

Rassegna del 19/04/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

19/04/2021	Gazzettino	8	Intervista a Gabriele Buia - «Servono subito la proroga al 2023 e la semplificazione delle regole»	Bisozzi Francesca	1
19/04/2021	Gazzettino Padova	12	Cetera: «Alta velocità Piave, statale 10: i tempi sono stretti» - «Grandi opere, arriviamo ultimi»	Giacon Mauro	3
19/04/2021	Italia Oggi Sette	47	Professionisti in crescita - Tiziano Pavoni alla guida di Ance Lombardia	...	6
19/04/2021	Messaggero	9	Intervista a Gabriele Buia - «Servono subito proroga al 2023 e semplificazione delle regole»	Bisozzi Francesco	7
19/04/2021	Repubblica Affari&Finanza	53	Rapporti Immobili - Superbonus, la semplificazione incompiuta	Brigazzi Gianluca	8

SCENARIO

19/04/2021	Arena	29	Si mette in sicurezza la Gardesana	Musuraca Gerardo	10
17/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Piovesana: «Venezia "capitale" sostenibile»	...	12
18/04/2021	Domani	4	A Roma l'edilizia agevolata è un affare. Per i costruttori	Marconi Federico	13
17/04/2021	Gazzettino	14	Aspi, Acs preme per affiancare Cdp «Offerta subito con l'ok del governo»	Amoruso Roberta	17
17/04/2021	Gazzettino	8	«Olimpiadi, serve un commissario per i cantieri» - Veneto, due commissari «Ma ora servono per le Olimpiadi 2026»	Pederiva Angela	19
19/04/2021	Gazzettino	8	Flop del superbonus 110% troppi ostacoli burocratici	Marcatili Marco	21
18/04/2021	Gazzettino Belluno	7	Accordo Confartigianato, Feinar e Volksbank per il Superbonus	...	23
19/04/2021	Gazzettino Padova	4	«Materie prime costose: si vanifica il "super bonus"» - «Superbonus a rischio, i costi sono alle stelle»	Giacon Mauro	24
17/04/2021	Mattino Padova	28	Superbonus a chi iscrive il filio per salvare la Prima elementare	Andreoli Giusy	28
18/04/2021	Mattino Padova	19	Un fondo extra del Ministero per la Tav A Padova la nuova stazione nel 2028	Barbieri Giorgio	29
19/04/2021	Messaggero	9	Superbonus 100% troppa burocrazia flop da 18 miliardi - Flop del superbonus 110% troppi ostacoli burocratici	Marcatili Marco	32
17/04/2021	Messaggero Veneto	24	Il commissario Macello: treno veloce da Venezia via ai lavori a fine anno	M. m.	34
17/04/2021	Messaggero Veneto Udine	26	Coldiretti compra palazzo Schiavi - Operazione milionaria di Coldiretti la nuova sede sarà palazzo Schiavi	Zamerian viviana	35
17/04/2021	Milano Finanza	52	Proprietà privata - Dopo la crisi il governo di Dubai frena sulle nuove costruzioni	Cerne Tancredi	38
17/04/2021	Nuova Venezia	21	Mose, ieri sollevate tutte le 78 paratoie A Treporti emergenza sabbia e corrosione	Vitucci Alberto	39
17/04/2021	Nuova Venezia	21	Sul sito del commissario semafori per vedere se le dighe sono alzate	A.V.	41
17/04/2021	Nuova Venezia	26	Dalle case da restaurare al parco fluviale «Recovery plan, ecco le nostre priorità»	Bianchi Simone	42
17/04/2021	Nuova Venezia	33	Lavori ponte sul Brenta Mercoledì il confronto	E.B.A.	44
19/04/2021	Nuova Venezia	18	Case Insula vuote opposizione all'attacco	E.P	45
17/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	«L'Alta velocità fino a Padova entro il 2028 Venezia-Trieste, via ai lavori per fine anno»	Marian Matteo	46
17/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19	Aspi, trattativa al casello Atlantia dà 7 giorni a Cdp per migliorare l'offerta E Perez resta alla finestra	Paolini Roberta	48
17/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19	Il "ponte dell'infinito" Maeg costruisce a Dubai un gioiello da 90 milioni	Poloni Fabio	50
18/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	«Opere di Cortina 2026 e bretella Marco Polo serve il commissario»	M.Mar.	51
17/04/2021	Piccolo	19	Treno veloce Venezia-Trieste: a fine anno partono i lavori	Marian Matteo	52
19/04/2021	Repubblica Affari&Finanza	55	Rapporti Immobili - L'edificio intelligente è anche più efficiente	Aoi Stefania	53
19/04/2021	Repubblica Affari&Finanza	54	Rapporti Immobili - Puntare sul mattone in due mosse	Di Palma Sibilla	55
19/04/2021	Repubblica Affari&Finanza	54	Rapporti Immobili - L'abitazione green vale di più arriva il mutuo con il benefit	Cucciatti Claudio	57
19/04/2021	Repubblica Affari&Finanza	21	Edilizia Acrobatica la scalata dei ricavi con i superbonus	Scozzari Carlotta	58
18/04/2021	Sole 24 Ore	2	Intervista a Mara Carfagna - Carfagna: « Il 110% al Sud non funziona Per sbloccarlo serve la semplificazione» - «Al Sud rischio flop per il 110% Occorre una corsia preferenziale»	Fotina Carmine	60
19/04/2021	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	24	I vincoli imposti sulle aree edificabili non sfuggono alla lente dell'Irpef	Gavelli Giorgio	62

19/04/2021	Sole 24 Ore Real Estate 24	19 A Bergamo la cittadella avveniristica Chorus Life apripista nel mondo	<i>Pierotti Paola</i>	64
19/04/2021	Sole 24 Ore Real Estate 24	19 Intervista a Francesco Percassi - «Digitale e tecnologie: così gli asset immobiliari possono trainare l'Italia»	<i>P.Pie.</i>	66
17/04/2021	Tribuna Treviso	18 Rincarì choc per il super bonus preventivi gonfiati del 50% - Super bonus, rincarì choc preventivi gonfiati del 40%	<i>De Polo Andrea</i>	67
17/04/2021	Tribuna Treviso	20 Pedemontana frenata dai rifiuti - Pedemontana bloccata dalla discarica Innesto con l'A27 solo a marzo 2022	<i>De Polo Andrea</i>	69
17/04/2021	Tribuna Treviso	21 De Berti: «Opere accessorie finanziate se necessarie» - «Finzieremo le opere necessarie ma vogliamo i dati sui flussi»	<i>A.D.P.</i>	72

L'intervista **Gabriele Buia**

«Servono subito la proroga al 2023 e la semplificazione delle regole»

IL PRESIDENTE ANCE: TROPPE CARTE DA COMPILARE, COSÌ OLTRE LA METÀ DELLE FAMIGLIE RESTERANNO FUORI

Tutti pazzi per il superbonus al 110 per cento, ma per colpa della burocrazia i lavori nei condomini stentano a decollare e così la proroga della misura a fine 2023 appare sempre più indispensabile. Ne è convinto il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia: «Serve un superbonus più lungo e più semplice da ottenere per permettere a tutti di migliorare la sicurezza e i consumi energetici della propria casa. Allo stato attuale quasi la metà delle famiglie rischia di essere tagliata fuori».

Ci spiega perché?

«Attualmente la norma prevede che il superbonus venga prorogato al 31 dicembre 2022 solo per i condomini che al 30 giugno dell'anno prossimo avranno concluso almeno il 60 per cento dei lavori: un traguardo proibitivo considerato il tempo che ci vuole per ottenere le autorizzazioni necessarie a partire. A fine marzo erano stati realizzati interventi per circa un miliardo di euro, è una buona notizia. Ma in realtà l'avvio dei cantieri più problematici (quelli appunto che interessano i condomini) risulta rallentato dai pesanti iter burocratici e di conseguenza anche dall'incertezza sulla durata dei benefici».

In tutto sono poche centinaia finora gli edifici condominiali che hanno ricevuto l'ok ai la-

vori con il Superbonus. Come se ne esce?

«Da tempo l'Ance denuncia l'inerzia che sta bloccando questo strumento strategico per la crescita del settore edile e il rilancio dell'economia tricolore. I cantieri avviati sono pochi per via della macchina burocratica che è a dir poco complessa e prevede iter che richiedono mesi per essere completati. Ne risentono in particolare gli interventi sui condomini, che però sono anche quelli più urgenti, mentre per quanto riguarda i lavori che coinvolgono edifici unifamiliari e unità immobiliari indipendenti va detto che la burocrazia è meno di ostacolo, tant'è che nel loro caso il numero dei cantieri che hanno ricevuto l'ok è decisamente più elevato».

Con il decreto Semplificazioni s'interrverrà tra le altre cose su asseverazioni e verifica della conformità urbanistica, perché è una buona notizia?

«Oggi per ottenere il visto della conformità edilizia urbanistica bisogna affrontare un percorso che dura mesi per effetto delle inefficienze della Pubblica amministrazione. Bisogna passare dagli Sportelli unici per l'edilizia e i loro archivi cartacei, una complicazione che rappresenta un freno non da poco per la maxi detrazione. La mancata digitalizzazione degli archivi fa sì che i tempi di accesso agli atti siano spesso molto lunghi. Risultato? Le procedure non avanzano. A tale riguardo mi preme sottolineare che concedere la possibilità di poter procedere senza questa verifica preventiva non equivale a sanare un immobile e non può essere visto come un condono. Una semplificazione in tal senso sbloccherà poi anche gli interventi relativi agli

elementi trainati, che risultavano rallentati a loro volta dalla verifica della conformità urbanistica».

Preoccupano pure i tempi di recupero del credito che impattano sulla liquidità delle imprese. Cosa fare?

«Non aiuta la quantità monstre di documenti e di autocertificazioni che imprese, professionisti, condomini e in generale i titolari delle abitazioni oggetto d'intervento devono fornire. Appare perciò prioritario in questa fase accelerare sensibilmente i tempi di recupero del credito per proteggere le aziende».

Si è parlato anche di un possibile abbattimento dell'aliquota del bonus, al 75 per cento, che ne pensa?

«La misura per prima cosa va prorogata al 2023 lasciandola così com'è ora. Una volta estesa al 2023 non siamo contrari a discuterne la struttura per gli anni successivi e a rivedere l'entità della detrazione verso il basso. Ma non è adesso il momento di affrontare questo tema. Anche perché le imprese oggi devono fare i conti pure con il rincaro dei prezzi delle materie prime nel settore edile e con i materiali che scarseggiano. La proroga serve anche a fare in modo che il superbonus non generi un pericoloso effetto imbuto».

In che senso?

«Estendendo la durata della maxi detrazione la domanda di materiali potrà essere spalmata su un periodo più lungo così da renderla sostenibile. Altrimenti il superbonus rischia di trasformarsi in un boomerang».

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Il presidente dell'Ance sollecita di prolungare la misura di due anni

Grandi opere

Cetera: «Alta velocità
Piave, statale 10:
i tempi sono stretti»

Dall'Alta Velocità alla Pedemontana, dalla statale 10 alla "308": c'è poco tempo per la realizzazione di questi progetti secondo l'ingegner Leonardo Cetera, 73 anni, già presidente dei costruttori dell'Ance di Padova, in Giunta di Confindustria e di Interporto, e progettista del Sir I.

Giacon a pagina XII

«Grandi opere, arriviamo ultimi»

►L'ingegner Leonardo Cetera: «Inutile che i politici piangano Bisogna stanare le Ferrovie per l'Alta Velocità e l'Interporto» ►«Tagliati fuori dalla Pedemontana, perchè la 308 "muore" La statale 10 non è finita, irrisolto il nodo della Castagnara»

«ANCHE L'INTERVENTO DELL'UNIVERSITÀ SULL'EX CASERMA PIAVE, SENZA PENSARE ALLA VIABILITÀ, PARALIZZA UNA PARTE DELLA CITTÀ»

«SERVE UN PROGETTO PER LA VALSUGANA, ELIMINANDO INCROCI E PASSANDO PER FONTANIVA IN DIREZIONE NORD»

LA STRATEGIA

PADOVA Il governo ha nominato un commissario straordinario per l'alta velocità Brescia-Padova. È Vincenzo Macello. È la garanzia che l'opera si farà in tempi brevi, addirittura nel 2028 anche perché esiste già un progetto preliminare delle Ferrovie che il commissario ha confermato nella sua audizione in Senato. Non solo: i fondi verranno recuperati da quelli inizialmente compresi nelle tratta fino a Vicenza che sono stati ora inseriti nel Recovery Plan.

LA POLEMICA

«Fa un po' sorridere che i politici si straccino le vesti, indignati, o piangano perchè l'opera non era stata inserita nel Recovery. La lista di opere mancanti all'appello data da oltre 15 anni. Sono sempre le stesse, da troppo tempo richieste da cittadini e imprese, gli unici che hanno il diritto sacrosanto di indignarsi». Chi parla è l'ingegner Leonardo Cetera. «Alla fine, chissà quando, ci sarà anche per noi l'Alta Velocità verso Milano ma arriveremo ultimi, ruolo non certo da capitale del nord-est. Non ci sarà invece, incredibilmente, l'AV tra Padova

e Bologna, l'unico tratto mancante tra Venezia e Reggio Calabria». Ma cos'è che manca a Padova? «Anzitutto, la nostra forza politica su Roma ormai da decenni non è pari ai tanti voti che portiamo in dote ai partiti di governo. Manca poi un piano organico sullo sviluppo generale di Padova, condiviso, approvato, per il quale ogni amministratore che si succederà non potrà azzerare scelte fatte o inventarsene di nuove».

LA PIAVE

«Porto l'esempio della Caserma Piave, grande intervento deciso senza condivisione. Appare evidente che necessiterà di realizzazione di parcheggi, di piste ciclabili, di una diversa viabilità in tutta la zona ovest della città, oltre a provocare la possibile desertificazione di altre zone centrali». Insomma bando alla politica dei rendering o dei "Tutti convocati" dell'Ascom, a ripetere le solite cose tra i soliti convocati. Altro ci vuole, con confronti seri, preceduti da studi appropriati, nelle sedi opportune e istituzionali».

LA NUOVA STAZIONE

Nel frattempo però c'è da far arrivare l'Alta Velocità. Con i

nodi di Montà e di San Lazzaro a sconvolgere zone importanti della città, con la rinnovata Stazione centrale da realizzare verso l'Arcella, con un nuovo collegamento con l'Interporto, ora a rischio di blocco improvviso. Bisogna stanare le Ferrovie. A loro interessa soprattutto la valorizzazione delle proprie aree da dismettere: in via della Pace, 90mila metri cubi di possibile direzionale, commerciale e alberghiero, di proprietà Sistemi Urbani, e a Campo Marte.

«E il nostro Interporto invece? - continua - Vogliamo vederlo schiacciato da Trieste? O non ci accorgiamo che quello di Verona riceve continui finanziamenti pubblici? Dunque dobbiamo portare le Ferrovie ad un duro confronto, finalmente serio, che preveda la valorizzazione delle loro aree ma in contemporanea la ufficializzazione dei dovuti investimenti e delle scel-



te che meritiamo».

LE LINEE FERROVIARIE

«Anzitutto occorre collegare Interporto e la Zona Industriale alle grandi direttrici ferroviarie: o con la Gronda Sud che pare però abbandonata per contrarietà dei Comuni limitrofi o verso nord-est con un nuovo percorso ferroviario che si colleghi alla Padova-Venezia, non dimenticando il raddoppio del binarietto verso nord-ovest.

«Ma le merci corrono anche sulle strade e la madre delle battaglie dovrà essere il veloce col-

legamento da Padova alla Pedemontana, superstrada in avanzata realizzazione che collega velocemente Treviso con Vicenza. Noi così siamo isolati. Deve quindi essere raddoppiata la Statale 308 del Santo. Ma serve ad ovest anche una rivisitazione della parallela statale 47 Val Sugana, verso il Cittadellese e Bassano, eliminando incroci e passando per Fontaniva verso nord: solo realizzando queste due opere potrà essere neutralizzata la "feroce" concorrenza della Pedemontana».

«A sud c'è l'annoso adegua-

mento della statale 10 Monselice-Montagnana. A nord dobbiamo risolvere una volta per tutte il nodo della Castagnara. Vedo poi prioritaria la chiusura dell'anello delle tangenziali di Padova già in progettazione avanzata, nonché la viabilità intorno al nuovo Ospedale con la realizzazione della Stazione Sfmr a S. Lazzaro e la Linea Sir2 del tram a collegare le zone orientali della città con il Centro e l'ovest».

Mauro Giacom

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



Ex presidente Ance ha realizzato il Sirl

Leonardo Cetera, 73 anni, già presidente dei costruttori dell'Ance di Padova per un decennio, in Giunta di Confindustria, camerale e di Interporto. Come titolare della Sicea ha realizzato le opere della prima linea di tram, il Sirl, il complesso direzionale della Cittadella della Stanga e la nuova Facoltà di Biomedicina con il progetto di Botta, lo Stadio Euganeo, l'Hotel Mantegna e il Centro Tommaseo investimenti. E alcuni lotti della terza corsia della Serenissima e del collegamento Venezia-Tessera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALTA VELOCITÀ L'ingegner Leonardo Cetera lancia un appello alla costruzione di una sorta di Stati generali per lo sviluppo della città che rischia di implodere per l'isolamento dalle grandi direttrici

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

PROFESSIONISTI IN CRESCITA

Tiziano Pavoni alla guida di Ance Lombardia

L'Assemblea di Ance Lombardia (Associazione regionale dei costruttori edili lombardi) ha eletto Tiziano Pavoni alla carica di presidente per il prossimo quadriennio. Pavoni è presidente del Consiglio di amministrazione della Pavoni spa, azienda attiva nell'edilizia industriale, commerciale, residenziale, bonifiche e lavori pubblici. Ha maturato lunghi anni di impegno nella vita associativa della rappresentanza dei Costruttori, ricoprendo la carica di vicepresidente di Ance Lombardia durante il precedente mandato, ed è stato presidente di Ance Brescia dall'anno 2013 fino al 2019, oltre che presidente della Scuola Edile Bresciana dal 2005 sino al 2013; ha inoltre guidato la delegazione di Ance Brescia ai rapporti sindacali, rivestendo, in tale ruolo, numerosi incarichi in specifiche Commissioni, a livello regionale e nazionale. Pavoni è stato componente del Consiglio generale della Camera di commercio di Brescia e ha fatto parte del Consiglio di Amministrazione della Società Autostrade Centro Padane spa.



L'intervista **Gabriele Buia**

«Servono subito proroga al 2023 e semplificazione delle regole»

IL PRESIDENTE ANCE: ECCESSO DI CARTE DA COMPILARE, COSÌ OLTRE LA METÀ DELLE FAMIGLIE RESTERANNO FUORI

Tutti pazzi per il superbonus al 110 per cento, ma per colpa della burocrazia i lavori nei condomini stentano a decollare e così la proroga della misura a fine 2023 appare sempre più indispensabile. Ne è convinto il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia: «Serve -dice in questa intervista al *Messaggero* - un superbonus più lungo e più semplice da ottenere per permettere a tutti di migliorare la sicurezza e i consumi energetici della propria casa. Allo stato attuale quasi la metà delle famiglie rischia di essere tagliata fuori».

Ci spiega perché?

«Attualmente la norma prevede che il superbonus venga prorogato al 31 dicembre 2022 solo per i condomini che al 30 giugno dell'anno prossimo avranno concluso almeno il 60 per cento dei lavori: un traguardo proibitivo considerato il tempo che ci vuole per ottenere le autorizzazioni necessarie a partire. A fine marzo erano stati realizzati interventi per circa un miliardo di euro, è una buona notizia. Ma in realtà l'avvio dei cantieri più problematici (quelli appunto che interessano i condomini) risulta rallentato dai pesanti iter burocratici e di conseguenza anche dall'incertezza sulla durata dei benefici».

In tutto sono poche centinaia finora gli edifici condominiali che hanno ricevuto l'ok ai lavori con il superbonus. Come se ne esce?

«Da tempo l'Ance denuncia l'inerzia che sta bloccando questo strumento strategico per la crescita del settore edile e il rilancio dell'economia tricolore. I cantieri avviati sono pochi per

via della macchina burocratica che è a dir poco complessa e prevede iter che richiedono mesi per essere completati. Ne risentono in particolare gli interventi sui condomini, che però sono anche quelli più urgenti, mentre per quanto riguarda i lavori che coinvolgono edifici unifamiliari e unità immobiliari indipendenti va detto che la burocrazia è meno di ostacolo, tant'è che nel loro caso il numero dei cantieri che hanno ricevuto l'ok è decisamente più elevato».

Con il decreto Semplificazioni s'interverrà tra le altre cose su asseverazioni e verifica della conformità urbanistica, perché è una buona notizia?

«Oggi per ottenere il visto della conformità edilizia urbanistica bisogna affrontare un percorso che dura mesi per effetto delle inefficienze della Pubblica amministrazione. Bisogna passare dagli Sportelli unici per l'edilizia e i loro archivi cartacei, una complicazione che rappresenta un freno non da poco per la maxi detrazione. La mancata digitalizzazione degli archivi fa sì che i tempi di accesso agli atti siano spesso molto lunghi. Risultato? Le procedure non avanzano. A tale riguardo mi preme sottolineare che concedere la possibilità di poter procedere senza questa verifica preventiva non equivale a sanare un immobile e non può essere visto come un condono. Una semplificazione in tal senso sbloccherà poi anche gli interventi relativi agli elementi trainati, che risultavano rallentati a loro volta dalla verifica della conformità urbanistica».

Preoccupano pure i tempi di recupero del credito che impattano sulla liquidità delle imprese. Cosa fare?

«Non aiuta la quantità monstre di documenti e di autocertificazioni che imprese, professionisti, condomini e in generale i titolari delle abitazioni oggetto d'intervento devono fornire. Appare perciò prioritario in questa fase accelerare sensibil-

mente i tempi di recupero del credito per proteggere le aziende».

Si è parlato anche di un possibile abbattimento dell'aliquota del bonus, al 75 per cento, che ne pensa?

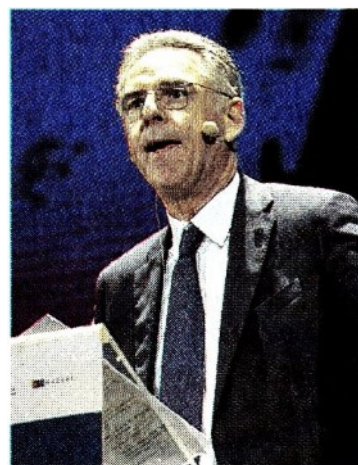
«La misura per prima cosa va prorogata al 2023 lasciandola così com'è ora. Una volta estesa al 2023 non siamo contrari a discuterne la struttura per gli anni successivi e a rivedere l'entità della detrazione verso il basso. Ma non è adesso il momento di affrontare questo tema. Anche perché le imprese oggi devono fare i conti pure con il rincaro dei prezzi delle materie prime nel settore edile e con i materiali che scarseggiano. La proroga serve anche a fare in modo che il superbonus non generi un pericoloso effetto imbuto».

In che senso?

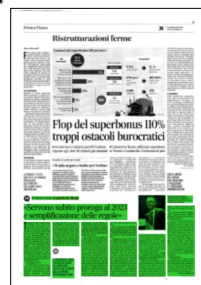
«Estendendo la durata della maxi detrazione la domanda di materiali potrà essere spalmata su un periodo più lungo così da renderla sostenibile. Altrimenti il superbonus rischia di trasformarsi in un boomerang».

