalle 22 di venerdì prossimo alle 5 di lunedì 26



aprile.

Facile prevedere che, anche in periodo di zona arancione e quindi di mobilità necessariamente più ridotta per i divieti vigenti, la mole di traffico (stimata in migliaia di veicoli) che si riverserà in centro a San Giovanni Lupatoto metterà a dura prova la viabilità interna. Probabile che chi viaggia da Verona in direzione dei paesi della Bassa, di Legnago e Rovigo, venga indirizzato a percorrere la ex strada Rodigina (i cartelli segnaletici per le deviazioni sono da posizionare a cura dell'impresa appaltatrice dei lavori). Al tentativo di rientrare nella statale 434 Transpolesana potrebbe però imbattersi nell'intoppo dei lavori di realizzazione della rotatoria fra via Carducci e via Euclide a Zevio (quest'ultima è la strada che raccorda con lo svincolo di ingresso in 434 e porta alla zona industriale zeviana), tuttora in corso, ed essere costretto a proseguire fino al successivo svincolo della 434 di Campagnola di Zevio.

Meno problematica l'uscita per chi proviene dalla Bassa e viaggia in direzione della Tangenziale Sud e della città di Verona. Il pedaggio (virtuale) da pagare, in questo caso, sarà il (lento) attraversamento del centro di San Giovanni Lupatoto. Seimilacinquecento metri, quelli compresi fra l'uscita della Transpolesana di Zevio e il rientro alla rotatoria di via Ca' Nova Zampieri, per i quali, considerato che in coda ci saranno anche i mezzi pesanti, la percorrenza potrebbe richiedere anche 20 minuti. Tutti a zigzagare in centro a San Giovanni, fra rotatorie (ce ne sono sette) e isole salvapedoni (dieci) e a sostare ai passaggi pedonali in attesa che i pedoni transitino. •

Tre precedenti

LO STOP AL TRAFFICO veicolare nella galleria della Transpolesana, ganglio vitale dei collegamenti da e per la bassa, ha tre precedenti negli ultimi cinque anni. Nel dicembre 2019 furono installati i nuovi dispositivi illuminanti a led (spesa complessiva di 600 mila euro). L'intervento aveva richiesto la chiusura notturna a singhiozzo per 40 giorni per la statale per il tratto di 4,5 chilometri compresi tra lo svincolo della zona industriale-commerciale di San Giovanni Lupatoto e lo svincolo di Zevio-Maccachiove.

NEL FEBBRAIO 2017 il manufatto venne chiuso al traffico per tutte le notti per la durata di una settimana in quanto si rendeva necessaria l'attività di revisione degli impianti di ventilazione presenti all'interno della galleria. Gli interventi all'impianto di ventilazione erano indispensabili per ridurre i livelli di inquinamento prodotti in galleria dagli scarichi dei veicoli.

NEL FEBBRAIO 2015 la galleria fu interdetta al traffico per due notti di seguito per poter svolgere le operazioni di pulizia delle pareti della galleria, intasate dalle polveri emesse dagli scarichi dei mezzi in transito. R.G.

Strade provinciali

Senso unico alternato sulla 16, 37/b e 27/a e chiusura della 36

La Provincia ha disposto il senso unico alternato di circolazione e la riduzione del limite di velocità a 30 chilometri orari lungo proprie strade.

SP 16 «della Cara»: il provvedimento sarà in vigore in due tratti distinti nei Comuni di Mezzane di Sotto (tra il km 11+065 e il km 11+290) e di San Mauro di Saline (tra il km 18+200 e il km 18+325) dal 19 aprile al 7 maggio tra le 8 e le

18, festivi e prefestivi esclusi, per permettere il ripristino della pavimentazione stradale in seguito alla posa di infrastrutture elettriche.

SP 37/B «di Castagnè»: l'ordinanza riguarda un tratto extra urbano nel comune di Mezzane (tra il km 7+858 e il km 7+983) e avrà la stessa durata di tempo (19 aprile-7 maggio) e gli stessi orari (8-18).

SP 27/A «Napoleonica», nel



La Sp 36 «della Collina»: è chiusa tra Vestenaveccia e Vestenaveccia

territorio di Sant'Ambrogio di Valpolicella, nel tratto tra il km 0+700 e il km 0+755, dal 19 al 22 aprile tra le 7.30 e le 18. In questo caso l'interruzione è necessaria per consentire la posa della fibra ottica.

SP 36 «della Collina»: da lunedì scorso all'11 giugno, per un importante intervento di lifting per il Colle di Vestenaveccia su

cui sorge l'antica chiesetta di San Antonio del XII secolo, è in vigore sospensione temporanea della circolazione lungo un tratto nel comune di Vestenaveccia. La limitazione è in vigore tra le 8 e le 16 (a esclusione dei giorni festivi e prefestivi) per consentire un intervento sulla vegetazione finalizzato alla messa in sicurezza dei versanti da parte di Veneto Agricoltura.



La galleria della Transpolesana all'altezza di San Giovanni Lupatoto: da questa sera verrà chiusa per riaprire lunedì mattina

Esposto alla Corte dei Conti «Ater, 3 mila case sfitte danno erariale milionario»

VENEZIA Troppe case Ater non assegnate e Marco Gasparinetti presenta un esposto alla Procura della Corte dei conti. Il consigliere comunale di Terra e Acqua ha annunciato ieri di essersi rivolto alla magistratura contabile per chiedere di fare luce su un eventuale danno erariale che una simile situazione possa aver determinato ai danni del Comune di Venezia. «Si stima che vi siano 3 mila case Ater vuote - attacca Gasparinetti - Poniamo anche che gli inquilini paghino 100 euro d'affitto al mese, parliamo comunque di milioni di euro che non vengono incassati». Ovviamente poi il discorso si allarga all'esodo, un male che colpisce Venezia, da poco scesa sotto i 51 mila abitanti. «La città si sta spopolando a gran ritmo, la crisi economica ha portato allo sfratto di centinaia di famiglie, quindi è chiaro che viene a determinarsi un danno sociale se non consegniamo le case - continua - Inoltre alla magistratura contabile chiediamo se c'è un danno erariale: se c'è, va risarcito».

Il consigliere sostiene di aver preso la decisione di presentare l'esposto «dopo che le numerose interrogazioni che abbiamo presentato sul tema dello spopolamento della città non hanno ricevuto risposta nonostante siano state depositate più di un mese fa - dice - e di fronte alla mancata

convocazione della VII commissione da parte del presidente Nicola Gervasutti». Convocazione che però, nel frattempo, è arrivata.

«Abbiamo chiesto ripetutamente la convocazione per coinvolgere tutti coloro che lo vogliono in un ragionamento ampio che conduca a una soluzione rispetto al problema dello spopolamento - continua il consigliere - Ricordo che il centro storico rispetto al 2020 ha perso 2.700 persone e Mestre ancora di più, per la prima volta. Secondo le proiezioni, tra cinque anni saremo sotto i 250 mila abitanti, soglia sotto la quale spariscono le municipalità». Alle prossime amministrative, quindi, si andrebbe a votare senza tale suddivisione amministrativa del territorio. «Un problema di democrazia», per Gasparinetti, che porta poi in luce il numero di alloggi vuoti sul Comune: «Parliamo di 12 mila case di cui 8 mila private - conclude -. È chiaro che la proprietà privata non si tocca, però si potrebbero prevedere agevolazioni sull'Imu o sull'addizionale Irpef che spingano i privati a togliere questi alloggi dalla disponibilità dei turisti, oppure la proposta in mozione per un fondo di garanzia che tuteli i proprietari di fronte all'insolvenza incolpevole dell'inquilino».

A. R. T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terra e Acqua
Marco Gasparinetti è stato candidato sindaco e ora è consigliere



**A Noventa, Asiago
e Schio****Ater, 3 milioni
per migliorare
60 alloggi**

VICENZA Lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione energetica per quasi 3 milioni. È il valore di tre progetti approvati nei giorni scorsi dal consiglio di amministrazione di Ater Vicenza (Azienda territoriale per l'edilizia residenziale) e che riguardano interventi su altrettanti edifici a Noventa, Asiago e Schio. Nel comune del Basso Vicentino il capitolo principale: con 1,3 milioni l'azienda prevede di intervenire su due fabbricati in via della Repubblica per un totale di 42 alloggi che saranno sistemati e riqualificati sotto il profilo energetico. A Schio, invece, il cantiere riguarda 9 alloggi di uno stabile in via Damaggio, all'angolo con via Rovereto, all'interno del Villaggio Pasubio e dove saranno investiti 900 mila euro. Infine altri 531 mila euro sono stati destinati ad Asiago, per la sistemazione e il miglioramento del rendimento energetico di un edificio in via Matteotti, dove si trovano 10 alloggi per l'edilizia residenziale. «Si tratta di somme importanti – dichiara il presidente di Ater Vicenza Valentino Scomazzon – per dare risposta ad esigenze abitative e creare opportunità di lavoro sul territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

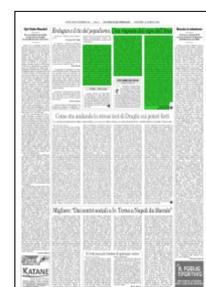


Una risposta dal capo dell'Ance

Al direttore - Quale impresa non vorrebbe crescere in Italia? E' questa la domanda alla quale bisogna rispondere per ben inquadrare il dibattito intorno alla natura del nostro mercato. In un editoriale pubblicato ieri su questo giornale, si attribuisce la contrarietà di tutto il sistema Ance alla costruzione di un monopolio, con il rischio di concentrare presso un unico soggetto imprenditoriale, partecipato da Cdp, la realizzazione di gran parte dei lavori pubblici, a una presunta "battaglia" tra grandi e piccoli. Come se ci fossero imprese che alla possibilità di crescere, assumere e strutturarsi dicessero "no grazie" solo per il gusto di rimanere piccoli e non per la reale e oggettiva impossibilità di ingrandirsi. Chiunque faccia impresa nel nostro settore sa benissimo che con la burocrazia, le regole e la situazione finanziaria attuali nessuno potrà ampliare la propria attività, anzi è già un miracolo e spesso un atto di vero eroismo continuare a svolgerla. Non è dunque una battaglia dovuta alle diverse dimensioni imprenditoriali - in un sistema sano c'è lavoro per tutte le tipologie di impresa - ma alle regole del mercato, che devono essere uguali per tutti. Questa è la battaglia di Ance, non altre. Le prime, tra l'altro, a essere danneggiate dalla concorrenza di chi gode del supporto dello stato e di cospicui aiuti finanziari sono proprio le altre grandi imprese italiane - che Ance rappresenta - che con le sole proprie forze stanno ancora sul mercato. Oltre a tutte quelle che sono state lasciate negli anni al proprio destino, senza alcun intervento pubblico, perdendo migliaia di posti di lavoro. La questione centrale, dunque, non è se sia meglio crescere o restare piccoli, visto che peral-

tro nel nostro come in tanti altri settori economici, tra cui l'editoria, tra i piccoli ci sono grandi eccellenze da tutelare, ma come far competere tutti ad armi pari. Ci siamo chiesti perché nel resto d'Europa, a differenza dell'Italia, ci sono più gruppi imprenditoriali che, senza aiuti di stato, riescono a competere nello stesso mercato? Forse perché in Italia gli investimenti non arrivano mai a diventare cantieri? O perché le norme cambiano in continuazione? Nel nostro paese non esistono le condizioni per far crescere un'impresa. Non è un caso infatti che la redditività delle imprese italiane negli ultimi dieci anni è arrivata a zero. Negli ultimi 15 anni, come denunciavamo da tempo, gli investimenti in costruzioni in Italia sono calati del 60 per cento. Non ci possiamo stupire, dunque, se nello stesso periodo decine di grandi, insieme a centinaia di medie e migliaia di piccole, hanno chiuso, senza che nessuno abbia mosso un dito. Di fronte a questa crisi di sistema in tutta Europa si è corso ai ripari con soluzioni strutturali in grado di mettere in sicurezza uno dei settori chiave dell'economia. Perché in Italia non è stato fatto? Cosa aspettiamo a eliminare le leggi inique, la presunzione di colpevolezza, le procedure farraginose che bloccano tutto e il regime fiscale vessatorio che impediscono alle imprese di lavorare? Invece di chiederci se grande è meglio di piccolo cominciamo a creare le condizioni per sostenere e far crescere le migliaia di eccellenze italiane del nostro settore che sono la struttura portante, a tutti i livelli e tutte le dimensioni, della nostra economia.

Gabriele Buia
presidente Ance



Atlantia-Cdp, la disputa sulla clausola dei ristori

IL NEGOZIATO

MILANO Ancora schermaglie fra Atlantia e la cordata Cdp sul contratto relativo all'operazione Autostrade, mentre nel weekend potrebbe arrivare la lettera di risposta di Florentino Perez, patron di Acs, alle richieste della holding riguardo la precisazione dei tempi per formulare una eventuale offerta binding da mettere in competizione con quella di Cassa. Questa situazione ancora confusa rende incerto il consiglio di Atlantia di oggi pomeriggio che potrebbe essere rinviato a lunedì, sulla base di una proroga che in queste ore i legali delle parti stanno negoziando affinché sia possibile superare gli ultimi nodi dell'offerta di 9,1 miliardi al lordo di 870 milioni di indemnities.

A cominciare dalla clausola di earn out relativa al recupero dei mancati introiti sul calo traffico per il Covid: si tratta dei 400 milioni di ristori promessi dalla cordata di Cdp ad Atlantia, ma privi di qualunque certezza giuridica perché non c'è ancora una norma specifica. E nella stesura delle clausole contrattuali, i consulenti della holding dei Benetton avrebbero chiesto alla controparte una qualche forma di garanzia. Che però il consorzio non è in grado di dare, riservandosi di dare una risposta che ieri a tarda sera ancora non era pervenuta.

