

Rassegna del 03/05/2021

ANCE VENETO

03/05/2021 Voce di Rovigo 11 "Fate assunzioni all'Urbanistica" ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

01/05/2021 Giornale di Vicenza 14 Brevi - Corso contract manager per gestire gli appalti pubblici ... 3

01/05/2021 Nuova Venezia 21 Mose, cantieri fermi e la speranza del Cipe In arrivo 538 milioni, ma non basteranno Vitucci Alberto 4

03/05/2021 Repubblica Affari&Finanza 15 L'analisi - Malta e mattoni più che tecnologie per l'industria Giannino Oscar 5

SCENARIO

03/05/2021 Arena 32 Superbonus, ma la pratica della lottizzazione è sparita Martini Zeno 7

03/05/2021 Espresso 42 Vitek pigliatutto Turano Gianfrancesco 9

01/05/2021 Gazzettino 13 Autovie Venete: ancora in sospeso i lavori tra San Donà e Portogruaro ... 11

01/05/2021 Gazzettino Belluno 7 Intonaci crollano alla scuola Segato: sfiorato un docente - Giù calcinacci in aula durante la lezione Santin Giovanni 12

01/05/2021 Gazzettino Belluno 8 Cantieri post Vaia da Veneto Strade 217 milioni - Cantieri post Vaia per Veneto Strade una vera priorità Gabrieli Raffaella 14

03/05/2021 L'Economia del Corriere della Sera 3 248 miliardi da investire ma senza semplificare rischiamo di perderli - Semplificazione perchè le strade del recovery sono complicate De Bortoli Ferruccio 16

01/05/2021 Messaggero 15 Ricostruzione, il sismabonus al 110% può essere cumulato con i contributi Gi. Fr. 20

01/05/2021 Messaggero Veneto 21 Autovie con ricavi a picco «Opere, tempi rispettati» Del Giudice Elena 21

01/05/2021 Nuova Venezia 30 Il casello di Bibione non è una priorità R.P. 23

01/05/2021 Nuova Venezia 29 Masterplan del Veneto orientale «Terzo ponte, no Via del mare» Monforte Giovanni 24

03/05/2021 Nuova Venezia 18 Fognature in centro storico il Comune contro Confedilizia Ru.B 26

01/05/2021 Piccolo Trieste 24 Sedici milioni in arrivo per completare il Museo ferroviario - Sedici milioni in arrivo dal Recovery Plan per il Museo ferroviario Moro Benedetta 28

01/05/2021 Sole 24 Ore 5 Intervista ad Enrico Giovannini - Recovery, Giovannini: «Parte lunedì con 10 miliardi pronti da spendere» - «Un piano da 62 miliardi, già lunedì partiamo con i dieci del fondo grande» Santilli Giorgio 31

03/05/2021 Sole 24 Ore Real Estate 24 20 Westgate, il laboratorio della città del futuro nella Milano dell'Expo Pierotti Paola 35

03/05/2021 Sole 24 Ore Real Estate 24 20 Intervista a Simone Santi - Il «carbon free» accresce valore e attrattività dell'asset P.Pie. 37

01/05/2021 Voce di Rovigo 31 "Al Superbonus io dico un bel sì" Caberlon Alessandro 38

COMUNE Rizzato (Lega) in pressing: "Utilizzare l'avanzo per dare risposte ai cittadini"

"Fate assunzioni all'Urbanistica"

Mille pratiche giacenti. "Avevo chiesto uno scanner e più personale, non è stato fatto nulla"

ROVIGO - Le nuove assunzioni al comparto urbanistica del Comune sono state "a saldo zero", nel senso che sono bastate appena a compensare i nuovi pensionamenti. E allora, il consigliere della Lega Lorenzo Rizzato torna all'attacco e chiede all'amministrazione (per quanto dimissionaria) di utilizzare l'avanzo di bilancio per aumentare il numero di dipendenti degli uffici e dare così una risposta ai cittadini le cui pratiche, spesso relative al Bonus 100%, riempiono i cassetti dei tecnici comunali. Sono quasi mille, infatti, le domande ancora inevase e giacenti.

"Sono note a tutti le problematiche dell'ufficio urbanistica, problematiche più e più volte sollevate dal sottoscritto e dai miei colleghi in diverse occasioni. Uno dei problemi più preoccupanti è quello relativo all'eccessiva lentezza dell'ufficio. Difetto che si è ancor più acuito negli ultimi mesi per via degli atti e delle pratiche relative

al Superbonus 110% - argomenta infatti lo stesso Rizzato - l'amministrazione comunale aveva promesso di rimediare a questi disservizi procedendo all'acquisto di uno scanner e l'assunzione di nuovo personale. Nonostante siano passati mesi da queste dichiarazioni, l'acquisto di questo scanner, che sarebbe servito a velocizzare la trasmissione degli atti, non è ancora stato realizzato. Mentre per quanto riguarda le nuove assunzioni fatte: sono servite solamente a sopperire il personale andato in pensione e dato che quindi il saldo tra nuovi assunti e pensionamenti è zero, il personale risulta ancora sottodimensionato rispetto l'enorme carico di lavoro presente".

Rizzato continua: "Sollevo questa questione anche e soprattutto a fronte di una grandissima opportunità che la nostra comunità può e vuole cogliere ovvero il Superbonus 110%. Per poter accedere a questa opportunità bisogna presentare docu-

menti ed atti con scadenze da rispettare. Il Comune di Rovigo ha quasi mille pratiche in attesa di essere analizzate e questo sta generando una fortissima preoccupazione tra i rodigini che hanno paura di non riuscire a fare in tempo nella presentazione delle domande per colpa delle lentezze comunali. Tutto ciò lo si può cogliere anche dalle parole di forte preoccupazione dichiarate dal presidente di [Ance Veneto](#), Ghiotti, che ben due volte in una settimana è intervenuto pubblicamente affrontando queste problematiche".

Infine il consigliere Rizzato conclude con una proposta: "Per risolvere queste problematiche propongo di utilizzare il consistente avanzo di bilancio che l'amministrazione ha a disposizione, per assumere nuovo personale che possa aiutare a smaltire la gigantesca mole di lavoro presente nel settore e velocizzare quindi la risposta a cittadini, imprese e professionisti".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le pratiche giacenti sui tavoli del comparto urbanistica

BREVI

ITS RED ACADEMY **Corso contract manager** **per gestire** **gli appalti pubblici**

Parte a settembre al Centro edili Venezia il nuovo corso Contract Manager di ITS Red Academy che forma super tecnici per la gestione degli appalti pubblici. In vista degli ingenti investimenti previsti in opere pubbliche, ITS Red, con Ance e Collegio Geometri, ha dato vita a un corso per professionisti in grado di gestire ogni aspetto degli appalti pubblici. Iscrizioni già aperte: i primi test di ammissione per tutti i corsi giovedì 6 maggio a Padova.



Mose, cantieri fermi e la speranza del Cipe In arrivo 538 milioni, ma non basteranno

Il nodo della manutenzione e delle criticità irrisolte. La rabbia delle piccole imprese che avanzano soldi da anni

Alberto Vitucci

È una data simbolo. Il giorno della morte di Napoleone. E fu.... Per il Mose dovrebbe essere invece il giorno della Resurrezione. Il 5 maggio si riunirà il Cipe, che potrebbe sbloccare 538 milioni per completare i lavori. Soldi annunciati da tempo, che al Consorzio Venezia Nuova aspettano per coprire i debiti passati (almeno 200 milioni di euro) e i contenziosi con le grandi imprese. Ma potrebbe non essere nemmeno quella la data risolutiva. Perché i 538 milioni non bastano a coprire tutte le richieste del Mose. Quasi 200 milioni di euro per riparare le criticità, corrosione e ruggine, guasti di tubi, impianti, conche di navigazione, moli foranei. Altri 200 di debiti, almeno cento per la gestione e la manutenzione di un'opera che sott'acqua mostra già gravi problemi. E che dopo la grande inchiesta sfociata negli arresti del 2014 è adesso di nuovo sotto la lente della Guardia di Finanza e della Corte dei Conti. «I cantieri del Mose sono bloccati, e la fine dei lavori non potrà essere il 31 dicembre di quest'anno», hanno detto il presidente dell'Ance, l'associazione dei Costruttori edili Giovanni Salmistrari e il presidente di Lega Coop Mirko Pizzolato.

«In cinque anni sono stati spesi solo 656 milioni per il Mose. Quasi la stessa cifra andata in lavori in un solo anno, nel 2013. Dunque manca la liquidità. E mancano anche le decisioni per sbloccare i cantieri che adesso sono fer-

mi da tempo». In queste ore al danno dei mancati pagamenti alle piccole imprese del Mose si è aggiunta la beffa. Il commissario liquidatore Massimo Miani ha chiesto alle imprese consorziate rimaste (le grandi Mantovani, Condotte e Fincosit se ne sono andate) di coprire la loro parte di debito, 58 milioni di euro. In realtà sono proprio le imprese, a cominciare da Kostruttiva e dalle veneziane come Rossi e Salmistrari che in questi mesi hanno garantito il funzionamento del Mose anche in condizioni di acqua alta. E solo loro in questo momento, dicono i tecnici, potranno completare l'opera, ormai realizzata al 96 per cento.

Altro discorso – e altro affare – è quello della manutenzione. Un business di almeno 100 milioni di euro l'anno. Per cui già si è candidata Fincantieri, il colosso della cantieristica. Ma le gare sono bloccate da mesi. E la manutenzione intanto è ferma. Si parla anche del possibile ingresso di altre grandi imprese. Ma per la nuova legge anche ha istituito l'Autorità della laguna – mai applicata otto mesi dopo, il Consorzio dovrà essere sciolto dopo il completamento dell'opera. Per questo è stato affidato a un commercialista veneziano, Massimo Miani, con l'incarico di commissario liquidatore. Un altro commissario che doveva sbloccare i cantieri è Elisabetta Spitz. Ma i cantieri sono fermi. In attesa di soldi, manutenzioni necessarie. E di decisioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



L'analisi

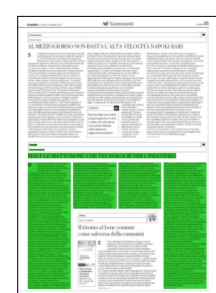
MALTA E MATTONI PIÙ CHE TECNOLOGIE PER L'INDUSTRIA