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente dell'Ance sollecita di prolungare la validità del superbonus 110% di almeno due anni



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

Rapporti Immobili

Il caso

Superbonus, la semplificazione incompiuta

L'opinione

“

Basterebbe asseverare che l'immobile su cui si interviene è stato edificato sulla base di un titolo edilizio legittimo o prima del 1967

DAL RAPPORTO DI APRILE
ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI EDILI

GIANLUCA BRIGAZZI

Ancora troppi vincoli per ottenere l'agevolazione fiscale: si rischia di rallentare le operazioni che servono per recuperare il patrimonio edilizio

Le leggi italiane, anche quanto fatte con buoni propositi, vengono spesso soffocate dalla giungla di eccessiva burocrazia, ambiguità interpretative e contraddizioni attuative. Ed è proprio questa dinamica che rischia di inficiare il Superbonus, ovvero l'incentivo che consente detrazioni al 110% sui costi per gli interventi di efficientamento energetico e di contenimento del rischio sismico. Le questioni aperte sono numerose, a partire dall'attuazione pratica delle norme in caso di difformità edilizie. Queste ultime sono infatti presenti in alta percentuale «soprattutto su immobili dopo gli anni 70» e, spesso, «non sono conseguenza di veri "abusi" ma di incongruenze dovute a disegni progettuali redatti in modo approssimativo».

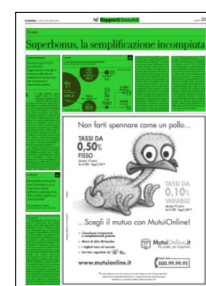
Lo segnala l'Associazione nazionale costruttori edili in un documento pubblicato questo mese ("Superbonus 110% - Semplificazioni e modifiche normative"). L'Ance spiega inoltre che a tali problematiche «si aggiungono le difficoltà di reperire la documentazione necessaria dalle

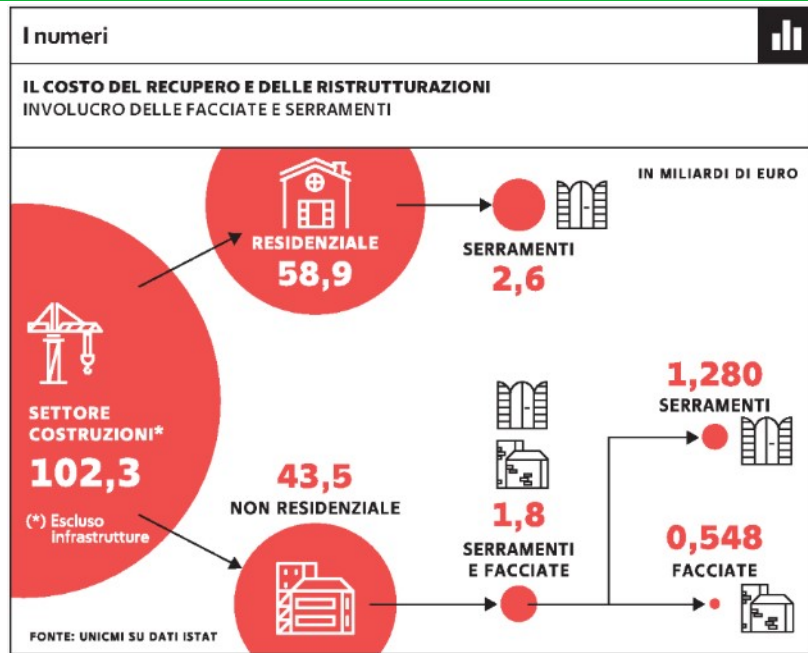
amministrazioni pubbliche per procedere alle relative verifiche», le quali comportano tempi di attesa fino a sei mesi.

L'Associazione riconosce che, in sede di conversione del Decreto Agosto, erano state apportate delle modifiche volte a risolvere alcuni nodi, stabilendo che le irregolarità su singole unità abitative non mettono a repentaglio la possibilità di detrazione per lavori effettuati su parti comuni di edifici plurifamiliari. Tuttavia, alla politica vengono chiesti ulteriori interventi. L'Ance vorrebbe che per poter usufruire dell'agevolazione fiscale non sia necessario presentare le attestazioni di conformità, ma soltanto «asseverare che l'immobile su cui si interviene è stato edificato sulla base di un titolo edilizio legittimo o prima del 1967». Tra le altre richieste dell'Associazione, c'è quella di intervenire sul concetto di condominio, in quanto «limitato, nell'ipotesi di unico proprietario, ad edifici composti da massimo 4 unità e posseduti da persone fisiche non imprese». La proposta è quella di riconoscere il Superbonus anche «in presenza di un unico proprietario dell'intero edificio, composto da diverse unità immobiliari distintamente accatastate, in relazione alle quali siano configurabili delle "parti comuni"». Ma l'Ance non è l'unica voce critica. Già a gennaio, la Fondazione Inarcassa e l'Ordine degli Architetti di Roma (Oar) avevano sollevato diverse questioni. Il presidente della prima, Franco Fietta, disse allora che «se vogliamo che il Superbonus liberi energie e risorse per il sistema Paese, oltre ad estendere le scadenze il più possibile, occorre

semplificare le procedure e chiarire l'ambito di applicazione della misura». Per il presidente dell'Oar, Flavio Mangione «il Superbonus è un provvedimento normativo di notevole importanza», ma stenta a decollare soprattutto a causa dei continui aggiornamenti e delle interpretazioni «che spesso si contraddicono tra loro». Il Fondazione Inarcassa e l'Ordine degli Architetti di Roma hanno chiesto «una task force per effettuare controlli», poiché vi sono società che, in alcuni casi, «come risulta dalla voce dei nostri iscritti, acquisiscono incarichi promuovendo interventi a costo zero, su cui il cittadino non ha alcun controllo e competenza». Tale iniziativa consentirebbe di «verificare la serietà delle operazioni, evitando ricadute in termini di danno patrimoniale per lo Stato che, in caso di controlli dell'Agenzia delle Entrate, si potrebbe poi ripercuotere sui singoli proprietari con l'aggravio di sanzioni e interessi. Gli stessi poi si dovrebbero rivalere su queste società con ulteriori spese legali e lunghi e faticosi iter giudiziari». Ad oggi, molti appelli non hanno ancora trovato alcun riscontro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





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

BRENZONE. L'opera inserita nel bilancio è già stata finanziata ed è prevista tra i lavori che saranno realizzati quest'anno: il cantiere resterà aperto un paio di mesi

Si mette in sicurezza la Gardesana

Benedetti: «Interverremo nel tratto a sud di Castelletto per offrire maggiore protezione ai pedoni e aumentare il numero di posti auto»

Gerardo Musuraca

Via libera al progetto esecutivo per la messa in sicurezza della strada regionale Gardesana nel tratto a sud di Castelletto.

Con la delibera numero 8 del settore «Gestione e sviluppo del territorio» del municipio di Brenzone pubblicata in questi giorni all'albo, l'amministrazione guidata dal sindaco, Davide Benedetti, ha dato il via libera all'ultimo atto prima dell'inizio dei lavori che, nelle intenzioni di chi guida politicamente il municipio, «dovrebbe apportare notevoli benefici e sicurezza in più nel tratto più a sud della frazione», com'è stato spiegato da palazzo comunale.

«Con la delibera di giunta numero 44 del 22 maggio 2020», ha detto il sindaco, «era stato approvato il progetto definitivo per gli interventi di riqualificazione e messa in sicurezza del tratto sud della 249 Gardesana orientale. Per questo intervento abbiamo presentato anche una domanda di contributo alla Regione Veneto e siamo risultati ammessi anche se, finora, non ancora finanziati».

«Dopo una serie di valutazioni e discussioni sulla programmazione triennale dei lavori pubblici», ha proseguito, «abbiamo ritenuto indispensabile come amministra-

zione procedere con la realizzazione di diversi parcheggi a supporto delle frazioni e della nuova pista ciclopedonale concludendo, contestualmente, alcuni tratti di messa in sicurezza e riqualificazione della Gardesana nei punti che hanno mostrato delle criticità in passato».

Ma in cosa consiste esattamente l'intervento previsto?

«Si tratta della riqualificazione della zona di ingresso da sud della frazione nel tratto compreso tra l'ufficio postale e la sede amministrativa dell'oleificio dei Piccoli Produttori di Castelletto, in prossimità del Circolo nautico. Le opere previste garantiranno maggior sicurezza ai pedoni e saranno realizzati dei posti auto aggiuntivi, a supporto delle attività commerciali e turistiche. Un'opera», ha ripreso Benedetti, «dal costo non esorbitante ma sicuramente di grande effetto e impatto immediato. Ma che, soprattutto, non avrà svantaggi né per la circolazione automobilistica, né per i posteggi, visto che anzi saranno aumentati rispetto agli attuali».

La determina ha affidato la redazione del progetto all'ingegner Maurizio Fabiani, della Infratec Srl di Verona.

Il costo della progettazione è di 8 mila 881 euro in tutto. La scelta del progettista è avvenuta con incarico diretto vi-

sto che «la Infratec aveva già la gestione della progettazione definitiva di questa opera e, per continuità, si è proceduto ad affidarle anche la parte esecutiva. La ditta ha già ben lavorato in passato anche con la precedente amministrazione», hanno sottolineato da Brenzone.

«Il progetto esecutivo è l'ultimo atto che precede la fase di gara: l'opera è già stata inserita nel bilancio, finanziata e prevista all'interno del capitolo di quanto sarà realizzato nel 2021. La nostra intenzione», ha aggiunto Benedetti, «è di effettuare l'intervento al termine della stagione estiva. Stiamo ottenendo nel frattempo le autorizzazioni definitive dagli enti preposti e, appena sarà possibile, si procederà con l'appalto. La realizzazione sarà breve: credo che i lavori potranno essere ultimati in un paio di mesi e il risultato sarà evidente», ha concluso il primo cittadino.

Insomma: prima di Natale 2021 con questa operazione dovrebbe migliorare la viabilità di ingresso a Castelletto per chi proviene da Torri ma, soprattutto, a guadagnarci dovrebbero essere i pedoni visto che quel tratto di strada di circa 200 metri in tutto era stato, in passato, diverse volte teatro di incidenti anche gravi a danno di chi andava a piedi o in bicicletta. ●





Il tratto di Gardesana a nord del Circolo nautico che sarà messo in sicurezza

L'area metropolitana

Piovesana:
«Venezia
“capitale”
sostenibile»

VENEZIA Sembra proprio che Venezia, negli ultimi mesi, abbia riacquisito una sua centralità. Una serie di avvenimenti e di scelte che guardano al futuro - dall'entrata in funzione del Mose alla candidatura a capitale mondiale della sostenibilità, fino alla mossa del governo nell'annosa questione delle grandi navi - hanno tracciato per il capoluogo regionale uno di quei passaggi che potrebbero segnare un autentico cambiamento nello sviluppo della città e della sua comunità. Lo sottolinea Maria Cristina Piovesana, vicepresidente nazionale di Confindustria con delega proprio alla sostenibilità: «Tutto ciò accade - sottolinea Piovesana - proprio nell'anno in cui Venezia celebra i 1600 anni della sua fondazione e, anche, nel contesto di una pandemia che ha profondamente segnato le nostre vite e impone una serie di decisioni in capo a governi, istituzioni, imprese e cittadini, su quali debbano essere i modelli di sviluppo economico e sociale sui quali costruire il futuro».

Il concetto di sostenibilità, infatti, esprime non solo un atteggiamento verso l'ambiente, ma una più ampia visione di valori, di società e di economia, «sui quali costruire - è opinione

di Piovesana - una leadership metropolitana utile a tutto il Nordest. Questa leadership peraltro non può scaturire, per dirla con le parole di Paolo Costa, solo dalla “Venezia Urbs” (la Venezia storica), ma deve venire anche dalla “Venezia Civitas”, la Venezia cioè che si è costruita nei secoli, fuori dalle acque lagunari, per espandersi sulla terraferma, coinvolgendo nelle sue funzioni “capitali” gli insediamenti urbani e produttivi di Padova e Treviso e le loro vocazioni culturali ed economiche. Ma, ancor di più, dovrà guardare alla “Venezia Polis”, vale a dire alla Venezia futura, quella che dovrà essere disegnata e costruita dalla politica, ben oltre i confini amministrativi della città metropolitana prevista per legge. Da questo punto di vista - conclude la vicepresidente di Confindustria - anche le vicende determinate dalla pandemia, che hanno messo in discussione le grandi aree metropolitane mondiali, candidano i territori di Venezia, Padova e Treviso, caratterizzati da insediamenti diffusi e da virtuosa integrazione fra città e campagna, a rappresentare il prototipo del nuovo modello di organizzazione urbana e metropolitana, ispirata a modelli di sostenibilità, competitività e attrattività, soprattutto per i giovani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL BUCO NERO DEI PIANI DI ZONA

A Roma l'edilizia agevolata è un affare. Per i costruttori

Negli ultimi vent'anni nella capitale è stato investito quasi mezzo miliardo per garantire case a un prezzo adeguato a persone e famiglie con redditi medio-bassi. Il risultato sono decine di palazzi incompiuti in quartieri dove mancano i servizi essenziali. Gli inquilini protestano, la politica tace e i palazzinari incassano

FEDERICO MARCONI

ROMA

Centinaia di milioni di euro di soldi pubblici spesi da costruttori privati quasi senza alcun controllo da parte di regione e comune. Quasi mezzo miliardo che negli ultimi vent'anni avrebbe dovuto garantire case a un prezzo adeguato a persone e famiglie con un reddito medio. A tanto ammonta il finanziamento che è stato erogato nella capitale per l'edilizia agevolata. Un modo per permettere a chi non ne ha la possibilità, a fronte di prezzi alle stelle e di un'emergenza abitativa costante, di affittare o comprare un'abitazione a Roma. Mezzo miliardo a cui vanno aggiunte le spese di imprese o cooperative edilizie visto che i contributi erogati dalla regione hanno coperto solo una piccola parte dei costi.

Un'iniziativa lodevole se tutto fosse andato per il verso giusto. Ma così non è stato, e un ruolo fondamentale l'hanno giocato le amministrazioni di ogni colore che si sono succedute negli ultimi due decenni in Campidoglio. Il risultato dei piani di zona sono infatti decine di palazzi incompiuti, in quartieri dove mancano strade, marciapiedi, illuminazione e fognie. E inquilini costretti ad anni di battaglie — e spese — legali per provare a vedersi riconosciuti i propri diritti. La colpa però non è solo di quei costruttori che hanno intascato i soldi di tutti senza rispettare i patti, ma anche della politica, che ha vigilato molto poco sul rispetto delle convenzioni da parte dei "palazzinari", che spesso hanno potuto muoversi indisturbati.

Il muro di gomma

«L'uso distorto dei finanziamenti pubblici da parte dei costrutto-

ri non ha sempre permesso di avere alloggi a prezzi agevolati». A parlare sono Monica Polidori e Gianmarco Montis: all'inizio degli anni Duemila hanno comprato due appartamenti nel piano di zona di Monte Stallonara a un prezzo di oltre duemila euro al metro quadrato, quando in realtà la legge avrebbe previsto un costo inferiore di almeno un terzo.

Le palazzine del piano di zona di Monte Stallonara sono state costruite sui terreni dove era presente una ex cava, in prossimità della discarica di Malagrotta. Oggi è in corso un'inchiesta della magistratura, che ha effettuato dei carotaggi: si sospetta che i palazzi siano sorti su una ex discarica abusiva. Non solo, dal 2000 a oggi, non sono ancora state realizzate le opere di urbanizzazione primaria.

«Abbiamo incontrato tutte le giunte degli ultimi 10 anni: nessuno ha mai risolto la situazione. Solo l'ultima amministrazione ha fatto qualcosina, ma non la "rivoluzione" che aveva promesso», raccontano. Polidori e Montis, come molti altri, hanno investito tutti i loro risparmi per la casa: «Sapevamo fosse un progetto in cui c'era anche un contributo pubblico e che i prezzi erano calmierati e coerenti con il nostro reddito».

Quello che non sapevano è che avrebbero pagato molto di più di quanto previsto dalla legge per degli appartamenti che non rispettavano gli standard promessi dai costruttori. La storia degli abitanti di Monte Stallonara è simile a quella di tantissime persone che hanno comprato o affittato un appartamento di questo tipo. Per comprendere il problema, bisogna capire il meccanismo che regge i piani di zona, una pratica di edilizia agevolata in cui collaborano pubblico e privato.

La regione, attraverso dei fondi

messi a disposizione dal governo, partecipa alle spese con un contributo alla costruzione; il comune dà in concessione un terreno per 99 anni, il privato costruisce gli alloggi, che poi vengono venduti o affittati a un prezzo calmierato, e si impegna a realizzare le opere di urbanizzazione.

Al centro di tutto c'è una convenzione tra costruttori e comune, che prevede tempi di consegna, standard realizzativi e sanzioni per il privato nel caso in cui i punti dell'accordo non venissero rispettati. A garantire un prezzo adeguato per le persone in determinate fasce di reddito sono due parametri: il limite massimo di costo e il prezzo massimo di cessione.

«Quando i costruttori hanno presentato le tabelle al comune — se l'hanno fatto — il prezzo finale degli alloggi era di gran lunga più alto rispetto a quanto stabilito. Questo ha inciso sui costi di cessione», spiegano Polidori e Montis. Il mancato rispetto delle convenzioni da parte dei costruttori prevede delle sanzioni: da una consistente multa alla revoca della concessione con cui il comune potrebbe rientrare in possesso dei terreni, e quindi degli immobili.

L'assemblea capitolina il 22 dicembre e l'8 aprile ha votato (con maggioranze variabili) la revoca delle convenzioni ai costruttori dei palazzi in cui vivono Polidori e Montis. «Stupisce che non ci sia compattezza politica su un tema così delicato per



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

la vita di centinaia di famiglie. Comunque da dicembre a oggi gli immobili non sono stati acquisiti nel patrimonio del comune: la strada è ancora lunga».

«Nonostante da subito sia stata evidente la commissione di illegittimità da parte di molti costruttori, chi doveva vigilare non ha mosso un dito», dice l'avvocato Vincenzo Perticarò, legale esperto in piani di zona. Lo scorso dicembre ha presentato un esposto alla Corte dei conti, per chiedere di vigilare sul possibile danno erariale scaturito dall'omesso controllo di comune e regione: «Tra mancate sanzioni e revoche di concessioni, i danni potrebbero essere superiori ai due miliardi di euro». Quello ai magistrati contabili è solo l'ultimo di una lunga serie di esposti e diffide, presentati in comune e in procura, «ma quasi sempre si sono scontrati contro un muro di gomma».

La prossima bomba sociale

Il mancato controllo ha creato situazioni paradossali. Come quella delle 43 famiglie di uomini e donne delle forze dell'ordine che lavorano nella lotta contro la criminalità organizzata, che dai primi anni Duemila vivono in alcune palazzine del piano di zona di Tor Vergata. «Noi tra un anno e mezzo andiamo per stracci», racconta il tenente M. Con la sua famiglia è tra gli inquilini delle palazzine di edilizia agevolata messe a disposizione della prefettura. «Combattiamo tutti le mafie, dobbiamo lavorare in modo occulto e non possiamo esporci per denunciare la nostra situazione: per la delicatezza del nostro incarico e perché rischieremo di essere trasferiti per incompatibilità territoriale», si sfoga il tenente prima di ripercorrere tutta la vicenda «in cui le istituzioni, comune, regione, ministeri e prefettura, ci hanno lasciati da soli».

Dopo la costruzione degli immobili, la prefettura ha fatto un bando per cento immobili in locazione per 22 anni, con dei prezzi calmierati «ma solo in teoria. Quando siamo entrati io pagavo 725mila lire di canone di locazione a fronte di un milione e 800mila lire di stipendio che percepivo. Abbiamo visto che le graduatorie andavano a esaurimento, perché gli immobili erano troppo co-

stosi. Solo chi era disperato ha accettato queste case che avevano un prezzo poco più basso rispetto a quello di mercato. Io pagavo un milione di lire in un'altra zona, ho accettato per poter risparmiare 300mila lire».

I costi erano così alti perché i costruttori non hanno decurtato, dal prezzo massimo di cessione, i contributi a fondo perduto della regione.

«Nel 2014 abbiamo fatto una perizia di parte, in cui veniva stabilito che avremmo avuto diritto al ristoro di somme indebitamente versate tra i 12 e i 24mila euro a immobile. Abbiamo comunicato al costruttore che avremmo applicato da noi le tabelle del comune perché ritenevamo che ci dovessero ridare ciò che era stato indebitamente versato. La società ci ha risposto che il nostro calcolo era sbagliato», spiega il tenente.

Gli inquilini hanno così deciso di autoridursi l'affitto: «Anche il Tar ci ha dato ragione. La società ha prima fatto appello al Consiglio di stato, poi ha rinunciato visto che i contratti di locazione tra un anno e mezzo scadono. Speriamo che la situazione si risolva presto: non è semplice fare il nostro lavoro, rientrare a casa e non sapere dove e come vivremo tra qualche mese».

I documenti introvabili

Ciò che più fa arrabbiare gli inquilini è il disinteresse delle istituzioni. «Comune e regione dovevano vigilare, perché non l'hanno fatto?», si chiedono retoricamente. La risposta è scontata in una città come Roma dove i buoni rapporti con i costruttori possono segnare le fortune di una candidatura o di una amministrazione. A costruire il piano di zona di Tor Vergata è stata una società del gruppo immobiliare Maggini, uno dei più importanti della capitale.

Elisabetta, la figlia di Agostino, fondatore del gruppo, lavora da tempo con il presidente della regione Lazio, Nicola Zingaretti. «Nel corso degli anni le società proprietarie degli immobili sono cambiate, ma sono rimaste in mano ad Anna Maria Maggini, sorella di Agostino, zia di Elisabetta. E hanno svincolato gli immobili: una parte è stata venduta a persone non delle forze dell'ordine, un'altra è finita alla signora Maggini e ai suoi figli»,

racconta il tenente.

Dai documenti consultati risulta che la signora Maggini abbia 10 immobili in quelle palazzine e i figli altri 7. «Alla fine il costruttore prende i soldi per tirare su gli appartamenti e poi aspetta che noi andiamo via per rivenderli o gestirli come vuole. Il sospetto è che quando scadrà il nostro contratto, ci realizzeranno un residence per gli studenti», dice l'agente M.

I Maggini infatti, nelle ultime settimane, hanno iniziato a mandare lettere di sfratto. Domani ha chiesto un commento ai costruttori, che però hanno declinato la richiesta. «Il vincolo locatizio di 22 anni imposto a suo tempo dal ministero dei Lavori pubblici sta per scadere e gli appartamenti torneranno in mano ai costruttori», prosegue il tenente. «Senza una decisione politica del governo o un rinnovo delle condizioni del piano di zona da parte di comune e regione, 43 famiglie di servitori dello stato rimarranno senza casa».

L'attesa però non è solo verso le mosse della politica. Il tenente M. e gli altri inquilini guardano con interesse alle vicende di un altro piano di zona. A Collina delle Muse, a Boccea, nel quadrante ovest della città, sono 45 le famiglie di appartenenti delle forze dell'ordine e dei servizi di sicurezza che rischiano lo sfratto. Negli ultimi anni hanno vissuto un'odissea simile a quella dei loro colleghi che abitano a Tor Vergata. A inizio febbraio però è stato nominato un commissario, il viceprefetto Aldo Aldi, con il compito di stabilire se i costruttori abbiano rispettato la convenzione.

Il commissario Aldi ha chiesto i documenti del piano di zona sia al comune, sia al costruttore. Lo scorso 5 marzo ha però dovuto comunicare che «a distanza di 30 giorni dall'insediamento la predetta documentazione non è pervenuta», e quindi non ha potuto proseguire con gli accertamenti. Il fatto avrebbe indispettito molto gli uomini della prefettura, che ora starebbero valutando le contromosse per tutelare gli inquilini: sia il vicecommissario Aldi, ma anche il comune di Roma, hanno chiesto tutta la documentazione ai costruttori, per valutare possibili sanzioni.