In mezzo a questa disputa si inserisce l'attesa di una risposta da Perez sui tempi per fare un'offerta competitiva rispetto a quella di Cdp, Blackstone e Macquarie. Il nuovo slittamento del cda può essere propizio e consentire ad Acs di avere più tempo per la proposta.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Casello in A27, la Regione: «Si fa»

► L'assessore De Berti: «Si tratta di un progetto strategico ► «È nel piano dei trasporti: nel 2019 il presidente Zaia invito il sindaco a un incontro ufficiale per discuterne» scrisse ad Autostrade per fare il punto della situazione»

GRANDI OPERE

Szumski: «È importante per i poli di Santa Lucia e Susegana e quello di Pieve di Soligo; per la promozione del territorio e dei suoi prodotti tipici»

SANTA LUCIA DI PIAVE

Il progetto del casello del Piave è pronto a ripartire con il sostegno della Regione. La novità è emersa ieri, nel corso dell'incontro organizzato in sala consiliare a Santa Lucia dal giornalista Luigi Gandi, nel quale è intervenuta l'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti. «Il casello sull'A27 a Santa Lucia di Piave è inserito nel piano regionale dei trasporti - ha detto De Berti - Nel 2019, il presidente Zaia scrisse ad Autostrade per fare il punto della situazione e la società ci informò, tra il resto, che la Provincia si era impegnata a finanziare la viabilità complementare con 4 milioni di euro». È soddisfatto della novità il sindaco Riccardo Szumski che ha rilanciato il progetto del casello considerate le risorse che arriveranno allo Stato con il Recovery fund. «Visto che i soldi sembrano esserci - ha detto Szumski - e l'opera è strategica, può essere il momento di accelerare». In realtà «i soldi del Recovery fund non potranno essere usati per nuove opere di viabilità - ha spiegato De Berti - ma solo per manutenzioni ordinarie e straordinarie».

LA STORIA FIN QUI

Nei programmi del Comune

da 23 anni, osteggiato dal Comitato per la tutela del paesaggio veneto, il progetto del nuovo casello in zona Grave è stato ritenuto strategico dall'ex presidente del consiglio Mario Monti al quale si era rivolta la provincia di Treviso nel marzo del 2011. L'ente provinciale aveva presentato istanza di remissione alla presidenza del consiglio dei ministri per il progetto del nuovo casello dopo che il parere negativo della Soprintendenza aveva bloccato l'iter della conferenza di servizi, ritenendo che «la costruzione dello svincolo comporterebbe un impatto rilevante con conseguente stravolgimento dei caratteri dell'area stessa e perdita della sua identità». Un punto critico era inoltre la viabilità di accesso al casello. «Nella valutazione degli interessi pubblici presenti - è scritto sul decreto del presidente del consiglio - la realizzazione dell'opera assume rilevanza primaria e strategica per i vantaggi della viabilità e per la riqualificazione dell'intera maglia infrastrutturale connessa». Nella suddivisione dei costi, il manufatto del casello verrebbe realizzato da Autostrade, mentre la viabilità complementare dagli enti territoriali. «Suggerisco che i sindaci della provincia si confrontino - ha detto l'assessore regionale - in modo da individuare le priori-

tà così che siano già definite quando la Regione andrà a redigere il piano della viabilità, anche con analisi dei flussi di traffico».

I PROSSIMI PASSI

Per il sindaco Szumski, il casello è strategico per il territorio per diversi motivi: «per i poli industriali di Santa Lucia e Susegana e quello di Pieve di Soligo; per il polo fieristico e per la promozione del territorio e dei suoi prodotti tipici». Susegana e Pieve di Soligo supportano il progetto. «Il casello avrebbe dovuto essere costruito nel 1972, quando è stata realizzata l'autostrada - afferma Vincenzo Scarpa, sindaco di Susegana - in considerazione delle realtà industriali già presenti, fra le quali Electrolux. Quindi siamo favorevoli al casello, ma ci vedo delle difficoltà nella realizzazione di una viabilità di accesso adeguata». Il nodo restano dunque le strade di collegamento all'uscita ed entrata in A27. Lo svincolo sarebbe anche un ulteriore punto di raccordo con la Pedemontana veneta. «Il progetto è strategico - ha concluso De Berti - e invito il sindaco Szumski ad incontrarci per parlarne in modo ufficiale. Ma - ha precisato l'assessore regionale - ho detto che è strategico, non che la Regione lo finanzia».

Elisa Giraud

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



La viabilità complementare

«Tangenziale sud funzionale all'opera»

(El.Gi.) La tangenziale sud di Conegliano potrebbe essere funzionale al nuovo casello del Piave. L'amministrazione santaluciese non si era mai espressa favorevolmente riguardo alla tangenziale sud di Conegliano, anzi, quando si è trattato di autorizzare la costruzione di un complesso edilizio sul possibile tracciato della strada, l'ha fatto ritenendo che la stessa non dovesse riguardare il territorio santaluciese. Ora tuttavia il sindaco Szumski è pronto a riconsiderare l'opera nell'ottica di funzionalità al futuro nuovo casello. «Tempo fa era stata fatta una valutazione di un possibile tracciato che corresse per un tratto lungo la ferrovia -

afferma - Se ne potrebbe ragionare di concerto con Ferrovie». Boccia invece l'idea di un nuovo casello, sempre sull'A27, di Conegliano e Vittorio Veneto. «Per anni mi è stato detto che un casello a Santa Lucia sarebbe troppo vicino a quello di Conegliano - dice il primo cittadino - adesso pensano di farne un altro. Sarebbe bastato fare il casello di Vittorio Veneto sud più vicino alla zona industriale tra le due città». Szumski ritiene che «forse basterebbe allargare la viabilità esistente. Anche noi nel progetto del casello del Piave abbiamo cercato di sfruttare i tracciati già esistenti per non sventrare il territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO L'autostrada A27 all'altezza del futuro casello. A destra Elisa De Berti, in alto Szumski



Pedemontana, si parte «A Milano in un attimo»

► Il sindaco Guizzo: «Svolta storica. E via Schiavonesca vecchia verrà allargata» ► Ma il Pd lancia l'allarme: «La rotonda non basta, il traffico creerà problemi»

L'INAUGURAZIONE

Il governatore ha annunciato l'apertura del tratto tra Bassano e Montebelluna est per il 4 o 5 maggio

VOLPAGO

Il Pd lancia l'allarme traffico nei centri montelliani con l'apertura della Pedemontana. Ma il sindaco Guizzo assicura: «Sistemeremo la viabilità di adduzione». E aggiunge: «In passato qualcuno ha dormito». L'annuncio del presidente della Regione Luca Zaia relativo all'apertura della superstrada pedemontana nel tratto fra Bassano ovest e il casello Montebelluna est, al confine con Volpago, viene considerato a Volpago una svolta positiva. Anche se si teme l'impatto che tale arteria potrà avere sulla viabilità locale, in particolare su via Schiavonesca vecchia, oltre che sulla stessa Marosticana. L'apertura dovrebbe avvenire il 4 o il 5 maggio, per un totale di 35 chilometri. Del resto, il percorso è praticamente ultimato, compresi caselli e segnaletica. «Ho detto a mia figlia -commenta il sindaco di Volpago Paolo Guizzo- che non appena la superstrada aprirà andrò a Milano a trovarla. E sarà un viaggio velocissimo. Ritengo che tale intervento possa rappresentare una svolta di portata storica».

LA PREOCCUPAZIONE

Ma si teme il traffico dei mezzi da e per il casello Montebelluna est, fra Volpago e Montebelluna. È questo l'allarme che lancia in particolare il circolo del Pd di Volpago. «Volpago, in particolare la frazione di Selva -sot-

tolinea il segretario Nilo Furlanetto- è destinata a sopportare un incremento del traffico lungo la Schiavonesca Marosticana, diretto al casello posto al confine fra Volpago e Montebelluna». E la rotonda che verrà realizzata all'incrocio fra la Marosticana e via Lavaio potrebbe non risolvere il problema. «Non servirà a ridurre il traffico, ma a incanalarlo per via Lavaio Bassano e poi per via Schiavonesca vecchia sino al casello di Montebelluna-Volpago e viceversa in uscita dal casello. La rotonda sarà un'opera funzionale più alla Superstrada che alla frazione. Da Ponte della Priula in direzione ovest l'accesso alla Superstrada avverrà convergendo su Nervesa-Giavera-Volpago, per poi innestarsi nella Superstrada al casello di Montebelluna-Volpago. Già adesso gli attraversamenti di Giavera, Selva e Volpago lungo la Schiavonesca nella zona del Montello sono difficoltosi; difficoltà che si aggraverà con l'incremento dei flussi per adduzione alla Superstrada».

LE RICHIESTE

Si chiede quindi «di svolgere ogni azione opportuna con i Comuni di Giavera e Nervesa, per far sì che la Superstrada sia al servizio del territorio e non il contrario, come avverrà senza azioni correttive». Ma si chiede anche «ai Comuni di adoperarsi per ottenere dalla Regione il ripristino delle riduzioni dei pedaggi, così da rendere conveniente l'uso dell'arteria per i residenti». Una questione, quella



del traffico, che il sindaco Paolo Guizzo ha ben presente.

«È ovvio che serve la viabilità di adduzione -dice Guizzo- la rotonda di via Lavaio è solamente il primo step. Poi bisognerà allargare via Schiavonesca vecchia. Un atto approvato in consiglio, volto ad allargare l'incrocio fra via Antiga e via Schiavonesca vecchia, è la premessa». Ma Guizzo si toglie anche qualche sassolino dalla scarpa.

L'ATTACCO

«Vorrei dire però -afferma- che, se ci troviamo in questa situazione, è perché l'amministrazione che mi ha preceduto ha dormito. E lo dimostra la diversità del trattamento riservato a Volpago e a Trevignano quando è stato delineato il tracciato ma anche la posizione della strada rispetto al piano campagna. Per quanto riguarda Trevignano, si è riusciti ad ottenere che la strada passasse sotto terra e non rompesse il centro di Signoressa. Volpago non ha avuto lo stesso trattamento». Intanto, il sindaco di Montebelluna Elzo Severin esulta per l'ormai prossima inaugurazione e si augura che l'evento possa rappresentare un'occasione per una visita, da parte del Governatore, al cantiere del sottopasso di via Piave, che verrà collocato in sede durante l'estate. E che rappresenta, rispetto alla Pedemontana, un'opera compensativa.

Laura Bon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DIRITTURA D'ARRIVO Il cantiere della Pedemontana a Signoressa lungo la Feltrina (Nuove Tecniche/BORTOLANZA)



Venezia

Autorità e nomine, paralisi sul governo della laguna

È paralisi a Venezia sulla gestione della laguna: ancora nessuna decisione sull'Autorità e sulle nomine che contano.

Brunetti a pagina VIII

Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia

► Con il nuovo governo si è bloccato l'iter per avviare l'agenzia per la laguna. In ballo anche le cariche in Porto e Provveditorato

**UNICA PROSPETTIVA,
LA RIUNIONE DEL CIPE
CHE IL 5 MAGGIO
DOVREBBE SBLOCCARE
I 538 MILIONI PER
FINIRE L'OPERA**

SCENARI

VENEZIA C'è una data, quella del 5 maggio, in cui è fissata la riunione del Cipe che dovrebbe finalmente sbloccare i fondi per rilanciare i lavori del Mose: 538 milioni (dagli ultimi conteggi) di residui dei vecchi mutui. E poi ci sono le trame in corso per dare forma a quell'Autorità della laguna, destinata a gestire Mose e sistema lagunare. Tempi più lunghi, in questo caso, per la nomina del presidente, che ad ottobre sembrava questione di un paio di mesi, ma che ora potrebbe slittare all'estate. Sono i due fronti aperti della salvaguardia di Venezia che si stanno decidendo nelle stanze del Governo.

AUTORITÀ IN STALLO

Più complesso quello dell'Autorità. In ballo c'è la rivoluzione della gestione sulla laguna, voluta dal precedente Governo, con la regia dell'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il Pd Andrea Martella, inserita nel decreto Agosto, convertito in legge ad ottobre. Osteggiata dalle opposizioni di allora, Lega e Forza Italia, così come dal sindaco, Luigi Brugnaro, che avevano tuonato contro l'esclusione delle realtà locali. Polemiche di fine anno. Poi il Governo è cambiato, con l'ingresso di Lega e FI. Martella non c'è più.

E l'unico ministro veneziano è l'azzurro Renato Brunetta. Proprio con Brunetta Brugnaro sarebbe tornato alla carica contro l'Autorità, cassata anche nella proposta di nuova legge speciale, presentata a fine febbraio dalla Lega, primo firmatario il deputato veneziano Alex Bazzaro.

Quanto basta a rallentare - e

complicare - la nomina del presidente. Il pallino è nelle mani del neo ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, un tecnico che per il momento ha preso tempo, ma non sarebbe intenzionato a cambiare strada. «Non si torna indietro - rivendica il deputato Pd, Nicola Pellicani - L'Autorità è una conquista. Giusto affermare di priorità nazionale della salvaguardia lagunare». Ma Bazzaro ribadisce: «Va abolita, i territori coinvolti di più». Una mediazione che accontenterebbe opposizioni e Ca' Farsetti sarebbe quella di dare un peso maggiore agli enti locali nella scelta del presi-



dente, con una nomina "di concerto". «Un obbrobrio giuridico» taglia corto Pellicani.