OSCAR GIANNINO

Una delle modifiche del Pnrr meno notata non è intervenuta solo rispetto al Pnrr di Conte, ma tra la bozza portata da Draghi in Consiglio dei ministri e la versione finale consegnata 48 ore dopo alle Camere. Non una modifica di poco conto, per quanto riguarda le imprese. Gli stanziamenti previsti fino a due giorni prima per incentivi a investimenti Industria4.0 hanno perso nel rush finale 4,5 miliardi, scendendo da 18,46 miliardi nella versione precedente ai 13,97 in quella finale. Mentre le risorse per l'ecobonus edilizio salivano al contempo dai 18,5 del venerdì a 22,6 miliardi in Parlamento. Alle imprese manifatturiere veniva meno anche il miliardo prima previsto per un intervento volto ad aumentare la dotazione dei cosiddetti "accordi per l'innovazione", a sostegno di innovazioni di prodotto e processo nell'ambito di progetti presentati nel quadro di ricerca Horizon 2020, scegliendo con bando di gara altre 300 imprese piccole e medie da affiancare alle sole 230 finora beneficiarie dal 2017. Mentre, per le costruzioni, saliva su pressione dei Comuni la dotazione per i piani integrati urbani, e compariva l'incentivo per l'acquisto a garanzia statale della casa per i giovani. La pressione fortissima dei partiti a favore dell'ecobonus immobiliare al 110% è stata decisiva. Vero, ma è solo una mezza verità. A parte che anche con l'aumento di dotazione attuale la copertura promessa fino a 2023 compreso dell'ecobonus chiede risorse ulteriori, e saggiamente per questo Draghi in Parlamento ha precisato che la protrazione dell'incentivo avverrà solo se i dati di impiego e l'effetto energetico e ambientale constatato sarà in linea con le aspettative. Ma i partiti non sono stati soli, a chiedere più risorse alle costruzioni. L'Abi si è mobilitata energicamente anch'essa, perché i crediti immobiliari vengono concessi su garanzie reali e ci si rischia poco, caratteristica preziosa in tempi in cui i crediti deteriorati potranno impennarsi se 250 miliardi di prestiti sia pur a garanzia statale vedranno comunque ondate di insolvenze. Ma c'è di più. In realtà è la scelta di fondo del Pnrr, quella di puntare prioritariamente sul rilancio delle costruzioni, anche a costo di comprimere alla fine le risorse per la manifattura avanzata. Quest'ultima infatti ha retto anche nella pandemia, come ha trainato sempre con l'export le ripresine successive alle crisi 2008 e 2011. Mentre le costruzioni sono, con il commercio, l'altro abisso dell'economia italiana da 12 anni. Qualche cifra. Nel 2008 le imprese di costruzione di qualunque grandezza attive in Italia censite dall'Istat erano 635mila, con 2 milioni di occupati. Nel 2018 il loro numero, in costante decrescita decennale, era sceso a 493mila su un totale di 893 mila

dell'industria, e gli addetti a 1,3 milioni: 700mila occupati in meno, 142 mila piccole imprese scomparse, e anche molte medio grandi o assorbite in imprese maggiori, o finite poi nell'operazione WeBuild a regia Cdp. Una strage. Il 58% degli investimenti persi in dieci anni. L'indice Istat delle costruzioni era sceso da 180 nel 2008 a 100 nel 2015, e la ripresina 2015-17 l'aveva a malapena riportato a 110. «Di questo passo, ci vorranno 25 anni per ripristinare i livelli pre-crisi», diceva mestamente Gabriele Buia, presidente Ance. Poi, il Covid. Nel lockdown della primavera scorsa l'indice di produzione delle costruzioni era sceso nel secondo trimestre a quota 60, e da allora era gradatamente risalito fino quasi a sfiorare, prima di riscendere ancora a inizio 2021. Di qui la scelta del Pnrr, prima di Conte e ancor più di Draghi. È spiegata nel capitolo finale dedicato alle stime d'impatto. Sommando tutte le risorse, la spesa per investimenti in costruzioni rappresenta il 32,6% della spesa complessiva. Solo molto dopo vengono i trasferimenti alle imprese (18,7%, che comprende non solo Industria4.0 ma tutti i bandi per tecnologie di punta previsti per il cloud digitale, per la sostenibilità energetica, come nella serie di progetti per potenziare il trasferimento tecnologico alle imprese, male affastellati perché ci è finito dentro anche ciò che con il tech transfer non c'entra nulla) e la spesa per prodotti informatici e ottici (12,4%) prevista nella transizione al digitale. Gli investimenti in costruzioni non sono solo quelli dell'ecobonus e dell'housing sociale. Includono le opere di valorizzazione e restauro dei siti culturali e archeologici; quelle di sviluppo dell'economia circolare, contro il dissesto idrogeologico e sulla gestione delle risorse idriche; infine gli impianti relativi al ciclo dei rifiuti. Nonché la parte preponderante dei 25 miliardi affidati a Fs e Anas per la mobilità sostenibile: l'Alta velocità ferroviaria al Sud, i corridoi europei TEN-T al Nord, i tre corridoi ferroviari tirreno-adriatici in Centro e Sud Italia. Del più delle opere ferroviarie non c'è una valutazione d'impatto sul Pil potenziale delle aree servite, né una stima di sostenibilità economica per flussi di traffico e proventi attesi rispetto ai costi di realizzazione. Sono opere realizzate più per le imprese e i lavoratori che le costruiranno, che in nome di stime affidabili sulla loro sostenibilità. Come da anni scrivono invano economisti dei trasporti come Ponti e Ramella. Certo, la voragine delle costruzioni ha pagato duramente la palude delle procedure pubbliche, che ora o vengono radicalmente riscritte o il Pnrr non decolla. Dunque c'era da ribaltare un immenso conto perdite da follie pubbliche. Ma è quanto meno singolare che nessuno si sia posto il problema se per un balzo congruo e duraturo dell'economia

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



italiana serva più *brick and mortar* che *hi tech* nella manifattura. Come si desume dalla stessa stima di crescita aggiuntiva in sei anni del Pnrr, pari solo al 3,6% del Pil, accompagnata da una stima prudenziale che si limita a un +1,8%. Non è certo una crescita che renda sostenibile un debito pubblico che non scenderà sotto il 150% del Pil per anni e anni, mentre gli acquisti straordinari della Bce finiranno prima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OPPEANO Non si trova più la documentazione relativa al quartiere residenziale Boscoriondo di Mazzantica

Superbonus, ma la pratica della lottizzazione è sparita

Era stata depositata in municipio nel 2016, ma non ce n'è traccia. E la digitalizzazione dell'archivio è giunta a ritroso al 2017. Critiche da Lanza e Sartori, replica il vicesindaco

Zeno Martini

●● Con la legge del super bonus 110 per cento per ristrutturare le abitazioni dal punto di vista energetico, anche alcune famiglie delle 70 residenti nella lottizzazione Boscoriondo, a Mazzantica - quartiere residenziale sorto tra il 2002 e il 2008 - hanno chiesto la conformità urbanistica delle loro proprietà immobiliari al Comune di Oppeano. La risposta a sorpresa è stata che le pratiche edilizie della lottizzazione in questione sono sparite. In municipio, infatti, non si trovano.

«Non solo non ci sono ancora su supporto informatico», lamenta il consigliere di opposizione Giovanni Lanza, «ma non sono state rilasciate nemmeno in copia cartacea. Il Comune deve rispondere ai cittadini, anche a quelli di Boscoriondo».

«La colpa non è solo nostra», gli risponde Lanza il vicesindaco delegato all'urbanistica e lavori pubblici Valerio Peruzzi. «La pratica Boscoriondo era stata depositata

su supporto cartaceo nel 2016 in municipio. Ma la stessa pratica era in possesso anche del tecnico che ha lavorato per l'azienda Boscoriondo, azienda che è andata nel frattempo in fallimento. Anche quella pratica è sparita e dunque la responsabilità non è solo del Comune, ma anche del privato che non la ritrova. Sennò avrebbe potuto rimandarcela...».

«Noi stiamo cercando l'incartamento», assicura Peruzzi. «Abbiamo già affidato a una ditta specializzata il riordino dell'archivio comunale e a un'altra azienda esterna quello di scannerizzare le pratiche edilizie e di metterle a disposizione su supporto digitale: hanno salvato le pratiche degli ultimi quattro anni finora. A oggi la scannerizzazione di tutti i documenti cartacei urbanistici, da inserire su supporto digitale, risale all'indietro fino al 2017. Con il riordino dell'archivio abbiamo finora catalogato seimila pratiche edilizie, a partire dagli anni Novanta».

«È una problematica che si riscontra oggi, perché non sono stati fatti passi avanti negli ultimi anni dal punto di

vista informatico», sentenzia il capogruppo di opposizione Sebastiano Sartori. «Il super bonus 110 per cento è una grande opportunità per i cittadini che quindi vanno sostenuti in queste pratiche. Ecco perché bisogna essere attenti e pronti per favorire i proprietari delle case. Posso capire la necessità di dotarsi di strutture esterne, ma dobbiamo dotarci pure dei corretti strumenti per farci trovare pronti alle richieste legittime dei residenti, tanto più se questi bonus vengono dati grazie a leggi dello stato».

«Sono d'accordo che il super bonus sia una opportunità. Ma ricordo a Sartori che abbiamo solo 26 dipendenti», è la replica stizzita del vicesindaco Peruzzi. «Abbiamo messo in piedi questo sistema di digitalizzazione dei documenti, con i mezzi a nostra disposizione. Riusciremo a fare tutto online garantendo di sbrigare le richieste più rapidamente e di questo i tecnici ci stanno già ringraziando, ma ci vorrà ancora del tempo per andare a regime. Speriamo che durante il riordino che stiamo facendo, spunti fuori anche la pratica relativa a Boscoriondo». ●





Il quartiere residenziale Boscoriondo a Mazzantica. È sorto fra il 2002 e il 2008 FOTO PECORA

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

Il risiko del business

VITEK PIGLIATUTTO

**FUTURO SOCIO DI DE AGOSTINI.
VUOLE OFFRIRE TOR DI VALLE
A LOTITO. L'ITALIA
È TERRENO DI CONQUISTA
PER IL CONTROVERSO
COSTRUTTORE MORAVO**

DI GIANFRANCESCO TURANO

L'inarrestabile Radovan Vitek ha messo definitivamente radici in Italia. Entro ottobre sarà completata la ristrutturazione della sua nuova casa in pieno centro a Roma, nel rione Pigna. Lì dove un tempo abitavano muro a muro Luca Parnasi e Gilberto Benetton gli architetti hanno creato un'unica residenza, confacente a un imprenditore che vale 4,9 miliardi di dollari di patrimonio personale secondo Forbes o 3 miliardi di franchi svizzeri, nei calcoli più cauti della rivista elvetica Bilanz.

Il denaro non è un problema per il magnate nato a gennaio del 1971 nell'allora Cecoslovacchia. Pochi giorni fa Vitek ha avuto il via libera per un aumento di capitale da 2 miliardi di euro di Nova Re, società quotata del gruppo Sorgente Sgr che apparteneva a Valter Mainetti. È solo un primo passo e la società quotata vedrà un'ulteriore crescita con l'intervento di almeno un nome di peso: DeA Capital (De Agostini), il maggiore gruppo immobiliare a capitale italiano. E, secondo voci non confermate, anche Francesco Gaetano Caltagirone.