Il regno degli imbrogli

«Il comune di Roma è spesso vincolato a delle convenzioni scritte dagli avvocati dei costruttori, e tra clausole e cavilli è molto difficile arrivare a una sanzione o alla revoca di una convenzione», riflette l'urbanista Paolo Berdini, ex assessore nel primo anno e mezzo di giunta Raggi. «Quello dei piani di zona è stato il regno degli imbrogli, il prezzo massimo di cessione è un buco nero: in molti sono rimasti fregati». Quando era assessore all'Urbanistica nei primi mesi di giunta Raggi, Berdini ha disposto la revoca di alcune concessioni. «Ma è successo molto di rado prima di allora: e pensare che la revoca sarebbe stata uno strumento valido per tutelare i cittadini che avevano comprato casa, ma anche un investimento di centinaia di milioni di euro».

Lo scorso 12 marzo il comune ha revocato altri immobili costruiti nei piani di zona di Borghesiana-Pantano e La Storta. Quelle palazzine erano state costruite dalla Lega San Paolo, «una cooperativa che conosciamo bene», racconta una fonte nel palazzo della regione. Il vicepresidente del consiglio d'amministrazione della cooperativa, Pasquale Altieri, è il suocero di Gianluca Quadrana, consigliere regionale eletto nella lista civica "Zingaretti presidente" nelle ultime due tornate elettorali.

Nel 2016 una consigliera regionale del Movimento 5 stelle, Valentina Corrado, oggi assessore al Turismo, aveva fatto un'interrogazione parlamentare chiedendosi se non ci fosse un conflitto di interessi che non permettesse alla regione di vigilare adeguatamente sui piani di zona concessi alla cooperativa del suocero di Quadrana.

Purtroppo, fino a oggi, è stato fatto molto poco da parte di comune e regione per vigilare su un investimento che avrebbe potuto aiutare seriamente migliaia di famiglie. «Alla fine il costruttore prende i soldi per fare appartamenti, ma spesso li gestisce senza controlli», dice il tenente, sintetizzando la rabbia di molti inquilini. «Ma così l'emergenza abitativa tu l'hai tamponata, non risolta. Il costruttore si arricchisce e a noi non hai dato niente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La colpa non
è solo di quei
costruttori**
*che hanno
intascato i soldi
di tutti senza
rispettare i
patti, ma anche
della politica,
che ha vigilato
molto poco sul
rispetto delle
convenzioni*

FOTO AGF

Aspi, Acs preme per affiancare Cdp «Offerta subito con l'ok del governo»

► Sul tavolo 5 miliardi cash e un maxi-prestito ponte ► La seconda lettera inviata ieri dopo l'altolà dell'esecutivo Perez: regia condivisa e operazione chiusa entro l'anno Draghi: «L'offerta di Cassa? Non entro, decisa prima di me»

ATLANTIA: PAROLA PRIMA ALL'ASSEMBLEA SULLA PROPOSTA CON MACQUARIE-BLACKSTONE E MOLTI FONDI SONO DECISI A BOCCIARLA

L'OPERAZIONE

ROMA Florentino Perez invia una seconda lettera ad Atlantia per l'acquisto di Aspi. E questa volta il patron di Acs e del Real Madrid prova a fugare ogni dubbio di belligeranza: ogni mossa, e quindi anche l'offerta vincolante in arrivo, intende essere «pienamente supportata» dal governo italiano e progettata «in pieno allineamento con il governo e Cdp» al quale gli spagnoli sono pronti a riconoscere un ruolo di «anchor partner». Una mossa ponderata bene nelle ultime ore che sarebbe passata, secondo alcune fonti vicine alla dossier, anche dall'altolà del governo Draghi. Di qui la scelta di correggere e pesare bene i toni della missiva. Si apre, dunque, ufficialmente il fronte con gli spagnoli di Acs per la vendita della partecipazione in Aspi da parte di Atlantia. Certo, continuano le discussioni tra Atlantia e Cdp, che va dritta per la sua strada con i fondi Macquarie e Blackstone. E se il regolamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti sbloccasse 400 milioni di ristori, si aggiungerebbero all'offerta del consorzio (9,1 miliardi) arrivando a ridosso della forchetta indicata da Acs (9-10 miliardi). Ma lo schema «flessibile» di Perez suggerisce una nuova regia condivisa. Dun-

que, nessun riferimento a quale quota di Aspi (controllata all'88% da Atlantia) punterebbe Acs per arrivare alla fusione con Abertis. E anche questo non è un caso per chi punta a rompere il consorzio. Intanto, il premier Draghi tiene le distanze dalla rotta del governo Conte: sulla questione Cdp-Aspi «non intervengo e non discuto perché c'è una trattativa in corso, fondata sull'offerta preparata dal governo precedente. Vediamo come va a finire, il cda di Atlantia la discuterà e vedremo», ha detto in conferenza stampa.

LE CRITICITÀ

A ricordare tempi e scadenze è stato ieri il cda di Atlantia che proprio in chiusura si è visto recapitare la lettera di Perez. Il board si riunirà «prima del 23 aprile» per «valutare eventuali modifiche all'offerta» Cdp dopo «le richieste di miglioramento». Poi passerà la palla all'assemblea, e quindi anche al voto dei fondi finora in pressing sul prezzo e contro le interferenze politiche. In prima linea c'è l'hedge fund attivista Tci Fund Management (con un 10% potenziale). «Accogliamo con favore l'offerta di Acs e consigliamo vivamente ad Atlantia e ai suoi azionisti di impegnarsi in modo costruttivo per massimizzare il valore per gli azionisti», ha commentato Jonathan Amouyal, partner di Tci, da tempo contro le «interferenze» del precedente governo. Ora chiede che l'esecutivo «supporti offerte competitive, rispetti le regole e permetta un processo di vendita

market friendly». Sulla stessa linea Ken Garschina, di Mason Capital con il 2%: «L'Italia ha ricevuto una pilot letter dall'Ue su Aspi». E quindi, «le offerte diverse da Blackstone e Macquarie non dovrebbero essere scoraggiate». Allineato anche Spinecap che valuta Aspi 12 miliardi. Ma il fronte dei fondi critici sarebbe più ampio e deciso a farsi sentire in assemblea.

Del resto, dice Atlantia, anche «l'auspicio di alcuni azionisti, ha indotto il consiglio» a sentire prima l'assemblea. Solo dopo toccherà al cda per «le determinazioni finali», entro il 28 maggio. E a quel punto potrebbe essere in arrivo anche un'offerta vincolante di Acs, intorno al 20 maggio. L'offerta vincolante arriverà «in tempi ragionevoli», dice la lettera. Poi la strategia «di lungo termine»: Acs considera Aspi un pilastro chiave per creare «il più grande colosso mondiale nelle concessioni autostradali». Ma ben vengano, dicono gli spagnoli, anche «altri partner finanziari e istituzionali». E ancora le fonti di finanziamento. Ci sono almeno 4,9 miliardi cash derivanti dalla vendita degli asset a Vinci. E le altre risorse per chiudere l'operazione entro l'anno arriverebbero da un prestito ponte già in discussione con le banche. Però, insistono gli spagnoli, l'operazione dovrebbe essere subordinata all'approvazione del governo e all'ok al Piano economico e finanziario di Aspi ancora in stan-by al Mit.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA





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

Grandi opere
«Olimpiadi, serve un commissario per i cantieri»

Sono due i commissari straordinari alle grandi opere ferroviarie del Nordest, fra i 29 nominati ieri. E la Regione Veneto chiede ulteriori poteri speciali per completare i cantieri delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026.

Pederiva a pagina 8

Veneto, due commissari «Ma ora servono quelli per le Olimpiadi 2026»

►Giovannini dà i poteri straordinari ►De Berti: «A giugno gli altri nomi per la Tav e le altre opere ferroviarie per Cortina, Longarone e Tesserà»

NEL PIANO DEL MIT 57 LAVORI, 83 MILIARDI E 100.000 ADDETTI

LE NOMINE

VENEZIA Vincenzo Macello per la Brescia-Verona-Padova, Paola Firmi per la Fortezza-Verona. Sono due i commissari straordinari alle grandi opere ferroviarie del Nordest, fra i 29 nominati ieri dal dicastero delle Infrastrutture: confermando di fatto il decreto lasciato in eredità da Paola De Micheli, il ministro Enrico Giovannini ha presentato ieri un pacchetto di 57 interventi pubblici, per un valore di circa 83 miliardi e un impatto occupazionale stimato in 100.000 addetti nel 2025. Ma per arrivare a quell'anno, il Veneto chiede il conferimento di ulteriori poteri specia-

li: «Servono per completare i cantieri legati alle Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026», spiega l'assessore regionale Elisa De Berti.

IL PACCHETTO

Complessivamente il piano del Mit conta 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme, 11 opere idriche, 3 strutture portuali e una metropolitana, scelte in base a quattro criteri: elevato grado di complessità progettuale, particolare difficoltà esecutiva o attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative e rilevante impatto sul tessuto socio-economico. La maggior parte degli investimenti sarà destinata al Sud, con 36,3 miliardi impegnati, mentre 24,8 andranno al Centro e 21,6 al Nord.

IL FERRO

Quest'ultimo riparto è dedicato quasi interamente al ferro. A spiccare sono il rafforzamento

della tratta Fortezza-Verona, la linea di alta velocità e alta capacità Brescia-Verona-Padova (che da sola vale 8,6 miliardi) e il potenziamento della Venezia-Trieste. Della prima si occuperà Firmi, direttrice tecnica di Rete ferroviaria italiana. Le ultime due sono state invece affidate a Macello, il quale dovrà seguire pure il raddoppio fra Genova e Ventimiglia, nonché lo sviluppo della direttrice Orte-Falconara e della linea Roma-Pescara. L'attuale direttore degli investimenti di Rfi è l'ex responsabile della produzione per la Lombardia, ruolo in cui è stato indagato dalla Procura di



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

Milano per il tragico deragliamento di Pioltello, per il quale è appena stato chiesto il processo. «Una conseguenza inevitabile per chi riveste ruoli di grande responsabilità», taglia corto la vice-governatrice De Berti.

I GIOCHI

Ora però il Veneto si aspetta nuove nomine, per quanto il ministro Giovannini abbia sottolineato che «il commissariamento è un atto straordinario». Osserva De Berti: «Non chiediamo commissari perché abbiamo cantieri bloccati, tant'è vero che facciamo rientrare la Pedemontana in gestione ordinaria regionale proprio per sbloccarla dal commissariamento governativo. Il nostro problema è che abbiamo una scadenza nel 2026. Per arrivare ai Giochi Olimpici in tranquillità, senza perdere due anni per una Valutazione d'impatto ambientale com'è successo con i Mondiali di sci 2021, ci aspettiamo per giugno l'indicazione di uno o più commissari per le varianti di Cortina e di Longarone, la bretella ferroviaria dell'aeroporto di Tessera, la variante alla Statale 12, il ribaltamento del casello autostradale di Verona Sud, la pista di bob, il villaggio olimpico e il collegamento intervallivo con impianti a fune».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le principali opere e i commissari



IL BIS Vincenzo Macello



MANAGER RFI Paola Firmi

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

Ristrutturazioni ferme Flop del superbonus 110% troppi ostacoli burocratici

► Avviati lavori soltanto per 730 milioni rispetto agli oltre 18 miliardi già stanziati ► L'incentivo fiscale utilizzato soprattutto in Veneto e Lombardia. Condomini al palo

LA MISURA È STATA
ADOTTATA IN MANIERA
PREVALENTE
DAI TERRITORI
CHE HANNO EDIFICI
UNIFAMILIARI

COLPA ANCHE
DEI COMUNI
CHE STENTANO
A FACILITARE
LE PROCEDURE
AMMINISTRATIVE

Marco Marcatili*

Forte attesa delle famiglie e grande fermento negli operatori, ma la misura del superbonus 110% stenta a decollare. Alcune imprese hanno già deciso di rinunciare a questa straordinaria opportunità per complessità della procedura e rischi durante il percorso. Molte altre imprese non sono nelle condizioni di valutare se impegnarsi in interventi condominiali senza la certezza della famigerata proroga al 2023 all'interno della versione definita del Recovery Plan da inviare dall'Unione Europea entro il 30 aprile 2021.

LE STATISTICHE

Secondo le ultime statistiche diffuse dall'Enea, in Italia si sono avviati soltanto 6.512 interventi per un valore complessivo di lavori di 670 milioni di euro, che richiederà allo Stato una copertura di oltre 730 milioni ma di gran lunga ben inferiore a quella stanziata e attesa dalla misura, vale a dire 18,7 miliardi.

Questi primi dati consentono almeno due valutazioni. La prima è che oltre un terzo dei cantieri sono localizzati in Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna. La più grande misura espansiva rischia di diventare la misura più iniqua, che penalizzerà i territori meno organizzati nella gestione di processi complessi sotto il profilo tecni-

co, finanziario ed amministrativo. La seconda valutazione è che sono solo 530 i cantieri avviati nei condomini che restano dunque in attesa da parte delle imprese di un approccio più speditivo, meno vincolato alle lungaggini delle progettazioni tecniche iniziali e più utile alle decisioni assembleari.

ESPANSIONE

La più grande misura espansiva del secolo in Italia rischia così di diventare la misura più regressiva: che escluderà alcuni territori caratterizzati da una elevata incidenza di edifici mono proprietari o unifamiliari non eleggibili a superbonus; che estrometterà molte imprese e progettisti "artigianali" dalla gestione di processi così complessi sotto il profilo tecnico, finanziario ed amministrativo; che escluderà le famiglie meno equipaggiate per valutare e selezionare i soggetti più affidabili.

Il superbonus 110% rappresenta una provvidenziale bombola di ossigeno per molte imprese della filiera costruzioni-impianti e, al contempo, uno strumento per mantenere e ammodernare un patrimonio immobiliare straordinariamente obsoleto ed inefficiente dal punto di vista energetico come quello italiano. Tuttavia, quando l'informazione è così confusa e le responsabilità dei soggetti di territorio non convergono verso obiettivi comuni, accade



come in politica che le famiglie scelgono di non schierarsi e di rinunciare a questa straordinaria opportunità.

Il monitoraggio del superbonus di Nomisma individua in 10,5 milioni famiglie il bacino potenzialmente interessato all'utilizzo di questa straordinaria opportunità, per gran parte con la richiesta dello sconto in fattura stante la fragilità delle famiglie fortemente indebolite dalla crisi pandemica e indisponibili ad anticipare liquidità. Solo il 20% (2,1 milioni) delle famiglie hanno avviato i lavori o deliberato gli interventi, mentre il 25% (2,6 milioni) sono ancora in fase esplorativa e stanno verificando quale operatore è in grado di offrire un'adeguata risposta alla volontà di ristruttu-

razione non costosa ed invasiva. Sorprende, invece, come la maggioranza del partito a favore del superbonus (55% pari a 5,8 milioni di famiglie) non ha ancora potuto avviare nessuna iniziativa.

IL PERCORSO

Nella ragionevole consapevolezza che il superbonus sarà probabilmente prorogato al 2023 o addirittura trasformato in un provvedimento strutturale, seppure con aliquote più ridotte, vorremmo condividere la necessità di una inversione di rotta sotto un duplice punto di vista. Da un lato, almeno per tendere all'obiettivo sociale del "costo zero" per le famiglie e a un servizio "chiavi in mano", la filiera dell'offerta deve organiz-

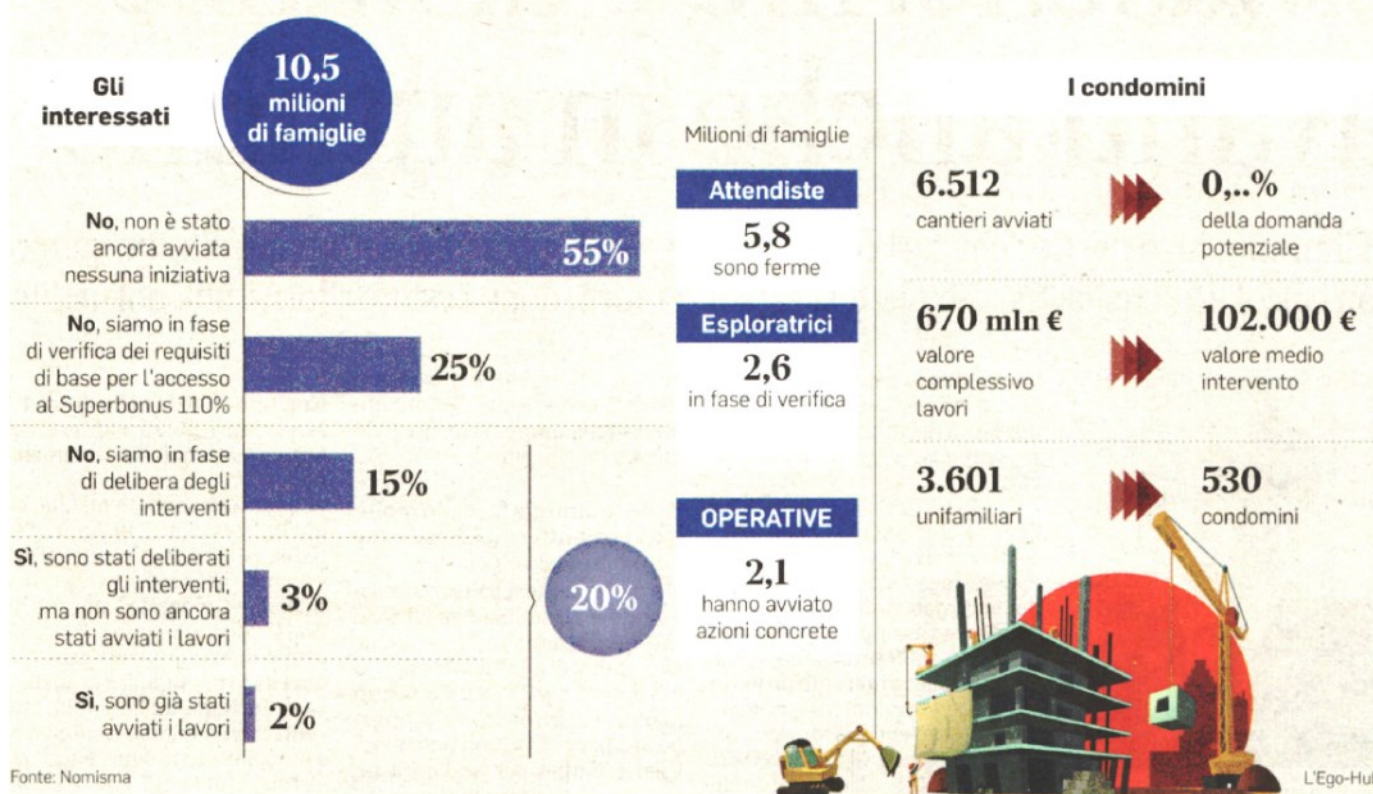
zarsi diversamente affiancandosi a general contractor di esperienza e con le carte in regola per gestire lo sconto in fattura o affidandosi a nuovi soggetti arranger utili nella gestione di tutta l'operazione sia nei confronti dei progettisti che degli istituti di credito. Dall'altro lato, i sindaci dei Comuni non possono più considerarsi estranei, ma sentire il dovere di rendere possibile la promessa ancora mancata e di far arrivare a più cittadini possibili le risorse pubbliche del superbonus.

Pensiamo che con un Super Mario al governo il Superbonus casa sia la prima grande occasione di Superfiducia per tutti.

**Responsabile Sviluppo di Nomisma*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri del bonus



Accordo Confartigianato, Feinar e Volksbank per il Superbonus

►«L'intesa semplifica la vita a chi deve ristrutturare casa»

L'IMPEGNO

BELLUNO Un accordo per semplificare la vita a chi vuole ristrutturare casa. A siglarlo Confartigianato con Feinar e Volksbank. La convenzione prevede la semplificazione delle procedure tecniche, grazie alle competenze degli uffici Feinar, la cessione del credito d'imposta previsto dal bonus, grazie all'istituto di credito e la qualità dei lavori è garantita dagli artigiani locali che in questo modo hanno anche la possibilità di restare competitivi con i colossi dell'edilizia. L'obiettivo finale è di estendere il più possibile la fruibilità della misura introdotta dal governo da parte dei privati e delle imprese. Alla firma dell'accordo erano presenti il diret-

tore di Confartigianato Belluno Michele Basso, con il referente del Sistema Casa Guerrino Argenta, il vice direttore generale di Volksbank Stefan Schidhammer, e il direttore generale di Feinar, Andrea Tomasini. «Crediamo che il Superbonus 110% rappresenti davvero un'occasione concreta per agganciare la ripartenza post-Covid. A patto però di trovare un sistema di semplificazione per i cittadini e per le imprese - commenta il vice presidente di Confartigianato Belluno, Gino D'Inca -. Per questo abbiamo trovato un accordo con Feinar e Volksbank volto a dare risposte ai nostri associati, fornendo loro quello che potremmo definire un pacchetto completo». Nel dettaglio, la convenzione prevede la definizione di una consulenza specializzata, grazie a un team dedicato espressamente al Superbonus 110% messo a disposizione da Volksbank. Confartigianato sta predisponendo un elenco di aziende associate che si mettono a disposizione per interventi edilizi legati allo sfrutta-

mento del bonus. E Feinar fornirà il supporto tecnico per tutto quello che riguarda le pratiche fiscali e la ricerca-preparazione dei documenti. L'accordo prevede anche un percorso di formazione per le imprese, che sarà avviato entro la metà di maggio, con una serie di webinar e incontri tematici. «Una collaborazione - spiega Vittorio Pucella, direttore Area Belluno- Treviso- Pordenone di Volksbank - che prevede formazione, assistenza e intervento di Volksbank a fianco delle imprese artigiane bellunesi e dei loro clienti, per l'acquisto del credito di imposta ed eventualmente per la concessione di finanziamenti-ponte. Abbiamo formato 45 nostri collaboratori per la gestione delle complesse peculiarità tecniche e burocratiche di questa misura e, assieme ai gestori imprese e ai direttori di filiale, siamo più che pronti a offrire il meglio della nostra competenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Confartigianato

«Materie prime costose: si vanifica il "super bonus"»

Super bonus, opportunità che rischia di essere vanificata dall'aumento dei prezzi delle materie prime: parla Boschetto, presidente di Confartigianato Imprese.

Giacca a pagina IV

«Superbonus a rischio, i costi sono alle stelle»

► Roberto Boschetto presidente di Confartigianato: «C'è una speculazione sulle materie prime. Costretti a ritoccare contratti per pagare i fornitori»

PIÙ 40 PER CENTO PER LEGNO, ACCIAIO, RAME E GOMMA CALCESTRUZZO, COLLE VERNICI, LATERIZI E POLIETILENE

A PADOVA CI SONO 129 MILA EDIFICI CON OLTRE 40 ANNI L'INTERVENTO VALE 370 MILIONI DI EURO FINO AL 2026

LA DENUNCIA

PADOVA Il superbonus edilizia rischia di diventare un'occasione sprecata. «Gli interventi per la riqualificazione del patrimonio immobiliare, e in particolare il Superbonus 110%, potrebbero aiutare il settore delle costruzioni a risollevarsi da una crisi iniziata nel 2008 e che l'emergenza sanitaria aveva solo accentuato. Ma vanno risolti tre nodi che rischiano di smorzare gli effetti positivi: l'allungamento dei tempi, la sburocratizzazione e il contenimento dei prezzi delle materie prime». Questo l'allarme del presidente di Confartigianato Imprese Padova Roberto Boschetto.

TANTE LE RICHIESTE

Nel solo Comune, da dicembre come ha riportato il Gazzettino, c'è stato un vero e proprio boom di richieste di accesso agli atti al Settore Edilizia privata. Normalmente si aggiravano intorno alle 200 unità mensili. Con il superbonus l'impennata: a dicembre 523,

a gennaio 589, a febbraio 556, a marzo 795. In totale 2.463. Per un impegno economico totale di 150 milioni di euro.