CASELLE E NOMI

Partita aperta, in un gioco destinato a interessare anche altre caselle. Quella del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, oggi commissariata e affidata al provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone. Proprio Zincone a fine novembre andrà in pensione da provveditore. Aprendo un vuoto. A quel punto ci sarà già il nuovo presidente dell'Autorità della laguna? O il nuovo provveditore continuerà ad occuparsi di salvaguardia? Un papabile successore interno era stato indicato nell'ingegner Francesco Sorrentino, gradito ai 5 Stelle. Ma ora l'interessato potrebbe ambire ad un'altra sede. In questo quadro incerto il toto candidature è apertissimo. E prima della laguna, potrebbe essere

definita proprio la casella del Porto. In campo potrebbero tornare anche candidati politici, magari quelli rimasti senza un ruolo. Tra i tecnici, invece, tramontata la candidatura della commissaria al Mose, Elisabetta Spitz. Appoggiata da Martella, ne è stata poi accertata l'incompatibilità per limiti d'età. Ma contro la commissaria - che ha recuperato l'ex amministratore del Cvn, Francesco Ossola, come consulente - si sono schierate anche le imprese, oltre che il mondo ambientalista. Tecnico quotato, esperto di salvaguardia lagunare, resta il direttore generale di Corila, Pierpaolo Campostrini. E un veneziano da qualche giorno è entrato nello staff del ministro, l'ex rettore di Ca' Foscari, Carlo Carraro. Un'altra voce che quantomeno sarà ascoltata.

L'ATTESO CIPE

Più semplice, si diceva, la

questione fondi. Se ne parla da una paio anni, di questi avanzi dei mutui del Mose. «Non si capiva come dovessero essere assegnati - ricorda Pellicani - Ora gli uffici legislativi dei ministeri avrebbero chiarito che basta una delibera del Cipe». Che sta già verificando i conti, in vista della riunione del 5 maggio. Sullo sfondo c'è sempre il nodo della Legge speciale, da rifinanziare o rinnovare. Dopo la proposta di Legge di Pellicani, sono arrivate quelle di Brunetta e Bazzaro. «L'obiettivo è arrivare a una proposta unica - osserva il leghista - Bisogna fare lobby per Venezia per non trovarci ad elemosinare ogni anno i soldi per salvaguardia e Mose». E Pellicani rilancia anche la sua iniziativa parlamentare di indagine su Venezia: «È un tema nazionale, va riportato al centro del dibattito».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SALVAGUARDIA Elisabetta Spitz e, a destra, fondamenta di Cannaregio allagate

Un "semaforo" on line per segnalare l'innalzamento delle barriere mobili

**OGGI LA PROVA
 IN TUTTE LE BOCCHE
 DI PORTO
 E IL SOPRALLUOGO
 DEI SUBACQUEI
 DELLA FINANZA**

IL SOLLEVAMENTO

VENEZIA Da ieri, sul sito del commissario straordinario per il Mose, ci saranno nell'home page dei semaforini che avviseranno quando le paratoie di ciascuna bocca di porto saranno in funzione. Ogni fase sarà annunciata in quattro stadi: il verde a significare l'assenza di qualsiasi attività, l'arancione per indicare la possibilità di un sollevamento 9 ore prima dell'evento, precisando anche il countdown, il rosso lampeggiante per l'inizio del sollevamento e il rosso fisso per le barriere sollevate.

Il punto di partenza di un sistema di comunicazione da condividere e integrare con i contributi di Comune di Venezia, Consorzio Venezia Nuova, Provveditorato per le opere pubbliche e Capitaneria di porto.

È il primo test di comunicazione sarà proprio oggi, visto che è prevista un'alzata in contemporanea in mattinata in tutte le bocche di porto.

Ogni 45 giorni, in media, è previsto un sollevamento alternato delle paratoie del Mose per testarne il funzionamento in caso di necessità. Ultimamente, con l'intento di ridurre i costi, le movimentazioni erano state limitate solo ai reali casi di acqua alta,

unendo la necessità di salvaguardia a quella della verifica funzionale.

Ma oggi l'appuntamento sarà comunque duplice: oltre alla procedura sperimentale, in contemporanea in tutte le bocche di porto ci sarà un sopralluogo di indagine dei subacquei della guardia di Finanza, supportati da quelli della ditta Nautilus che si avvicinerà al Mose con un pontone, per andare a valutare per quanto possibile la salute delle cerniere del Mose, nella parte immersa, alla bocca di Treporti.

Un sopralluogo ordinato dalla Procura regionale della Corte dei conti, in relazione alle recenti denunce di corrosione dei dispositivi che consentono la movimentazione delle paratoie.

L'iniziativa è stata assunta nell'ambito dell'inchiesta coordinata dal procuratore Paolo Evangelista per verificare il possibile danno erariale conseguente ad ipotizzati difetti nella realizzazione delle cerniere, ai costi che dovranno essere sostenuti per successive manutenzioni se non addirittura per la sostituzione delle cerniere compromesse.

Dovranno essere messi a confronto i pareri tecnici come quelli degli ingegneri Susanna Ramundo e Mario Paolucci, che si sono dimessi dall'incarico di consulenti perché i suggerimenti sarebbero stati ignorati, con rischi per il futuro dell'opera e altri pareri che ridimensionerebbero il problema e ne riterrebbero possibile una risoluzione. Le verifiche riguarderanno in particolare le cerniere "femmina" agganciate ai cassoni sotto acqua

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



GRANDI OPERE

**Pedemontana
giù il diaframma
La galleria nord
sbuca a Malo**



Gli ultimi colpi del martello meccanico hanno fatto cadere il diaframma di roccia. A Malo è stato completato lo scavo della galleria nord della Pedemontana.

/// **Matteo Carollo** pag. 24

LA SUPERSTRADA Ieri gli ultimi colpi del grande martellone meccanico accolti dagli applausi dei presenti

Spv, giù l'ultimo diaframma La galleria nord sbuca a Malo

Più indietro i lavori sul lato ovest per lo sbocco a Castelgomberto
Ora Vallugana sgravata da metà passaggi di mezzi pesanti

/// **Matteo Carollo**

●● Gli ultimi colpi del grande martellone meccanico, ben assestati, e il diaframma di roccia cade. Prima una piccola apertura, poi la breccia si allarga. A Malo è stato completato lo scavo della canna nord della galleria della Superstrada Pedemontana Veneta che collegherà il paese con Castelgomberto. Ad assistere alla scena, ieri, accolta dagli applausi di tecnici e lavoratori, il sindaco di Malo Moreno Marsetti, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, direttore della struttura di progetto Spv, i tecnici di Sis e il presidente del consiglio regionale Roberto Ciambeti. Un traguardo che secondo i tecnici allevierà i disagi per i residenti di San Tomio e di Vallugana. Resta ora da completare la parte verso Castelgomberto.

Dopo il completamento della canna sud, nella parte maladense viene ora aperta an-

che la canna nord del tunnel, della lunghezza complessiva di 5,8 chilometri. Ieri il martellone che ha scavato l'ultimo tratto di roccia, dopo la sospensione delle esplosioni per non creare disagi ai residenti, è sbucato dalla parete come una grande talpa meccanica, tra gli applausi di tecnici e amministratori. Un'apertura che avrà come effetto immediato la possibilità di disporre di due vie per l'ingresso e l'uscita dei camion e dei mezzi utilizzati per gli scavi e il trasporto del materiale all'esterno. Secondo le previsioni, i disagi dovrebbero ridursi innanzitutto per i residenti di San Tomio, dove si trovano i due imbocchi della galleria: con la fine delle operazioni di scavo spariranno anche i rumori e le vibrazioni che avevano sollevato le proteste degli abitanti. Benefici in vista anche per Vallugana, con la prevista riduzione dei camion in ingresso e uscita dalla galleria di emergenza. "Oggi è stato raggiun-

to un traguardo importante per Malo, si vede la luce in fondo al tunnel - spiega il sindaco Marsetti -. Si spera che ora siano più celeri nel completamento per concludere definitivamente il cantiere, in modo da sollevare definitivamente dai disagi i cittadini di San Tomio. In Vallugana, poi, ci sarà minor traffico e minor deposito di materiale". «L'accesso di Vallugana rimane, ma avendo aperto un'ulteriore via, cercheremo di passare prevalentemente per i due imbocchi di San Tomio - sottolinea l'ingegnere Pellegrini, direttore della struttura di progetto Spv -.

Rimane il trasporto dello smarino. Prima, però, da Vallugana uscivano i camion provenienti da quattro fronti di scavo; ora i fronti, verso Malo, sono due. Il carico dello smarino è dimezzato. Con queste due vie di fuga, poi, non ci sarà più il viavai di camion che c'era prima».

Restano ora da scavare, verso Castelgomberto, 792 metri nella canna nord e 1.190 metri della canna sud. Sul fronte verso Malo si sta procedendo con lo scavo della roccia; più difficoltoso l'andamento del fronte verso la Valle dell'Agno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Abbattimento Il momento in cui la benna sfonda l'ultimo diaframma della galleria nord della Pedemontana a Malo

Tangenziale est, spiraglio dai sindaci

I primi cittadini di Zanè e Zugliano aprono alla realizzazione della bretella ma chiedono garanzie
«Non rimanga una incompiuta»

Il sarcedense Cortese chiede che prima venga completato il tratto fra A31 e Gasparona

/// **Alessandra Dall'Igna**

●● Da parte dei sindaci dell'Alto vicentino non c'è chiusura nei confronti della circonvallazione est, ma un cauto scetticismo su tempistiche, tracciato e finanziamento dell'opera. Tutto sommato però qualche spiraglio lo si può intravedere.

Il giorno dopo l'appello lanciato da Confindustria Vicenza, che ha chiesto alle amministrazioni comunali dell'area thienese di trovare un accordo sull'arteria per il bene del territorio, rispondono i sindaci maggiormente interessati dal passaggio del tracciato ovvero Zugliano, Zanè e Sarcedo. Secondo lo studio preliminare datato 2017, la nuova circonvallazione prenderebbe il via a Sarcedo all'altezza della rotonda di via Schio, ai margini della zona industriale; da qui proseguirebbe lungo via Asiago e via Europa entrando nel territorio di Thiene per innestarsi nella rotonda di via Monte Grappa e proseguire tra i campi a sud di Centrale di Zugliano fino al collegamento con la località Casette a Zanè.

Un'opera economicamente

impegnativa - si parla di circa 12 milioni di euro - che andrebbe a sollevare la viabilità urbana thienese dove attualmente si riversa il traffico da e per le aree produttive e commerciali dei Comuni limitrofi. Ma se sull'effettiva utilità dell'arteria Thiene non ha mai avuto dubbi, le altre Amministrazioni coinvolte esprimono delle perplessità sul progetto, pur non essendo contrarie a priori: è infatti forte il timore di ritrovarsi con un'opera "monca" e il territorio devastato.

«Zugliano non fa barricate su questa proposta - precisa il sindaco Sandro Maculan - però chiediamo che ci sia un progetto organico e condiviso da tutti, perché non possiamo sacrificare un importante pezzo di campagna di Zugliano solo per far partire l'opera (il primo stralcio è previsto nella frazione di Centrale, ndr). Il rischio è quello di ritrovarsi con una strada realizzata a metà. Rimane poi un grande interrogativo: chi finanzia la circonvallazione?».

«Non siamo contrari a priori - aggiunge Roberto Berti, sindaco di Zanè - ma ci sono alcune criticità che devono essere risolte prima di arrivare ad un accordo. Per quanto ci riguarda, il tracciato così come ci è stato presentato andrebbe ad aumentare i disagi alla viabilità in località Casette e su via Verdi, pertanto è fondamentale che il progetto contempli già il prolungamento verso la zona industriale di Carrè. Chiediamo inoltre che ci sia un cronopro-

gramma preciso dei lavori: sono favorevole all'avanzamento per stralci, purché l'intervento complessivo venga completato in tempi certi».