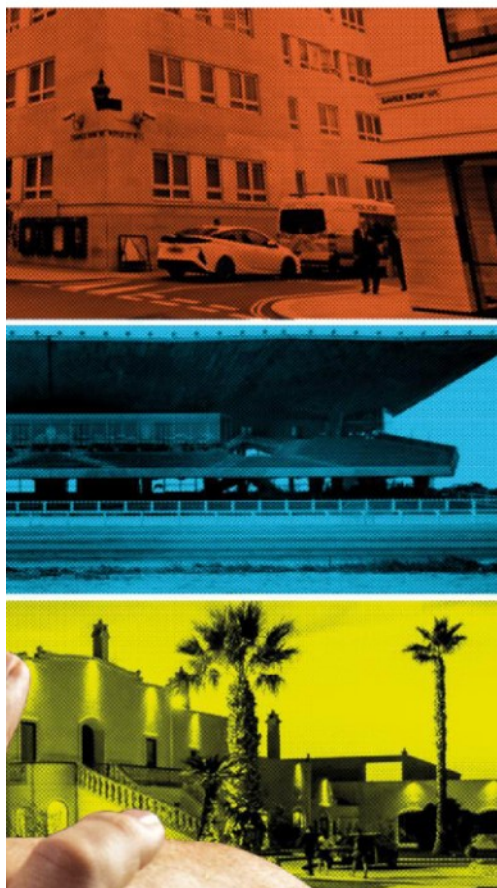
In parallelo è partita una campagna acquisti da fare impallidire il superleghista del Real Madrid, Florentino Pérez. Roma, capitale storica della razza palazzinara, è oggi un panorama di macerie, di esposizioni con le banche, di im-



prenditori sull'orlo del fallimento, di concessioni edilizie ferme per mancanza di liquidità. Chi ha soldi fa ottimi affari. Così Cpi property group (Cpipg) di Vitek, con sede in Lussemburgo, ha preso il centro Hibiscus di Alessandra Armellini al Laurentino (28 mila metri quadrati), ha chiuso con Lamaro-Toti sull'ex sede dell'Alitalia alla Magliana, ha appena comprato la Galotti di Luigi Marchesini con la città parco di Torrenova e l'area EverEst a Lambrate a Milano, che da sola vale 350 milioni di euro in termini di sviluppo immobiliare.

Altro obiettivo è il settore turistico alberghiero dell'Italia del sud, soprattutto in Campania, Sicilia e Puglia. Vitek ha già investito in Salento nel Relais del Cardinale (10 milioni di euro nel 2019) e da Alessandro Vadagnini ha comprato il resort Acaya golf club a Lecce, che sarà raddoppiato e affidato alla gestione di Radisson. A Bari è nel mirino il gruppo Matarrese, mentre Napoli interessa per il centro direzionale e per il rilancio dell'area di Bagnoli.

Ovviamente, all'elenco va aggiunto il gruppo Parsitalia di Parnasi, impiombato dai debiti con Unicredit. Vitek ha rilevato tutto da concordati e fallimenti, compresa la sua prossima abitazione in zona Pantheon. Tra i vari beni, il più noto al grande pubblico è l'ex ippodromo di Tor di Valle ceduto dalla Sias di Gaetano Papalia all'Eurnova di Parnasi e scelto come area del nuovo stadio dell'As Roma.



Il costruttore Radovan Vitek e tre delle sue proprietà. Dall'alto: l'ex stazione di polizia a Savile Row, nel centro di Londra; l'ex ippodromo di Tor di Valle a Roma e il resort Relais del Cardinale in Salento

Dopo anni di vicissitudini la situazione è in stallo. La Roma di Dan Friedkin non vuole più costruire lì. A metà maggio si terrà la prima udienza di un processo civile intentato dalla Sias per revocare il passaggio di proprietà a Eurnova con il probabile effetto di bloccare l'area per altri anni.

La strategia di Vitek è aggressiva. Dopo avere invano proposto alla Roma uno scambio fra il terreno e azioni della società giallorossa, ora l'imprenditore moravo deve scegliere se fare causa al club. Oltre a questa, ha altre due opzioni. Una sarebbe clamorosa: offrire l'area a Claudio Lotito per il nuovo stadio delle Aquile che difficilmente vedrà la luce nell'area scelta dal presidente laziale sui terreni di famiglia in val Tiberina, una zona vincolata e con collegamenti pubblici quasi inesistenti rispetto a Tor di Valle.

L'altra possibilità è riportare l'ippodromo alla sua vocazione e costruire un impianto multifunzionale (trotto, galoppo, equitazione) in modo da liberare l'area comunale di Capannelle (140 ettari). Per Vitek i cavalli sono un affare di famiglia. Alla fine del 2017 ha regalato alla seconda moglie Marie il tracciato ippico di Praga (Velká Chuchle Arena) per 10 milioni di euro ed è proprietario di un allevamento di razze equine in Moravia. La figlia maggiore è già nazionale juniores di salto a ostacoli per la Cechia e la sorella minore è sulle stesse orme.

SCHELETRI SENZA ARMADIO

I conti annuali di Cpipg, presentati alla fine di marzo, non hanno sofferto della gelata pandemica. Il patrimonio totale del gruppo è salito da 10,8 a 11,8 miliardi di euro. Il portafoglio immobili è di 10,3 miliardi di euro (+13 per cento sul 2019) e i ricavi netti da affitti sono arrivati a 338 milioni (+15 per cento) per una liquidità netta complessiva di 1,4 miliardi.

Molti affari sono stati fatti a sconto. Nova re, per esempio, è costata appena 22 milioni lo scorso ottobre, quando Elisabetta Spitz, commissario straordinario del gruppo Sorgente su nomina di Bankitalia, ha deciso di cederla. Un altro affarone, oltre confine, sono gli impianti sciistici di Crans Montana, comprati tre anni fa per 39 milioni di franchi svizzeri e costati un lungo conflitto con la municipalità locale. Sulla stessa linea è l'acquisto dell'ex stazione di polizia a Savile Row, l'antica via dei sarti nel West End londinese, una delle aree più care del mondo. Un mese fa il magnate moravo ha comprato il palazzo di 5500 metri quadrati per 50 milioni di sterline.

Questi investimenti sono quasi tutti finanziati con mezzi propri raccolti attraverso l'emissione di obbligazioni (2,3 miliardi di euro di valore complessivo soltanto nel 2020), grazie al buon rating di Cpipg e alla quotazione alla borsa di Francoforte.

La squadra di Vitek in Italia, oltre a Vittorio Casale che è stato la sua prima guida in Italia, è cresciuta con alcuni ingaggi recenti, come quello del commercialista Giovanni Naccarato, neo consigliere indipendente di Nova Re ed ex amministratore di Finnat, Rai e gruppo Caltagirone, oltre che presidente di Parsitalia dopo l'arresto di Parnasi.

Il regista legale è Federico Sutti dello studio internazionale Dentons, noto per le sue escursioni bipartisan nella politica come consulente di Forza Italia e del Pd ai tempi di Matteo Renzi e del patto del Nazareno. Completano l'elenco Giuseppe Colombo del gruppo Saffi (fiduciaria e consulenza) e Karin Alberti, che come Sutti è passata da Dla Piper a Dentons.

Vitek non è mai troppo lontano dalle controversie legali. Ha vinto la causa contro i suoi ex soci cechi a New York, è stato multato dall'autorità lussemburghese dei mercati e aspetta una decisione della corte federale elvetica sulla scalata a Cma (Crans Montana). A giugno 2020 si è dimesso dal cda della società di impianti sciistici svizzeri e alla fine del 2020 ha lasciato la poltrona di amministratore del Cpipg, lasciando il posto al figlio maggiore, Patrick Radovan che a 23 anni si è appena comprato una quota del gruppo austriaco Immofinanz.

I suoi nemici hanno mormorato che queste dimissioni sono una presa di distanza da ulteriori azioni giudiziarie e ricordano gli inizi spericolati dell'ascesa di Vitek, ai tempi delle privatizzazioni spericolate del post-socialismo reale. Per il tycoon dell'ex Cecoslovacchia vale quello che si può dire dei suoi colleghi oligarchi dell'Est Europa. Se ha qualche scheletro nell'armadio, a questo punto è difficile trovarlo. L'armadio non c'è più. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autovie Venete: ancora in sospenso i lavori tra San Donà e Portogruaro

**SI SPERA
NEL COMMISSARIO
PER FAR ARRIVARE
I FINANZIAMENTI
L'UTILE RADDOPPIA
A 15 MILIONI
IL BILANCIO**

VENEZIA Chiude con un utile di 15,2 milioni di euro (6,5 milioni nel 2019) il bilancio 2020 della concessionaria autostradale Autovie Venete (maggioranza Friulia con presenza importante del Veneto). Un anno caratterizzato da un forte calo dei transiti e di conseguenza delle entrate dai pedaggi, attestatosi a circa 50 milioni. Specificamente, nel 2020 si è registrato un calo rispetto all'anno precedente dei transiti dei veicoli leggeri pari al 37% e dei mezzi pesanti del 13,5%. Il bilancio è stato approvato ieri dall'assemblea degli azionisti.

FRIULIA INCASSA

Su proposta del socio di maggioranza Friulia - per investimenti in Pmi del territorio - il 10% dell'utile verrà distribuito tra gli azionisti, mentre la differenza, di oltre 13 milioni, sarà destinata a riserva. Durante il 2020, la Società ha inoltre proseguito nel piano di realizzazione degli investimenti per un valore di oltre 100 milioni.

«Nonostante il notevole calo

dei transiti e quindi delle entrate, che ha raggiunto circa i 50 milioni, abbiamo mantenuto inalterata la tempistica di esecuzione dei lavori che erano stati programmati», ha detto il presidente di Autovie Venete, Maurizio Paniz. La presidente di Friulia, Federica Seganti, ha sottolineato che «ammodernare la tratta autostradale, nel rispetto della sicurezza dei cantieri, è il compito principale», che «significa completare le opere in fase di realizzazione e garantire l'efficiente funzionamento dell'infrastruttura esistente».

A proposito dello stato dei lavori, quelli relativi alla realizzazione del primo sub lotto del quarto lotto (Gonars - Nodo di Palmanova) hanno raggiunto un avanzamento pari quasi al 90%, mentre la conclusione di quelli del primo sub lotto del secondo lotto (Alvisopoli - Portogruaro) è prevista a fine 2022. Per quanto concerne i restanti due sublotti (San Donà - Portogruaro, 25 chilometri spesso teatro di incidenti perché ancora a due corsie), Autovie ritiene che il Commissario per l'emergenza della A4 possa dare a breve l'impulso alla realizzazione dei cavalcavia, avviando l'iter per l'affidamento dei lavori. Ma a oggi non sarebbero finanziamenti dal Ministero. Infine, è stato disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di ammodernamento della Barriera del Lisert.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Intonaci crollano alla scuola Segato: sfiorato un docente

► Ieri mattina a Belluno, illesi gli studenti
Ora scattano i controlli della Provincia

Due aule dell'istituto tecnico Segato, ieri mattina, sono state interessate dal distacco di intonaco mentre gli studenti erano all'interno a lezione. E in un caso il calcinaccio caduto ha sfiorato un insegnante. Il primo episodio si è verificato nell'aula "FG": un pezzo di sessanta centimetri per cinquanta è finito a terra. Il secondo nel vicino ufficio tecnico della grandezza di 40 centimetri per 20. È in questa aula che l'intonaco caduto a terra ha sfiorato un insegnante.