Ma su questa ripresa pendono ben tre "Spade di Damocle": la prima è data dalla scadenza dell'agevolazione. «Il 31 dicembre 2022 è troppo ravvicinato se si pensa che - anche attrezzandosi a dovere - i comuni hanno almeno tre mesi di tempo per rispondere alla domanda dopo di che, se tutto va bene, inizia una trafila di autorizzazioni, documentazioni e incartamenti che rischiano, soprattutto se si tratta di condomini, di far slittare i lavori.

I TEMPI SONO LUNGI

«A questo si aggiungono i tempi e le documentazioni per l'eventuale cessione del credito che stanno davvero scoraggiando molti cittadini» continua Boschetto. «Terza preoccupazione è la fiammata delle materie prime. Un effetto che potrebbe incidere pesantemente sulla portata espansiva delle agevolazioni. Il

prezzo su scala mondiale di queste ultime ha subito negli ultimi mesi un aumento improvviso e consistente a cui va risposto con l'adozione tempestiva di interventi adeguati ad arginarli. Anche perché le materie coinvolte sono davvero tante: acciaio, rame, polietilene, ferro, gomma, legno, calcestruzzo, laterizio, colle e vernici. Una delle principali cause risiede nella difficoltà di trasporto delle merci dovuta all'emergenza Covid-19, con ripercussioni per esempio, sul costo di noleggio di un cargo».

I PREZZI AUMENTANO

La difficoltà nell'approvvigionamento di materie prime sta



portando all'aumento dei prezzi di acquisto da parte di fornitori nazionali ed esteri. Non si tratta di aggiustamenti economici ordinari, ma di scostamenti dalla media superiori al 30/40% in un arco di tempo molto breve. In particolare, si è verificato un aumento anomalo del prezzo dell'acciaio e del ferro di circa il 130% tra novembre 2020 e febbraio 2021. Ma anche altri materiali di primaria importanza per l'edilizia, come ad esempio i polietileni hanno mostrato nello stesso periodo incrementi superiori al 40%».

«In molti casi i fornitori non hanno potuto rispettare gli accordi di consegna stipulati con le imprese di costruzione, a causa dei prezzi eccessivi delle materie pri-

me che esulano dalle normali fluttuazioni del mercato. Sfortunatamente la maggior parte degli analisti finanziari prevede nel breve termine ulteriori rialzi».

«E' auspicabile un intervento straordinario del Governo che riconosca l'aumento incontrollato dei prezzi e riconduca la compravendita delle merci in una situazione di equilibrio - precisa Boschetto - Le forniture di materiali e servizi incidono infatti per circa il 60% del costo totale di un progetto. Non c'è dubbio che non ci possiamo permettere che questi aumenti compromettano la straordinaria potenzialità di bonus superbonus in questo momento così delicato».

L'INCIDENZA

Secondo i dati elaborati da Smart Land in esclusiva per Confartigianato Imprese Padova, in provincia sono 129mila gli edifici con oltre 40 anni di età che richiederebbero una riqualificazione. Il valore di questo mercato in provincia (stima su dati Istat, Enea e Relazione Tecnica DL 34/2020), potrebbe mobilitare risorse per oltre 370 milioni euro fino al 2026, con una media annua (2021-2026) di 63 milioni. Un intervento rilevante rispetto al passato che andrà a sommarsi agli investimenti dati da sismabonus ed ecobonus che sono stati mantenuti.

Mauro Giacon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ALLARME Quasi novemila le imprese artigiane del settore edile con 20.578 addetti, di cui 16.104 nelle costruzioni: lanciano l'allarme sulle materie prime



LA RIPRESA Confesercenti scommette su un forte recupero delle perdite del primo semestre che per turismo, ristorazione e negozi andata dal 40 al 70 per cento, complici anche gli Europei

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



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

FOSSALTA DI TREBASELEGHE

Superbonus a chi iscrive il figlio per salvare la Prima elementare

Cinquecento euro alle prime dieci famiglie che scelgono la scuola della frazione È il contributo del Comune per il trasporto, le domande entro il 15 maggio

Giusy Andreoli / TREBASELEGHE

Il Comune gioca la carta del trasporto per non perdere la classe prima di Fossalta, che non sarà attivata perché conta appena sei iscrizioni (di cui uno di fuori frazione e l'altro di fuori comune mentre tre bimbi di Fossalta si sono iscritti altrove) mentre ne servirebbero almeno 15. Con un provvedimento varato il 12 aprile, la giunta del sindaco Antonella Zoggia ha messo a disposizione un budget di 5 mila euro per le 10 famiglie di Trebaseleghe che iscriveranno i propri figli alla prima del plesso di Fossalta.

Il contributo economico vuole essere un riconoscimento per sostenere la gestione autonoma del servizio di trasporto al plesso di Fossalta del proprio figlio per l'anno scolastico 2021-2022. Si tratta di 500 euro a testa che saranno erogati all'avvio della classe. Se ci saranno più di dieci domande sarà data priorità all'ordine cronologico di presentazione delle stesse. Le famiglie interessate dovranno comunicare la propria disponibilità entro il 15 maggio inviando una mail al Servizio educativo scolastico comunale: a.sacchetto@comune.trebaseleghe.pd.it o tramite pec a: comune.trebaseleghe@postecert.it utilizzando un modulo predisposto. Sarà il Comune, acquisito il numero sufficiente di iscrizioni, a comunicare alle famiglie gli

adempimenti necessari all'Istituto comprensivo e l'ottenimento del bonus. Un risultato che arriva con l'attivazione di un tavolo di lavoro avviato con la presentazione di una raccolta di 763 firme da parte del Comitato Genitori di Fossalta e la seduta straordinaria di consiglio comunale sulla "Situazione organizzativa e gestionale delle scuole del territorio".

Un trasporto scolastico aggiuntivo era peraltro fra le richieste del "Comitato Genitori di Fossalta", che da mesi si batte perché la frazione non perda questo servizio primario. Ma appelli e iniziative finora non hanno sortito il risultato sperato.

«L'intento è incentivare l'iscrizione alla prima di Fossalta, è stato il Comitato genitori a chiederci un impegno concreto e ho dato la mia disponibilità ad andare loro incontro» dichiara il sindaco «quindi diamo un bonus per i bambini che decidono di iscriversi in quel plesso e non hanno una delle attuali linee di trasporto scolastico. Faremo tutto quello che si può per mantenere vivi i plessi delle frazioni, che sono già belle scuole con trattamento personalizzato per i bimbi, hanno un buon gruppo di insegnanti che li seguono bene».

Il plesso di Fossalta, grazie al Comitato, può garantire un doposcuola innovativo gratuito per chi si iscrive e ha una palestra nuova. —



La scuola elementare di Fossalta di Trebaseleghe

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Un fondo extra del Ministero per la Tav A Padova la nuova stazione nel 2028

I finanziamenti arriveranno dalle risorse complementari al Recovery Plan alimentate dal Mef con sei miliardi ogni anno

Giorgio Barbieri

L'alta velocità fino a Padova è salva. Il primo segnale è stata la nomina del commissario Vincenzo Macello quale commissario della Tav Brescia-Padova, nonostante il Recovery Plan possa garantire solamente la tratta fino a Vicenza. Il secondo segnale è stata la garanzia, arrivata sia dal ministero dell'Economia che dalle Ferrovie, che il finanziamento della tratta Vicenza - Padova rientrerà all'interno del fondo complementare "extra" Recovery, che sarà finanziato in deficit, avrà durata decennale e sarà alimentato con circa 6 miliardi di euro l'anno. All'interno di questo fondo, sono le rassicurazioni arrivate proprio in queste ore da Roma, rientreranno le opere escluse dal Recovery, ossia tutti quei progetti pure validi o necessari ma che non hanno le caratteristiche per essere approvati da Bruxelles nella cornice del "Next Generation Eu", su tutte il completamento entro il 2026.

L'ELENCO

La tratta Vicenza - Padova fa parte di una lista di proposte dei ministeri che al momen-

to sfiorerebbe di circa 30 miliardi il plafond dei circa 200 miliardi del Recovery. Una quota dell'extradeficit - molto corposa - andrà quindi a creare questo Fondo degli "esclusi", da rimpinguare e continuare ad alimentare nei prossimi mesi. L'elenco delle voci che finirebbero in questo fondo parallelo sarebbe ancora in via di definizione: di sicuro non si potranno includere nel Piano italiano le opere non fruibili entro il 2026, ma da quanto è emerso Bruxelles non vede di buon occhio nemmeno misure di spesa corrente e strutturale. Tuttavia la tratta dell'alta velocità Vicenza - Padova, quella che resterebbe per completare l'asse Milano - Venezia, è considerata prioritaria e dunque da mettere in sicurezza.

IL COMMISSARIO

Paradossalmente questo canale di finanziamento "interno" dovrebbe garantire una maggiore rapidità di passaggio dato che sarà escluso dal controllo di Bruxelles. E sempre da Roma è arrivata in questi giorni la conferma che non esiste alcun piano per una linea ferroviaria che da

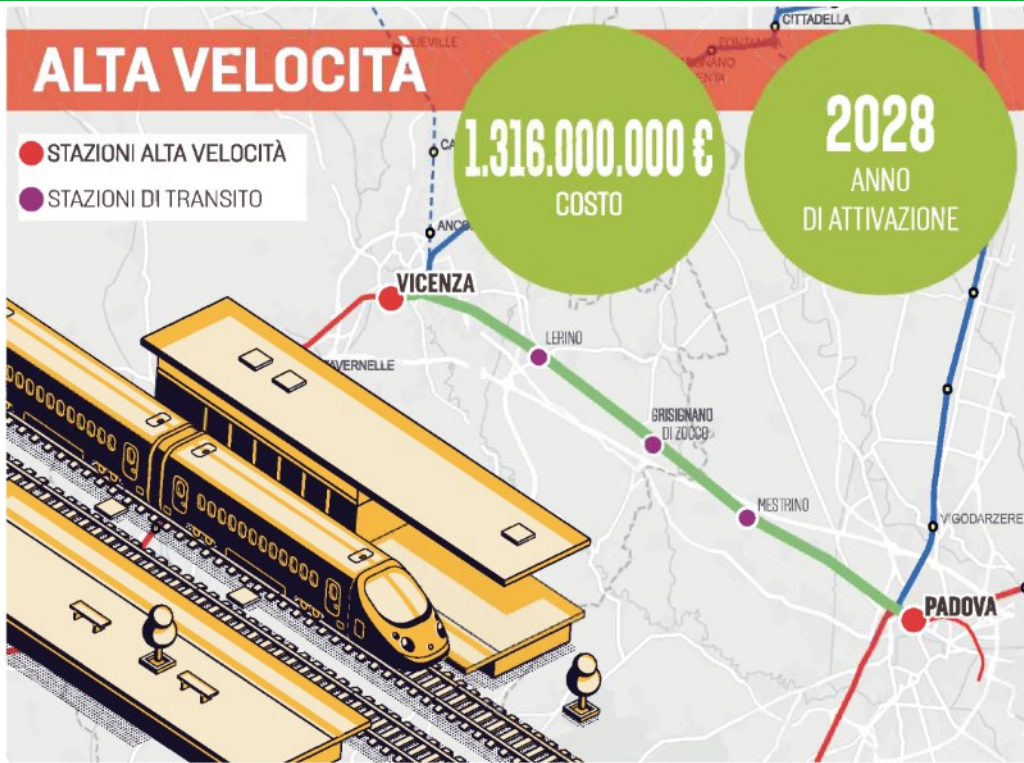
Vicenza va a Bologna tagliando fuori in questo modo la città del Santo.

Intanto il Ministero delle Infrastrutture ha assegnato pieni poteri a Vincenzo Macello quale commissario della Tav Brescia-Padova e del potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste. All'ingegnere il compito di sbrogliare una matassa rimasta senza bandolo da almeno 30 anni a questa parte. «Il primo lotto da Brescia a Verona è stato inserito nel Recovery Plan e ne prevediamo l'attivazione, sempre per fasi, dal 2025» ha spiegato Macello durante la sua audizione in commissione Lavori pubblici al Senato. «Allo stesso modo anche la tratta Verona-bivio Vicenza è tra le opere che beneficeranno delle risorse del "Next Generation Eu": prevediamo il completamento nel 2026». I due ostacoli principali da superare, però, rimangono l'attraversamento di Vicenza e, soprattutto, il tratto conclusivo fino a Padova. «Per l'attraversamento di Vicenza e il completamento della linea fino a Padova l'orizzonte temporale è il 2028» ha spiegato su questo Macello. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





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

IL SINDACO SERGIO GIORDANI

«Con il commissario i tempi si riducono»

Si dice pienamente soddisfatto il sindaco Sergio Giordani. Il suo tour nella capitale di martedì scorso, nel corso del quale ha rapidamente incontrato anche il presidente del Consiglio Mario Draghi, gli ha permesso di tornare a casa con alcune importanti assicurazioni. Su tutte l'inserimento della tratta ad alta velocità da Vicenza a Padova, esclusa dai fondi del Recovery Plan per motivi di cronoprogramma, all'interno di uno stock di risorse extra che sarà messo in campo dal Ministero delle Finanze.

In primis però c'è la nomina del commissario Macello per l'intera tratta dell'alta velocità fino alla città del Santo. «Sono pienamente soddisfatto da questo punto fermo che è stato messo», spiega il sindaco Sergio Giordani, «l'alta velocità arriverà a Padova, sarà finanziata e con la procedura commissariale così ci arriverà nel più breve tempo possibile. Certo le cose non cascano dal cielo, sono state spesso a Roma in questi anni, sempre sostenute in uno sforzo corale dal sistema Padova, dalle categorie economiche, da tante energie che lavorano in squadra per ot-



Il sindaco Sergio Giordani

tenere risultati positivi per la città».

Gli occhi ora sono puntati sulla fase progettuale, che costerà una trentina di milioni di euro. «Ora finalmente si può pensare al progetto», aggiunge il primo cittadino, «e immaginare anche la ricucitura ulteriore tra il quartiere Arcella e il centro della città. Si tratta di una richiesta forte che arriva da parte della cittadinanza a cui lavoreremo pensando alle soluzioni più innovative e sostenibili. Ho già preso contatti col commissario e presto lo incontrerò. Questa è un'altra grande sfida di rigenerazione per Padova a cui lavorare tutti assieme». —

G.BAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Superbonus 100% troppa burocrazia flop da 18 miliardi

► Norme complicate per i lavori nei condomini
Usati solo 730 milioni. L'Ance: «Prolungare al 2023»

ROMA Troppi ostacoli burocratici, il tanto atteso Superbonus 110% si sta rivelando un flop. Parecchie imprese hanno già deciso di rinunciare a questa straordinaria opportunità per complessità della procedura e rischi durante il percorso. Molte altre imprese non sono nelle condizioni di valutare se impegnarsi senza la certezza della proroga al 2023.

Marcatili a pag. 9

Flop del superbonus 110% troppi ostacoli burocratici

► Avviati lavori soltanto per 670 milioni ► L'incentivo fiscale utilizzato soprattutto rispetto agli oltre 18 miliardi già stanziati in Veneto e Lombardia. Condomini al palo

**COLPA ANCHE
DEI COMUNI
CHE STENTANO
A FACILITARE
LE PROCEDURE
AMMINISTRATIVE**

**LA MISURA È STATA
ADOTTATA IN MANIERA
PREVALENTE
DAI TERRITORI
CHE HANNO EDIFICI
UNIFAMILIARI**

Marco Marcatili*

Forte attesa delle famiglie e grande fermento negli operatori, ma la misura del superbonus 110% stenta a decollare. Alcune imprese hanno già deciso di rinunciare a questa straordinaria opportunità per complessità della procedura e rischi durante il percorso. Molte altre imprese non sono nelle condizioni di valutare se impegnarsi in interventi condominiali senza la certezza della famigerata proroga al 2023

all'interno della versione definitiva del Recovery Plan da inviare dall'Unione Europea entro il 30 aprile 2021.

LE STATISTICHE

Secondo le ultime statistiche diffuse dall'Enea, in Italia si sono avviati soltanto 6.512 interventi per un valore complessivo di lavori di 670 milioni di euro, che richiederà allo Stato una copertura di oltre 730 milioni ma di gran lunga ben inferiore a quella stanziata e attesa dalla misura, vale a dire 18,7 miliardi.

Questi primi dati consentono almeno due valutazioni. La prima è che oltre un terzo dei cantieri sono localizzati in Veneto, Lombardia ed Emilia-Roma-



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

gna. La più grande misura espansiva rischia di diventare la misura più iniqua, che penalizzerà i territori meno organizzati nella gestione di processi complessi sotto il profilo tecnico, finanziario ed amministrativo. La seconda valutazione è che sono solo 530 i cantieri avviati nei condomini che restano dunque in attesa da parte delle imprese di un approccio più speditivo, meno vincolato alle lungaggini delle progettazioni tecniche iniziali e più utile alle decisioni assembleari.

ESPANSIONE

La più grande misura espansiva del secolo in Italia rischia così di diventare la misura più regressiva: che escluderà alcuni territori caratterizzati da una elevata incidenza di edifici mono proprietari o unifamiliari non eleggibili a superbonus; che estrometterà molte imprese e progettisti "artigianali" dalla gestione di processi così complessi sotto il profilo tecnico, finanziario ed amministrativo; che escluderà le famiglie meno equipaggiate per valutare e selezionare i soggetti più affidabili.

Il superbonus 110% rappresenta una provvidenziale bombola di ossigeno per molte imprese della filiera costruzioni-impianti e, al contempo, uno

strumento per mantenere e ammodernare un patrimonio immobiliare straordinariamente obsoleto ed inefficiente dal punto di vista energetico come quello italiano. Tuttavia, quando l'informazione è così confusa e le responsabilità dei soggetti di territorio non convergono verso obiettivi comuni, accade come in politica che le famiglie scelgono di non schierarsi e di rinunciare a questa straordinaria opportunità.

Il monitoraggio del superbonus di Nomisma individua in 10,5 milioni famiglie il bacino potenzialmente interessato all'utilizzo di questa straordinaria opportunità, per gran parte con la richiesta dello sconto in fattura stante la fragilità delle famiglie fortemente indebolite dalla crisi pandemica e indisponibili ad anticipare liquidità. Solo il 20% (2,1 milioni) delle famiglie hanno avviato i lavori o deliberato gli interventi, mentre il 25% (2,6 milioni) sono ancora in fase esplorativa e stanno verificando quale operatore è in grado di offrire un'adeguata risposta alla volontà di ristrutturazione non costosa ed invasiva. Sorprende, invece, come la maggioranza del partito a favore del superbonus (55% pari a 5,8 milioni di famiglie) non ha

ancora potuto avviare nessuna iniziativa.

IL PERCORSO

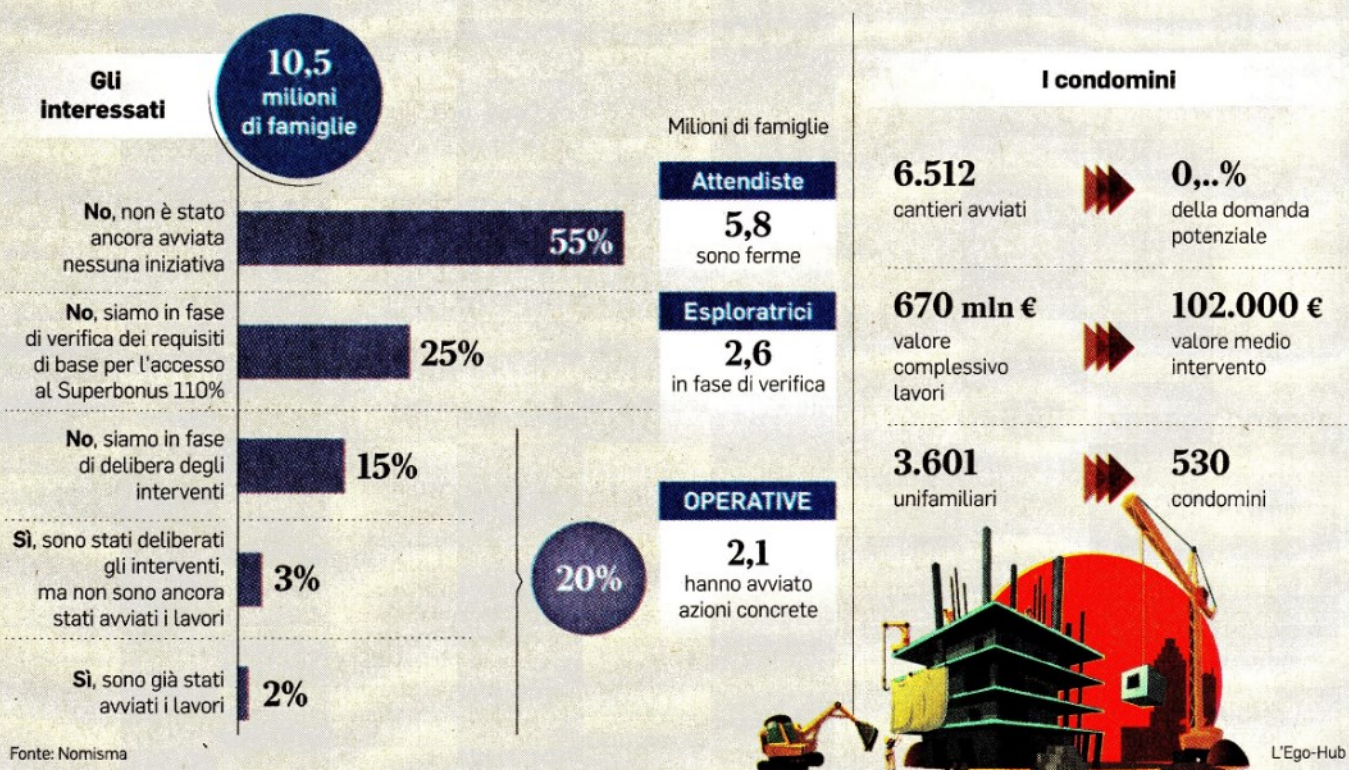
Nella ragionevole consapevolezza che il superbonus sarà probabilmente prorogato al 2023 o addirittura trasformato in un provvedimento strutturale, seppure con aliquote più ridotte, vorremmo condividere la necessità di una inversione di rotta sotto un duplice punto di vista. Da un lato, almeno per tendere all'obiettivo sociale del "costo zero" per le famiglie e a un servizio "chiavi in mano", la filiera dell'offerta deve organizzarsi diversamente affiancandosi a general contractor di esperienza e con le carte in regola per gestire lo sconto in fattura o affidandosi a nuovi soggetti arranger utili nella gestione di tutta l'operazione sia nei confronti dei progettisti che degli istituti di credito. Dall'altro lato, i sindaci dei Comuni non possono più considerarsi estranei, ma sentire il dovere di rendere possibile la promessa ancora mancata e di far arrivare a più cittadini possibili le risorse pubbliche del superbonus.

Pensiamo che con un SuperMario al governo il Superbonus casa sia la prima grande occasione di Superfiducia per tutti.

*Responsabile Sviluppo di Nomisma

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri del superbonus 110 percento



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

GRANDI OPERE

Il commissario Macello: treno veloce da Venezia via ai lavori a fine anno

UDINE

Dall'approvazione diretta dei progetti, d'intesa con i presidenti delle Regioni interessate dall'opera, all'esecuzione degli interventi operando direttamente come stazione appaltante. «Gli obiettivi sono terminare l'Alta velocità Brescia-Padova per il 2028, mentre la prima fase del potenziamento della Venezia-Trieste contiamo di realizzarla entro il 2025».