Il Comune di Sarcedo è da sempre quello più critico nei confronti della circonvallazione est e pertanto il più resistente all'accordo con le altre Amministrazioni. «Non è pensabile che il tracciato utilizzi via Europa e via Asiago - afferma il sindaco Luca Cortese - perché lungo questa strada ci sono molte abitazioni che vanno tutelate. Inoltre, prima di realizzare una nuova strada credo sarebbe il caso di completare quelle già in programma, e in particolare il raccordo tra l'A31 e la Nuova Gasparona. Si potrebbe infatti scoprire che con questo nuovo collegamento non c'è più alcun bisogno della circonvallazione est. Infine, vorrei sottolineare che il territorio di Sarcedo, con la Pedemontana, ha già dato abbastanza in termini di infrastrutture utili al territorio. Non si tratta dunque di campanilismo ma di salvaguardare la qualità di vita dei cittadini. In questo siamo piuttosto fermi vista l'importanza del tema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

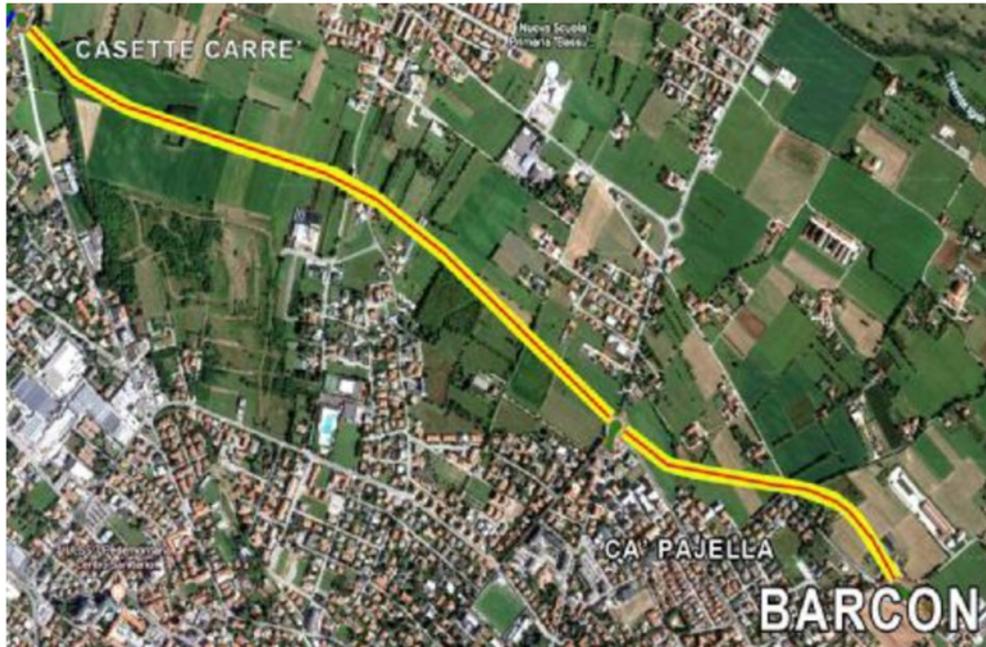
LA RISPOSTA

Opera importante ma prima vengono altri interventi

Dopo la notizia che i sindaci dei Comuni interessati non sono del tutto contrari alla tangenziale est il primo cittadino thienese risponde che ci sono altre priorità. «Apprezzo l'impegno di Confindustria e le soluzioni viabilistiche proposte per decongestionare la viabilità thienese - afferma il Gianni Casarotto - Vorrei però evidenziare quanto sia prioritario arrivare prima possibile ad una sistemazione di via dell'Autostrada e della rotonda all'ingresso della bretella Thiene-Schio. Senza un adeguamento di questa strada strategica, ad oggi sottodimensionata rispetto alle esigenze dell'Alto vicentino, si rischia di aggravare ulteriormente i problemi del traffico cittadino. Ben venga dunque la circonvallazione est e il raccordo tra il casello dell'A31 e la Nuova Gasparona, a patto però che prima si metta mano a via dell'Autostrada. Da parte mia c'è la massima disponibilità a collaborare con le altre Amministrazioni e con la Provincia per trovare le soluzioni più adeguate». **A.D.I.**

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Il tracciato Nella cartina è visibile il percorso della circonvallazione nella parte thienese fino a Carrè

A Parigi lavori in corso per costruire 200 km di metropolitana automatica entro il 2030

Il metrò del futuro parla italiano

Webuild e Simeon nel progetto da 35 mld a basso impatto

DI FEDERICO PIAZZA

La Parigi del futuro passa attraverso l'ambizioso progetto di estensione e ammodernamento del trasporto metropolitano. Il *Grand Paris Express* è l'evoluzione della metropolitana nata a inizio 1900 e della Rer (*Réseau express régional*), il servizio ferroviario che collega il cuore cittadino con le diverse aree periferiche della conurbazione.

Il progetto Grand Paris Express, iniziato nel 2015, prevede che entro il 2030 si realizzino 200 chilometri di linee aggiuntive della metropolitana per collegare gran parte dei comuni dell'*Île-de-France*. Cantieri per 68 stazioni, quattro nuove linee automatiche ad anello attorno a Parigi e il prolungamento di linee esistenti, di cui il 90% interrate. Con investimenti per almeno 35 miliardi di euro. Si stima che a regime il *Grand Paris Express* transporterà 2 milioni di passeggeri al giorno con un treno ogni due o tre minuti. La nuova rete integrata collegherà i tre aeroporti, i nuovi quartieri in sviluppo e i distretti degli affari e dei centri di ricerca situati nell'area urbana della Grande Parigi, servendo 165mila aziende.

Il progetto di trasporti a basso impatto ambientale è tra le diverse iniziative che mirano a far diventare Parigi una città *carbon neutral*, interamente alimentata da energie rinnovabili, entro il 2050. «Il

Grand Paris Express è un progetto indispensabile, coerente e collettivo», ha recentemente dichiarato al parlamento francese Jean-François Monteils, il nuovo presidente del direttorio della *Société du Grand Paris*.

Nella realizzazione delle infrastrutture sono implicate anche importanti aziende italiane del settore costruzioni. Con il *Paris Grand Express* ritorna infatti a lavorare in Francia dopo 20 anni Webuild (precedentemente Salini Impregilo), dopo aver lavorato a due linee della metropolitana parigina tra il 1992 e il 1998. Ora Webuild sta partecipando in joint-venture con *Nouvelles Générations d'Entrepreneurs* all'estensione della linea 14 fino all'aeroporto di Orly, e da gennaio 2019 sta costruendo la nuova linea 16, lotto 2 a nord ed est. «Lavorare a Parigi nell'ambito del *Grand Paris Express* è per noi motivo di grande orgoglio per il ruolo strategico che il piano riveste per la città e per la visione di lungo periodo che ha ispirato la realizzazione della più imponente iniziativa di mobilità sostenibile in Europa», ha dichiarato il ceo Pietro Salini.

Altra azienda italiana che con le commesse legate al *Grand Paris Express* sta accrescendo molto la sua presenza in Francia è la friulana Simeon, player internazionale negli involucri di immobili in architetture integrate e sistemi complessi di pregio. A Parigi Simeon sta partecipando

alla realizzazione in acciaio e vetro di nuove stazioni della metropolitana (Noisy-Champs e Le Bourget) e di aeroporti (facciate ed estensione del nuovo Orly e terminal T1 e T2 del Charles De Gaulle). Ma anche ad opere nei nuovi quartieri in sviluppo, come 35mila mq di facciate del più grande campus in legno *bas carbone* al mondo per il committente WO2 a La Défense. E anche infrastrutture per l'istruzione come la *Sorbonne Nouvelle*, l'*École Supérieure de Physique et de Chimie Industrielles* e il polo *Biologie-Pharmacie-Chimie* dell'università Paris-Saclay.

Con 45 progetti in Francia dei quali l'80% nell'*Île-de-France*, Simeon è un esempio di internazionalizzazione d'impresa supportata dagli strumenti delle finanze regionali italiane. «Con il 90% di mercato estero e un portfolio ordini acquisiti di 128 milioni di euro, è fondamentale per noi la presenza diretta in alcuni paesi», ha spiegato il presidente, Marco Simeon. «A marzo 2020 abbiamo costituito e messo a regime Simeon France, un'operazione perfezionata con la collaborazione di Finest, la società finanziaria delle regioni del Triveneto. Uffici a Parigi e 15 risorse fisse ci hanno consentito di seguire i cantieri e di affiancare i clienti sul posto quando spostamenti dall'Italia sarebbero stati impraticabili in pieno *lockdown*».

—© Riproduzione riservata—



L'azienda friulana Simeon sta realizzando le facciate dei terminal T1 e T2 dell'aeroporto Charles De Gaulle, a Parigi



Giovannini: il codice appalti non va sospeso

Niente sospensione del codice degli appalti ma interventi di semplificazione e re-ingegnerizzazione delle procedure di gara per renderle compatibili con i tempi del Recovery plan. Arriva dal ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, lo stop (a questo punto definitivo) all'ipotesi lanciata dal presidente dell'Antitrust, Roberto Rustichelli, di sospendere il codice degli appalti per velocizzare i cantieri in prospettiva del Pnrr. Un'ipotesi, in verità, già scartata dai costruttori dell'Ance secondo cui finirebbe per essere controproducente rispetto alla finalità di velocizzazione delle procedure, visto che è proprio l'incertezza normativa il primo fattore di rallentamento delle opere. Timori, questi, condivisi anche da Giovannini che, intervenendo all'evento «Italia2021» organizzato da Pwc, ha annunciato invece che la strada scelta dal governo Draghi per completare entro il 2026 tutte le opere finanziate dal Recovery Fund sarà un'altra: la semplificazione di fasi «che oggi avvengono in sequenza e invece devono avvenire in parallelo». Sul dossier è al lavoro una commissione istituita dal dicastero di

porta Pia e da quello della Funzione pubblica, assieme ad Anac, Corte dei conti e Consiglio di stato. La commissione, ha annunciato Giovannini all'evento Pwc, «ha concluso i lavori» e gli interventi di semplificazione e re-ingegnerizzazione delle procedure sono pronti per essere recepiti nel decreto legge che il governo punta ad approvare entro la prima decade di maggio. «Se si tolgono tutte le regole nessuno sa più come comportarsi e si finisce per rallentare le opere invece che per accelerarle e noi invece dobbiamo andare veloci», ha osservato il ministro.

Nel merito dei progetti che saranno finanziati dal Pnrr, Giovannini ha precisato che saranno privilegiati, come chiesto dall'Ue, interventi infrastrutturali che incorporino la componente ambientale. «Per questo non è prevista la costruzione di strade se non per il caso particolare delle aree interne che devono essere collegate all'alta velocità». In totale, per gli interventi di competenza del Mims legati al Recovery plan il governo impegnerà 50 miliardi di euro.

Francesco Cerisano

© Riproduzione riservata



Mmf ⁵ Emanuele Preve, managing director del gruppo, racconta la svolta sostenibile

Riso Gallo, il piatto forte è green

Confezioni e coltivazioni biologiche. Gli scarti? Servono all'edilizia

DI FRANCESCA SOTTILARO

Il focus sulle produzioni da agricoltura sostenibile con una nuova campagna a partire dal 2022 e un packaging green; gli occhi sull'estero dove il brand ha diffuso la moda del risotto, infine maggiore ascolto ai nuovi bisogni dei consumatori, «più basici e meno da buffet». **Emanuele Preve**, managing director dell'azienda di famiglia che per 6 generazioni ha portato avanti tra Genova, l'Argentina e la Lomellina il business e il marchio Riso Gallo, racconta così l'approccio strategico al «Do it better», tema dell'ultimo Milano Marketing Festival organizzato da Class Editori di cui lo stesso Preve è stato tra i protagonisti.

«Intorno a Riso Gallo c'è una grande fidelizzazione», spiega il manager a *ItaliaOggi*, «ma il mercato sta cambiando e noi lo seguiamo: i consumatori sono tornati a scegliere prodotti basici, soprattutto risi bianchi carnaroli e arboreo, non tralasciando quelli a valore aggiunto come i risotti pronti. Ma è sparita la fretta tipica del prepararsi un menù in poco tempo, bilanciata dal boom delle richieste e del confezionamento nei primi mesi dell'emergenza sanitaria».

Se in materia di riso le specie variano per le occasioni, alla fine degli aperitivi di massa è legata poi «la battuta d'arresto del riso venere tipico dei momenti conviviali».

Intanto il gruppo a partire dall'estero sta investendo sul riso da agricoltura sostenibile: «Nel panorama generale non

si parla di biologico che in Italia in tema di riso non ha mai preso moltissimo, piuttosto c'è la cultura della prosimità o delle materie prime che arrivano da coltivazioni controllate», continua Preve. «Da un lato ci sono protocolli per salvaguardare l'ambiente o i metodi di coltivazione, dall'altro c'è il packaging. Sostenibilità non vuol dire solo cartone certificato ma anche plastica e siamo stati i primi a sperimentarla in modalità sostenibile per il sottovuoto. Siamo partiti dall'estero perché c'è una maggior sensibilità in materia e poi i volumi nella Penisola sono ancora ridotti, il processo di home boarding (coinvolgimento) dell'agricoltore è più lungo, vanno implementate regole per la certificazione e per la quantità, ma siamo a buon punto del processo».

In Italia le varietà Riso Gallo Rustico, e Riserva Riso Gallo carnaroli da agricoltura sostenibile si stanno cominciando a diffondere. «Il tema è legato alla qualità», aggiunge Preve, «ma poi il consumatore non va dimenticato, si attende prestazioni del packaging che mantengano le condizioni migliori. Per noi è stato un duro lavoro di sperimentazione, con mesi di pallet spediti in tutta Italia per testare l'efficacia. E devo dire che siamo stati molto contenti dei risultati».

Intanto è sulle stagioni che si alterna il giro d'affari di Riso Gallo. «Il picco dei consumi, al di là di quanto si possa pensare nella tradizione del risotto tipica del Nord che è invernale, per noi coincide con la primavera: da maggio in poi, giugno, luglio, agosto, sono mesi di insalate di riso, con Arancini e Suppli che fanno poi la differenza al centro Sud».

Il 2020 è cresciuto dell'8% a

circa 110 milioni di euro di fatturato: «Siamo soddisfatti considerato il momento storico: si sentono situazioni difficili ovunque», afferma il managing director di Riso Gallo. «La campagna sui prodotti sostenibili sarà lanciata a partire dal 2022», mentre al momento il canale horeca è fermo. «Puntiamo più sull'estero, dove è stato fatto un grande lavoro per portare il risotto in tutti i ristoranti».

C'è infine, sempre in tema green, un nuovo sviluppo per il reimpiego nell'edilizia dei materiali di scarto del riso: «Oltre i normali riutilizzi per i mangimi alimentari, la Lolla di Riso Gallo impiegata come isolante nelle centrali termiche sarà oggetto di un progetto importante nei prossimi mesi a Milano in collaborazione con Ricehouse», conclude Preve.