Santin a pagina VII

Giù calcinacci in aula durante la lezione

► Il crollo dell'intonaco del soffitto è avvenuto ieri in due stanze dell'istituto tecnico Segato: illesi tutti gli studenti
► Sfiorato un insegnante. La preside, Ilaria Chiarusi: «Abbiamo chiuso i due locali e informato la Provincia»

**SI TRATTA DI VANI
CHE ERANO STATI
DA POCO TINTEGGIATI
ORA LA PROVINCIA
EFFETTUERÀ VERIFICHE
IN TUTTO L'EDIFICIO**

LA PAURA

BELLUNO Due aule dell'Istituto Tecnico Segato, ieri mattina, sono state interessate dal distacco di intonaco, mentre gli studenti erano all'interno a lezione. E in un caso il calcinaccio caduto ha sfiorato un insegnante. Il primo episodio si è verificato nell'aula "FG" (così è individuata all'interno della scuola che si affaccia in piazza Piloni ma il cui ingresso è da via Psaro): un pezzo di sessanta centimetri per cinquanta è finito a terra. Il secondo nel vicino Ufficio Tecnico delle grandezza di quaranta centimetri per venti. È in questa aula che l'intonaco caduto a terra ha sfiorato un insegnante, incolumi e nemmeno toccati, invece, gli studenti presenti. «Per fortuna, in nessuno

dei due casi - riferisce la Dirigente Scolastica Ilaria Chiarusi - non è accaduto niente di grave e non vi sono state conseguenze sulle persone. Abbiamo subito chiuso l'area interessata dall'evento e informato la Provincia».

IL SOPRALLUOGO

A scuola è quindi subito arrivato il personale della Provincia, guidato da Fiorenzo De Col, che per Palazzo Piloni è il responsabile del Servizio di Edilizia Scolastica. Conferma quanto accaduto, precisa che non ci sono stati danni ad altre strutture e apparecchiature ed aggiunge alcuni dettagli. «Abbiamo effettuato il sopralluogo nel blocco di riferimento e martedì ve ne sarà un altro con una ditta specializzata in consolidamenti». Il distacco è avvenuto in due aule che la Provincia aveva provveduto a ritinteggiare nello scorso mese di dicembre, ma l'evento di ieri non è da mettere in relazione con l'intervento. La Provincia, comunque, non è impreparata. «Teniamo da tempo sotto controllo il problema dello sfondellamento, così si

chiama tecnicamente quanto accaduto ieri - spiegano -. Tanto è vero che con i soldi di un bando a cui abbiamo partecipato più fondi del bilancio provinciale per una somma totale di 40mila euro, stiamo verificando la situazione nelle diverse scuole di nostra competenza».

I CONTROLLI

Lo sfondellamento è il distacco e della successiva caduta della parte inferiore delle pignatte nei solai con distacchi anche di intonaco. Nell'elenco delle scuole da controllare c'era anche l'Isti Segato. Il bando è stato vinto dalla ditta Tecnoindagini di Milano che anticiperà a mercoledì 5 e giovedì 6 maggio il controllo sui solai del Segato: una verifica che inte-



resserà l'intera struttura. La stessa operazione è già stata conclusa nella sede del Liceo Scientifico Galilei e Classico Tiziano. Poi, esclusi gli edifici nuovi, come quello di Agordo, o di recente ristrutturazione, l'operazione proseguirà in tutti gli Istituti Superiori della Provincia. Una volta ultimata questa verifica, la ditta milanese indicherà aree e punti critici e punti sicuri. «A quel punto sarà possibile programmare gli interventi – spiega De Col - le risultanze delle indagini ci consentiranno cioè di definire le aree critiche e disporre su di esse gli interventi più idonei di messa in sicurezza: saremo insomma in grado di decidere dove sarà necessario demolire, dove ripristinare e dove e inserire dei pannelli anti-sfondellamento». Un'operazione, quella di verifica sullo stato di salute dei solai, che nel passato ha già interessato per esempio la sede del Brustlon sempre a Belluno e quella del Liceo Scientifico di Pieve di Cadore. Ma per restare all'Iti Segato la Provincia ha deciso che martedì 4 maggio, al mattino, una ditta specializzata nel rifacimento di intonaci e consolidamento di soffitti effettuerà un sopralluogo preliminare. Lunedì quindi l'aula interessata dal distacco dell'intonaco rimarrà chiusa; ma visto la presenza di solo il 70% degli studenti, non sarà un problema trovare altri spazi disponibili.

Giovanni Santin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CASO al Segato giù calcinacci in aula, con studenti a lezione

Belluno**Cantieri post Vaia
da Veneto Strade
217 milioni**

L'assemblea di Veneto strade ha varato il bilancio 2020: ci sono 290 milioni di euro di nuove opere appaltate, la grossa fetta a Belluno, con 217 milioni.

Gabrieli a pagina VIII

Cantieri post Vaia per Veneto Strade una vera priorità

► Approvato il bilancio: in provincia 217 milioni di euro, dei totali 290

IL DIRETTORE GENERALE SILVANO VERNIZZI: «NOI CONTINUIAMO A METTERE IN SICUREZZA LA VIABILITÀ E LE AREE ABITATE BELLUNESI»

VIABILITÀ

BELLUNO L'assemblea ordinaria degli azionisti di Veneto strade ha approvato il bilancio 2020. A presentare la relazione e i dati è stato il direttore generale della società Silvano Vernizzi che ha sottolineato come anche per questo esercizio sono stati raggiunti gli obiettivi prefissati: «Il 2020 - viene sottolineato - si è chiuso con un attivo di 139.374 euro a testimonianza di una oculata politica di gestione delle risorse. Oltre 28 milioni sono stati spesi per la manutenzione delle strade, di cui 10 milioni 125 mila solo per la messa in sicurezza. Per quanto riguarda le nuove opere appaltate 290 milioni di euro sono stati destinati alla provincia di Belluno, 217 a Venezia, 141 a Treviso, 132 a Padova, 109 a Verona, 48 a Rovigo. Chiude la provincia di Vicenza con 1 milione 885 mila euro. In riduzione anche il costo e il numero dei dipendenti rispetto agli esercizi precedenti. Dal 2002 ad oggi Veneto Strade ha appaltato 1 miliardo 457 milioni di euro per nuove opere e manutenzione globali». All'assemblea hanno partecipato i rappresentanti degli enti azionisti,

il presidente di Veneto strade Roberto Turri e il direttore operativo Adriana Bergamo.

PER BELLUNO

La parte del leone, nel contesto del bilancio di Veneto strade, la fa la provincia di Belluno. E con Vaia, verrebbe da dire, pare piuttosto scontato. Tant'è che dopo la pausa invernale e dopo i 13 milioni di euro già spesi l'anno scorso, sono pronti alla ripartenza cantieri per altri 42 milioni di euro. «Come Veneto strade - afferma il direttore generale Silvano Vernizzi - avevamo il compito di ripristinare delle forme di tutela per i siti abitativi e produttivi nonché di garantire la viabilità. Ringrazio il commissario straordinario Luca Zaia per la fiducia assegnataci». Dopo l'inevitabile stop legato alla brutta stagione, peraltro quest'anno contraddistinta da una grande quantità di neve persistente, a giorni riapriranno a pieno regime i cantieri. Il programma di lavoro elaborato da Regione Veneto e Veneto strade prevede di concludere più interventi entro l'estate, in modo da ripartire nel prossimo inverno in piena sicurezza. Al via ci sono ventiquattro cantieri,

dislocati soprattutto nell'Alto Agordino. In queste zone le aree di bosco schiantato e con caratteristiche di pericolo valanghivo sono state identificate e perimetrate da uno studio specifico realizzato da Arpav.

IN CAMPO

«La pausa invernale ha consentito di fare valutazioni ancora più precise sui lavori da fare - afferma il direttore Vernizzi -; abbiamo speso circa 13 milioni di euro per i primi interventi, altri 22 ci serviranno per completare le opere». Complessivamente sono state impiegate 2.218 giornate lavorative sulle 4.930 previste dai contratti. «Rimangono ancora 10 interventi da affrontare per completare il programma di riduzione del rischio valanghivo generato da Vaia - conclude l'ingegner Vernizzi -, azioni per le quali è stato previsto un ulteriore investimento di circa 20 milioni nel Programma Commissariale 2021. Dovevamo mettere in sicurezza i siti abitativi, quelli produttivi e garantire l'accesso alla viabilità». Una missione in buona parte compiuta che attende ora, quindi, il completamento.

Raffaella Gabrieli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VENETO STRADE il direttore generale Silvano Vernizzi

248 MILIARDI DA INVESTIRE MA SENZA SEMPLIFICARE RISCHIAMO DI PERDERLI

Dal Codice degli appalti
alla corsia preferenziale
per i progetti digitali e green:
adesso il peggior nemico
della ripresa sono
le complicazioni inutili

di **Ferruccio de Bortoli**
Con articoli di **Antonella Baccaro,**
Francesca Basso, Sergio Bocconi, Daniele Manca,
Alberto Mingardi 2, 4, 5, 6

SEMPLIFICAZIONE PERCHÉ LE STRADE DEL RECOVERY SONO COMPLICATE

**Un nuovo decreto,
a cui stanno lavorando
i ministri Giovannini
e Brunetta,
è annunciato
per il mese prossimo**

di **Ferruccio de Bortoli**

Non bisogna andare tanto lontano, né scervellarsi troppo nel compulsare le circa 300 pagine del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), per capire che tutto dipende dalla volontà e dalla capacità di farle le cose. Non dai soldi. Volontà, capacità e soprattutto buon senso. Nei giorni scorsi, intervenendo a Serenissima Tv, Andrea Cereser, sindaco di San Donà di Piave (Ve-

nezia), ha riassunto bene quale dovrebbe essere lo spirito artigianale — sì, artigianale — del più grande programma di ripresa che l'Italia abbia mai potuto mettere in campo. «Buoni progetti, non tirati fuori dai cassetti, fattibili, utili». Cereser raccomanda poi di «togliersi gli occhiali» perché la transizione energetica e digitale non sarà priva di costi. Non sarà una



passaggiata nel verde. Qualcuno ne pagherà i costi. E non si potrà pensare che magicamente il governo Draghi — privo di poteri soprannaturali nonostante troppi slanci fideistici — possa porre rimedio, di colpo, a inefficienze e ritardi pluriennali. «Non siamo riusciti a spendere finora nemmeno i fondi normali — ha ammesso Cereser — un solo esempio: il Piave è dal 1966 che dobbiamo metterlo in sicurezza...».

La linea del Piave

Oggi la nuova linea del Piave, oltre la quale si schiude, ancora una volta, il destino del Paese (ma San Donà sta da una parte e dall'altra) è nel vincere quel nemico invisibile fatto di troppa burocrazia, accidia, fatalismo, impreparazione quando non di corruzione e interessi di parte. Finora è sembrato un esercito a tratti imbattibile. Si vince se si semplifica veramente e si sconfigge quell'«inerzia istituzionale» denunciata dal premier.