Il Dpcm firmato ieri dal premier Mario Draghi, che affida a 27 commissari straordinari la gestione di 57 opere pubbliche, assegna pieni poteri a Vincenzo Macello quale commissario della Tav Brescia-Padova e del potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste. All'ingegnere responsabile della direzione investimenti di Rfi, Rete ferroviaria italiana, il compito di sbrogliare una matassa rimasta senza bandolo da almeno 30 anni a questa parte. La tabella di marcia è fissata. «Il primo lotto da Brescia a Verona è stato inserito nel Recovery plan e ne prevediamo l'attivazione, sempre per fasi, dal 2025» ha spiegato Macello durante la sua audizione in commissione Lavori pubblici al Senato. «Allo stesso modo anche la tratta Verona-bivio Vicenza è tra le opere che beneficeranno delle risorse del Next Generation Eu: prevediamo il completamento nel 2026». I due ostacoli principali da superare rimangono l'attraversamento di Vicenza e il tratto da Vicenza a Padova. «Il progetto preliminare dell'attraversamento è stato approvato dal Cipe e parzialmente finanziato, mentre, pur non essendoci risorse stanziato, da Grisignano a Padova siamo a livello di progettazione preliminare. La prescrizione del Cipe è

che in fase di redazione del progetto definitivo si proceda prima a uno studio approfondito sull'uscita da Vicenza».

«Per l'attraversamento di Vicenza e il completamento della linea fino a Padova l'orizzonte temporale è il 2028» ha spiegato Macello «ma sono in corso delle azioni per ridurre i tempi». Se tutto andrà per il meglio, quindi, a lavori ultimati sull'intera linea Milano-Venezia si viaggerà a 250 km orari limitando di 10' i tempi di percorrenza.

A fronte del potenziamento della linea Venezia-Trieste, invece, la velocità dei treni su questa tratta potrà essere elevata a 200 km orari arrivando a coprire il viaggio in un'ora e 15 minuti. Il potenziamento prevede interventi per 1,8 miliardi. «Attualmente è previsto un finanziamento da 232 milioni che riguarda solo la prima fase di implementazione tecnologica» ha puntualizzato Macello. «L'avvio di questi lavori è atteso per fine 2021 e gli interventi sono inseriti nel Recovery plan. Contiamo di esaurire questa parte per fasi a partire dal 2023 e fino al 2025. Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello e gli interventi strutturali, l'obiettivo è completare la progettazione definitiva entro settembre 2021, mentre per la variante Ronchi-Aurisina prevediamo di avviare la progettazione di fattibilità tecnico-economica a giugno 2021». La tabella di marcia è fissata e il ministero assicura che «monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli». Sarà la volta buona? —

M.M.



Coldiretti compra palazzo Schiavi



ZAMARIAN / PAG. 26

Operazione milionaria di Coldiretti la nuova sede sarà palazzo Schiavi

Dopo undici anni rinasce la storica sede della Brigata Mantova e Genio: «Soddisfatti del risultato»

Viviana Zamarian

Dopo undici anni si riaccendono le luci di palazzo Schiavi. La storica sede della Brigata Mantova e della Brigata Genio della città, collocata lungo via Savorgnana, è infatti stata venduta. Ad acquistare l'immobile, esempio dell'architettura del Novecento, è stata la Coldiretti Fvg. Un'operazione immobiliare del valore di circa tre milioni di euro. «Era un'opportunità importante – commenta Giovanni Benedetti, delegato Coldiretti del Friuli Venezia Giulia – e aver conseguito l'obiettivo rappresenta un risultato soddisfacente».

Risultato che consentirà all'organizzazione maggiormente rappresentativa del mondo agricolo – i cui uffici ora si trovano in via Elio Morpurgo 34, con un ingresso da via Gorghì – di utilizzare l'edificio come nuova sede. Al momento non ci sono ancora conferme ufficiali riguardo al futuro utilizzo dell'edificio di 2.500 metri quadrati ma la volontà di accentrare gli uffici (anche in un'ottica di generale di razionalizzazione degli spazi e abbattimento dei costi) appare la più papabile. Un'operazione, concretizzata grazie all'intervento dell'agente immobili-

liare Leonardo Piccoli, titolare dell'agenzia Kronos-gruppo Quore, «che consentirà a questa parte della città di rianimarsi e di iniziare a vivere una dinamicità nuova e ciò non è affatto banale in un momento di decentramento e di svuotamento generalizzato. Il fatto che dopo undici anni di buio si possano finalmente riaccendere le luci del prestigioso palazzo Schiavi penso che sia davvero un evento importante».

A un anno dall'avvio delle trattative, iniziate a marzo 2020, l'acquisto dunque è andato a buon fine. «La proprietà – continua Piccoli – era in capo all'Invimit (Investimenti immobiliari italiani), ente pubblico partecipato al 100 per cento dal ministero dell'Economia e della Finanza. Non è stato semplice definire l'operazione in un periodo in cui i rapporti personali sono stati sostituiti necessariamente da quelli virtuali e in cui tutti i contatti sono avvenuti in via telematica ma ce l'abbiamo fatta».

L'edificio, progettato dagli architetti Ruggero e Arduino Berlam nel 1912, è realizzato con solai in legno e struttura portante verticale in muratura mista, in origine presentava una pianta

rettangolare, modificata negli anni Sessanta con l'aggiunta di un corpo di fabbrica che occupa la parte del lotto prospiciente via Rauscedo.

Chiuso dal 2010, da quando, a seguito della soppressione delle Brigate specialistiche, la Brigata Genio aveva allora trasferito i 160 militari a Cividale e a Remanzacco, nel 2015 il Demanio l'aveva ceduto a un Fondo immobiliare della Cassa depositi e prestiti. Il futuro del palazzo era così stato «consegnato» nelle mani dei Fondi immobiliare e della Invimit, la società che supporta l'Agenzia del demanio nelle cessioni dei suoi edifici. Ora, dunque, per l'edificio che rappresenta un pezzo di storia udinese legata, in particolare, alla presenza delle caserme in Friuli, si apre una nuova fase. L'immobile non rimarrà più inutilizzato e non rischierà di diventare un'area dismessa nel centro del capoluogo friulano. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA STORIA

**Realizzato nel 1912
su commissione
di un avvocato**

Palazzo Schiavi fu realizzato nel 1912 dagli architetti triestini Arduino (1880-1946) e Ruggero Berlam (1854-1920) su commissione dell'avvocato Schiavi che voleva un edificio in cui collocare al piano superiore la residenza per la sua famiglia e al piano terra negozi e studio professionale. Si tratta di un immobile che presenta un carattere decisamente manieristico: il suo forte impatto plastico, infatti, costituisce uno dei migliori esempi dell'architettura cittadina del Novecento. Le tre facciate principali, suddivise orizzontalmente in due ordini e un coronamento, sono scandite dal ritmo regolare delle aperture, ad arco al piano terra, architravate al piano superiore. Due grandi logge al primo piano - sul lato meridionale - alleggeriscono la massa del fabbricato, così come i balconi sopra l'ingresso. È stata la storica sede della Brigata Mantova e della Brigata Genio della città.



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



PROPRIETÀ



PRIVATA

DI TANCREDI CERNE

Dopo la crisi il governo di Dubai frena sulle nuove costruzioni

Un 2020 difficile per il mercato residenziale di lusso di Dubai a causa della pandemia: le compravendite si sono ridotte di oltre il 30% a 8,3 miliardi di dollari, dal record di 11,52 miliardi del 2019, mentre i prezzi al metro quadro sono diminuiti del 5%. Prima della pandemia, i prezzi erano già scesi dal 20 al 30% dal picco del 2014, a causa di un eccesso di offerta, specie per quanto riguarda i nuovi sviluppi. La pandemia e il rinvio del Dubai World Expo a ottobre 2021 hanno seriamente danneggiato il mercato immobiliare di Dubai e interrotto i nuovi progetti. Anche il governo ha frenato il mercato istituendo un comitato per regolare le costruzioni future, ma sta anche incentivando l'acquisto di case già completate con mutui fino all'80% contro il 50% per l'acquisto di sviluppi futuri. (riproduzione riservata)



Mose, ieri sollevate tutte le 78 paratoie A Treporti emergenza sabbia e corrosione

I sub della Finanza hanno documentato lo stato dell'opera. Si indaga sulla protezione catodica e sul degrado dei materiali

Alberto Vitucci

Barriera di Treporti sotto la lente. Dei tecnici e della Guardia di Finanza, che vuol vedere se ci siano stati ritardi e colpe sulla corrosione del Mose e sulla mancata manutenzione dell'opera. Sollevamento delle 78 barriere mobili ieri mattina alle tre bocche di porto. Un «test» visto quest'inverno almeno venti volte in presenza di acqua alta. Le prove dovevano essere sospese fino a settembre, per consentire un'accelerazione ai lavori di costruzione degli impianti. Invece ieri è stato annunciato il nuovo test. Dalle 9 alle 12 sono state sollevate le barriere di Lido Sud, Malamocco e Chioggia. Quella di Treporti è invece stata abbassata verso le 15. Il motivo, l'ispezione chiesta dai sub della Guardia di Finanza, nell'ambito dell'indagine avviata dalla Corte dei Conti.

Sollevamenti effettuati dalle squadre di Comar e del Consorzio Venezia Nuova, coordinate dall'ingegnere Francesco Ossola, ex amministratore del Consorzio oggi consu-

lente della commissaria Elisabetta Spitz.

Treporti, dunque. La presenza di sabbia nelle paratoie verso Punta Sabbioni è stata confermata. I sedimenti si accumulano, e il rimedio ancora non è operativo. Era successo anche il giorno dell'inaugurazione con l'ex premier Giuseppe Conte. Le paratoie si alzano regolarmente, poi non tornano sul fondale nei loro alloggiamenti, per la presenza in quantità di sabbia e detriti.

Ma il punto più delicato è quello della corrosione. Segni evidenti di degrado dei materiali delle cerniere, dei tubi, ruggine sulle paratoie, situazione drammatica sui tensionatori (elemento maschio delle cerniere) e sugli elementi femmina, incardinati sui cassoni in calcestruzzo sul fondo. Difficile che ieri i finanziari abbiano potuto documentare completamente lo stato della corrosione. Ma si saranno fatti un'idea della quantità delle incrostazioni. Adesso con ogni probabilità chiederanno al Consorzio e alla commissaria un rapporto

scritto sulle ultime ispezioni effettuate. E soprattutto sulla situazione della protezione catodica. Se gli anodi di zinco si sono consumati oltre la soglia già nota due anni fa significa che altre parti della struttura sono a rischio. Secondo i rilievi degli esperti Susanna Ramundo e Gian Mario Paolucci la protezione si era già consumata per il 50 per cento nel 2019. «Un fenomeno importante, che non si ferma», avevano avvisato. Ma non era successo nulla. E un mese fa si sono dimessi entrambi per protesta. Oltre agli anodi occorrerà ispezionare per bene da dentro i cassoni l'elemento femmina. E lo stato dell'arte dovrà essere certificato da ingegneri esperti in corrosione, con il certificato Nace. «Non bastano i pareri generici, ci vuole personale qualificato», dice un tecnico.

Sopra il livello dell'acqua di tutto questo ieri non c'era percezione. La prova «meccanica, cioè il sollevamento delle paratoie riempite di aria compressa, è andata bene. Ma sott'acqua la situazione è ben diversa. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DALLE 9 ALLE 15

Sub e tecnici al lavoro sulle paratoie più critiche

Sopra, sub e tecnici ieri al lavoro sulla barriera di Treporti. A sinistra, la ruggine sulle paratoie in bocca di Lido. Qui a fianco Francesco Ossola, direttore delle operazioni e consulente.





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

A TREPORTI SEQUESTRATA UNA RETE DA PESCA

Sul sito del commissario semafori per vedere se le dighe sono alzate

L'ultima novità mediatica è il "semaforo". Verde, arancione o rosso, a seconda che le paratoie siano alzate oppure no. Si controlla sul sito del commissario straordinario "Sblocca cantieri". Con l'avvertenza che "le ordinanze per bloccare la navigazione spettano alla Capitaneria di porto "e che le barriere si alzano solo con acqua alta" a sopra i 130 centimetri". Novità "mediatica" che fa il paio con gli annunci dell'avvio di un tavolo per stabilire le regole dell'avviamento dell'opera. E con la firma di un protocollo di intesa per "uniformare" le previsioni, dopo il grave errore dell'8 dicembre, quando nonostante l'allarme del Comune le dighe non vennero alzate.

Nel sito del commissario non compaiono altri dati relativi allo stato dell'opera. Nè la situazione finanziaria, che preoccupa sempre di più. Sono almeno 200 i milio-

ni necessari per riparare le criticità mai risolte delle dighe. Altri 180 i debiti del Consorzio Venezia Nuova, in difficoltà a pagare anche gli stipendi. Centinaia di milioni fermi anche per i contenziosi legali con le vecchie imprese. E un traguardo di fine lavori, quello del 31 dicembre, già annunciato da tre governi che si allontana sempre di più. Restano le diversità di vedute tra la commissaria straordinaria con sede a Roma e gli uffici lagunari del ministero. Restano anche le divergenze sul futuro dell'Agenzia per la laguna. Approvata d'urgenza alla vigilia di Ferragosto, ancora ferma. Ieri intanto prima delle prove di sollevamento delle paratoie, la Capitaneria ha sequestrato una rete da pesca lunga cento metri nel porto rifugio di Treporti. Lì i cantieri del Mose sono fermi. Ma la pesca continua. —

A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La commissaria Spitz

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



Dalle case da restaurare al parco fluviale «Recovery plan, ecco le nostre priorità»

Baretta e i consiglieri: «Non possiamo perdere questa occasione di ripensare il centro storico e la terraferma»

Un progetto in 8 punti e 823 milioni di euro, di cui 190 per il patrimonio edilizio pubblico **«Guardiamo alla città del futuro, con servizi, parcheggi e un turismo di tipo diverso»**

Simone Bianchi

Un grande progetto di rilancio per Venezia, la sua terraferma e in ottica di sviluppo dell'area metropolitana. È quello presentato ieri dalle opposizioni di Ca' Farsetti. Strizzando l'occhio al recovery plan e alle opportunità che si stanno aprendo al capoluogo, quella stilata è una sorta di road map per il rilancio, alla luce degli effetti della pandemia e della crisi economica che ne è derivata. Un progetto che poggia le fondamenta su otto idee, che porterebbero a investimenti per circa 823 milioni di euro. Proposte per un piano di ripresa e resilienza globale che passa per temi come residenzialità, occupazione e qualità dell'ambiente. A presentarle, ieri in video-conferenza, oltre a Baretta, i consiglieri capigruppo Gianfranco Bettin, Marco Gasparinetti, Giovanni Andrea Martini, Monica Sambo, Cecilia Tonon e Sara Visman.

RISCHI

Secondo Pierpaolo Baretta il tempo stringe. «Può Venezia non essere protagonista e partecipare del dibattito sul recovery, e permettersi di perdere questa occasione? Mentre nel nostro Paese si discute e ci si interroga, Venezia tace. Il piano del Comune risale a novembre sulla prima stesura del recovery plan, poi più volte modificato in Europa e dagli ultimi nostri governi. Abbiamo chiesto un consiglio comunale straordinario a marzo, dal quale non si è riusciti a uscire dalla visio-

ne della Giunta. La pandemia ci ha mostrato molte cose, passando da una Venezia in overbooking da turismo a una città deserta. Non si può perdere l'occasione di guardare al futuro, per farci trovare pronti alla ripresa. Tutto sarà diverso, ci si deve adeguare con una visione nuova sotto molteplici aspetti».

NUMERI

Sono 823 i milioni di euro necessari agli otto punti del progetto: 165 per il parco fluviale Marzenego-Osellino; 300 per il rinnovo dei motori di imbarcazioni pubbliche e private per ridurre l'inquinamento; 190 per la ristrutturazione degli alloggi pubblici; 8 per il Progetto Venezia plus su cultura e digitale; 71 per riduzione inquinamento Murano e costruzione impianto di teleriscaldamento; 5 per il proworking; 4, 5 per un impianto di riciclo della vetroresina delle imbarcazioni; e 80 per 4 mila nuovi posti auto. Misure per sostenere la residenzialità anche in centro storico.

RESIDENZIALITÀ & GIOVANI

«Guardiamo alla Venezia del futuro, un luogo che si deve aprire alle tecnologie più avanzate che si spono perfettamente al territorio, anche per essere attrattivi alle nuove esigenze e riportare i giovani in centro storico», sostiene Cecilia Tonon. «Una città che non deve far mancare nulla ai residenti. Punti di sviluppo per la ricerca, parcheggi a prezzi calmierati in zona portuale, dove servono almeno 4 mila

nuovi posti auto, la metà per chi ci abita e gli altri per chi investirà sulla città. Non altri park per turisti, che vanno invece disincentivati all'arrivo in auto». E Monica Sambo guarda ai duemila alloggi pubblici disponibili. «La situazione dello spopolamento è drammatica, e l'incremento di offerta abitativa è un aspetto fondamentale. Vanno sfruttati gli alloggi pubblici disponibili. Serve un forte investimento per la riqualificazione. Ma pensiamo ai servizi che mancano: c'è un solo nido per l'area di Santa Croce, San Polo e Dorsoduro».

MOLTE IDEE

Sara Visman ha parlato del progetto su Sacca San Mattia a Murano, per un impianto dove recuperare e riciclare la vetroresina delle imbarcazioni non più utilizzabile, eliminando inquinamento e creando posti di lavoro. Marco Gasparinetti ha esaltato il teleriscaldamento per Murano e l'Ospedale Civile, utilizzando il calore delle fornaci, portando introiti per la sopravvivenza nel settore del vetro. Ma anche di "pro-working", sfruttando tutti gli spazi pubblici chiusi per creare lavoro per i neolaureati. Giovanni Martini ha invece rimarcato le potenzialità dello sviluppo del parco fluviale Osellino-Marzenego in termini ambientali. E su Marghera, Gianfranco Bettin è stato chiaro: «La terraferma è una cerniera per la Città metropolitana, un grande hub infrastrutturale con porto, aeroporto, autostrade e scambi commerciali. La terraferma veneziana-



na ha ruolo importante, ma guardiamo al recovery plan per il tema della rigenerazione urbana, affinché la zona di Marghera diventi città non un luogo di passaggio. Occorre recuperare la qualità dell'abitare, con la messa in sicurezza dei terreni industriali, la riconversione all'idrogeno, e affinché Porto Marghera sia risorsa per il futuro in una nuova ottica». —



Una foto aerea in cui si vedono sia la città storica che la terraferma

CHIOGGIA

Lavori ponte sul Brenta Mercoledì il confronto

CHIOGGIA

Slitta alla prossima settimana l'incontro con il prefetto per discutere di come ridurre i disagi del cantiere sul ponte del Brenta. Il confronto con il prefetto Vittorio Zappalorto si terrà il 21 aprile. L'incontro è stato ripetutamente sollecitato dal sindaco Alessandro Ferro, alle prese da oltre un mese con un cantiere che produce code insostenibili e le ire continue dei pendolari, ma anche dai consiglieri regionali Marco Dolfin, Jonatan Montanariello e Erika Baldin e dai sindaci di Adria e Cavarzere, "accusati" di non aver accolto nei loro territori la deviazione del traffico pesante. Il prefetto ha già fatto capire di non avere grandi possibilità di incidenza sul cantiere, ma il suo intervento è stato comunque richiesto tenendo conto della necessità di garantire la sicurezza e le tempestività di intervento per chi abita a sud del ponte. Esigenze che hanno prodotto in settimana anche un esposto alla Procura. Il nodo del cantiere in Romea sul ponte del Brenta è arrivato anche all'attenzione del ministro per le Infrastrutture Enrico Giovannini con due interrogazioni parlamentari (Pd e Lega) e per il contatto diretto del ministro veneto Federico D'Incà.

Si chiede che i lavori notturni, ipotizzati per inizio maggio, possano essere anticipati e che si lavori anche nei giorni festivi. —



Il prefetto Vittorio Zappalorto

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



LIDO

Case Insula vuote opposizione all'attacco

«Tempi rapidi per l'assegnazione delle case Insula in via Pividor, al Lido».

Interrogazione presentata dai consiglieri di opposizione della Municipalità di Lido e Pellestrina (Prevedello, Bernardi, Zaninotto, Carella, Angelo, Strozzi, Pagan) e sottoscritta dai consiglieri comunali dei gruppi di minoranza (Bettin, Gasparinetti, Martini, Sambo, Tonon e Visman). Nel mirino 18 case Insula realizzate 4 anni fa e ancora vuote a causa di ritardi burocratici.

Nelle scorse settimane l'assessore Venturini aveva annunciato le prime cinque assegnazioni. Il bando prevedeva tre diverse modalità: 6 con acquisto immediato a 2.900 euro a metro quadro; 8 per la locazione con patto di acquisto; 4 in regime di social housing. L'interrogazione chiede scelte rapide e se, in caso di esaurimento delle tre graduatorie, si intenda attingere alla graduatoria ordinaria Erp. Sulle case comunali non assegnate nei giorni scorsi il gruppo consiliare Terra e Acqua ha presentato un esposto alla Procura della Corte dei Conti. —

E.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli alloggi vuoti di Insula

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



Il neo commissario straordinario Macello: «Dalla città lagunare a Milano la velocità dei treni salirà a 250 km orari»

«L'Alta velocità fino a Padova entro il 2028 Venezia-Trieste, via ai lavori per fine anno»

IL DOSSIER

Matteo Marian

Dall'approvazione diretta dei progetti, d'intesa con i presidenti delle Regioni interessate dall'opera, all'esecuzione degli interventi operando direttamente come stazione appaltante. «Gli obiettivi sono terminare l'Alta velocità Brescia-Padova per il 2028, mentre la prima fase del potenziamento della Venezia-Trieste contiamo di realizzarla entro il 2025».

Il Dpcm firmato ieri dal premier Mario Draghi, che affida a 27 commissari straordinari la gestione di 57 opere pubbliche, assegna pieni poteri a Vincenzo Macello quale commissario della Tav Brescia-Padova e del potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste. All'ingegnere responsabile della direzione Investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi) il compito di sbrogliare una matassa rimasta senza bandolo da almeno 30 anni a questa parte. La tabella di marcia è fissata. «Il primo lotto da Brescia a Verona è stato inserito nel Recovery plan e ne prevediamo l'attivazione, sempre per fasi, dal 2025» ha spiegato Macello durante la sua audizione in commissione Lavori pubblici al Senato. «Allo stesso modo anche la tratta Verona-bivio Vicenza è tra le opere che beneficeranno delle risorse del Next Generation Eu: prevediamo il completamento nel 2026». I due ostacoli principali da superare, però, rimangono l'attraversamento di Vicenza e, soprattutto, il tratto da Vicenza a Padova. «Il progetto preliminare dell'attraversamento è stato approvato dal Cipe e parzialmente finanziato, mentre, pur non essendoci risorse stanziato, da Grisignano a Padova siamo a livello di progettazione preliminare. La prescrizione del Cipe è che in fase di redazione del progetto

definitivo si proceda prima a uno studio approfondito sull'uscita da Vicenza».

La tratta Vicenza-Padova, come noto, non sarà finanziata tramite il Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma potrebbe trovare copertura in un secondo fondo da 30 miliardi che il governo vorrebbe creare attraverso lo storno di risorse già impegnate per opere pubbliche e "liberate" dal Recovery. «Per l'attraversamento di Vicenza e il completamento della linea fino a Padova l'orizzonte temporale è il 2028» ha spiegato su questo Macello «ma sono in corso delle azioni per ridurre i tempi». Se tutto andrà per il meglio, quindi, a lavori ultimati sull'intera linea Milano-Venezia si viaggerà a 250 km orari limando di 10' i tempi di percorrenza.