© Riproduzione riservata



Emanuele Preve





Alcune varietà Riso Gallo e, a destra, le confezioni da agricoltura sostenibile

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Il palazzo delle Generali venduto a Finint per 15 milioni

BARBIERI / PAGINA 19



Il palazzo delle Generali di fronte al Pedrocchi (foto Bianchi)

LE GRANDI OPERAZIONI

Il Palazzo delle Generali passa a Finint «Padova una delle capitali della ripresa»

Acquisizione da 15 milioni. L'ad Sbroggiò: «Scommettiamo sulla ripartenza del retail in una delle piazze più suggestive»

«Le potenzialità sono un centro vivace, l'Ateneo e la sanità d'eccellenza»

«Gli universitari non vedono l'ora di tornare per questo ci stiamo guardando intorno per realizzare alcuni studentati»

Giorgio Barbieri

Passa di mano il Palazzo delle assicurazioni Generali di via VIII Febbraio. Ad aggiudicarsi uno degli edifici più prestigiosi della città è Finint Sgr, società di gestione del risparmio del Gruppo Banca Finint, che scommette sulla capacità di Padova di saper uscire meglio di altre piazze dalla crisi dovuta all'emergenza sanitaria. I contorni dell'operazione sono coperti dal riserbo, ma si ipotizza che il costo dell'acquisizione possa aggirarsi sui 15 milioni di euro. Il palazzo, costruito negli anni Venti su progetto dell'ingere

gnere Augusto Berlese, è composto da tre blocchi connessi per una superficie complessiva di 7.000 metri quadrati, presenta 6 piani fuori terra e un piano interrato. Il piano terra è prevalentemente dedicato a unità retail con negozi che presentano vetrine su Piazzetta della Garzeria e su via Cesare Battisti, mentre ai piani superiori sono presenti unità ad uso direzionale e residenziale. «La nostra filosofia è che nei momenti di crisi si compra e in quelli di crescita si vende» spiega Mauro Sbroggiò, amministratore delegato di Finint Investments Sgr.

In una fase di grande incertezza a causa della pandemia avete deciso di investire su Padova. Perché?

«Questa è una città dalle elevate potenzialità: ha un centro storico molto vitale, un'università che funziona bene, un sistema sanitario d'ecce-



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

lenza e importanti investimenti in arrivo. Il Palazzo delle Generali è quindi un gioiello architettonico nel centro della città, proprio di fronte al Pedrocchi, ed è collocato all'incrocio di tre strade (via VIII Febbraio, via Battisti e Riviera dei Ponti Romani) che rappresentano le vie dello shopping padovano».

Una scommessa in controtendenza in una fase in cui il mondo del commercio lamenta una crisi molto pesante.

«Il Covid ha accelerato processi, soprattutto nell'ambito del retail, sui quali la nostra economia era in ritardo a causa delle arretratezze del nostro sistema del commercio. Inevitabilmente ci sarà una selezione darwiniana e sopravviverà meglio chi saprà rilanciarsi e cogliere le opportunità che si presenteranno. In questo anno le persone si sono abituate a far arrivare il prodotto a casa, ma

questo non potrà durare quando si tornerà alla normalità. Il luogo fisico, dove fare acquisti e farsi consigliare, tornerà a essere centrale».

Quindi puntate anche sulla ripartenza del mercato del retail?

«La nostra intenzione, che non è speculativa, è quella di andare ad acquistare asset che non tramontano. Non c'è dubbio quindi che l'acquisizione di un immobile "monumentale" che affaccia su una delle più interessanti piazze italiane rappresenta una conferma della nostra volontà di investire sul territorio e un segnale di fiducia e ottimismo nelle potenzialità di ripresa del settore. L'acquisizione infatti è stata effettuata tramite il Fondo Finint Fenice, un fondo immobiliare istituito in forma chiusa, che ha il suo focus su immobili aventi diverse destinazioni d'uso, uffici, alberghiero e commerciale».

Su Padova avete in mente altri investimenti?

«Stiamo guardando con grande attenzione al mondo universitario. Sono convinto che gli studenti non vedano l'ora di tornare a fare lezioni in presenza e di socializzare. In questo senso stiamo ipotizzando di realizzare alcuni studentati all'avanguardia che, a costi contenuti, possano dare servizi importanti ai nostri ragazzi».

Anche l'università sta progettando un grande studentato all'ex caserma Piave. Ritieni che dopo il Covid ci saranno tutti questi studenti da accogliere?

«La nostra idea è molto lontana dalle caserme. Vogliamo realizzare strutture piccole, vicine alle sedi universitarie, con spazi attrezzati per fornire una nuova idea di vivere l'esperienza universitaria».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Palazzo delle Generali è stato costruito negli anni Venti su progetto dell'ingegnere Augusto Berlese. È composto da tre blocchi per una superficie di 7.000 metri quadrati (BIANCHI)



MAURO SBROGGIÒ
AMMINISTRATORE DELEGATO
DI FININT INVESTMENTS SGR

Autovie Venete La società in house rimane ancora una scatola vuota

L'assessore Zilli: «Attendiamo le carte di Cipe e Trasporti»
Ma il nodo da sciogliere è il valore delle quote da liquidare

**Sul bilancio pesa
la flessione delle
entrate da pedaggio
registrata nel 2020**

Riccardo De Toma / UDINE

Due cantieri aperti. Il primo, quello sullo snodo di Palmanova, si spera possa chiudersi in estate. Il secondo, da Alvisopolli a Portogruaro, richiede ancora un anno e mezzo di lavori. Sembra moltissimo, ma il tempo passa veloce, e gli altri due lotti destinati a chiudere il puzzle della terza corsia restano interamente sulla carta: si tratta dei 9 chilometri tra Palmanova e Villesse e dei 25, tutti in Veneto, tra Portogruaro fino a San Donà. La carta è quella dei progetti, praticamente pronti, anche se con un diverso livello di definizione. Per tradurli in appalti serve com'è noto la nuova concessione trentennale: solo una lunga garanzia di pedaggi, infatti, può assicurare la copertura finanziaria dei lavori.

Il Covid, però, oltre a ridurre drasticamente (circa -50 milioni nel 2020) le entrate di Autovie Venete, sembra aver congelato anche il già difficile passaggio del testimone dall'attuale concessionaria pubblica-privata alla nuova compagnia interamente pubblica, Società Autostradale Alto Adriatico, costituita nel 2018 con l'obiettivo di ereditare la gestione e la concessione senza dover passare dalle forche caudine di una gara europea. «I tempi dipendono quasi esclusiva-

mente da adempimenti di organi statali, il ministero dei Trasporti e il Cipe. La procedura, in ogni caso, è andata avanti e riteniamo che nei prossimi mesi il Cipe potrà approvare l'accordo di cooperazione che è l'atto propedeutico al rilascio della nuova concessione». Le parole dell'assessore regionale alle Finanze e alle Partecipate Barbara Zilli, al di là del tono moderatamente ottimista, sono poco più che un copia incolla di quelle pronunciate nello scorso autunno.

L'anno orribile che ci siamo lasciati alle spalle, con i segni meno nelle entrate da pedaggio, non ha aiutato a sciogliere il vero nodo che rischia di fermare il pettine. Che non riguarda il come, specie per Autovie, che contrariamente ad altre Concessionarie in proroga (vedi Autobrennero) ha già individuato la "scatola" per il travaso, ma il quando e il quanto. Vale a dire il valore di subentro che la società subentrante dovrà riconoscere alla concessionaria uscente.

Il tema riguarda, ça va sans dire, i soci privati, prevalentemente banche e assicurazioni, che oggi detengono meno del 20% delle azioni di Autovie. «Non sarà un percorso a ostacoli, verranno liquidati al pari degli altri soci», dichiara Zilli, ma il non lontano esempio del Brennero mostra come sia proprio il valore delle quote – a dispetto dell'ultima finanziaria,

che consente ai soci pubblici di riscattare le quote private a fronte di un "equo" indennizzo – il vero ostacolo da superare. Nel caso del Brennero si dice che per il 14% di quote in mano ai privati balli una differenza di una novantina di milioni tra i 70 indicati dalla Corte dei Conti ai 160 attesi dai soci da liquidare. Certo in quel caso c'è in ballo il "tesoretto" (circa 450 milioni) accantonato per finanziare gli imponenti lavori all'orizzonte, ma anche per Autovie qualche divergenza tra aspettative e realtà c'è. Questo, aggravato dalla pandemia, il vero nodo, più che le ricorrenti voci che rimbalzano dal Veneto sulla ipotetica super-concessionaria che, portando in dote Passante e Padova-Brescia, potrebbe indurre Zaia ad affossare la società made in Fvg, Società Autostradale Alto Adriatico, per offrire a una nuova public company a timone veneto, già ribattezzata Cav 2.0 in continuità con quella che oggi gestisce il passante, anche l'eredità di Autovie. Per il momento questa sembra fantapolitica, soprattutto fino a che non verranno sciolti i dubbi sulla natura privata o pubblica di Anas, socio alla pari con la Regione Veneto in Cav. E i problemi reali, molto più banalmente, sono legati soprattutto a questioni di danaro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La A4 interessata dal cantiere della terza corsia FOTO SIMONE FERRARO

DALLE 9 ALLE 16

Mose, prove alle bocche Sabbia e corrosione sorvegliati speciali

VENEZIA

Nuovi test del Mose. Con un occhio alla corrosione sott'acqua. La vera emergenza del Mose è oggi la situazione delle cerniere, dei tubi e degli apparecchi sotto il livello del mare. Situazione drammatica, che ha costretto alle dimissioni gli esperti ingegneri consulenti del ministero delle Infrastrutture Susanna Ramundo e Gian Mario Paolucci. «La corrosione avanza, e non si è fatto nulla», la loro denuncia.

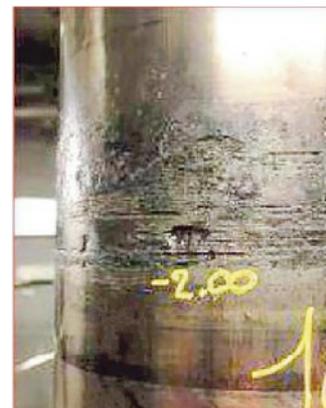
Adesso sulla situazione la Guardia di Finanza sta svolgendo indagini, come anticipato qualche settimana fa dalla *Nuova*, su mandato della Procura regionale della Corte dei Conti. Molte carte e mail sono state acquisite. Oggi i sub della Finanza saranno presenti per verificare sul posto la situazione dell'impianto. Impresa ardua, perché la corrosione ha attaccato in profondità l'elemento femmina delle cerniere Mose. Cioè quello cementato nei cassoni di calcestruzzo. Poco si potrà vedere dall'esterno, dunque. Se non la situazione di degra-

do delle vernici, l'accumulo della sabbia. Situazione che risale a qualche anno fa, mai risolta. Particolarmente grave nella barriera di Treporti, dove sul fondo le paratoie sono dal 2013, anno della prima "inaugurazione" che precedette di qualche mese gli arresti per corruzione.

La sabbia continua a impedire il rientro negli alloggiamenti delle paratoie di Treporti lato Punta Sabbioni. Un fenomeno verificatosi anche il giorno dell'inaugurazione con il premier Conte, nel luglio scorso.

Dal 2013 si sono succeduti amministratori straordinari e commissari, dal novembre 2019 anche il commissario "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz. Ma non è cambiato nulla. I cantieri sono fermi, e difficilmente il Mose potrà essere concluso e collaudato, come promesso, entro il 31 dicembre. Intanto oggi ennesimo test. Navigazione bloccata alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia dalle 9 alle 13. Blocco prorogato di 3 ore a Treporti. —

ALBERTO VITUCCI



La corrosione delle cerniere

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Autorità portuale, Sapio e Hydrogen Park
insieme per catturare finanziamenti

Nuovo tassello verde per la riconversione di Porto Marghera

IL PROGETTO

Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park.

La collaborazione è avviata su due progetti specifici: il progetto "PORTS8", con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; il progetto "SUNSHI-NH3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell'UE.

L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idro-

geno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale.

«Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi» spiega Alberto Dossi, Presidente del Gruppo Sapio. «Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, questo è il futuro dei nostri territori» aggiunge il presidente di Hydrogen Park Andrea Bos. «I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci» commenta Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell'Autorità portuale. «Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto "Venice LNG" per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni». —



SAN DONÀ

Ecco Porta Nuova mega progetto con incubatore e due stazioni

Presentato a San Donà, in grande stile, il progetto "Porta Nuova", con stazioni di bus, treni e un incubatore.
CAGNASSI/PAGINA 20

Presentata la Porta Nuova «Una città per i nostri figli»

Il sindaco Cereser ha spiegato in diretta web il progetto che guarda al futuro con le stazioni dei bus e dei treni integrate e l'incubatore "Cantina dei talenti"

Giovanni Cagnassi / SAN DONÀ

Porta Nuova, presentazione in grande stile in streaming per il Comune che lancia il grande progetto. Niente pirati informatici, questa volta, solo qualche problema di connessione, ma il sindaco Andrea Cereser è riuscito a comunicare via web quale sarà il futuro di quest'area della città che offrirà opportunità di sviluppo per tutto il territorio. «Già lo scorso ottobre è partito uno degli elementi principali di questa trasformazione, vale a dire la Cantina dei Talenti», ha premesso il sindaco, «un luogo che è "cantina", perché mantiene la memoria storica della città, dato che novant'anni fa venne realizzata, appunto, la Cantina Sociale, in funzione fino al Duemila. Ed è "dei Talenti", perché va a valorizzare l'innovazione, in particolare in termini di servizi ai cittadini e alle imprese. Ai blocchi di partenza è anche il cantiere della nuova stazione dei bus. Atvo è un partner importante per la nostra città e la Città metropolitana, che investirà diversi milioni per realizzare la nuova stazione».

La Porta Nuova potrà contare anche sulla nuova stazione dei treni di Rfi, a completare il polo intermodale che rivoluzionerà il trasporto su gomma e rotaia, migliorando le possibilità per i cittadi-

ni di muoversi nell'area metropolitana in maniera integrata, comoda e più sostenibile. E di conseguenza sarà ripensata tutta la viabilità urbana, proprio per adeguarsi a queste esigenze.