Il mantra è ancora una volta racchiuso nel verbo semplificare. Ma non è poi così facile. Il decreto legge detto appunto Semplificazione è del luglio 2020 poi convertito nella legge 120. Prevedeva l'avvio immediato delle opere più urgenti. I commissari straordinari sono stati nominati solo qualche giorno fa dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. Sono occorsi molti mesi per superare i passaggi procedurali, trovare i tecnici qualificati. Oggi c'è un cronoprogramma sull'apertura dei cantieri. Lo rispetteremo? Almeno le date questa volta ci sono.

Secondo l'Oice, l'Associazione delle organizzazioni di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica, nei primi sei mesi di applicazione della legge 120 del 2020, gli effetti sono stati modesti, se non negativi. L'innalzamento da 40 mila a 75 mila euro per gli affidamenti diretti non ha impresso alcuna accelerazione. Il 44 per cento degli avvisi pubblicati è ancora con richiesta di preventivi quando la stazione appaltante potrebbe scegliere direttamente il progettista tagliando i tempi. Sono raddoppiati, invece, i bandi di gara in deroga al codice per gli affidamenti sopra la soglia Ue, ovvero con il criterio del prezzo più basso e non valutando la qualità.

Per gli appalti integrati — quelli su cui punta il Pnrr — si è invece registrato un forte rallentamento, indice del fatto che il committente preferisce fare gare di lavori sul progetto esecutivo non affidandolo direttamente alle aziende. Dal bando alla stipula di un contratto ci vogliono sempre 7/8 mesi. Le gare di Aspi (Autostrade), moltiplicatesi in tutta Italia dopo il crollo del Ponte Morandi, al 90 per cento non sono ancora concluse. «La digitalizzazione delle procedure prevista dal Pnrr — commenta Andrea Mascolini, direttore generale Oice — con le banche dati per la

verifica istantanea dei requisiti è un grande passo avanti. Il contenzioso oggi è tutto lì. Positivo poi l'impegno su tempi certi per aggiudicare i contratti e sburocrazizzare le procedure approvative con una vera corsia preferenziale, il vero grande ostacolo. Le opere, ricordiamocelo, vanno portate a termine entro il 2026 e dunque alla fine conterà la qualità degli staff di gestione».

Un nuovo decreto Semplificazione — cui stanno lavorando i ministri Giovannini e Brunetta, responsabile della Pubblica amministrazione — è annunciato per il mese prossimo. Prorogherà alcune misure di quello precedente, come l'alleggerimento del danno erariale o l'anticipazione al 30 per cento dei versamenti per gli appaltatori, e prevederà diverse norme di snellimento, per esempio una cabina di regia unica a Palazzo Chigi, un più veloce coinvolgimento di Anac e Conferenza delle regioni.

Oltre naturalmente a un'ipotesi di riforma del Codice degli appalti. Giusta l'idea di creare una sorta di «corsia preferenziale» per tutti i progetti del Pnrr e ridurre assolutamente al minimo i passaggi autorizzativi, senza i quali — spiega il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani — è del tutto illusorio pensare di accelerare la riduzione di emissioni nocive. «Già oggi programiamo — ha detto a *La Repubblica* il ministro — di installare 6 gigawatt di rinnovabili all'anno e arriviamo, a causa del lungo iter approvativo, a 0,8. Di questo passo per raggiungere i 70 gigawatt necessari per ridurre del 55 per cento le emissioni ci impieghiamo cento anni».

Anche Cingolani sta lavorando — come ha anticipato Celestina Dominelli su *Il Sole 24 Ore* — a un suo provvedimento di semplificazioni che su molte misure si sovrappone a quello in elaborazione degli altri ministeri. In entrambe le bozze o indiscrezioni che circolano — che probabilmente e sperabilmente troveranno una sintesi in un unico testo della nuova più ampia fase di semplificazione — si prevede una corsia preferenziale per i progetti per il nulla osta della Commissione Via-Vas (Valutazione impatto ambientale e strategico). Uno degli snodi di maggiore criticità nel percorso di approvazione delle grandi opere pubbliche.

I dubbi

Draghi ha giudicato come inaccettabile che si impieghi mediamente un biennio (ma in realtà qualche volta anche di più) per avere un sì o un no. L'obiettivo è quello di scendere al di sotto dei dodici mesi. Quanto tempo ci vorrebbe per formare una commissione, come quella per il Pnec (Pia-

no nazionale per l'energia e il clima) e per il Pnrr ipotizzata dal ministero per la Transizione ecologica? Bene che vada un anno per selezionare quaranta membri in carica per cinque anni. «La questione è ovviamente politica — spiega Massimiliano Atelli, presidente della Commissione Via-Vas — ma sotto il profilo tecnico si può pensare a una nostra sezione che si occupi soltanto dei progetti del Pnrr, anche per non correre il rischio, essendo inevitabili le sovrapposizioni tra noi e un altro eventuale organismo, di troppi ricorsi al Tar e quindi di ulteriori ritardi. La selezione dei membri sarebbe già fatta perché si potrebbe ricorrere a profili già proposti per la costituzione della nostra Commissione. Ma poi per ridurre veramente i tempi, e ce la si può fare, bisognerebbe presentare piani precisi. Troppe volte i progetti sono incompleti, per non dire peggio».

Dunque, come si diceva all'inizio, volontà, capacità e buon senso. Anche e soprattutto nel non duplicare le funzioni, con lo sguardo troppo fisso all'ombelico formale, mentre si tenta di semplificare e accelerare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I soldi non mancheranno, ora serve la capacità di utilizzarli al meglio ed entro le scadenze stabilite
Dal Codice degli appalti alla corsia preferenziale per la realizzazione di progetti e riforme contenuti nelle 300 pagine del Pnrr. Ecco da che punto si parte e le difficoltà da superare per rispettare i paletti e non perdere i finanziamenti della Ue

Un nuovo decreto, a cui stanno lavorando i ministri Giovannini e Brunetta, è annunciato per il mese prossimo



I numeri

0,8

gigawatt rinnovabili
L'installazione di nuove fonti green all'anno al netto di iter burocratici, ma ce ne vorrebbero 6

248

miliardi
L'ammontare degli investimenti che si renderanno disponibili con il Pnrr fino al 2026

2

anni
Il tempo minimo, inaccettabile per Draghi, per dire sì o no alle grandi opere pubbliche



Mario Draghi
Presidente del Consiglio:
il suo governo darà inizio
al Recovery plan,
con progetti fino al 2026

Infrastrutture

Il ministro
Enrico
Giovannini



Costruttori

Gabriele Buia,
presidente
Ance



Ricostruzione, il sismabonus al 110% può essere cumulato con i contributi

PRONTO IL VADEMECUM CON TUTTI I DETTAGLI E I REQUISITI PER NON PERDERE LE VARIE OPPORTUNITÀ. ANCHE SU ILMESSAGGERO.IT

POST-TERREMOTO

ROMA Combinato, rafforzato o puro: non è la pubblicità di un'acqua minerale, ma il menù di incentivi e contributi a disposizione dei proprietari di immobili danneggiati ormai oltre cinque anni fa dal sisma che ha colpito il centro Italia nel 2016. Per accelerare i lavori di ricostruzione che continuano ad andare a rilento, il commissario alla Ricostruzione e il direttore dell'Agenzia delle Entrate con i loro ripetitivi staff, hanno messo a punto una guida che può aiutare a districarsi nel groviglio di procedure e norme che con il tempo si sono accavallate. Non solo. Verso la fine dello scorso anno sono state varate proroghe dei termini per la presentazione delle domande di contributo e anche nuove norme che consentono il cumulo dei vari incentivi. La guida è molto utile per capire come accedere, senza incappare in future contestazioni del fisco.

Il sismabonus al 110%, ad esempio, (e così anche il superbonus per

l'efficientamento energetico) possono essere richiesti anche a fronte di contributi per la ricostruzione già erogati o in via di erogazione. Con la legge di Bilancio 2021 si è deciso infatti che i due incentivi sono cumulabili, per quanto riguarda le cosiddette spese "di accollo" che altrimenti rimarrebbero a carico del proprietario. Il progetto strutturale e il relativo computo metrico del tecnico è unico.

Altra opportunità è quella di accedere al sismabonus 110% "rafforzato" con una maggiorazione del 50% rispetto al tetto massimo di 96.000 che prevede la norma. In questo modo si possono coprire con gli incentivi fino a 144.000 euro di spesa. In questo caso però si tratta di un'agevolazione alternativa al contributo per la ricostruzione e serve una apposita rinuncia scritta da inviare via Pec. Possono accedere al sismabonus rafforzato i proprietari di immobili ubicati nei comuni del cratere del sisma o che hanno dichiarato lo stato d'emergenza (c'è un elenco) oppure gli immobili dotati di scheda Aedes che attesti la causa-effetto tra il terremoto e i danni della casa.

A fronte di precisi requisiti si possono sommare anche Sismabonus e Superbonus. Accedendo al sito www.ilmessaggero.it è possibile leggere un pezzo con maggiori dettagli.

Gi.Fr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Autovie con ricavi a picco «Opere, tempi rispettati»

Via libera dell'assemblea al bilancio: utile di 15 milioni, persi 50 milioni di fatturato
Il presidente Paniz: «La concessionaria unica del Nordest? Un'idea da valutare»

Elena Del Giudice / UDINE

Traffico pesante in ripresa, ma non ancora ai livelli pre-crisi, e traffico leggero ancora in contrazione, con flussi da Nord praticamente inesistenti. Da quel particolare osservatorio rappresentato da Autovie Venete, la concessionaria autostradale controllata dalla Regione Fvg attraverso Friulia, e partecipata anche dalla Regione Veneto, la conferma che l'attrattività turistica del Nordest è davvero ai minimi termini. Da un qui «un messaggio forte rivolto allo Stato rispetto alla necessità di recuperare credibilità turistica per essere attrattivi nei confronti dei visitatori proveniente da Austria e Germania» oggi assolutamente assenti. A dirlo Maurizio Paniz, presidente della Spa, nel corso della conferenza stampa svoltasi al termine dell'assemblea degli azionisti che ha approvato i conti 2020 e la destinazione dell'utile di esercizio. Conti profondamente condizionati dalla pandemia che ha ridotto i transiti sulla rete di competenza di Autovie, -37% nel 2020 di veicoli leggeri rispetto al 2019, -13,5% i veicoli pesanti, pari a una flessione degli introiti da pedaggi di oltre 50 milioni di euro (con proventi per 160 milioni contro i 210 dei 12 mesi precedenti). E nel primo

trimestre il trend è rimasto sostanzialmente stabile. «Tuttavia - ha aggiunto Paniz - l'auspicato cambio di passo nel piano vaccinale italiano, e il ritorno ad aperture e spostamenti, potrebbe consentire una svolta nella seconda metà dell'anno».