A fronte del potenziamento della linea Venezia-Trieste, invece, la velocità dei treni su questa tratta potrà essere elevata a 200 km orari arrivando a coprire il viaggio in un'ora e 15 minuti. Il potenziamento prevede interventi per 1,8 miliardi. «Attualmente è previsto un finanziamento da 232 milioni che riguarda solo la prima fase di implementazione tecnologica» ha puntualizzato Macello. «L'avvio di questi lavori è atteso per fine 2021 e gli interventi sono inseriti nel Recovery plan. Contiamo di esaurire questa parte per fasi a partire dal 2023 e fino al 2025. Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello e gli interventi strutturali, l'obiettivo è completare la progettazione definitiva entro settembre 2021, mentre per la variante Ronchi-Aurisina prevediamo di avviare la progettazione di fattibilità tecnico-economica a giugno 2021».

La tabella di marcia è fissata e il ministero assicura che «monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli». Sarà la volta buona? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ALTA VELOCITÀ BRESCIA-PADOVA

cifre in milioni di €

TRATTA	COSTO	RISORSE STANZIATE	FABBISOGNO	ATTIVAZIONE
Brescia-Verona	2.499	2.499	-	entro 2026
Quadrup. Brescia-Brescia Est	555	-	555	oltre 2026
Nodo Verona Ovest	376	376	-	oltre 2026
Nodo Verona Est	380	380	-	oltre 2026
Verona-Bivio Vicenza	2.760	2.760	-	entro 2026
Attraversamento Vicenza	849	150	699	oltre 2026
Vicenza-Padova	1.316	-	1.316	oltre 2026
TOTALE	8.735	6.165	2.570	

Il cda convoca per il 28 maggio l'assemblea che dovrà decidere
Maggioranza semplice al 50% più uno dei voti, linea Benetton a rischio

Aspi, trattativa al casello Atlantia dà 7 giorni a Cdp per migliorare l'offerta E Perez resta alla finestra

IL RETROSCENA

Roberta Paolini

Un'altra settimana di tempo a Cdp e ai fondi Blackstone e Macquarie per definire la loro offerta e ritoccare il prezzo. Questa la decisione uscita ieri dal cda di Atlantia, che ha comunque deliberato di convocare entro il 28 maggio 2021 l'assemblea dei soci per l'esame della binding offer per l'acquisto dell'88% di Autostrade. In questo modo, dice la nota della holding delle infrastrutture controllata da Edizione dei Benetton, il consiglio potrà «valutare eventuali modifiche all'offerta che il consorzio dovesse sottoporre nel frattempo alla luce delle richieste di miglioramento avanzate da Atlantia». In ogni caso, si precisa, «solamente a valle della pronuncia assembleare sull'offerta – e comunque entro il 28 maggio 2021, attuale termine di validità dell'offerta a seguito della convocazione – il consiglio si riunirà per assumere le proprie determinazioni finali in merito».

Benché consapevole che la faccenda sia «di competenza del cda, l'eccezionalità della vicenda, la rilevanza

dell'asset che sarebbe oggetto di dismissione, l'auspicio formulato da alcuni azionisti in tal senso, hanno indotto il consiglio a convocare l'assemblea al fine di acquisire l'orientamento dei propri azionisti al riguardo», afferma ancora la nota. Proprio per questo motivo, il consiglio ha ritenuto «sulla scorta di autorevoli pareri legali» che la sede più idonea per la valutazione dei soci fosse «l'assemblea ordinaria».

Se questa è l'ufficialità, dietro c'è tutta la struttura del negoziato. Cdp e i fondi devono ritoccare l'offerta da 9,1 miliardi di euro, al lordo di 870 milioni di indennities. L'aggiustamento verso l'alto è relativo ai cosiddetti ristori sul traffico perso a causa del Covid e quantificato secondo varie fonti in 400 milioni di euro. Una cifra, afferma un fonte vicina alla vicenda, che per ora è scritta sull'acqua. In quanto non esiste al momento nessun gancio giuridico che dia una qualche forma di garanzia a questo ammontare, e che possa quindi essere inserita nelle clausole contrattuali che regolano l'offerta vincolante. Il problema è tecnico, gli advisor che hanno stimato il valore di Autostrade hanno messo il limite minimo di valorizzazione

di mercato a 9,5 miliardi (i 400 milioni che mancano all'offerta di Cdp e dei fondi per l'appunto). Se andasse in assemblea con una valorizzazione a 9,1 miliardi il rischio di contenziosi legali da parte dei soci non allineati alla cessione a Cassa sarebbe elevato. Ricordando anche che in assemblea ordinaria si passa con la maggioranza assoluta, il 50% più uno dei voti dei partecipanti.

In tale contesto si inserisce l'interesse di Acs e di Fiorentino Perez che è tornato con una seconda lettera a manifestare interesse per Aspi. Riferisce Bloomberg che la società spagnola punta a «integrare» Aspi per costruire un player a livello globale e cerca un accordo sotto «una leadership italiana». Da quel che risulta, nella sua lettera Perez ha manifestato l'intenzione di formulare un'offerta totalmente allineata con Cdp e intende farlo in un tempo ragionevole. La lettura che ne deriva è che il presidente del Real Madrid non intenda fare il «guastatore» della cordata formata da Cassa più i fondi, ma poiché la situazione tra i pretendenti di Aspi sembra un po' traballante, Acs si starebbe proponendo come «backup» nel caso in cui i fondi uscissero di scena.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede di Autostrade a Roma

Il “ponte dell’infinito” Maeg costruisce a Dubai un gioiello da 90 milioni

**Lavoro durato cinque anni
sarà concluso entro un mese
È l’ennesima grande opera
del gruppo trevigiano
negli Emirati Arabi**

TREVISO

Un’opera grandiosa, in cui architettura e ingegneria si fondono. È la trevigiana Maeg di Vazzola a firmare il “ponte dell’infinito” di Shindagha a Dubai, così chiamato per la forma a otto rovesciato che simboleggia l’eterno. Eterno no, ma lungo sì è stato il lavoro, e complesso: la fase di progettazione è iniziata nel 2016, quella di realizzazione vera e propria nel 2018. Ora manca un solo mese al taglio del nastro: l’opera è praticamente conclusa.

Un arco in acciaio avvolge il viadotto in calcestruzzo di 12 corsie, costituito da 46 segmenti che raggiungono l’altezza di 67 metri e la lunghezza della campata di 135 metri. L’opera arriva a pesare 2.500 tonnellate. Maeg, nata nel 1978, general contractor spe-

cializzato in costruzioni in acciaio, è stata chiamata a realizzare questo avveniristico ponte dagli emiri di Dubai – opera da 107 milioni di dollari (circa 90 milioni di euro) – dopo aver firmato altre opere grandiose: ponti in mezzo mondo, cupole (Place Vendôme in Qatar), stadi (ancora in Qatar, ma anche quello nuovo dell’Atalanta ed è in corsa per il nuovo San Siro), aeroporti, grattacieli. «La forma, le dimensioni e la leggerezza delle 2.500 tonnellate di acciaio testimoniano la capacità delle persone di fare squadra», spiega, descrivendo il nuovo ponte, Alfeo Ortolan, fondatore e titolare della società con la famiglia, «I lavori sono stati portati avanti in tempi difficili con modalità nuove imposte dalla pandemia. Rispettare con rigore le regole ha aggiunto impegno a impegno. Era necessario fare squadra e la squadra c’era già e la giovane età, in media di circa 40 anni, ci ha dato una mano».

Il gruppo trevigiano ha forn-

to la progettazione e la posa in opera delle strutture metalliche realizzate nei propri stabilimenti veneto-friulani da dove sono usciti lavori verso ogni parte del mondo. Il montaggio è stato compiuto in due tempi: nella prima fase si è lavorato per ancorare le basi con la gettata di calcestruzzo, nella seconda, quella finale di questi ultimi tre mesi, sono state completate tutte le parti visibili che rendono il nuovo ponte un gioiello di tecnologia ed arte quasi sospeso tra cielo e acqua. Il progetto fa parte dello Shindagha Corridor, un’estensione di 13 chilometri per migliorare il flusso del traffico in uno dei più antichi quartieri della città, accogliendo anche traffico marittimo all’interno del Dubai Creek.

Maeg Spa ha un portafoglio ordini per un anno e mezzo di lavori, l’82% previsti all’estero. Il fatturato 2020 ha superato gli 80 milioni di euro. —

FABIO POLONI



Il “ponte dell’infinito” di Shindagha a Dubai: questo è il rendering, tra poco sarà completata la realizzazione



INFRASTRUTTURE

«Opere di Cortina 2026 e bretella Marco Polo serve il commissario»

De Berti rilancia dopo la nomina di Macello e Firmi per la Tav
«Va prevista la gestione straordinaria nel prossimo Dpcm»

VENEZIA

«I veneti non hanno bisogno di commissari per sbloccare le infrastrutture, ma per farle velocemente». Elisa De Berti, vice presidente della Regione e assessore alle Infrastrutture, saluta con favore la nomina dei commissari per la Tav veneta (Vincenzo Macello per Brescia-Padova e potenziamento della linea Venezia-Trieste; Paola Firmi per la Verona-Fortezza) ma «l'obiettivo» non è ancora raggiunto. «Dicono che il Veneto è la regione come meno commissari straordinari e opere commissariate: per forza facciamo da soli, come si vede dalla Pedemontana Veneta».

Tuttavia «ci sono altre due partite sulle quali ci attendiamo l'intervento del governo per la semplificazione delle procedure» incalza De Berti. «Vorremmo evitare di fare un figura barbina planetaria in occasione delle Olimpiadi invernali di Cortina 2026 e per questo serve la nomina di un commissario: partiamo dalle varianti di Cortina e Longarone, ma poi ci sono impianti a fune, pista da bob, villaggio olimpico, ribaltamento del casello autostradale di Verona Sud.

Dobbiamo accelerare. Chiediamo che tutte le opere finalizzate all'evento olimpico vengono attribuite a una gestione commissariale vera, sostanziale. Ma anche che ci sia una divisione delle responsabilità tra due commissari, uno per le opere in Veneto e uno per quelle in Lombardia».

La Regione, però, non è intenzionata a mollare nemmeno su un altro fronte strategico, ovvero la bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Ed è per questo che De Berti fissa l'asticella al prossimo 30 giugno. «Dopo l'accordo con il Comune di Venezia su localizzazione dell'intervento e opere compensative, il progetto deve essere esaminato dal Cipe» conclude l'assessore veneto alle Infrastrutture. Evidentemente, poter contare su un aeroporto collegato via ferro in vista delle Olimpiadi non è un aspetto secondario. «Opere per Cortina 2026 e bretella ferroviaria per il Marco Polo devono essere inserite nel prossimo Dpcm sulle gestioni commissariali che è atteso entro il 30 giugno e al quale il ministro Giovannini sta già lavorando». —

M.MAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto della bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo



Il Dpcm firmato dal premier affida a 27 commissari straordinari fra cui Vincenzo Macello, la gestione di 57 opere pubbliche strategiche

Treno veloce Venezia-Trieste: a fine anno partono i lavori

Serracchiani (Pd): importanti gli interventi tecnologici sulla linea nel Pnrr

Matteo Marian

Dall'approvazione diretta dei progetti, d'intesa con i presidenti delle Regioni interessate dall'opera, all'esecuzione degli interventi operando direttamente come stazione appaltante. «Gli obiettivi sono terminare l'Alta velocità Brescia-Padova per il 2028, mentre la prima fase del potenziamento tecnologico della Venezia-Trieste contiamo di realizzarla entro il 2025. I lavori partiranno a fine anno».

Il Dpcm firmato ieri dal premier Mario Draghi, che affida a 27 commissari straordinari la gestione di 57 opere pubbliche, assegna pieni poteri a Vincenzo Macello quale commissario della Tav Brescia-Padova e del potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste. All'ingegnere responsabile della direzione Investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi) il compito di sbrogliare una matassa senza bandolo da almeno 30 anni a questa parte. La tabella di marcia è fissata. «Il primo lotto da Brescia a Verona è stato inserito nel Recovery plan e ne prevediamo l'attivazione, sempre per fasi, dal 2025» ha spiegato Macello durante la sua audizione in commissione Lavori pubblici al Senato. I due ostacoli principali da superare, però, rimangono l'attraversamento di Vicenza e, soprattutto, il tratto da Vicenza a Pado-

va. Se tutto andrà per il meglio a lavori ultimati sull'intera linea Milano-Venezia si viaggerà a 250 km orari limando di 10' la percorrenza della tratta. A fronte del potenziamento della linea Venezia-Trieste, invece, la velocità dei treni su questa tratta potrà essere elevata a 200 km orari arrivando a coprire il viaggio in un'ora e 15 minuti. Il potenziamento prevede interventi per 1,8 miliardi. «Attualmente è previsto un finanziamento da 232 milioni che riguarda solo la prima fase di implementazione tecnologica» ha puntualizzato Macello. «L'avvio di questi lavori è atteso per fine 2021 e gli interventi sono inseriti nel Recovery plan. Contiamo di esaurire questa parte per fasi a partire dal 2023 e fino al 2025. Per quanto riguarda la soppressione dei passaggi a livello e gli interventi strutturali, l'obiettivo è completare la progettazione definitiva entro settembre 2021, mentre per la variante Ronchi-Aurisina prevediamo di avviare la progettazione di fattibilità tecnico-economica a giugno 2021». «L'ultimo passo formale è stato compiuto, ora è necessario che i commissari diventino subito operativi. Sono alte le attese per il potenziamento del tracciato Venezia-Trieste. Positivo il fatto che gli interventi tecnologici sulla linea siano inseriti nel Pnrr», afferma la presidente del gruppo Pd alla Camera Debora Serracchiani. —



VINCENZO MACELLO
COMMISSARIO POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VENEZIA-TRIESTE

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



Rapporti Immobili

Il settore

L'edificio intelligente è anche più efficiente

L'opinione

“

Il potenziale di efficientamento dell'energia negli edifici è enorme e i dati possono permettere di sprigionarlo

PAOLO QUAINI

DIRETTORE SERVIZI ENERGETICI EDISON

STEFANIA AOI

Il mercato degli immobili smart è in forte crescita. Bisogna però individuare bene le applicazioni a cominciare dai sistemi per regolare i consumi. La strategia di Edison

Solo un mese fa, ai piedi del monte Fuji in Giappone, è stata posata la prima pietra di Woven City, la città del futuro che avrà edifici in legno alimentati da celle a idrogeno, pannelli solari sul tetto, impianti di accumulo di energia e di filtraggio dell'acqua nascosti sotto terra. E sarà gestita per intero dall'intelligenza artificiale che entrerà nelle case dei residenti per regolare i consumi energetici, consentire al frigo di rifornirsi da solo avvisando il supermercato che invierà un'auto a guida autonoma, far sì che il cestino dei rifiuti, quando è pieno, porti fuori la spazzatura. Persone, edifici e veicoli saranno tutti connessi e comunicheranno tra loro attraverso dati e sensori. A volere questa mega sperimentazione è stata Toyota, che ha deciso di costruire là dove un tempo si trovava un suo stabilimento automobilistico, e che ha affidato la progettazione allo studio di architettura danese Bjarke Ingels Group, artefice del 2 World Trade Center a New York e delle sedi di Google a

Londra e nella Silicon Valley.

Fuori dal sogno giapponese, la realtà è ben diversa. Oggi non sono smart la maggior parte degli edifici nei quali viviamo e non lo sono le nostre città. Anche se questo mercato è in forte crescita. Secondo la società di ricerche Mordor Intelligence nel suo report 'Smart Building Market: growth, trends, Covid impact and forecast' aumenta del 18,50% all'anno e arriverà nel 2026 a valere 229 miliardi di dollari, mentre nel 2020 valeva 82,5 miliardi. Previsioni simili quelle pubblicate da Data Bridge Market research report che parla di un +20,59% all'anno da qui al 2027. Tante le società che si cimentano in questo business. Soprattutto per lo sviluppo di soluzioni che risolvano il problema degli alti consumi energetici delle città. Nel nostro paese il 40% dell'elettricità è per esempio usata proprio per alimentare gli edifici. «Il potenziale di efficientamento è enorme e i dati possono permettere di sprigionarlo», sostiene Paolo Quaini, direttore Servizi energetici e ambientali di Edison. Edison insieme alla scaleup Enerbrai ha dato vita a Hvac Optimizer, sistema cloud che grazie ad algoritmi predittivi dà istruzioni agli impianti di ventilazione, riscaldamento e raffrescamento, per ottimizzare i consumi degli edifici in tempo reale. La partnership si inserisce nel percorso di trasformazione digitale che Edison ha intrapreso negli ultimi anni, percorso obbligato per accompagnare i clienti in un percorso sempre più incentrato sulla sostenibilità e sulle tecnologie 4.0.

In Italia nel 2019, su 8 miliardi di euro spacciati per investimenti in immobili dotati di 'cervello', solo 2 miliardi lo erano davvero. A dirlo lo Smart Building Report 2020 dell'Energy&Strategy Group della School of Management del Politecnico di Milano. «Il problema – spiega Federico Frattini, vicedirettore dell'E&S Group del Politecnico di Milano – è solo uno: non tutti comprendono davvero cosa si intenda per edifici smart e quali e quanti vantaggi possano portare». Un edificio intelligente è in grado di regolare da sé i consumi, eliminando sprechi e inefficienze.

Tra gli edifici più smart al mondo c'è per esempio l'Edge di Amsterdam che conosce i programmi dei dipendenti e in base a questi assegna una scrivania o una sala riunioni regolando luce e temperatura in base alle loro preferenze, dotato di pannelli Led che richiedono un flusso di elettricità così piccolo da poter essere alimentati dai cavi per i dati Internet. A Singapore c'è Capital Tower dotato di rilevatori di movimento nella hall e in tutti i bagni per risparmiare energia, Oggi pionieri, domani la normalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Edge di Amsterdam, uno degli edifici più smart al mondo

Rapporti Immobili

Lo strumento del crowdfunding

Puntare sul mattone in due mosse

I numeri

182

PROGETTI

Nel 2020 sono stati finanziati in Italia 182 progetti immobiliari tra equity e debito, per un totale di 65 milioni contro i 35 milioni del 2019

Focus

LA CONSOB

Come riportato dal portale Consob la disciplina italiana sull'equity crowdfunding consente di sottoscrivere solo strumenti di capitale delle startup innovative: si tratta quindi di investimenti tra i più rischiosi, perché acquistando "titoli di capitale" si diventa soci della startup e si partecipa quindi per intero al rischio economico che caratterizza tutte le iniziative imprenditoriali. È opportuno pertanto investire in startup solo le somme per le quali si ritiene di poter sostenere la totale perdita.

SIBILLA DI PALMA

Walliance è stata la prima piattaforma nella Penisola a ottenere l'autorizzazione della Consob per operare in questo segmento in forte espansione. Possibili equity e lending. Le soglie d'ingresso sono basse. Ma c'è un rischio

La passione degli italiani per il mattone non tramonta, anche in fase di crisi. Una tendenza che emerge dal recupero delle compravendite atteso per i prossimi mesi, ma anche dallo sviluppo di settori come il crowdfunding immobiliare. Quest'ultimo si avvale di piattaforme digitali dedicate attraverso le quali si può partecipare al finanziamento di un progetto immobiliare in ambito residenziale o commerciale, in cambio di una remunerazione del capitale. Il crowdfunding si divide a sua volta in equity e lending. Con la prima soluzione il progetto dell'azienda viene finanziato in cambio di quote azionarie, rendendo l'investitore socio. Mentre nel secondo caso si eroga credito a una società che ne fa richiesta sulla piattaforma online e il

capitale prestato viene restituito maggiorato di un tasso di interesse prestabilito. Il settore ha vissuto uno sviluppo crescente nell'ultimo periodo. Secondo i dati di CrowdfundingBuzz, nel 2020 sono stati finanziati in Italia 182 progetti immobiliari, tra equity e debito, per un totale di 65 milioni di euro, contro i 35 milioni del 2019 (+86,5%). A fungere da traino sono state soprattutto le piattaforme di lending crowdfunding immobiliare che hanno finanziato 163 progetti immobiliari rispetto ai 93 dell'anno precedente, raccogliendo 36 milioni contro i 18,6 del 2019. Un trend che ha caratterizzato anche l'equity crowdfunding immobiliare che nel 2020 ha raccolto 29,3 milioni, in crescita del 77% sul 2019, per un totale di 19 progetti immobiliari finanziati contro 15.

Dal lato aziende, il vantaggio sta nella possibilità di reperire risorse economiche per i propri progetti attraverso una via alternativa che consente di aggirare il tradizionale canale bancario e le eventuali difficoltà di accesso al credito. Mentre gli investitori vedono questo strumento come una possibile fonte di diversificazione del portafoglio. I progetti - almeno quelli finanziati finora - hanno promesso rendimenti del 10% annuo lordo, difficili da trovare nelle asset class tradizionali. Certo, si tratta di investimenti che presentano, a fronte di alti rendimenti, alti profili di rischio.

Le barriere di ingresso sono basse, a partire anche da 500 euro. Oc-

corre però fare attenzione. Si tratta di investimenti illiquidi, più difficile l'uscita. L'immobile in costruzione potrebbe riscontare difficoltà di vendita, mentre nel caso del *lending* il maggior pericolo è concentrato sulla solvibilità del debitore. Occorre poi fare attenzione se non si possiede una conoscenza specifica del mercato, a non incappare in iniziative illecite o truffe realizzate attraverso Internet. In questo ultimo caso il suggerimento è di scegliere con attenzione la piattaforma alla quale affidarsi.

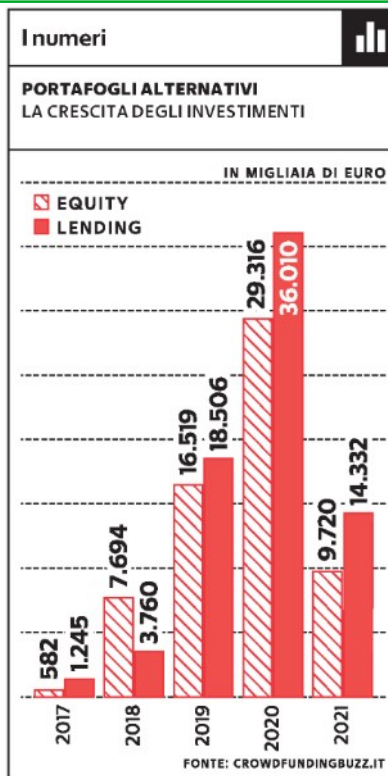
Walliance, italiana, è stata la prima piattaforma nella Penisola a ottenere l'autorizzazione della Consob per operare in questo segmento. Propone progetti di tipo equity, ai quali gli investitori possono partecipare con importi a partire da 500 euro. Dal 2017, anno di avvio della piattaforma, «abbiamo raccolto oltre 38 milioni di euro per 27 progetti immobiliari», sottolinea Giacomo Bertoldi, ceo di Walliance. «A coloro che hanno partecipato alle operazioni proposte sul portale sono stati restituiti oltre 5,3 milioni di euro con un



ritorno sull'investimento medio del 10,6%. I rendimenti registrati derivano dal fatto che con l'equity crowdfunding l'investitore diventa socio dell'azienda proponente, condividendone gli utili generati dall'operazione immobiliare. Per contro, bisogna sempre tenere presente che si tratta di capitale di rischio, direttamente legato ai risultati: le somme investite, quindi, non sono garantite, benché esistano delle formule di liquidazione preferenziale. Per questo motivo un fattore determinante è rappresentato dall'accurata selezione dei progetti effettuata dalle piattaforme digitali, che necessitano per questo di una specifica autorizzazione dalla Consob».