«Una grande novità del progetto», prosegue Cereser, «è il percorso di costruzione della progettazione con l'innovativa metodologia del "dialogo competitivo", che permetterà a chi è interessato a investire di co-progettare le attività per lo sviluppo del territorio, costruendo partnership pubblico-privato realmente virtuose e solide, proprio perché basate sulla condivisione di obiettivi e strumenti. Un impegno grande, assunto nel programma di mandato di fronte ai cittadini» ricorda il primo cittadino, «perché la città dei prossimi anni diventi, anche attraverso questi luoghi, un incubatore favorevole per far nascere nuovi posti di lavoro, nuovi lavori, quelli che daranno da vivere ai nostri figli, alle prossime generazioni, garantendo un contesto metropolitano, in cui noi già viviamo perché siamo a mezz'ora da Mestre e Venezia, 20 minuti dalle spiagge, e a mezz'ora da due aeroporti internazionali».

«Questo è il momento in cui la condizione storica ci chiede di osare», conclude il sindaco un po' alla Steve Jobs, «gettare il cuore oltre

l'ostacolo, immaginare una condizione di città sostenibile, più verde, che sia capace di migliorare la qualità di vita delle persone e creare lavoro». L'ex Porta Nord, ora Porta Nuova, dovrebbe vedere la luce nel 2022 o nei primi mesi del 2023 se i lavori per il polo intermodale partiranno questa primavera come Atvo ha annunciato nelle settimane scorse con la apertura delle buste e la selezione delle imprese che eseguiranno i lavori. Avranno 18 mesi di tempo per completare l'intervento. I lavori per la Cantina dei Talenti, prossimo incubatore di impresa nel settore agroalimentare sono già iniziati nella sede della ex cantina sociale.

Poi si metterà mano anche nella area fieristica che dovrebbe essere spostata a fianco della sede attuale e che è al momento il solo intervento non ancora approfondito perché marginale rispetto alla porta nuova. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PREVISIONI

Un'occasione di business e di sviluppo

La Porta Nuova cambierà gli assetti della città sviluppando su nuovo asse economico oltre che viario. La parte del business dovrebbe spostarsi a nord con le stazioni autobus e ferroviaria, che comprenderà anche la metropolitana di superficie. Attorno al polo intermodale, la nuova zona fiera, quindi l'impresa giovane e moder-

na alla Cantina dei Talenti. E nuove aziende che vorranno investire. L'immobile chiamato Silos, finito all'asta, potrebbe invece diventare sede di uffici e centro direzionale dopo che hanno manifestato il loro interesse a investire sia Atvo sia importanti associazioni imprenditoriali del territorio. La sede attuale di Atvo in piazza IV Novembre sarebbe riconvertita in qualcosa di nuovo. Finora si è parlato di un mercato ortofrutticolo e del pesce anche se al momento non è ancora ufficiale. (g. ca.)

SAN DONÀ SI RINNOVA



Il rendering con indicati i principali progetti inseriti nella "Porta Nuova" e, a destra, due immagini di come sarà la "Cantina dei Talenti", nata dalla trasformazione dell'ex cantina sociale

Interventi su strade e ferrovie. Commissari scelti in Anas e Rfi

Si sbloccano 58 grandi opere È una spinta da 66 miliardi

IL DOSSIER

ROMA

Dal varo del decreto «Sblocca cantieri» sono passati quasi due anni, 729 giorni per la precisione, e alle Infrastrutture si sono succeduti 3 ministri (Toninelli, De Micheli e ora Giovannini), ma ora si parte. Per oggi è attesa la firma sui decreti di nomina dei commissari straordinari che dovranno portare a termine il più rapidamente possibile le opere identificate dal governo come «prioritarie». Una trentina di persone, pescate innanzitutto tra i vertici di Anas ed Rfi. Con questa prima tranche vengono sbloccati lavori per oltre 66 miliardi. In tutto sono 58 le opere interessate dalle procedure straordinarie: 14 stradali, per un costo di circa 10,9 miliardi, e 16 ferroviarie (46,2 miliardi), quindi la linea C della metropolitana di Roma (5,8 miliardi), 12 infrastrutture idriche, 3 portuali (1,7 miliardi) e 12 interventi legati a presidi di Pubblica sicurezza per 500 milioni. Ok al completamento della Statale 106 Jonica, 3 miliardi di lavori affidati all'amministratore delegato dell'Anas Massimo Simonini. Che sarà responsabile del nuovo collegamento Grosseto-Fano E78 (1,92 miliardi). Da Raffaele Celia, responsabile nuove opere Area Centro dell'Anas, dipendono i lavori della Ragusa-Catania (754 milioni) e della SS 640 tra Enna e Caltanissetta (990 milioni).

A Vincenzo Marzi (Anas Puglia) va il controllo sull'adeguamento della SS16 Adriatica tra Foggia e San Severo (247 milioni), sulla SS89 Garganica (922 milioni) e sulla

SS647 Fondovalle del Biferno. Ci sono poi i lavori di riqualificazione della SS4 Salaria (1,05 miliardi) su cui vigilerà Fulvio Soccodato di Anas e il collegamento Cisterna-Valmontone (665 milioni) che sarà gestito dall'ad dell'Azienda regionale strade Lazio Antonio Mallamo. E la Orte-Civitavecchia (466, 7 milioni) assegnata a Ilaria Coppa, responsabile pianificazione trasportistica di Anas.

In campo ferroviario alcuni tra gli interventi più importanti sono a carico di Vincenzo Macello, responsabile investimenti di Rfi. A lui toccano l'alta velocità Brescia-Verona-Padova (8,6 miliardi), il potenziamento della Venezia-Trieste (1,8 miliardi), della Orte-Falconara (3,7 miliardi) e il raddoppio e potenziamento della Genova-Ventimiglia (1,54 miliardi). Il potenziamento della Fortezza-Verona (4,9 miliardi) va a Paola Firmi, responsabile direzione tecnica di Rfi, mentre all'ad di Rfi, Vera Fiorani, sono assegnati la Ferrandina-Matera (365 milioni), il potenziamento della Salerno-Reggio Calabria (2,08 miliardi) e della Taranto-Potenza-Battipaglia (1,477 miliardi) e il completamento dell'anello ferroviario di Roma (547 milioni).

Il raddoppio della Pontremolese (2,37 miliardi) va al responsabile dei lavori del Terzo Valico, Mariano Cocchetti, mentre i 5,88 miliardi di opere sulla Napoli-Bari e il pacchetto di interventi sulla Palermo-Catania-Messina (8,7 miliardi) ricadono sotto la responsabilità di Roberto Pagone, responsabile investimenti Area Sud Rfi. In ambito Rfi, l'ex ad Rfi Maurizio Gentile è incaricato dei lavori della linea C della metropolitana di Roma. —

PAO.BAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Il dopo Autovie Venete La società in house resta una scatola vuota

Riccardo De Toma TRIESTE

Due cantieri aperti. Il primo, quello sullo snodo di Palmanova, si spera possa chiudersi in estate. Il secondo, da Alvisopoli a Portogruaro, richiede ancora un anno e mezzo di lavori. Gli altri due lotti destinati a chiudere il puzzle della terza corsia restano sulla carta: si tratta dei 9 chilometri tra Palmanova e Villesse e dei 25, tutti in Veneto, tra Portogruaro fino a San Donà. La carta è quella dei progetti, praticamente pronti, anche se con un diverso livello di definizione. Per tradurli in appalti serve com'è noto la nuova concessione trentennale: solo una lunga garanzia di pedaggi, infatti, può garantire la copertura finanziaria dei lavori.

Il Covid, però, oltre a ridurre drasticamente (circa -50 milioni nel 2020) le entrate di Autovie Venete, sembra aver congelato anche il già difficile passaggio del testimone dall'attuale concessionaria pubblica-privata alla nuova company interamente pubblica, Società Autostradale Alto Adriatico, costituita nel 2018 con l'obiettivo di ereditare la gestione e la concessione senza dover passare dalle forche caudine di una gara europea. «I tempi dipendono quasi esclusivamente da adempimenti di organi statali, il Ministero dei Trasporti e il Cipe. La procedura, in ogni caso, è andata avanti e riteniamo che nei prossimi mesi il Cipe potrà approvare l'ac-

cordo di cooperazione che è l'atto propedeutico al rilascio della nuova concessione». Le parole dell'assessore regionale alle Finanze e alle Partecipate Barbara Zilli, al di là del tono moderatamente ottimista, sono poco più che un copia incolla di quelle pronunciate nello scorso autunno.

Ma il vero nodo che rischia di fermare il pettine non riguarda il come, specie per Autovie, che contrariamente ad altre Concessionarie in proroga (vedi Autobrennero) ha già individuato la "scatola" per il travaso, ma il quando e il quanto. Vale a dire il valore che la società subentrante dovrà riconoscere alla concessionaria uscente. Il tema riguarda, ça va sans dire, i soci privati, prevalentemente banche e assicurazioni, che oggi detengono meno del 20% delle azioni di Autovie. «Non sarà un percorso a ostacoli, verranno liquidati al pari degli altri soci», dichiara Zilli, ma il non lontano esempio del Brennero mostra come sia proprio il valore delle quote - a dispetto dell'ultima finanziaria, che consente ai soci pubblici di riscattare le quote private a fronte di un "equo" indennizzo - il vero ostacolo da superare. Soprattutto considerato l'andamento dei ricavi da pedaggio nel corso del 2020. Questo, aggravato dalla pandemia, il vero nodo, più che le ricorrenti voci che rimbalzano dal Veneto sulla ipotetica super-concessionaria già ribattezzata Cav 2.0. —



Lavori sulla A4

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





LA NOMINA

Kipar, l'archistar tedesco progetterà Porto vecchio

È l'architetto e paesaggista tedesco Andreas Kipar il nome scelto dal Comune di Trieste per definire le linee guida progettuali per il recupero dei magazzini del Porto vecchio

e per la realizzazione di viali ed aree verdi. L'archistar ha visitato la città nei giorni scorsi e dovrebbe ricevere ufficialmente l'incarico entro il mese. TOMASIN / APAG. 20

IL PAESAGGISTA AUTORE DI IMPORTANTI OPERE IN TUTTO IL MONDO

Sbarca in Porto vecchio l'archistar Kipar

Il luminaire tedesco delle riqualificazioni urbane definirà le linee guida per il recupero dei magazzini e progetterà le aree verdi

Ha lavorato agli Expo di Milano e Dubai
Il suo team attivo dalla Germania alla Cina

Giovanni Tomasin

È l'architetto e paesaggista tedesco Andreas Kipar il nome scelto dal Comune di Trieste per definire le linee guida progettuali per il recupero dei magazzini del Porto vecchio e per la realizzazione di viali ed aree verdi. L'archistar ha visitato la città nei giorni scorsi e, nelle previsioni degli uffici, dovrebbe ricevere ufficialmente l'incarico entro il mese.

Ne ha parlato ieri mattina il sindaco Roberto Dipiazza a margine della conferenza stampa al Magazzino 26 sul programma di mostre ed eventi culturali per il biennio

2021-2022. «Lo avevamo incontrato già mesi fa – commenta il primo cittadino – e ora siamo arrivati alla formalizzazione dell'incarico. Si occuperà della progettazione dei viali, ma anche di come si potrà intervenire sui magazzini».

La nomina di un paesaggista che stabilisca delle linee guida complessive è una delle richieste della Soprintendenza per il recupero dell'antico scalo. Nella fattispecie il professionista tedesco stabilirà l'impianto dei due progetti su cui verte il potenziale finanziamento da 40 milioni del Recovery Fund, ovvero il viale monumentale e verde

che collegherà il centro città al Magazzino 26 e il cosiddetto parco lineare, l'area verde che correrà lungo le rive. A lui spetterà anche il compito di stabilire la cornice degli interventi sui magazzini storici, altra richiesta dell'ente incaricato della tutela dei beni culturali.

Paesaggista riconosciuto a



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

livello internazionale, Kipar ha curato progetti di recupero urbano su grande scala in tutto il mondo, lavorando a progetti come gli Expo di Milano e Dubai. È l'inventore del modello dei "Raggi verdi" del capoluogo lombardo, una connessione tra centro e periferie improntata alla mobilità lenta. Il modello è stato riconosciuto come pionieristico dal settore e applicato a Essen, Capitale verde europea nel 2019, e nella Smartcity di Rublyovo-Arkhangelskoye di Mosca.

Lo studio di architettura del paesaggio guidato da Kipar, Land, ha progettato anche gli spazi aperti del progetto di Porta Nuova a Milano, che nel 2018 si è aggiudicato il prestigioso premio Mipim Awards all'interno della categoria Best Urban Regeneration. Ma l'architetto e il suo team seguono progetti di riqualificazione urbana dalla Germania a Pechino, passando per Dubai e altre località del Medio oriente.

In questo modo il Comune risponde agli appelli venuti da più parti per il coinvolgimento di nomi di alto profilo per il risanamento del porto asburgico, appoggiandosi a uno dei professionisti più affermati del settore nel momento in cui passa dalla fase di pianificazione, stabilita dalla variante al Piano regolatore approvata nelle settimane scorse, a quella della progettazione vera e propria.

La formalizzazione dell'incarico di Kipar dovrebbe arrivare, per l'appunto, nell'arco delle prossime due settimane. —



ANDREAS KIPAR
ARCHITETTO E PAESAGGISTA
TITOLARE DELLO STUDIO LAND

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Semplificazioni: 110% senza doppia conformità, codice appalti rivisto

Verso il decreto

Nelle prime bozze
Valutazioni d'impatto
ambientale più veloci

Si scalda il lavoro sul decreto Semplificazioni, con proposte, testi normativi e relazioni che arrivano a Palazzo Chigi da singoli ministeri

o commissioni interministeriali. Dalle prime bozze emerge un codice degli appalti semplificato ma non cancellato: per le valutazioni ambientali obiettivo di tagliare i tempi da 310 a 170 giorni; appalti integrati; ipotesi di proroghe su danno erariale e abuso d'ufficio; affidamenti senza gare; estensione del silenzio-assenso. E superbonus 110% senza doppia conformità.