Nonostante la diminuzione dei ricavi Autovie ha chiuso il bilancio con un utile di 15,21 milioni di euro «di cui il 10% - ha aggiunto Federica Seganti, presidente di Friulia - andrà distribuito tra gli azionisti, con una ricaduta positiva sul territorio (contribuirà al sostegno finanziario di piccole e micro imprese), 13 milioni andranno destinati a riserva straordinaria e 760 mila euro a riserva legale». Le minori entrate non hanno impattato sul fronte investimenti (100 milioni nell'anno) e sulla tabella di marcia definita per le opere già in corso di realizzazione, a partire dalla Terza corsia. «Il terzo lotto dell'ampliamento della A4 dal nuovo ponte sul fiume Tagliamento a Gonars è stato completato a settembre 2020 - ha proseguito Paniz -; i lavori relativi alla realizzazione del primo sub lotto del quarto lotto tra Gonars e il nodo di Palmanova hanno raggiunto un avanzamento pari al 90%; in corso l'adeguamento del bi-

vio A4/A23 e prossimamente verrà steso l'asfalto drenante nel tratto a tre corsie». Confermato il completamento del tratto Alvisopoli-Portogruaro entro il 2022, annunciato il via alla procedura di gara per l'ammodernamento della barriera del Lisert mentre si attende l'intervento del Commissario per l'emergenza della A4 per procedere con la realizzazione del cavalcavia tra San Donà e Portogruaro, e delle risorse del Mit per far partire il cantiere della Terza corsia sul medesimo tratto, non ancora finanziato. Rispetto al nodo società in house, già costituita, Autostrade Alto Adriatico, e all'iter per il rinnovo della concessione, il dossier è sul tavolo del Cipe. «Ma questo - puntualizza Paniz - non ci impedisce di continuare a lavorare al meglio delle nostre possibilità».

Infine, sul progetto caro al governatore del Veneto Luca Zaia per una concessionaria unica a Nordest «può essere un'idea da coltivare - risponde il presidente Paniz -, ci sono omogeneità in questo territorio. Forse potrebbe non essere semplice da coordinare, ma una valutazione è possibile». Dalle Regioni? «No, direi dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal quale dipendono le concessioni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La posa in opera di un cavalcavia nel cantiere della Terza corsia sulla A4

AUTOVIE

Il casello di Bibione non è una priorità

BIBIONE

Casello? No, grazie. Almeno per ora. Il nuovo casello di Bibione non è una priorità, al momento, per Autovie Venete. Da qui ai prossimi tre anni almeno, fin quando non sarà completata la terza corsia, tutti gli sforzi saranno concentrati su questa infrastruttura.

Al Comune di San Michele Bibione e alla Fondazione Think Tank Nord-Est, si aggiunge un nuovo partner nel partito ideale che vuole il casello di Bibione, da realizzarsi tra l'area di servizio Fratta e il territorio di San Michele. È il Comune di Portogruaro, che vuole far decollare l'East Gate Park.

Con il nuovo casello di Bibione, infatti, tutto il traffico pesante diretto al Centro logistico verrebbe incanalato verso la nuova uscita e non come accade oggi sulle strade di San Nicolò e del centro.

Ieri a Trieste è stato approvato il bilancio della concessionaria. Presente il nuovo presidente Maurizio Paniz.

Gli utili, di oltre 15 milioni, sono stati ricavati grazie agli accantonamenti e alla razionalizzazione dei costi. Gli investimenti sono stati pari a 100 milioni. Molti lavori Friuli sono quasi completati. Procedono speditamente i lavori del primo sub lotto del secondo lotto (Alvisopoli - Portogruaro) la cui conclusione è prevista a fine 2022. Per quanto concerne i restanti due subloti (nel tratto San Donà - Portogruaro) si ritiene che il Commissario per l'emergenza della A4 possa dare a breve l'impulso alla realizzazione dei cavalcavia avviando l'iter per l'affidamento dei lavori.

Il primo cantiere può sorgere nel 2023 con allargamento definitivo entro il 2025-2026. Intanto oggi si completa la collocazione dei nuovi new jersey sul tratto Latisana - Portogruaro, chiuso dalla scorsa notte. La riapertura è prevista oggi, di prima mattina. Oggi, nonostante un'allerta meteo, si prevedono molti spostamenti. —

R.P.



SAN DONÀ

Masterplan del Veneto orientale «Terzo ponte, no Via del mare»

I nuovi progetti per la viabilità: il sindaco Cereser chiarisce la sua posizione
«No a una soluzione per cui una strada, oggi pubblica, diventi a pedaggio»

Il tema è al centro dei Consigli del territorio. A ottobre lo studio sarà completato

SAN DONÀ

Un masterplan che disegnerà, in una visione d'insieme, la viabilità del futuro nel Veneto Orientale. Uno studio all'interno del quale potrà rientrare la previsione del terzo ponte sul Piave, tra San Donà e la sponda destra del fiume. Tutti i Consigli dei 22 Comuni parte della conferenza dei sindaci stanno approvando l'adesione all'iniziativa.

Il masterplan della viabilità del Veneto Orientale sarà uno dei due progetti su cui lavorerà quest'anno l'organo che riunisce i Comuni del territorio, guidato dal presidente Gianluca Falcomer. L'altro, peraltro collegato, è il progetto per la mobilità sostenibile nel Veneto Orientale. Giovedì sera l'adesione ai progetti è stata approvata dal Consiglio comunale di San Donà. Ieri sera era all'ordine del giorno del Consiglio di Portogruaro. Si tratta dei due Comuni capofila: Portogruaro per il masterplan della viabilità, San Donà per quello relativo alla mobilità sostenibile. Ma l'adesione è al vaglio di tutti i parlamentini locali. Entrambi i progetti saranno cofinanziati dalla Regione con un contributo di 150 mila euro, a fronte di una spesa di circa 187 mila euro. Il masterplan si propone di pensare, con una visione organica di area vasta, quella che sarà la viabilità del futuro della Venezia Orientale, partendo dalle criticità del presente come le difficoltà di connessione verso le località costiere,

ma anche tra le diverse realtà urbane.

«È un progetto che nasce da una serie di esigenze. La prima», ha commentato Andrea Cereser, sindaco di San Donà, «è dare una risposta al tributo di vite che ogni mese segna la viabilità della Venezia Orientale. E, quindi, fare una verifica di quelli che sono i punti da mettere in maggior sicurezza. La seconda questione è legata al fatto che da molti anni non c'è uno studio complessivo della viabilità della Venezia Orientale, soprattutto per quanto riguarda i raccordi tra costa ed entroterra».

Una questione che si collega al nodo aperto del project financing della Via del Mare, la superstrada Meolo - Jesolo. Su cui, intervenendo in Consiglio, Cereser ha ribadito il no di San Donà. «La posizione della nostra Amministrazione non è favorevole a una soluzione per cui una strada, oggi pubblica, diventi a pedaggio», ha sentenziato Cereser. Ma i nodi che il masterplan dovrà sciogliere sulla viabilità tra entroterra e litorale sono molti: il collegamento tra San Stino e Caorle, quello tra l'autostrada e Bibione, che da anni rivendica il suo casello. E nel masterplan potrebbe rientrare anche il terzo ponte sul Piave, «che anni fa sembrava cosa fatta, poi è stato cancellato, ma a cui tutti riconosciamo una funzione importante», ha detto l'assessore ai Lavori pubblici Lorena Marin. La verità a ottobre, quando lo studio sarà pronto. —

GIOVANNI MONFORTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Auto in coda per il mare, uno dei problemi estivi del litorale

LA POLEMICA

Fognature in centro storico il Comune contro Confedilizia

L'assessore Zuin: interventi compresi tra le richieste per i fondi del Recovery Plan
«Basta bacchettare a Ca' Farsetti da chi non si accorge che i progetti ci sono»

In programma opere per 57 milioni in città 25 milioni a Pellestrina e 5 milioni al Lido

Rete fognaria in centro storico, il Comune contro Confedilizia che nei giorni scorsi aveva denunciato come nelle richieste di Ca' Farsetti per i fondi del Recovery Plan non fossero compresi gli interventi alla rete fognaria in centro storico. «È un'opportunità incredibile per Venezia e sarebbe un delitto che il Comune la perdesse», aveva detto il presidente di Confedilizia Giuliano Marchi, «Uno dei problemi sollevati per non farla è sempre stato quello dei costi ingenti dell'intervento, ma ora che c'è la possibilità concreta di utilizzare i fondi europei, sarebbe incomprensibile non voler sfruttare l'occasione».

Una tesi, questa, smentita dall'assessore ai Bilancio Michele Zuin. «Già nelle schede tecniche preparatorie chieste da Anci a tutti i Comuni con l'elenco delle opere per le quali chiedere un finanziamento al Governo all'interno del Recovery Fund, il Comune di Venezia, al punto 5 "Infrastrutture per il sistema idrico integrato e il disinquinamento della Laguna di Venezia", chiede: realizzazione

della dorsale principale di collegamento fognario per il centro storico di Venezia (57 mln); completamento rete fognaria di Pellestrina (25 mln); completamento fognatura del Lido (5 mln)». «Una richiesta quindi avanzata», prosegue Zuin, «ancor prima che il consiglio comunale approvasse, il 16 novembre 2020, la mozione unitaria della quale riporto un passaggio: "il consiglio comunale chiede il rifinanziamento di un importo di 150 milioni di euro all'anno per 10 anni" e che "il Governo si impegni a rifinanziare in modalità pluriennale e strutturale la Legge Speciale con risorse da conferire direttamente ai bilanci del Comune di Venezia e degli altri Comuni di gronda". Risorse da impiegare "per procedere, a titolo esemplificativo, al completamento della rete antincendio della città, al risanamento igienico sanitario delle isole di Burano e Pellestrina, al completamento del progetto integrato dei rii, inteso come escavo straordinario dei canali interni, ripristino della funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii, delle loro sponde e relativi ponti, risanamento della pavimentazione e rialzo delle rive, adegua-

mento fognario, alla messa a norma e la manutenzione straordinaria delle sedi museali, al risanamento ed al ripristino degli edifici pubblici e privati"».

Gli interventi del Recovery Plan hanno tempi per essere attuati ben definiti: devono essere tutti conclusi entro il 2026. «Ecco quindi la scelta ponderata di presentare esclusivamente un progetto relativo alla realizzazione della dorsale principale di collegamento fognario del centro storico di Venezia e affidare ad altre fonti di finanziamento il resto del progetto», precisa l'assessore. «Non possiamo accettare lezioni da chi, in questi anni, con una mano sostiene i comitati "No scavi dei canali" e dall'altra si lamenta per l'esiguità degli scavi in umido, di chi da una parte bacchetta il Comune perché non inserisce le fognature tra i progetti strategici della città e dall'altra non si accorge che quei progetti ci sono», l'affondo dell'assessore, «Non possiamo più accettare che ci si dimentichi di riportare che la città non fa sconti a nessuno e che a gran voce ha chiesto fondi al Governo per il rifinanziamento di una Legge Speciale che è un diritto di tutti noi». —

R.U.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Uno degli interventi in corso in via Garibaldi

**Sedici milioni in arrivo
per completare
il Museo ferroviario**

/ ALLEPAG. 24 E 25

Sedici milioni in arrivo dal Recovery Plan per il Museo ferroviario

Il sito storico nel "Piano nazionale di ripresa e resilienza": si rilancia un recupero rallentato finora da Covid, burocrazia e assenza di certezze sui finanziamenti

Tali risorse vanno così ad aggiungersi ai 2,5 milioni già messi dalla Fondazione Fs per il primo step dell'operazione

Benedetta Moro

Trieste ricompare nell'agenda del cosiddetto "Piano nazionale di ripresa e resilienza". Dopo il Porto vecchio, a beneficiarne è il Museo ferroviario di Campo Marzio con i 16 milioni necessari al completamento del grande restauro, che richiede in tutto un investimento da 18 milioni e mezzo.