Quindi aggiunge: «Il 2021 è iniziato a pieno ritmo: solo nel primo trimestre sono stati tre i progetti già lanciati sul nostro portale, tutti chiusi con successo, in pochissimo tempo, e con il raggiungimento dell'overfunding massimo previsto (capitale investito che ha superato il target della raccolta, ndr), per un totale di 7,5 milioni di euro». Si tratta delle operazioni Trento, via Grazioli, Firenze, Nuovo Conventino, e il più recente Treviso, G Park, progetto quest'ultimo che prevede la riqualificazione di un'area ex-industriale a pochi minuti dal centro di Treviso e che offre un roi (return on investment) lordo complessivo previsionale del 16,59% per 18 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1 Nel settore immobiliare a fungere da traino sono state soprattutto le piattaforme di lending crowdfunding

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

Rapporti Immobili

Il finanziamento

L'abitazione green vale di più arriva il mutuo con il benefit

CLAUDIO CUCCIATTI

Tre richiedenti su cento hanno fatto domanda per un sostegno verde. E le banche si stanno organizzando

La lotta al cambiamento climatico dipende dall'impegno di ogni cittadino, a partire dalla propria abitazione. Per rendere la casa poco inquinante, però, servono strumenti adeguati. Ecco dunque che anche in Italia iniziano a prendere campo i "mutui green", finanziamenti per l'acquisto o la costruzione di edifici di classe energetica A e B o per una ristrutturazione che ne migliori le prestazioni energetiche di almeno il 30%. Secondo l'analisi condotta da Facile.it e Mutui.it su 75mila casi tra maggio 2020 e febbraio 2021, tre richiedenti su cento hanno fatto domanda per un sostegno verde. Un numero non troppo piccolo se rapportato alla presenza di unità abitative ad alta efficienza energetica, solo una su dieci secondo le ultime stime di Enea.

Per un mutuo green si è cercato di ottenere, in media, 174.151 euro, il 32% in più rispetto a quanto viene chiesto di norma agli istituti di credito. Gli immobili appartenenti alle classi energetiche regine, infatti, hanno un valore maggiore rispetto alle case con etichetta C o inferiore. I mutui green hanno trovato terreno fertile in Trentino Alto-Adige, Veneto e Valle d'Aosta. «Spiccano zone di montagna, dove la cultura dell'abitazione indipendente è forte - spiega Ivano Cresto, responsabile mutui di Facile.it - perché ci sono meno complicazioni rispetto alle città. Non ci sono difficoltà logistiche, come mettere d'accordo tutti i condomini, e strutturali, come rendere efficiente una costruzione datata».

Gli istituti di credito propongono mutui green insieme ad alcuni benefit. Credit Agricole, CheBanca! e Intesa Sanpaolo offrono uno sconto sul tasso di interesse dello 0,10%, mentre Webank e Banco BPM concedono la stessa agevolazione una volta verificato il miglioramento energetico di un immobile rimesso. In Italia i mutui verdi possono essere chiesti anche per comprare case non efficienti: lo sconto sul tasso di interesse scatta quando l'immobile raggiunge la classe A o B. Un peso rilevante lo avrà il Superbonus 110%. Secondo un'indagine condotta da mUp Research e Norstat per Facile.it, 9 milioni di famiglie hanno intenzione di approfittarne. «Sarà decisivo» prosegue Cresto - molti edifici miglioreranno la classe energetica, quindi crescerà l'offerta di case acquistabili mutui green».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le azioni dei piccoli

Edilizia Acrobatica la scalata dei ricavi con i superbonus

Gli incentivi per le facciate e l'efficienza energetica degli edifici spingono al rialzo le previsioni sul fatturato della società di manutenzione

CARLOTTA SCOZZARI

Sbarcata sull'Aim Italia a fine 2018, Edilizia Acrobatica ha visto i ricavi complessivi passare dai 17,36 milioni del 2017 ai 46,17 milioni del 2020. E anche nell'anno dell'arrivo della pandemia la società specializzata in interventi e manutenzione di palazzi ed edifici con operai legati a una doppia fune, senza ponteggi, ha assistito a una crescita del fatturato nell'ordine di quasi il 14% rispetto al 2019, grazie anche al cosiddetto "bonus facciate", che in generale ha dato una forte spinta alle ristrutturazioni consentendo il recupero fiscale del 90% dei costi. Sempre nel 2020, l'utile consolidato di Edilizia Acrobatica è salito a 1,76 milioni dal dato di 1,1 milioni del 2019, mentre il debito finanziario netto è aumentato da 2,66 a 7,69 milioni.

«Dal 2014 - spiega l'amministratore delegato e fondatore Riccardo Iovino - il fatturato è cresciuto a una media del 46% l'anno e anche nel 2020, nonostante due mesi di chiusura totale in cui siamo stati completamente fermi, l'incremento è stato a doppia cifra, soprattutto per merito della forte accelerazione degli ultimi mesi, quando siamo riusciti a cogliere appieno le opportunità offerte dal bonus facciate. Nel 2020 abbiamo portato a termine 12 mila cantieri edili e notiamo che sempre più persone stanno capendo come il lavoro su corde sia più veloce e sicuro di quello su impalcature».

L'altro provvedimento che giova agli affari di Edilizia Acrobatica è il superbbonus del 110%, l'agevolazione introdotta dal Decreto Rilancio del 2020 che permette di detrarre fino al 110% delle spese legate a determinati interventi per migliorare l'efficienza energetica di edifici e abitazioni. «Dall'entrata in vigore - chiarisce Iovino - sono stati numerosi gli amministratori condominiali già clienti che ci hanno richiesto lavori sotto questo regime di agevolazioni fiscali, che però non rientrano tipicamente tra le nostre attività». Ecco perché a inizio aprile la società ha annunciato la nascita della controllata (all'80%) Energy Acrobatica 110, «costituita per farci carico della gestione integrale delle pratiche connesse al Superbonus al 110%, coordinando i rapporti tra i committenti, gli studi ingegneristici e i subappaltatori», afferma Iovino.



Anche con la spinta dei bonus, il 2021 sembra essere partito bene, tanto che l'azienda vede una prosecuzione delle tendenze che hanno già caratterizzato l'ultima fase del 2020. «Le agevolazioni fiscali sui lavori alle facciate - scrivono in uno studio su Edilizia Acrobatica gli esperti di Value Track - sono stati estesi a tutto il 2021 e noi ipotizziamo una prosecuzione nel 2022. Di conseguenza, abbiamo rivisto al rialzo le nostre stime sulla società (l'aspettativa sui ricavi di fine anno è pari a quasi 63 milioni per poi salire a 75,5 milioni nel 2022), senza nemmeno tenere conto delle nuove attività collegate al Superbonus. È vero che le agevolazioni prima o poi termineranno ma stanno consentendo alla società di allargare la base del mercato domestico, e questo è un valore aggiunto destinato a restare».

L'espansione delle attività si accompagna a quella geografica, anche grazie all'obbligazione da 10 milioni emessa da Edilizia Acrobatica e sottoscritta da Intesa Sanpaolo lo scorso luglio. «Oggi - afferma Iovino - contiamo oltre 100 tra filiali dirette e in franchising in Italia e in Francia, dove pure siamo quotati sull'Euronext Growth, ma intendiamo esportare il nostro modello di business in tutta Europa. E pensare che nel 2007 avevamo quattro sedi in tutto...». Da allora ne è passato di tempo e ancora di più ne è trascorso da quando, negli anni Novanta, lo skipper oceanico Iovino improvvisò la riparazione di una grondaia "arrampicandosi" a casa di un amico, nel centro di Genova. «Da lì ebbi l'idea e la macchina di Edilizia Acrobatica - racconta l'ad - partì poco dopo, quando capii che dovevo assumere persone e dare vita a una rete commerciale per lavorare in modo continuativo e duraturo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

L'INTERVISTA

Carfagna: «Il 110% al Sud non funziona Per sbloccarlo serve la semplificazione»

Carmine Fotina

— a pag. 2

«Al Sud rischio flop per il 110% Occorre una corsia preferenziale»

L'intervista. Mara Carfagna. Il ministro per il Sud: per le Zes, nel Piano nazionale di rilancio un credito d'imposta rafforzato con il raddoppio del tetto a 100 milioni e l'estensione agli investimenti immobiliari

AGEVOLAZIONI
Semplificazione amministrativa e maggiori risorse per le zone economiche speciali

FONDO COESIONE
Le risorse Fsc saranno solo anticipate nel Pnrr, ma verranno reintegrate via via che da Bruxelles arriveranno i fondi

Carmine Fotina

Il ministro per il Sud Mara Carfagna ha il compito di smentire la tesi di un governo che rischia di essere sbilanciato verso il Nord. Difende il lavoro fatto sulle risorse del Pnrr, il Recovery plan, e preannuncia interventi per zone economiche speciali e superbonus del 110%.

Ha parlato del 40% di fondi al Mezzogiorno. Secondo alcuni amministratori locali troppo poco, considerato quanto hanno inciso i parametri del Sud sul riparto delle risorse tra i vari Paesi Ue.

Vorrei innanzitutto sottolineare che il 40% per la prima volta scardina il principio del rapporto con la popolazione residente, cioè il 34%, ed è il frutto di un lavoro di ricognizione, difesa e incremento della base lasciata dal precedente governo. Il piano prevede, sommando fondi nazionali, 222 miliardi di cui 191 finanziati con il Recovery fund. Esclusi circa 17 miliardi di spese relative a interventi delle Pa centrali non "territorializzabili", la nostra stima condivisa con il Mef porta a circa 82 miliardi di fondi per il Mezzogiorno. Ed è comunque una quota che si dovrà elevare modificando alcune procedure che non consentono a enti ed imprese di concorrere ad armi pari con i loro omologhi del Centro-Nord.

A che cosa pensa in particolare? Ad esempio al superbonus del 110%,

che vale 18 miliardi e 720 milioni a livello nazionale mentre l'analisi storica ci dice che al Sud è assorbibile solo il 9% quindi 1,7 miliardi. Dobbiamo evitare che il superbonus resti inaccessibile a milioni di cittadini e per farlo bisogna riformare gli iter procedurali che possono incidere di più dove c'è una macchina amministrativa meno agile. Debolezza amministrativa degli uffici tecnici dei Comuni e confusione accumulata negli anni tra piani urbanistici e condoni: su questo stiamo lavorando anche con un focus specifico sulle Pa meridionali.

Al 40% contribuiscono anche 21 miliardi del Fondo sviluppo e coesione. Ma non si tratta di investimenti che sarebbero comunque stati fatti, quasi tutti, al Sud?

La sua domanda mi consente di fare chiarezza. Le risorse Fsc saranno solo anticipate nel Pnrr, ma via via che da Bruxelles arriveranno materialmente i fondi il Fsc verranno reintegrati, lo ha confermato il ministro Franco nel consiglio dei ministri di giovedì e lo specifica il Def. La vera questione su cui focalizzare l'attenzione è semmai l'effettivo utilizzo dell'Fsc negli anni scorsi: nei cassetti di Stato e Regioni giacciono progetti per circa 140 miliardi.

Intanto il Ragioniere generale dello Stato ha detto che per alcuni programmi di spesa "ordinaria" il 34% non è un criterio adatto. C'è il

rischio che in questi casi la clausola resti sulla carta vanificando gli sforzi del Pnrr.

La sfida del riparto equilibrato delle risorse tra territori non va intesa misura per misura ma riguarda il quadro complessivo degli interventi. E deve essere rapportata agli obiettivi che si intende raggiungere, cioè la riduzione dei divari sociali, economici, occupazionali, ambientali. La quota può essere più alta del 34% dove gli obiettivi sono più sfidanti, in altri casi può esserlo meno.

Dal piano ci si attende anche azioni di riforma. Per il Mezzogiorno che cosa prevedete?

La prima riforma riguarda le Zone economiche speciali la cui partenza è stata zoppicante per la mancanza di una visione organica. La nostra proposta è pronta per l'esame del consiglio dei ministri. Prevediamo una reale semplificazione amministrativa, con un'autorizzazione unica rilasciata dai

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



Commissari Zes ai quali la riforma assegnerà più poteri: saranno l'unico interlocutore degli investitori, presiederanno la Conferenza unica dei servizi e avranno una struttura di supporto propria. Vogliamo poi irrobustire il credito d'imposta con il raddoppio del tetto per gli investimenti da 50 a 100 milioni e l'estensione alle operazioni immobiliari. Rispetto alla precedente versione del piano, inoltre, inseriamo una linea da 600 milioni per le opere infrastrutturali connesse.

Tra Recovery, React-Eu, Fsc, fondi strutturali il Sole 24 Ore ha stimato una spesa di oltre 20 miliardi annui solo nei prossimi tre anni. C'è bisogno di procedure speciali anche per i fondi di coesione?

Più che a procedure speciali penso a procedure ordinarie più snelle. Si parla molto di una revisione del Codice degli appalti. Evitiamo di parlarne in termini ideologici come se riformarlo significasse favorire la corruzione. Facciamo piuttosto una valutazione puntuale di quello che è accaduto con il Codice a regime, correggiamo le storture e magari uniformiamo le norme italiane a quelle fissate a livello europeo che sono meno stringenti.

Il Sud rischia di pagare il prezzo più alto se ci sarà una «jobless recovery». Che cosa studiate per l'occupazione?

Intanto stiamo negoziando con la Commissione Ue l'estensione fino al 2029, come previsto dalla legge di bilancio, della fiscalità di vantaggio sul lavoro. Una misura che forse favorisce più le aziende che le tasche dei lavoratori ma in una fase in cui la difesa delle imprese è un obiettivo cruciale la decontribuzione è certamente utile e la difenderemo in sede europea. Ma non può essere l'unica misura e lavoriamo per favorire la patrimonializzazione delle imprese e il sostegno alla crescita dimensionale. Anche in questo modo si aiuta il sistema ad assumere. Ci stiamo confrontando con Mediocredito centrale e Cassa depositi e prestiti: si possono rendere ancora più efficaci strumenti che già sembrano stiano funzionando come i «basket bond». In vista della legge di bilancio, poi, studiamo una misura fiscale per facilitare assunzioni addizionali di lavoratori e soprattutto lavoratrici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

40 %

QUOTA DI RISORSE AL SUD

La stima del ministro: 82 miliardi del Pnrr al Sud, cioè il 40% dei 205 miliardi di considerati ripartibili su base territoriale



Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

Mara Carfagna, 45 anni, è deputato di Forza Italia. È stata anche ministro per le Pari opportunità del quarto governo Berlusconi.

I vincoli imposti sulle aree edificabili non sfuggono alla lente dell'Irpef

Immobili

Solo l'inedificabilità assoluta evita l'imponibilità delle plusvalenze

Tra le situazioni borderline ci sono quelle in cui si rileva una edificabilità di fatto

Pagina a cura di
Giorgio Gavelli

Eventuali vincoli di natura pubblica imposti sull'area edificabile che viene ceduta non impediscono - nella maggior parte dei casi - di ricadere nell'ambito delle plusvalenze imponibili Irpef. Solo un vincolo assoluto di inedificabilità può, secondo la prevalente giurisprudenza della Cassazione, evitare l'applicazione dell'articolo 67, comma 1, lettera b), Tuir, anche se non tutte le Commissioni di merito sono d'accordo. È quanto si ricava dall'esame della giurisprudenza di questi anni riferita alle ipotesi (non rare) in cui una persona fisica o un ente non commerciale ceda a terzi un'area caratterizzata da una edificabilità limitata. Le ipotesi possono essere diverse, in base alle caratteristiche intrinseche dell'area o dalla sua destinazione urbanistica, spesso legata a progetti infrastrutturali di natura pubblica (parcheggi, scuole, aeroporti, eccetera).

L'intervento della Cassazione

La Corte di cassazione in questi anni è stata più volte chiamata ad affrontare fattispecie "al confine" dell'edificabilità, ossia aree che dallo strumento urbanistico erano definite edificabili ma con una serie di vincoli che ne limitavano lo sfruttamento.

È stato, ad esempio, affermato (sentenza 13129/2018) che la nozione di edificabilità non si identifica e non si esaurisce in quella di edilizia abitativa, cosicché anche un'area classificata in forza di previsione di Prg in zona F/1, può considerarsi edificabile, non essendo un tale vincolo idoneo ad escludere la vocazione edificatoria del suolo ed il potenziale sfrut-

tamento economico da parte del proprietario. Una posizione sicuramente da tener presente per le cessioni intervenute nel 2020 e con plusvalenza da dichiarare nel modello Redditi 2021, anche se, tanto le pronunce della Suprema corte, quanto alcune pronunce di merito sottolineano che un vincolo di inedificabilità "assoluto" può far riconoscere come non imponibile la relativa plusvalenza (sul tema si veda anche lo studio del Notaio n. 16-2018/T).

L'espropriazione

La tesi opposta si basa, in particolare, sul testo dell'articolo 11, comma 5 della legge 413/1991, che, in caso di esproprio o cessione volontaria nell'ambito di procedimenti espropriativi, individua come imponibile la sola plusvalenza per le zone omogenee identificate alle lettere da A a D degli strumenti urbanistici, escludendo quindi, oltre alle lettere E (aree agricole, su cui non vi dovrebbe essere alcun dubbio, emblematiche la sentenza 12324/2017 e la risposta a interpello 561/2020), anche le ulteriori destinazioni, come quelle contraddistinte dalle lettere F e G. L'orientamento non pare aver sino ad ora scalfito le certezze della Cassazione, e, comunque, non è esso stesso privo di criticità (sentenza 8287/2018, circolare 194/1998 e risposta ad interpello 162/2018). Altro caso esaminato è quello della cessione di un'area pertinenziale al fabbricato, la quale, in particolare se ceduta separatamente rispetto ad esso, non può fruire delle esimenti riconosciute al fabbricato dall'articolo 67 del Tuir.

L'edificabilità di fatto

Su un terreno molto scivoloso si trovano alcune sentenze della Cassazione che sembrano individuare una sorta di "edificabilità di fatto" (o potenziale), ossia non risultante dalla pianificazione urbanistica comunale ma da circostanze concrete, quali la collocazione dell'area o la presenza di opere di urbanizzazione (sentenze n. 5166/2013 e 20137/2012). Si tratta di affermazioni a nostro avviso superate e per certi versi censurabili, in quanto fonte di notevoli incertezze in un ambito in cui il legislatore stesso ha voluto fare la massima chiarezza. Con

l'articolo 36, comma 2, del DL 223/2006 è stato sancito che (ai fini dell'Iva, dell'Ici/Imu, dell'imposta di registro e delle imposte dirette) un'area è da considerare fabbricabile se utilizzabile a scopo edificatorio in base allo strumento urbanistico generale adottato dal Comune, indipendentemente dall'approvazione della regione e dall'adozione di strumenti attuativi del medesimo (si veda la sentenza n. 10693/2018 e l'ordinanza n. 21284/2018). Altre ipotesi di edificabilità non dovrebbero trovare alcuna ragion d'essere nel nostro ordinamento, se non nel (raro) caso di terreni privi di una qualificazione urbanistica ovvero urbanizzati in spreco ad essa.

La permuta dell'area

Infine, è abbastanza frequente il caso della permuta dell'area edificabile "in cambio" di un immobile ancora da costruire ("cosa futura"). Nonostante qualche ufficio tenti di considerare imponibile la plusvalenza alla data dell'atto di permuta, appare evidente che "l'incasso" - vale a dire il momento in cui, ai sensi dell'articolo 67 Tuir, si realizza l'eventuale plusvalenza - si ha solo al momento in cui il fabbricato acquisito in permuta giunge ad esistenza ed entra nel patrimonio del soggetto che ceduto l'area (Cassazione, ordinanze 27303/2017, 20758/2017 e sentenza 6171/2017).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAROLA CHIAVE

#Plusvalenza area edificabile

L'articolo 67, comma 1, lettera b), Tuir, assoggetta a tassazione Irpef le plusvalenze derivanti da cessioni a titolo oneroso di terreni suscettibili di utilizzazione edificatoria secondo gli strumenti urbanistici vigenti al momento della cessione. Tali plusvalenze sono soggette a tassazione separata (lettera gbis, comma 1 dell'articolo 17, Tuir). Restano a tassazione ordinaria quelle di aree lottizzate e quelle derivanti dalla cessione infraquinquennale di terreni agricoli.



NT+FISCO

Adempimenti

La stagione delle dichiarazioni 2021 è iniziata: come compilare i modelli Redditi, Iva, Irpef e 730. Tutte le novità

per tenere conto delle norme straordinarie legate al Covid, ma non solo.

Lo speciale con tutti gli articoli sull'argomento su:

ntplusfisco.ilssole24ore.com

LA GIURISPRUDENZA

Area ricadente in zona di rispetto fluviale

È irrilevante che il terreno ceduto si trovi all'interno di zona vincolata ad utilizzo solo pubblicistico. La cessione del terreno non va sottoposta al regime delle plusvalenze solo in caso di vincolo assoluto di inedificabilità.

Cassazione, ordinanza n. 3243/2021. In senso analogo: sentenza 23845/2016

cessione a titolo oneroso di un terreno edificabile, non assumendo rilievo la natura pertinenziale dello stesso che non ne esclude, di per sé, la potenzialità edificatoria (nel caso, per l'area, era stato riportato in atto un corrispettivo separato).

Cassazione, ordinanza n. 1714/2018. In senso analogo: Cassazione, ordinanza n. 17792/2018

Aree destinate a opere di urbanizzazione e servizi pubblici

Le aree destinate a opere di urbanizzazione per servizi di quartiere con particolare destinazione, fra l'altro, a verde pubblico, sono da ritenersi edificabili per cui la relativa plusvalenza, in caso di cessione, è soggetta ad Irpef, tenuto conto che la norma non limita l'imponibilità alla sola edilizia residenziale.

Cassazione ordinanza n. 2418/2021. In senso analogo: ordinanze n. 9842/2020 e n. 27609/2018 e sentenza n. 15320/2013

Area sprovvista di destinazione urbanistica per decadenza di vincoli espropriativi o di inedificabilità ("Zona bianca")

La mancata realizzazione di un piano attuativo fa venir meno la programmazione di utilizzo del territorio, che ritorna non edificabile.

Ctr Sicilia, decisione n. 595/09/2017

Area destinata ad attrezzature ed impianti di interesse generale ("Zona F/1")

La nozione di edificabilità non si identifica e non si esaurisce in quella di edilizia abitativa cosicché anche un'area classificata in forza di previsione di Prg in zona F/1, può considerarsi edificabile.

Cassazione, sentenza n. 13129/2018. In senso analogo: sentenza n. 20950/2015, n. 16622/2015 e n. 27604/2018.

Area inedificabile a causa di un vincolo ambientale per tutela idrogeologica

Se viene esclusa qualunque attività urbanistica di rilievo, il vincolo di inedificabilità rende non imponibile la relativa plusvalenza.

Ctr Lombardia, decisione n. 4697/67/2016

Area destinata a parcheggio ("Zona G")

L'inclusione di un'area in una zona destinata dal Prg a servizi pubblici o di interesse pubblico, incide nella determinazione del valore venale dell'immobile, sicché la relativa cessione a titolo oneroso è idonea a determinare l'insorgenza di una plusvalenza imponibile.

Cassazione, sentenza n. 14503/2016. In senso analogo: ordinanze n. 584/2019, 31301/2018, 16561/2018 e 29392/2017

Area pertinenziale all'abitazione principale

È soggetta a tassazione separata quale "reddito diverso" la plusvalenza derivante dalla

A Bergamo la cittadella avveniristica Chorus Life aripista nel mondo

Riqualificazione. Residenze, hotel, retail e tanto verde: è il complesso che il gruppo industriale Costim sta costruendo nell'ex area Ote «esportabile» in Italia e all'estero. Inaugurazione attesa a settembre 2022

Paola Pierotti

È passato poco più di un anno dall'avvio del cantiere di **Chorus Life**, uno sviluppo immobiliare simbolo oggi di resilienza e rinascita della città, ideato e promosso da Domenico Bosatelli, per il quale rimane invariata la data fissata per l'inaugurazione: 24 settembre 2022. In cantiere operano sette gru, dopo le imponenti attività di scavo e di bonifica, sono arrivate al 35% le opere strutturali, con una quantità di calcestruzzo gettato pari a 38mila metri cubi, con oltre 6mila tonnellate di acciaio. La quota zero è in via di raggiungimento per le strutture dell'hotel e delle residenze.