Santilli — a pag. 4

Pnrr: tempi dimezzati per la Via, 110% senza doppia conformità

Verso il Dl semplificazioni. Per le valutazioni ambientali obiettivo da 310 a 170 giorni. Appalti integrati e ipotesi di proroghe su danno erariale, abuso d'ufficio, affidamenti senza gare. Silenzio-assenso esteso

Pronte le prime bozze che arrivano da ministeri e tavoli interministeriali. Il decreto sarà unico

Giorgio Santilli

Un codice degli appalti semplificato ma non cancellato, con l'eliminazione ove possibile delle norme ridondanti rispetto alle direttive Ue (il cosiddetto «gold plating»), con uno spazio crescente per i contratti integrati di progettazione e lavori affidati a una stessa impresa, con una nuova lista di commissari straordinari, con il rafforzamento delle banche dati pubbliche per digitalizzare le gare e accelerare la qualificazione dei concorrenti (che comunque avverrà dopo e non prima della presentazione delle offerte), con la concentrazione dei lavori su stazioni appaltanti affidabili, anche in chiave sostitutiva di amministrazioni deboli. Ancora, la proroga fino al 2026 delle norme straordinarie del Dl 76/2020, in particolare danno erariale, abuso d'ufficio, semplificazione delle certificazioni antimafia, conferenza di servizi semplificata e affidamenti senza gara o con procedure ridotte. Poi, uno dei punti-chiave, il quasi dimezzamento dei tempi per la valutazione di impatto ambientale (Via) dai 310 giorni previsti dalla procedura ordi-

na (prevista dal decreto semplificazioni del 2020 e mai applicata) a 170 giorni con procedura accelerata per il Pnrr e il Pniec (da valutare se mediante commissione speciale o con il rafforzamento dell'attuale commissione con personale assunto a tempo pieno). E, sempre in materia di Via, l'eliminazione delle duplicazioni dei pareri regionali e l'introduzione di una «stanza preliminare» che aiuterebbe i proponenti a innalzare la qualità progettuale o, in alternativa, bocciare subito (con l'obbligo di ripresentazione) progetti privi di requisiti (o allegati) minimi. E poi c'è il grande nodo della semplificazione procedurale del Superbonus 110% con l'eliminazione della «doppia conformità» - che sta creando ritardi anche dell'ordine di sei mesi a causa degli archivi cartacei dei comuni - e la restituzione degli interventi agevolati al loro regime di autorizzazione ordinaria (Cila se è edilizia libera, Scia se è demolizione e ricostruzione). C'è anche il rafforzamento ed estensione del silenzio-assenso, con la possibilità per il privato - in caso di inerzia della Pa - di autocertificarsi l'attestazione del termine trascorso e la proposta di riduzione dei tempi per l'autotutela delle Pa. E ancora, la semplificazione dei procedimenti per la banda larga e la riforma delle procedure per la rigenerazione urbana e demolizione/ricostruzione, eliminando la frenata arriva-

ta su centri storici e zone omogenee A dall'articolo 10 del Dl 76/2020. Infine, semplificazioni delle procedure di spesa in programmi come quelli del Piano energetico o del dissesto idrogeologico, dove pesa l'intreccio di competenze fra governo e regioni.

Si scalda il lavoro sul decreto Recovery Semplificazioni, si mettono sul tavolo proposte «pesanti», che stavolta sembrano andare al nocciolo delle questioni, ci sono le prime bozze - con testi normativi e relazioni - che arrivano da singoli ministeri (Infrastrutture, Funzione pubblica, Transizione ecologica) o da commissioni interministeriali - come quella sul codice degli appalti al ministero delle Infrastrutture - create proprio per cercare punti di convergenza fra posizioni in partenza lontane.

Palazzo Chigi non ha ancora coordinato il dossier: molte delle proposte sono ancora da vagliare, confrontare, esaminare. Non sarà un lavoro facile. Pro-



babilmente la prossima settimana si comincerà a entrare nel vivo, se l'obiettivo è approvare entro la prima o al più tardi la seconda settimana di maggio.

Rispetto ai due precedenti decreti di questa specie (lo sblocca cantieri dell'aprile 2019 e il semplificazioni di nove mesi fa), l'approccio sembra oggi invertito: dal metodo "catalogo", con centinaia di proposte senza priorità arrivate dai ministeri, che costrinsero a polemiche sterili e a un lavoro di selezione di 3-4 mesi sia il governo giallo-verde che quello giallo-rosso, si passa oggi a proposte che sembrano partite con il piede giusto e l'attenzione focalizzata sui nodi che frenano opere pubbliche e private.

D'altra parte, quest'anno non si può scherzare e tutti sono chiamati a fare sul serio, anche le amministrazioni che tradizionalmente frenano la semplificazione per difendere i loro poteri di veto: il Pnrr non consente a nessuno di mettersi di traverso ed è interesse di tutti creare corsie realmente veloci. La partita non mancherà di momenti duri, l'arbitro sarà a Palazzo Chigi. Una prima decisione il governo l'ha presa ed è già significativa: il decreto legge sarà unico. Altro fattore non irrilevante: stavolta sembra esserci una maggioranza larga per semplificare davvero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Verso il decreto semplificazioni Recovery

1

CODICE APPALTI

Via il gold plating

Codice semplificato, ma non cancellato: eliminazione delle norme inutilmente ridondanti rispetto alle direttive Ue

2

VIA

Riduzione dei tempi

Obiettivo da 310 a 170 giorni, consultazione ridotta e confronto preliminare. Potenziamento degli organici

5

SILENZIO ASSENSO

L'autodichiarazione

Possibilità per il privato di autocertificare il termine trascorso per la formazione del silenzio assenso

6

LE PROROGHE

Danno erariale e abuso ufficio

Proroga per alcune norme del Dl semplificazioni in scadenza a fine anno (anche antimafia, conferenze di servizi)

3

SUPERBONUS

Via la doppia conformità

Gli interventi incentivati potrebbero tornare al loro regime autorizzatorio ordinario

4

RIGENERAZIONE URBANA

Via l'articolo 10 del Dl 76

Riforma della norma del Dl semplificazioni 2020 per i centri storici e zone omogenee A

7

BANDA ULTRA LARGA

Procedure più veloci

Silenzio assenso, conferenza di servizi, termini ridotti e Scia per superare l'inerzia decisionale

8

PNRR E PNIEC

Corsie veloci

Procedure accelerate a tutto campo per i progetti che fanno parte del Recovery e del Piano Energia

170 giorni

RIDURRE I TEMPI DELLA VIA

Per la valutazione di impatto ambientale l'obiettivo è ridurre ancora i tempi del procedimento dai 310 giorni previsti dal Dl semplificazioni

(mai applicati finora) a 170 giorni.

Previsto anche il potenziamento degli organici o dell'attuale commissione o di una commissione speciale per i progetti del Pnrr e del Pniec

Superbonus 110%

General contractor,
niente sconti
sulle attività solo
di coordinamento

Gavelli e Latour

—a pag. 33

Superbonus - 58

General contractor esclusi dal 110% Ammessi i servizi legati ai lavori

L'agenzia delle Entrate bocchia
la detrazione delle attività
di mero coordinamento

C'è un'apertura importante:
possibile riaddebitare
le fatture dei professionisti

**Giorgio Gavelli
Giuseppe Latour**

La mera attività di coordinamento del general contractor è esclusa dal perimetro del superbonus. L'agenzia delle Entrate, con la risposta a interpello n. 254, chiude la porta ai contraenti generali, dopo che qualche giorno fa la Dre Lombardia aveva spiegato come questo tipo di compenso non possa essere oggetto di detrazione nel quadro del 110 per cento.

C'è, però, un'apertura: rientrano, infatti, nel superbonus tutti i servizi professionali necessari per lo svolgimento dei lavori e per l'effettuazione delle pratiche amministrative e fiscali, anche nel caso in cui tali costi siano sostenuti (tramite un mandato senza rappresentanza) dal general contractor e poi riaddebitati al committente. Queste spese professionali possono, quindi, essere inserite dal general contractor in fattura e regolarmente detratte. In altre parole, sono tagliati fuori i general contractor puri, che fanno solo il coordinamento, mentre possono rientrare quelli che si pongono come "interlocutori unici" per l'espletamento dei vari interventi e che fatturano le spese per lavori e prestazioni al committente.

Il quesito arriva da un contribuente, che spiega di avere appaltato «tutti gli interventi a un unico soggetto che agisce come contraente generale, offrendo in un unico contratto sia il servizio di fornitura e posa in opera degli interventi che quello di progettazione». Lo schema prevede che i servizi professionali

necessari per lo svolgimento dei lavori e per l'effettuazione delle pratiche siano fatturati dal professionista al contraente generale, che poi li addebita al cliente, in virtù di un mandato senza rappresentanza. La domanda è se questo schema sia compatibile con il superbonus.

L'Agenzia spiega che il general contractor è una figura «normativamente individuata» solo dalla disciplina dei contratti pubblici, mentre nel privato la sua attività è disciplinata «nell'ambito dell'autonomia contrattuale». In questo quadro, sono agevolabili al 110% tutte le spese caratterizzate da un'immediata correlazione con gli interventi che danno diritto alla detrazione. Non rientrano in questa definizione i corrispettivi per attività di mero coordinamento, che sono assimilabili ai compensi riconosciuti all'amministratore di condominio (circolare n. 30/E/2020). Peraltro, nel caso esaminato, il contribuente aveva chiarito che il general contractor non riceve alcun compenso per l'attività di coordinamento.

Rientrano nel 110%, invece, i costi direttamente imputabili alla realizzazione dell'intervento, come la progettazione, i servizi di coordinamento in materia di sicurezza e salute, la redazione dell'Ape, la direzione lavori e il servizio di responsabile lavori, i compensi pattuiti per la contabilità dell'opera, per l'asseverazione tecnica e di congruità dei prezzi nonché per il rilascio del visto di conformità.

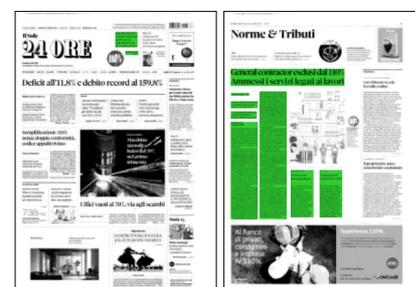
Il contribuente, quindi, può accedere al superbonus e anche esercitare

l'opzione per lo sconto in fattura da parte del general contractor in relazione ai costi che l'impresa, in qualità di "fornitore unico", gli fattura per i servizi professionali necessari per i lavori e per le relative pratiche.

Compresi il visto e le asseverazioni, i cui incarichi sono attribuiti dal committente ma che sono fatturati al general contractor. Il quale paga queste spese e (in virtù del mandato senza rappresentanza) le riaddebita al committente, senza alcun ricarico, indicandoli esplicitamente in fattura con tanto di riferimento al professionista che ha prestato il servizio.

Questo permette di raggiungere i principali scopi che, in genere, i contribuenti si prefiggono ricorrendo al general contractor: attribuire ad un unico soggetto la regia dell'opera senza dover contrattare con decine di soggetti differenti e non trovarsi a ricevere tante fatture da soggetti diversi. Infatti, se taluni fornitori richiedono il pagamento, altri accettano solo la cessione del credito e solo alcuni accettano lo sconto in fattura, non solo si moltiplicano i modelli di comunicazione alle Entrate ma diventa anche più difficile la gestione del Sal.

È RIPRODOTTO CONSERVATA



CNS-NOMISMA

Un accordo per la gestione

Cns- Consorzio Nazionale Servizi, che rappresenta una rete di oltre 150 imprese socie, si propone come General Contractor in grado di gestire l'intero processo di intervento, a beneficio delle consorziate. E ha siglato un accordo con Nomisma Opera (che supportare le imprese di territorio a diventare General Contractor) per coprire tutta Italia per un'offerta in grado di far presa sulle difficoltà decisionali dei condomini.

CAF-CIA

Troppo pochi i lavori del 110%

Caf-Cia chiede la proroga: l'ammontare dei lavori a detrazione di progetto - ricorda il presidente Alessandro Mastrocinque - sono risultati pari a 733 milioni di euro che si trasformano in 806 milioni di crediti ceduti. Quanto invece ai lavori realizzati e ammessi a detrazione essi ammontano a 508 milioni che si trasformano alla fine in 559 milioni di euro. «È necessario - afferma Mastrocinque - prevedere una proroga almeno a tutto il 2023 e snellire le procedure».

DI FRONTE AL PEDROCCHI

Finint acquista palazzo Generali immobile prestigioso di Padova

Diventa trevigiano il palazzo delle assicurazioni Generali (nella foto) di via VIII Febbraio a Padova. Ad aggiudicarsi uno degli edifici più prestigiosi della città è Finint Sgr, società di gestione del risparmio del Gruppo Banca Finint, di cui è presidente Enrico Marchi. I contorni sono coperti dal riserbo, ma si ipotizza che il costo dell'acquisizione possa aggirarsi sui 15 milioni di euro.

Il palazzo, costruito negli anni Venti su progetto dell'ingegnere Augusto Berlese, è composto da tre blocchi connessi per una superficie complessiva di 7.000 metri quadrati, presenta 6 piani fuori terra e un piano interrato. Il piano terra è prevalentemente dedicato a negozi, mentre ai piani superiori sono presenti direzionale e residenziale. «La nostra filosofia è che nei momenti di crisi si compra e in quelli di crescita si vende» spiega Mauro Sbroggiò, ad di Finint Investments Sgr. «Padova è una città dalle elevate potenzialità: ha un centro storico molto vitale, un'università che funziona bene, un sistema sanitario d'eccellenza e importanti investimenti in arrivo. Il Palazzo delle Generali è quindi un gioiello architettonico nel centro della città, proprio di fronte al Pedrocchi, ed è collocato all'incrocio di tre strade che rappresentano le vie dello shopping padovano».