I fondi rientrano nei 435 milioni di euro messi a disposizione per la valorizzazione dei treni storici e la manutenzione delle linee ferroviarie attraverso il "Piano strategico Grandi Attrattori Culturali" da 1,460 miliardi. Denaro che viene finanziato con i 30 miliardi del Fondo complementare, un importo ricavato dallo scostamento di bilancio e quindi aggiuntivo rispetto a quello dello stesso Recovery Fund europeo.

Oltre alla Cabina Ace di Roma Termini, importante opera architettonica del razionalismo italiano, e al Museo nazionale di Pietrarsa, sede di uno dei più importanti siti fer-

roviani storici di tutta Europa, è dunque l'antico Museo ferroviario triestino di Campo Marzio ad attrarre i capitali utili al completamento di un articolato progetto di riqualificazione, che fu presentato tre anni fa al fine di rendere questo contenitore un nuovo polo della cultura ferroviaria italiana ed europea e che doveva scontare ora fisiologici ritardi tra Covid, burocrazia e, soprattutto, fondi ancora da reperire con assolute garanzie.

Con i due milioni e mezzo messi dalla Fondazione Fs sono già stati restaurati la facciata di via Giulio Cesare e due locomotive. E, ora, entro il 2023 è previsto che con quattro milioni, coperti dalle risorse in arrivo, si realizzino i nuovi interni del Museo ferroviario con tanto di esposizione permanente.

Si potrà così riscoprire il fascino di diorami, plastici, vestiti, strumentazioni e reperti vari che racconteranno ogni aspetto della vita lungo la ferrovia asburgica che fu.

All'esterno, lungo i quattro

binari tronchi, si trovano anche dei rotabili storici unici nel loro genere: si tratta in molti casi di locomotive e carrozze austro-ungariche e tedesche ottenute come "conto riparazione danni di guerra".

La fase numero tre riguarderà invece la parte più consistente del piano di recupero, che nel progetto di fattibilità del 2016 prevedeva anche un hotel a tema ferroviario. Rispetto a quest'idea iniziale però verranno analizzate anche altre ipotesi, che per ora non circostanziate. Rientra in tale fase anche il ripristino della volta che sormontava il "fascio binari", smantellata nel '42 per esigenze belliche, per creare un vasto cortile co-



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

perto per eventi e manifestazioni culturali. L'intera operazione, assicurata dalla stessa Fondazione Fs, sarà chiusa prima del 2026.

Maggiori dettagli sulla tabella di marcia saranno comunicate in ogni caso in occasione di una conferenza ad hoc che probabilmente verrà organizzata in estate. «Espressioni di gratitudine vanno rivolte alla Fondazione Fs», afferma a tale proposito Alessandro Puhali, l'at-

tuale presidente dell'«Associazione Museo Stazione Trieste Campo Marzio»: «Va evidenziato anche il ruolo fondamentale dei volontari che dagli anni Settanta hanno raccolto rotabili, cimeli e hanno salvaguardato la stessa stazione. Il restauro del Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio e la valorizzazione dell'omonima stazione, che è previsto venga riaperta per arrivi e partenze di treni storici e turistici con col-

legamenti verso il resto d'Italia e d'Europa, rappresentano eventi di enorme rilevanza per lo sviluppo culturale e turistico di Trieste e dell'intera Regione, per non parlare poi delle relazioni transfrontaliere con Slovenia e Austria e delle formidabili sinergie che potrebbero realizzarsi, attraverso la Transalpina, con Nova Gorica e Gorizia, designate Capitale europea della Cultura 2025».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STORIA DELL'ESODO

Le masserizie

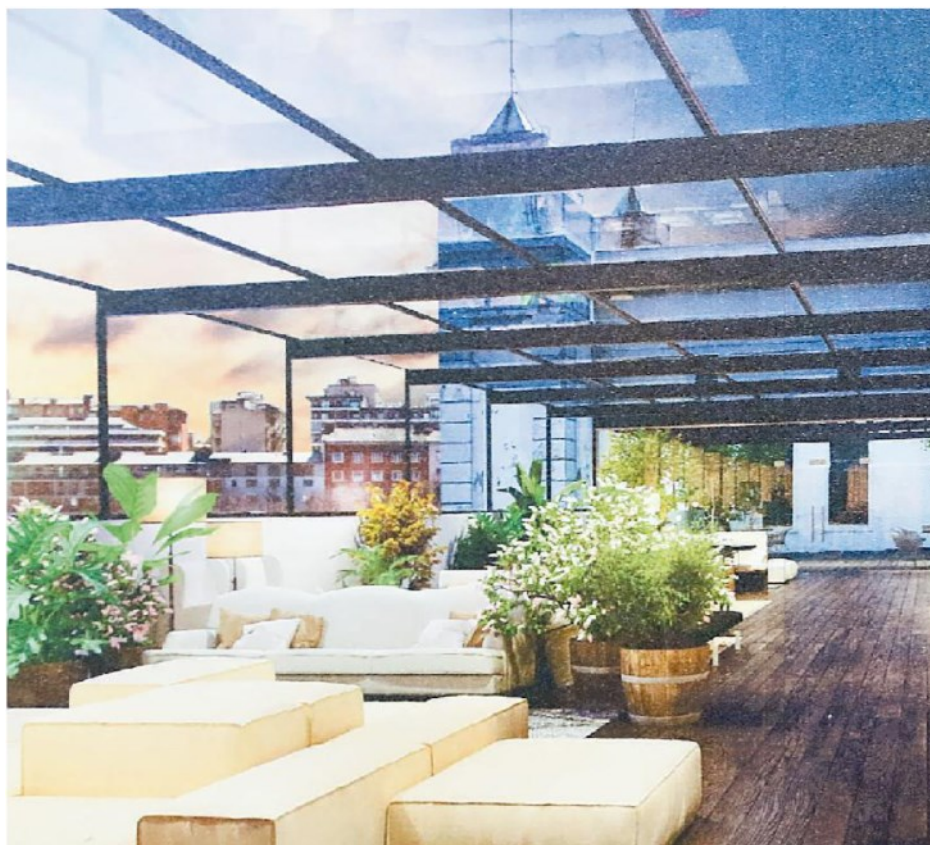


È in corso di allestimento il futuro museo comunale della Civiltà istriana, fiumana e dalmata: le masserizie del Magazzino 18 stanno venendo ricollocate in modo scenografico all'interno di due grandi sale, sulle quattro che comporranno l'esposizione. Le prime due saranno dedicate al materiale archeologico ed etnografico.



OGGI, IERI E DOMANI

LA FACCIATA ATTUALE, I CIMELI, I PLASTICI
DA RICOSTRUIRE E GLI INTERNI DEL FUTURO



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

Recovery, Giovannini: «Parte lunedì con 10 miliardi pronti da spendere»

L'intervista

«Ora i lavori pubblici avranno una scadenza di consegna, le istituzioni si adeguano»

«È un giorno importante, con l'invio del Pnrr a Bruxelles. Reso ancora più importante dalle decisioni del Consiglio dei ministri di giovedì che ha integrato il piano con due aspetti fondamentali: il fondo complementare da

30 miliardi e altri 10,3 miliardi per completare l'Alta velocità Salerno-Reggio e Milano-Venezia». Enrico Giovannini in un'intervista al Sole 24 Ore sottolinea timing e obiettivi del Piano nazionale di resistenza e resilienza. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili è fra i vincitori della battaglia del Pnrr: ne esce con 62 miliardi da spendere. «Avevo detto che l'attuazione del Pnrr sarebbe partita il 1° maggio. Sono stato preso in parola: con questi due fondi abbiamo disponibili 10 miliardi per partire subito». **Santilli** — a pag. 5

«Un piano da 62 miliardi, già lunedì partiamo con i dieci del fondo grande»

L'intervista. Enrico Giovannini. Il ministro delle Infrastrutture spiega la sua parte di Recovery e rilancia sulle semplificazioni: «Per la prima volta in Italia i lavori pubblici avranno una scadenza di consegna, procedure e istituzioni dovranno adeguarsi»

ICEBERG

Del Recovery avete visto solo la parte emersa dell'iceberg ma sotto ci sono tutte le schede, progetto per progetto

COMMISSARI

Non sono l'opzione numero uno, si vede anche da quello che stiamo immaginando per le procedure

Giorgio Santilli

«È un giorno importante, con l'invio del Pnrr a Bruxelles. Reso ancora più importante dalle decisioni del Consiglio dei ministri di giovedì che ha integrato il piano con due aspetti fondamentali: il fondo complementare da 30 miliardi e altri 10,3 miliardi per completare l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e Milano-Venezia. Avevo detto che l'attuazione del Pnrr sarebbe partita il 1° maggio. Sono stato preso in parola: con questi due fondi abbiamo disponibili dieci miliardi per partire subito». Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, è certamente fra i vincitori della battaglia del Pnrr: ne esce con 62 miliardi da spendere, 14 in più rispetto al piano di gennaio.

Ministro Giovannini, prima di entrare nel merito dei progetti vorrei farle una domanda di sistema. Nel 1992 abbiamo avuto Tangentopoli e le direttive Ue che imposero un mercato trasparente e

concorrenziale degli appalti, con l'obbligo dei bandi di gara, e misero fine a un sistema basato sulla spartizione silenziosa. Ma la legge Merloni, entrata in vigore e subito sospesa, non creò un nuovo sistema. Da allora quel film si ripete ogni 3-4 anni, nuovo codice, sospensioni, retromarcie, mentre gli investimenti pubblici sono passati da oltre il 3% di Pil a molto meno del 2%. Aggiungiamo che ai tempi del 3% non c'era la valutazione di impatto ambientale con tutte le sue lentezze. Cosa le fa pensare che il Pnrr ci farà tornare a correre?

Una lettura tutta legata alle regole ci farebbe perdere di vista altri fattori importanti che hanno caratterizzato la nostra storia degli ultimi trenta anni: la rincorsa per entrare nel primo gruppo dell'unione monetaria, le restrizioni di bilancio che non hanno corretto la spesa corrente ma hanno tagliato gli investimenti. E poi, quando l'economia italiana aveva preso a crescere di più, sono arrivate le crisi del 2008-2009 e del 2011-2012. Il basso tasso di propensione a investire

nel futuro non ha riguardato però solo il pubblico e solo le infrastrutture, ma anche investitori privati e settori diversi dalle infrastrutture. Con questo non voglio negare che ci siano stati i limiti che lei citava.

Quindi c'è un problema di regole. Perché stavolta sarà diverso?