Un progetto che a pieno titolo si può definire di "rigenerazione urbana", sviluppandosi nell'ex area industriale Ote, bonificata, per oltre 70mila mq di superficie. L'opera guarda ai riferimenti internazionali e si propone come un concept che «rivitalizza le periferie, senza consumo di suolo. Un modello di città dove le tre generazioni potranno vivere, socializzare e crescere insieme, condividendo lo stesso spazio». Un prototipo affidato al gruppo industriale Costim, fondato nel 2019 da Bosatelli e da Francesco Percassi: un player che integra l'applicazione delle tecnologie digitali al settore real estate, nell'intento di migliorare efficienza e coordinamento e sfruttando economie di scala. Costim opera con tre società controllate: l'Impresa Percassi (general contractor nell'edilizia civile privata), la Elmet (un'azienda di manutenzione, facility management, global service e servizi digitali integrati) e la Gualini (realtà internazionale nella progettazione e realizzazione di involucri edilizi) e ha il mandato di realizzare e replicare il concept Chorus Life in Italia e nel mondo. L'ambizione e la visione sono di Bosatelli, che ad oggi ha investito oltre 300 milioni di euro tra la creazione del gruppo Costim, lo sviluppo del concept e la realizzazione del prototipo di Bergamo.

Chorus Life guarda al passato nel riportare la piazza e gli spazi aperti al centro della quotidianità, dando nuovo valore alle opportunità generate

dall'incontro. Focus quindi sui piani terra, su quel *common ground* che diventerà la vera infrastruttura del masterplan, che include 20mila mq di verde attrezzato, con percorsi ciclopedonali e strade che saranno ceduti poi al Comune di Bergamo. Sarà un hub studiato con un sistema di servizi che nel raggio di 15 chilometri potranno interessare almeno 300mila persone, incrementando il valore economico degli stessi immobili e dell'indotto circostante.

Nel mix funzionale sono incluse 80 residenze (bilocali e trilocali, in linea con le aspettative del mercato bergamasco), un'area dedicata al benessere, un hotel da 110 camere e un'arena che ospiterà fino a 5mila posti, oltre alle gallerie commerciali e agli spazi per la ristorazione. La novità? Sta nell'aver spostato l'attenzione dal metro quadro al sistema di servizi per l'utente. Anche gli 80 alloggi saranno in locazione con un canone unico che comprenderà connessione internet, pulizie, manutenzioni e, a scelta, altri servizi integrativi. La personalizzazione del servizio permetterà inoltre una gestione flessibile dei tempi di affitto, consentendo di scegliere periodi di singole settimane, mesi, anni. Questo progetto sarà reso possibile grazie al GSM (*Global System Model*): una piattaforma nata e in fase di incubazione all'interno dello stesso gruppo Costim, insieme a Gewiss, Microsoft e Siemens, che integrerà l'identità digitale degli utenti, i diversi software di gestione e l'infrastruttura IoT. «Attraverso la creazione di un modello digitale – spiegano da Costim – si metterà a disposizione una serie di funzionalità in una unica App, dai canali di marketplace fino al parcheggio e alla fornitura di energia. Tutto digitale».

Digitalizzazione nei servizi, ma prima ancora nel progetto, nel cantiere e per tutta la vita dell'opera dove il Bim (per la progettazione, l'esecuzione delle opere, il controllo delle tempistiche e dei costi grazie a una modellazione 4D e 5D) si è tradotto in scelte puntuali che hanno fatto incontrare industria ed edilizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Hub di servizi

Il rendering dell' area che punta al ruolo di catalizzatore per 300mila persone

«Digitale e tecnologie: così gli asset immobiliari possono trainare l'Italia»

L'intervista

Francesco Percassi

Presidente di Costim

La rigenerazione urbana come presupposto della rinascita economica. E Chorus Life come esempio applicativo.

Francesco Percassi, presidente di Costim, spiega come «Chorus Life sia un modello di rigenerazione urbana che poggia sulla convinzione di Domenico Bosatelli che l'immobiliare sarà un settore trainante per la ripresa nei prossimi anni, con ricadute in termini di indotto su ben 31 merceologie delle 36 che muovono l'economia del Paese».

Avvocato, qual è l'elemento di innovazione di Chorus Life?

Ho iniziato la mia attività professionale nel mondo dell'edilizia che senz'altro beneficia dell'immobiliare: un'industria che non realizza solo spazi fisici, ma offre anche servizi. Nell'edilizia oggi bisogna industrializzare e digitalizzare i processi, creare efficienze in un settore con margini sempre più ridotti. Il digitale e le nuove tecnologie possono consentire alle costruzioni di avvicinarsi ad altre industrie evolute. Come Costim abbiamo fatto anche investimenti nelle risorse umane

portando nella squadra manager di altre industry per traghettare questo prototipo verso business evoluti. A Bergamo con Chorus Life cerchiamo di scaricare a terra le tecniche più avanzate in tema di sicurezza, progettazione, prefabbricazione e impiantistica, sempre considerando la sfida della replicabilità in altre situazioni, con una forte attrattività per gli investitori.

Ingegnerizzare il processo, con quali risultati?

La sfida della replicabilità avverrà anche mediante l'applicazione della tecnologia digitale al prodotto immobiliare declinata su un approccio alla monetizzazione, diretta e indiretta: in termini di valore immobiliare, ricavi di piattaforma, riduzione dei costi di gestione e valore del brand. La piattaforma Gsm conetterà i sistemi impiantistici e l'infrastruttura digitale, offrendo opportunità commerciali e ottimizzazione dei costi.

Altri progetti dopo Bergamo?

Costim è nata con l'intento di rendere replicabile il concept, stiamo guardando altre aree in Liguria e Lombardia. A tendere il target rimane Milano. Stiamo anche studiando un "modello mare" a vocazione più turistica.

—P.Pie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA BRUTTA SORPRESA

Rincari choc per il super bonus preventivi gonfiati del 50%

«L'impresa mi ha presentato un preventivo di 50 mila euro: dopo due settimane era di 70 mila». Sorpresa nel "super bonus" edilizio del 110%. Colpa del rincaro delle materie prime e del fatto che le imprese applicano il prezzo da lavori pubblici e non di mercato. / PAGINA 18

IL FENOMENO

Super bonus, rincari choc preventivi gonfiati del 40%

Tra i clienti fioccano le segnalazioni di aumenti da parte di alcune aziende edili
L'allarme del tecnico: «Le imprese applicano prezzi più alti di quelli di mercato»

È anche difficile trovare professionisti esperti disponibili a verificare tutte le pratiche

«L'azienda mi ha presentato un preventivo di 50 mila euro: dopo due settimane era di 70 mila». È una delle molte segnalazioni che stanno arrivando in questo periodo relativamente al "super bonus" del 110% per ristrutturazione edilizia. Un'opportunità a cui molti trevigiani stanno cercando di aderire - circa 10 mila, secondo le prime stime, le domande arrivate - ma che ora sbatte contro il dilagare di rincari. I committenti sono spiazzati e in molti casi l'iter si arena di fronte ai rincari. Il motivo? Aumentano le materie prime, certo. Ma - segnalano i tecnici asseveratori - è in atto anche una speculazione da parte di alcune aziende, che tendono ad applicare il prezzo delle opere pubbliche (anziché quello di mercato) sapendo che comunque la cifra sarà restituita sotto forma di credito

d'imposta.

COSA SUCCEDDE

Il fenomeno è segnalato sia dai privati cittadini che dagli addetti ai lavori. Tra questi ultimi c'è anche l'ingegner Francesco Marinelli di Spresiano, uno degli "asseveratori" chiamato a pronunciarsi circa la correttezza formale di ogni progetto. È vero che i prezzi dei preventivi stanno aumentando, visto che comunque le banche e lo Stato poi coprono i costi aziendali? «Sì, questa tendenza esiste - risponde Marinelli - le imprese hanno imparato che i prezzi sono quelli dei prezzi pubblici. Stanno adeguando le loro offerte non ai loro costi abituali, ma a quello che prevede il prezzo pubblico, che è superiore a quanto richiesto dal mercato. In ogni caso loro saranno rimborsate. Io, però, devo verificare che i prezzi siano inferiori al massimale». Non è un'operazione semplice: se - per esempio - nel caso di intervento per il cappotto energetico il massimale è di 40 mila euro, e l'azienda presenta un preventivo molto vicino al

massimale, il rischio è di sfiorare la soglia e di non essere più rimborsati: «Se ho un massimale di 80 mila euro e l'offerta è di 90 mila, quei 10 mila restano esclusi dal 110%. Il cliente deve saperlo. La contabilità di cantiere deve asseverare che i costi siano inferiori o uguali a quelli indicati nel prezzo» conclude Marinelli.

GLI ALTRI PROBLEMI

Le incertezze sui prezzi e sui preventivi stanno scoraggiando diversi proprietari. E non è l'unico ostacolo con cui fare i conti. «I progetti stanno partendo, ma c'è penuria di professionisti disponibili a impegnarsi sul superbonus. In particolare, termotecnici, architetti, geometri» fa sapere l'ingegner Marinelli. «In



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

questi casi ci si assume direttamente la responsabilità dell'asseverazione, affinché il progetto parta bisogna obbligatoriamente verificarne i requisiti. Molti professionisti non sono disponibili perché non tutti sono abituati a questo tipo di lavoro. Chi è abituato a operare con i lavori pubblici è abituato a produrre offerte, computi metrici, e la documentazione da produrre è molto corposa. Tuttavia, non tutti sono abituati alla complessità formale richiesta dal superbonus. È necessario avere un controllo di tutto l'apparato formale richiesto. E bisogna assumersi la responsabilità dell'intervento». —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sono circa diecimila le richieste per aderire al super ecobonus al 110% in provincia di Treviso

Pedemontana frenata dai rifiuti

Discarica di Villorba da bonificare, il tratto Montebelluna-Spresiano completato solo nel 2022

Una montagna di rifiuti blocca - letteralmente - il tracciato della Pedemontana a Villorba. E impone alla superstrada di rallentare: il completamento del fronte orientale della Spv, cioè l'innesto con l'autostrada A27, sarà ultimato solo a marzo 2022, quando pochi mesi fa si parlava di giugno 2021. È la cava di via Marconi a Villorba, trasformata negli anni in discarica e ora da svuotare se non tutta alme-

no in parte, a imporre l'ennesimo rallentamento alla maxi opera che a maggio, tra pochi giorni, inaugurerà il suo primo tratto trevigiano, quello fino a Montebelluna Est. Ma nell'ultimo tratto della sua corsa ha incontrato un ostacolo imprevisto. A spiegarlo Giovanni D'Agostino, direttore tecnico del cantiere della Pedemontana. **DE POLO / PAGINA 20**

Pedemontana bloccata dalla discarica Innesto con l'A27 solo a marzo 2022

Il direttore tecnico della Spv: «Tempi lunghi per bonificare il sito, ci sono ritardi». E il casello di Povegliano slitta a fine anno

È necessario svuotare l'ex cava di Villorba Cosmo e Contarina smaltiranno i rifiuti

Una montagna di rifiuti blocca - letteralmente - il tracciato della Pedemontana a Villorba. E impone alla superstrada di rallentare: il completamento del fronte orientale della Spv, cioè l'innesto con l'autostrada A27, sarà ultimato solo a marzo 2022, quando pochi mesi fa si parlava di estate/autunno 2021. È l'ex cava di via Marconi a Villorba, trasformata negli anni in discarica e ora da svuotare se non tutta almeno in parte, a imporre l'ennesimo rallentamento alla maxi opera che a maggio, tra pochi giorni, inaugurerà il suo primo tratto trevigiano, quello fino a Montebelluna Est.

LA FRENATA

La lunga cicatrice che taglia il Veneto da Ovest a Est ha ormai raggiunto l'A27, sbocco orientale della Spv in territorio trevigiano. Ma nell'ultimo tratto della sua corsa ha incontrato un ostacolo imprevisto. Lo spiega Giovanni D'Agostino, direttore tecnico del cantiere della Pedemontana: «Prima di completare l'innesto con l'A27 dob-

biamo svuotare la discarica di Villorba. E i tempi sono scanditi dalle analisi. Andrete nella migliore delle ipotesi a febbraio-marzo 2022, non prima. I rifiuti sono un imprevisto che hanno rallentato molto il cantiere, servono accurate indagini preliminari per evitare la compromissione del sito e per gestire la presenza di eventuali inquinanti. Abbiamo iniziato la bonifica un paio di mesi fa, siamo al 15-20 per cento dei lavori, più o meno. La buona notizia è che siamo arrivati alla fine del tracciato, pertanto non ci aspettiamo di trovare altre sorprese nei pochi chilometri che mancano per il collegamento con l'autostrada. Resta da completare il lavoro sulla discarica, ma poi non dovremmo avere altri imprevisti».

LO STATO DELL'ARTE

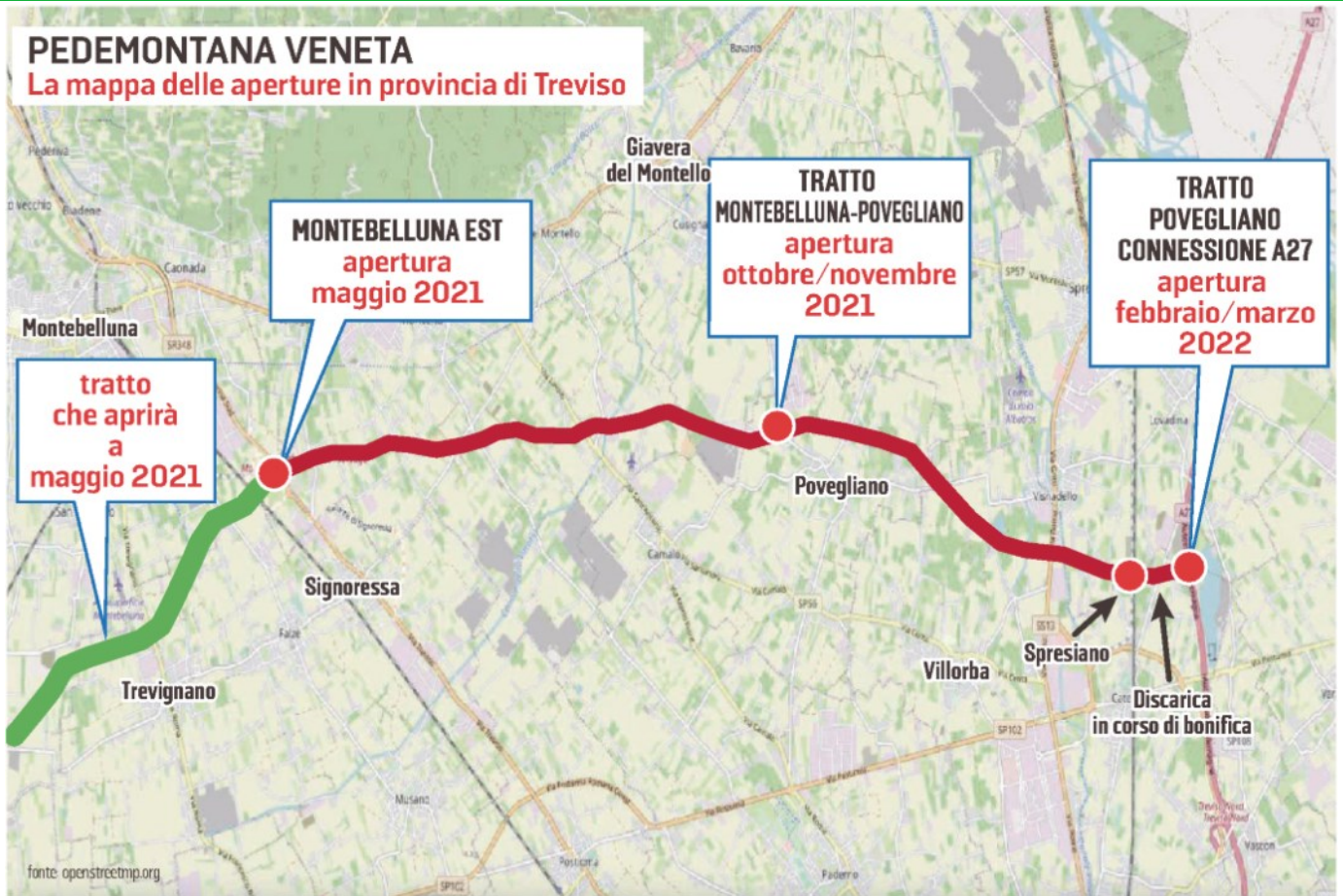
La discarica si trova all'interno di una cava esaurita in via Marconi, non distante dallo stabilimento di Contarina. Il tracciato della Spv non poteva evitare il sito. I rifiuti in questo momento vengono prelevati dall'ex cava e portati sullo scavo della Spv, poco prima dell'intersezione con la ferrovia. Le ruspe lavorano ininterrotta-

mente. «Sono state realizzate delle platee di stoccaggio compartimentali» spiega D'Agostino. Di fatto, dei maxi contenitori in cemento all'interno dei quali portare i rifiuti coperti da teloni neri. «In questa fase vengono effettuate le analisi e poi in base al codice Cer attribuito a ogni tipologia di rifiuto si individua il sito di discarica che dovrà essere utilizzato per lo smaltimento». Contarina e Cosmo sono due affidatari delle operazioni di bonifica. È in ritardo sulla tabella di marcia anche il casello di Povegliano, che alcuni sindaci davano per aperto in estate (agosto): «Impossibile» risponde D'Agostino, «Povegliano sarà per ottobre e novembre, non prima. Se vogliamo essere sicuri, diciamo entro fine 2021». L'unica certezza, oggi, è l'apertura a maggio del tratto Malo-Montebelluna Est. —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





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



Irifiuti stoccati sul tracciato della Pedemontana a Villorba in attesa di essere rimossi. A destra, l'intersezione della Pedemontana con l'A27

L'ASSESSORE REGIONALE

De Berti: «Opere accessorie finanziate se necessarie»

/ PAGINA 21

LA VIABILITÀ SECONDARIA

«Finanzieremo le opere necessarie ma prima vogliamo i dati sui flussi»

L'assessore regionale De Berti: «Non è detto che il traffico aumenti, ma se servirà noi ci saremo»

Tra i nodi considerati più a rischio ci sono la Pontebbana e il casello di Povegliano

I sindaci chiedono opere complementari, bretelle che alleggeriscano i flussi da e per i caselli della Pedemontana? La Regione risponde «nì», e annuncia che prima si guarderanno i dati scientifici sui transiti, poi si deciderà se e dove investire. Le risorse arriverebbero dagli utili di Cav, Concessioni Autostradali Venete, ma solo qualora la concessione sul Passante fosse rinnovata. Insomma, un rischio per il quale serviranno tempo e pazienza. «Non è detto che servano altre opere» fa notare l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti, «apriamo la Spv, vediamo cosa succede e poi analizziamo le problematiche».

REGIONE E SINDACI

I primi cittadini della Marca hanno alzato la voce dopo l'annuncio dell'apertura del primo tratto trevigiano dell'opera, quello che condurrà gli automobilisti fino a Montebelluna Est. Il timore è che Spv, la Superstrada Pedemontana, convogli il traffico (soprattutto di mezzi pesanti) su alcuni punti fragili. Alcuni esempi? Povegliano reclama una bretella tra il casello e la provinciale di Volpago. Spresiano teme che la Pedemontana scaricherà nuovo traffico su una Pontebbana già oggi

in crisi. «Intanto fatemi dire che le opere complementari esistono, ci sono 68 chilometri di viabilità di adduzione alla Spv approvati dai consigli comunali» commenta l'assessore De Berti. «Le sensazioni dei sindaci devono essere prima verificate, abbiamo presentato tutti i flussi sul traffico prima della Pedemontana, abbiamo costruito un casello ogni 6 chilometri come voluto dai sindaci, e dagli studi fatti finora emerge che, soprattutto nella parte trevigiana del tracciato, la situazione non peggiorerà rispetto ad oggi. I flussi di traffico sono frutto di algoritmi, non di sensazioni». La Regione monitorerà i flussi e li confronterà con i dati pre-Pedemontana prima di prendere delle decisioni. La convinzione è che la superstrada, in ogni caso, migliorerà la situazione attuale, «altrimenti non avremo speso più di due miliardi di euro» sottolinea ancora De Berti. Dalla Regione anche un altro appunto: «Con Spv è stata fatta una scelta, investire nella sostenibilità ambientale e portare l'opera in trincea, il che ha assorbito molte risorse che, altrimenti, avrebbero permesso di incrementare le opere complementari».

IL NODO FINANZIAMENTI

E se i dati mostreranno che i problemi ci sono? Ci sono i fondi per investimenti su altre opere stradali, seppur di minore entità? La bretella che «salverebbe» Poveglia-

no costerebbe circa tre milioni di euro, cifra significativa ma non uno scoglio insuperabile, ben distante dai 54 milioni ipotizzati per il quarto lotto della tangenziale di Treviso. Secondo alcuni sindaci si potrebbe attingere dal Recovery Fund. Ma la Regione seguirà una strada diversa: «Se il governo ci lascerà portare avanti il progetto di Cav, la concessionaria del Passante, non ci saranno problemi per la viabilità di collegamento che si renderà necessaria» assicura De Berti. Il progetto, già noto, punta alla trasformazione di Cav e al rinnovo della sua concessione, in scadenza a fine 2032, per altri 30 anni. «Gli utili di Cav non vengono distribuiti tra i soci, ma vanno alla Regione per investimenti infrastrutturali» continua De Berti, «bisogna però che la concessione in scadenza venga rinnovata. Siamo fiduciosi. Se andrà in porto, saremo in grado di fare una programmazione dettagliata non solo per la Superstrada Pedemontana ma anche per tante altre criticità del nostro territorio». —

A.D.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INGEGNERE PELLEGRINI

«Non avremo problemi sugli svincoli trevigiani»

«La Regione si è già preoccupata di verificare e calcolare i flussi di traffico in uscita dai caselli» evidenzia l'ingegner Elisabetta Pellegrini, direttrice della struttura di progetto, «dalle prime stime che abbiamo presentato anche ai sindaci, non abbiamo rilevato particolari problemi, se non quelli già esistenti prima della messa in esercizio della Pedemontana. I punti più difficili sono Montecchio, dove siamo a un tavolo con A4 e il Comune, Valle dell'Agno e Rosà, tutti nel Vicentino, sinceramente altri problemi causati da Pedemontana non ne abbiamo rilevati. Certamente in alcuni casi ci saranno degli aumenti di flussi di

traffico, ma non tali da determinare problematiche importanti».

Il monitoraggio continuerà una volta che i vari lotti saranno aperti al traffico. «Queste sono le nostre previsioni, ma bisognerà andare a comprendere il comportamento degli automobilisti» continua Pellegrini, «l'apertura per gradi dell'infrastruttura ci consentirà di monitorare volta per volta i flussi su un determinato punto. La Regione ha attivato un tavolo tecnico-politico proprio per questo monitoraggio». C'è anche un altro fattore da considerare: l'effetto Covid e delle eventuali restrizioni che dovessero palesarsi nei prossimi mesi. «Abbiamo già notato forti riduzioni dei flussi per turismo» conclude Pellegrini, «basta guardare cosa succede nelle autostrade il sabato e la domenica in zona arancione o rossa, quando non ci sono gli spostamenti per motivi di lavoro». —

© R/PRODUZIONE RISERVATA


Il casello di Montebelluna Ovest della Superstrada Pedemontana. Sopra l'assessore Elisa De Berti, sotto l'ingegnere Elisabetta Pellegrini