Una scommessa in controtendenza in una fase in cui il mondo del commercio lamenta una crisi molto pesante. «Il Covid ha accelerato processi, soprattutto nell'ambito del retail, sui quali la nostra economia era in ritardo a causa delle arretratezze del nostro sistema del commercio. Inevitabilmente ci sarà una selezione darwiniana e sopravviverà meglio chi saprà rilanciarsi e cogliere le opportunità che si presenteranno. In questo anno le persone si sono abituate a far arrivare il prodotto a casa, ma questo non potrà durare quando si tornerà alla normalità. Il luogo fisico, dove fare acquisti e farsi consigliare, tornerà a essere centrale. La nostra intenzione, che non è speculativa, è quella di andare ad acquistare asset che non tramontano. Non c'è dubbio quindi che l'acquisizione di un immobile "monument" che affaccia su una delle più interessanti piazze italiane rappresenta una conferma della nostra volontà di investire sul territorio e un segnale di fiducia e ottimismo nelle potenzialità di ripresa del settore. L'acquisizione infatti è stata effettuata tramite il Fondo Finint Fenice, un fondo immobiliare istituito in forma chiusa, che ha il suo focus su immobili aventi diverse destinazioni d'uso», conclude Sbroggiò. —

G. B.



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Il casello di Montebelluna sulla Pedemontana (foto Maccagnan)

**Pedemontana senza bretelle
Comuni in allerta
«Temiamo il caos»**
DEWOLANSKI / PAGINE 18 E 19

Pedemontana, i Comuni già in allerta «Temiamo il caos sulle strade minori»

A maggio apre fino a Montebelluna. I caselli sfociano sulle provinciali e comunali. E c'è chi già organizza divieti ai Tir

Una superstrada che scarica su micro strade. È questo il potenziale nervo scoperto della Pedemontana Veneta che a maggio inizierà a far sentire i suoi effetti su area castellana e montebellunese aprendo i caselli a Riese, Montebelluna Ovest (Altivole), e Montebelluna est (Signoressa), e in agosto potrebbe già arrivare anche a Povegliano. I sindaci sono in allerta, dopo aver chiesto per mesi opere complementari non previste dal progetto, ora attendono al varco. Si temono tir sulle strade comunali, nuovi ingorghi, caos.

RIESE TRA DUE FUOCHI

«Secondo uno studio fatto a luglio dalla Regione l'incidenza sulla nostra viabilità sarà tra +2 o +4 %» dice Matteo Guidolin, sindaco di Riese, «ma bisognerà vedere quale sarà la realtà dei fatti. Siamo preoccupati, abbiamo sempre detto che non aver portato avanti il progetto delle bretelle è stato un errore. Noi ab-

biamo da una parte il casello di Riese dall'altro quello di Altivole e conviviamo già con il centro di Vallà oberato, una rotonda di Castelfranco che non scarica. Dove ci si gira si vede un problema. Il vero banco di prova, lo stress test sulla viabilità ordinaria afferente, è adesso. Servono investimenti, non si scappa».

ALTIVOLE VIETAI TIR

«La viabilità veneta avrebbe bisogno di molte opere in più» allarga le braccia Chiara Busnardo, sindaco di Altivole, «abbiamo un tessuto molto industrializzato e una rete stradale non adatta. Io stessa ho un'azienda e mi rendo conto di quale sia il problema dell'«ultimo miglio» o della viabilità interna. La Pedemontana punta anche a risolvere questo problema di lunga percorrenza ma resta il fatto che scarica su vie secondarie, o principali ma già gravate. A noi preoccupa la congiunzione del ca-

sello di Altivole con la Zona industriale di Asolo, che peserà sul centro. Intervenire per risolvere queste criticità non è facile. Noi, intanto, per deviare il traffico (almeno pesante) sulle provinciali vieteremo ai Tir via Laguna e via Trevigiana per salvaguardare le scuole e anche perché se due camion si incrociassero lì non avrebbero spazio per passare».

SIGNORESSA, UNICA AGGIRATA

Il collegamento diretto tra Pedemontana e la già intasatissima Feltrina cade su Signoressa di Trevignano. Lì l'unica grande complanare prevista



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

dal piano, «permetterà di passare dalla Feltrina alla Pedemontana o viceversa aggirando il centro di Signoressa» dice il sindaco Ruggero Feltrin, «Non fosse stato così il carico sulla zona sarebbe stato ingestibile. Da maggio verificheremo i flussi sperando che tutto vada come da previsioni e il traffico segua, ragionevolmente, i nuovi percorsi esterni al centro».

POVEGLIANO IN ALLERTA

«A maggio fino a Montebelluna, in agosto fino a Povegliano, questa la tempistica» dice il sindaco di Povegliano Rino Manzan, «la mia preoccupazione è che non avendo la bretella che avevamo chiesto ma la precedente amministrazione ha stralciato, ci troveremo ad essere l'ultimo punto di sfo-

go della Pedemontana fino a quando non sarà aperto Spresiano o il collegamento con la A27. Il che vuol dire un problema grossissimo, siamo spaventati dall'idea. Avevo chiesto di aspettare ad aprire il casello fino a quando l'opera non fosse stata completata ma nulla. Che succederà? Oggi sappiamo solo che il traffico finirà in una provinciale che passa nel centro storico e si scaricherà sulla Postumia che è una delle peggiori strade della provincia per livelli di traffico. Per salvare Povegliano serve una bretella tra il casello e la provinciale di Volpago. Costa 3 milioni, ma i soldi oggi non ci sono. La Regione ha promesso: monitorerà».

SPRESIANO FA DA SÈ

«A Spresiano ci stiamo facendo da soli un po' di quel che servirebbe» dice il sindaco Marco Della Pietra ben sapendo che fino a quando il collegamento con la A27 non sarà fatto (e la data ancora non c'è) tutta la Pedemontana finirà con lo scaricare il traffico sulla Pontebbana nel suo comune. «Si sta realizzando la rotonda sulla statale all'Odisea, stiamo studiando con Villorba una viabilità alternativa in via Marconi, stiamo ragionando su una complanare che aggiri Spresiano. Il Covid purtroppo ha rallentato molto ma soprattutto dragato fondi che potevano essere investiti in opere stradali. La Regione ha fatto sforzi e speriamo riesca a finanziare altro». —

FEDERICO DE WOLANSKI



Matteo Guidolin, Riese Pio X



Chiara Busnardo, Altivole



Ruggero Feltrin, Trevignano



Rino Manzan, Povegliano



Marco Della Pietra, Spresiano

«Quarto lotto assurdo» Il comitato non ci sta

Lettera a Regione, Comune, Anas e Veneto strade
«Meglio una bretella tra le cave per la Postumia Romana»

**Friday for Future
contesta l'ecologia
di Amazon: «Sinora
usa veicoli diesel»**

La Regione e Ca' Sugana spingono per portare a casa il progetto del quarto lotto della tangenziale entro due anni; ma il periodo di silenzio attorno al collegamento tra la Castellana e la Feltrina non ha sopito gli animi del comitato della viabilità nord di Treviso, che ha rialzato i toni.

Dopo gli annunci dell'assessore regionale Elisa De Berti e del vicesindaco Andrea De Checchi, che hanno disegnato un orizzonte temporale abbastanza breve per i progetti, Giancarlo Cavallin, che guida il comitato di Monigo, ha deciso di scrivere una lettera che nei prossimi giorni invierà a Regione, Comune, Veneto Strade e Anas.

Il quarto lotto non ha senso: è questo in estrema sintesi il pensiero del quartiere a nord di Treviso. «Per redigere il secondo progetto non sono venuti nemmeno sul posto, è una strada che passa sopra case, sopra un parco fotovoltaico, motivo per cui quei 54 milioni preventivati non saranno mai sufficienti», sostiene Cavallin.

Una cifra che tra l'altro stride con quella impiegata per il completamento del Terraglio Est, «hanno dovuto fare un progetto da 20 milioni perché altrimenti non avrebbero potuto finanziarlo, com'è possibile che invece oggi siano convinti di spendere oltre 54 milioni per un'opera addirittura dannosa?», tuona Marielena Rosada, altra componente del comitato.

Perché il tema posto dal gruppo non è solo l'impatto ambientale che avrebbe il quarto lotto della tangenziale su Monigo, ma anche la sua efficacia nel risolvere i problemi di traffico dell'area.

«Porterebbe solo molte più auto tra Paese e Castagnole, anche in considerazione del casello della Pedemontana sulla Feltrina; e non risolverebbe certo i problemi di San Giuseppe, che in minima parte sono causati dai mezzi diretti a nord, o provenienti dal montebellunese», aggiunge Cavallin.

Il comitato suggerisce da tempo – e se ne parlerà anche nella lettera in partenza verso le istituzioni – un'altra bretella, che attraversi la zona delle cave di Paese, tra Porcelengo e Postioma, fino a raggiungere la Postumia Roma-

na. Basterebbe, sostengono, a chiudere il cerchio della viabilità attorno alla città, visto che la tangenziale – considerati gli insediamenti produttivi e residenziali sorti negli anni – sulla Feltrina sarebbe poi costretta a fermarsi. Sulla zona nord interessata dal quarto lotto si inserirà tra pochi mesi un'altra attività che contribuirà ad aumentare il traffico: in autunno all'ex Scardellato aprirà un deposito smistamento di Amazon, da cui partiranno i mezzi per le consegne nelle abitazioni dei trevigiani.

Friday for Future ha annunciato ieri la mobilitazione contro il colosso dell'e-commerce, che sta progettando anche il polo logistico di Roucade/Meolo, e non si fa certo sedurre dagli annunci sulle colonnine elettriche negli stabilimenti. «Non significa che tir e autocarri saranno elettrici, i mezzi Amazon attualmente in circolazione in Italia vanno a combustibile fossile, perlopiù diesel. Inoltre, Amazon si appoggia per le consegne spesso ad altre aziende e autisti, che usano mezzi propri sempre a carburante fossile». —

FEDERICO CIPOLLA





La protesta del 2013 di Monigo contro il quarto lotto. Ora si riparte

Sos di Alfeo Ortolan, fondatore della Maeg: «È partita l'inflazione». Aziende trevigiane alle prese con carenza di materiali

«Merci care e quasi introvabili così rischiamo di finire in "Cig"»

L'INTERVISTA

«**D**i questo passo bisogna prevedere anche la conseguenza logica. Se non mi arriva lamiera non ho il materiale da lavorare». Parola di Alfeo Ortolan, fondatore della "Maeg Costruzioni" di Vazzola. Con circa 300 collaboratori in Italia, e un migliaio nelle varie succursali in giro per il mondo, è una delle aziende più grandi della Marca. Realizza stadi e grandi opere, e come tutte le altre imprese manifatturiere soffre, in questo periodo, la carenza di materie prime, i tempi lunghi di consegna e i prezzi lievitati. **I rifornimenti arrivano con il contagocce anche nella vostra azienda?**

«Certo, manca la materia prima. E l'acciaio ha raddoppiato i prezzi in sei mesi. La materia prima è fatta dalla materia prima in sé e della trasformazione della stessa, che ha dei cicli sequenziali. Il semplice rottame, ad esempio, va in fonderia, diventa una sorta di lingotto e questo semilavorato va in acciaieria, dove viene riscaldato. Da qui, la materia prima per fare travi, tubi e lamiera, a seguire la profilatura. I costi? Sono raddoppiati in questi mesi».

Ma questa carenza riguarda tutti, sia l'Europa che l'America? Oppure c'è qualche mercato che si salva?

«Americani e inglesi i rifornimenti ce li hanno, a differenza nostra, di noi europei, perché hanno pagato l'acciaio il 30% in più. Noi ci siamo fatti sorprendere».

È tutta colpa della Cina?

«La Cina è quella che ha scatenato questo incre-

mento di prezzi. È un'economia in fortissima e rapidissima ripresa. Ma con la nuova presidenza Biden negli Usa, il Messico si è scatenato ancora di più. E il terzo soggetto sono appunto gli Stati Uniti».

Qual è la prospettiva, a questo punto, per le nostre aziende?

«Se uno lavora e deve fare magazzino, per poi vendere, può trovarsi ad avere in magazzino una montagna d'acciaio, acquistato a 100 e che oggi vale 200, o se ha perso del tempo ad acquistare la materia prima vuol dire che ha una sopravvivenza passiva e ha un prodotto sottoprezzo».

Quali conseguenze dobbiamo aspettarci, quindi, per il consumatore finale?

«Se va a prendersi una lavatrice che oggi costa 100, domani potrà costare 110, 120, 130. È partita l'inflazione».

Il prezzo dell'acciaio, ad esempio, quale ricaduta potrebbe avere sull'elettrodomestico?

«Se il prezzo dell'acciaio raddoppia, sul prezzo di un elettrodomestico potrebbe incidere il 10 o il 15% in più. Sull'automobile un 15, 20% in più».

Questo doveva essere l'anno della ripartenza. Sarà così?

«Dobbiamo essere fiduciosi. Nel giro di qualche mese, il mercato si stabilizzerà. Un anno fa eravamo disperati per le mascherine, si ricorda, poi abbiamo risolto. Io credo che nel giro di qualche mese sparirà questo problema della materia prima ma rimarrà quello del costo e il costo lo pagherà sempre l'utilizzatore».

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Alfeo Ortolan, fondatore della Maeg, è tra gli imprenditori che denunciano rincari delle materie prime