Se lei deve scrivere un articolo per il giornale di lunedì, ha una scadenza che non può fallire. Se invece lei propone un articolo senza un termine, non sa quando lo consegnerà. Nei lavori pubblici la data di consegna non è fissata. Sono fissate le procedure da cui poi la data di consegna dipende. Nel Pnrr si inverte l'ordine di causalità: le opere devono essere completate entro una



certa data e dunque le procedure devono essere riviste per raggiungere quell'obiettivo. Non basta dire "semplifichiamo" perché anche se noi semplifichissimo per arrivare al 2027, sarebbe comunque troppo tardi. È questo l'elemento guida che sta trainando il nostro lavoro da un mese e mezzo.

Ci fa un esempio concreto?

Sono stato un po' criticato per aver istituito, insieme al ministro Brunetta, una commissione in cui ci fossero il Consiglio di Stato, la Corte dei conti e l'Anac, perché, si è detto, le commissioni richiedono tempi lunghi. Bene, in questo mese e mezzo sono partiti molti processi in parallelo che hanno prodotto una grande quantità di proposte di semplificazione, reingegnerizzazione, velocizzazione che sono ora all'esame della Presidenza del consiglio. La differenza rispetto al passato è proprio qui: per la prima volta una scadenza di consegna viene applicata in Italia e questo cambia tutto il gioco.

Non si scontrerà con quell'atteggiamento nazionale per cui la procedura è sempre l'elemento principe?

Lo sforzo del governo è proprio quello di invertire l'ordine dei fattori ed è la ragione per cui ho proposto di coinvolgere, da subito e insieme, tre istituzioni che hanno ruoli importanti in tema di procedure. In passato queste istituzioni, anche legittimamente in base al loro ruolo, hanno sottolineato alcuni aspetti piuttosto che altri ed è stato il legislatore a dover trovare una sintesi. Stavolta abbiamo cercato di trovare la sintesi dall'inizio e questo è un segnale importante di come tutte le istituzioni italiane, non solo il governo, stiano affrontando i problemi in modo diverso dal passato.

Quindi lei ha voluto avvertire subito queste istituzioni che gli obiettivi sono cambiati.

Questo non vuol dire che realizzare le infrastrutture del Pnrr sarà semplice perché i rischi di intoppo anche di procedure semplificate esistono sempre. Inoltre, tutta questa attenzione alla fase del contratto e dell'appalto non ci deve far dimenticare che ci sono altre fasi che pure devono essere velocizzate. In particolare la progettazione. Uno studio della Banca d'Italia mostra chiaramente la correlazione positiva che esiste fra velocità e dimensione della stazione appaltante. I grandi

comuni sono facilitati rispetto ai piccoli perché il mancato turnover ha privato tante amministrazioni di risorse umane qualificate ed essenziali. Anche per velocizzare le autorizzazioni (la Via, le valutazioni delle Sovrintendenze e del Consiglio superiore dei lavori pubblici) serve un potenziamento del capitale umano. Se pensiamo di usare risorse ordinarie, non rispetteremo i tempi del Pnrr.

Tutto il piano poggia, quasi fideisticamente, sulla capacità di Rfi di risolvere tanti problemi e correre. Cosa che finora non sempre è stata. Se Rfi non ce la fa, il piano di fatto salta. È tranquillo?

Da economista le direi: l'alternativa era non fare le ferrovie? In questi mesi, anche prima della mia nomina a ministro, i vari progetti sono stati sviluppati in collaborazione con Fs. Qualcuno ha forse pensato per mesi che la commissione Ue si potesse accontentare di una dichiarazione di intenti e non ha capito quanto lavoro c'è dietro a ognuna delle schede che mandiamo a Bruxelles. Chi conosce l'organigramma della task force europea, le competenze, l'attenzione la qualità di quelle persone non può dubitare che la commissione passerà ai raggi X i vari progetti. Quindi nessun atteggiamento fideistico, abbiamo lavorato con Fs e altri per scegliere solo ciò che si può realizzare. Comunque anche questi soggetti devono essere rafforzati.

Torno al suo concetto: il Paese non sa che lavoro c'è dietro. Noi abbiamo visto solo una piccola parte del Piano che voi state mandando a Bruxelles?

Avete visto solo la parte emersa dell'iceberg ma sotto quella parte ci sono tutte le schede, progetto per progetto, con le milestones, i tempi, la descrizione dei singoli progetti e così via. Su questa base sono state decise le allocazioni temporali dei fondi, abbiamo identificato i soggetti attuatori e anche gli elementi di rischio connessi ai singoli progetti. Abbiamo impiegato questi due mesi anche a prepararci già al passo successivo.

Può fare uno sforzo di sintesi indicando le opere che sintetizzano il senso di questo piano?

Perché parla solo di opere?

Opere o investimenti in generale.

Abbiamo nove aree di intervento che sono un tentativo di descrivere in modo sintetico un piano da 62 miliardi (si veda la tabella in pagina, ndr). Se vogliamo stare all'Alta

velocità abbiamo la Salerno-Reggio, la Brescia-Vicenza-Padova, la Palermo-Catania-Messina, la Napoli-Bari, la Roma-Pescara. C'è un investimento per chiudere la famosa T (Torino-Venezia e Torino-Reggio) cui sono affiancate le trasversali che conetteranno Tirreno e Adriatico, come non è mai stato fatto. Il secondo elemento è che non si tratta di una semplice cura del ferro, ma di una cura del ferro verde: c'è un cambiamento dei tipi di treni in senso ecologico. Un terzo aspetto importante è quello della logistica integrata che si realizza con il potenziamento dei porti, con le infrastrutture per i retroporti, le Zes, la costruzione dell'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti e gli interporti. Poi ci sono la sicurezza stradale, con un investimento digitale, la qualità dell'abitare, le risorse idriche. Temi non molto diversi da quelli cui avevamo dato priorità con i commissariamenti. Spero che il Paese capisca che c'è una visione sistemica degli interventi e che questa non va abbandonata dopo l'approvazione del Pnrr, perché ci sono da orientare altri 80 miliardi di risorse comunitarie 2021-2027 e i 15 miliardi aggiuntivi del Fondo sviluppo coesione. Sarebbe sbagliato usare quei miliardi su cose radicalmente diverse perché il Pnrr non basta per colmare i ritardi di decenni.

Ha parlato dei commissari. È pronta la nuova lista delle opere da commissariare? Aveva promesso il 30 aprile.

Avevo detto che per arrivare alla scadenza del 30 giugno avremmo dovuto fare la lista al 30 aprile. Abbiamo già fatto tutta la ricognizione e ci stiamo confrontando con il Parlamento e le Regioni sui criteri per la selezione delle opere. Il termine del 30 aprile può essere vissuto con più flessibilità perché grazie alle procedure della prima lista già sperimentate, il tempo necessario per arrivare alla conclusione si ridurrà.

Ci sarà sovrapposizione fra commissari e Pnrr?

C'è già per alcune opere.

Intendo: gran parte delle opere del Pnrr avrà un commissario o questo non è il suo approccio?

No, non è il mio approccio e quello che stiamo immaginando per le procedure va proprio nella direzione di non scegliere il commissariamento come opzione numero uno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE 9 AREE DI INTERVENTO

Estensione

dell'alta velocità ferroviaria e potenziamento delle reti regionali

Rinnovo

dei treni, degli autobus e delle navi con tecnologie a basse emissioni

Investimenti

per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi

Interventi

di digitalizzazione per una migliore logistica e sicurezza stradale e per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti

Innovazione

per la transizione ecologica

Sviluppo

strade provinciali per le aree interne e ciclovie per la mobilità dolce anzisione ecologica

Qualità

dell'abitare e infrastrutture sociali

Tutela e valorizzazione

delle risorse idriche

Riforme di settore

semplificazioni, concorrenza ed efficienza

Tutti i numeri del piano per le infrastrutture

MIMS PRIMO MINISTERO PER INVESTIMENTI*

Fonte di finanziamento e risorse in miliardi



ALTA VELOCITÀ E FERROVIE REGIONALI

Sviluppo delle linee ad alta velocità e alta capacità per 25 miliardi



1. Salerno - Reggio Calabria 11,2
2. Brescia - Vicenza - Padova 4,6
3. Liguria - Alpi 4,0
4. Palermo - Catania - Messina 1,4
5. Napoli - Bari 1,4
6. Verona - Brennero 0,9
7. Roma - Pescara 0,6
8. Orte - Falconara 0,5
9. Taranto - Battipaglia 0,4

TPL GREEN E TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

8,4 miliardi di investimenti

3,6
Sviluppo del Trasporto Rapido di Massa (TRM)

3,0
Rinnovo del parco autobus (incluso Full Electric a Milano, Roma e Napoli)

0,7
Rinnovo della flotta del Mediterraneo con navi a basso impatto ambientale

0,6
Rinnovo dei treni del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

0,2
Rinnovo dei treni intercity al Sud

0,2
Rinnovo locomotori, rotabili e infrastrutture per il trasporto delle merci

0,1
Rinnovo navi TPL nello Stretto di Messina

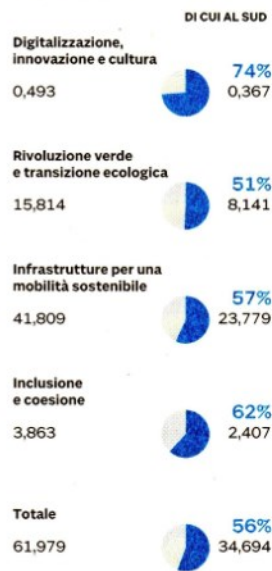
I PROGETTI CHE AUMENTANO REDDITO E OCCUPAZIONE...

Variazione del valore aggiunto per branca economica del Pnrr. Contributo alla var. % complessiva 2021-2026



... E QUELLI CHE RIDUCONO I DIVARI TERRITORIALI

Risorse in miliardi e distribuzione %



(*) Alcuni progetti verranno realizzati in collaborazione con altri ministeri: Mite, Sud, Mic, Giustizia, Mid. (**) Di cui circa 47 mld aggiuntivi rispetto alla legislazione vigente e 15 mld che sostituiscono investimenti già previsti nel bilancio dello Stato. Fonte: elaborazione Mef-Dt su risultati Macgem-It

25 miliardi

IL PIANO ALTA VELOCITÀ

Il capitolo più corposo del Recovery per le infrastrutture è l'Alta velocità: 11,2 miliardi alla Salerno-Reggio, 4,6 alla Brescia-Padova, 4 alla Liguria-Alpi



LE SCHEDE

«Per ogni singolo progetto le schede indicano i milestones, i tempi di spesa, la descrizione e anche le aree di rischio»

ITALYPHOTO PRESS



Infrastrutture e mobilità sostenibili. Il ministro Enrico Giovannini

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

Westgate, il laboratorio della città del futuro nella Milano dell'Expo

Transizione ecologica. Il distretto all'interno del polo di Mind sarà il primo centro di sperimentazione di soluzioni «eco» e digitali in linea con il Pnrr



Gli edifici saranno, in gran parte, in legno, alluminio riciclato e cemento calcareo argilloso

Paola Pierotti

Potrà Westgate ambire ad essere uno dei primi centri italiani di sperimentazione di quella transizione ecologica e digitale che connota il Pnrr trasmesso nei giorni scorsi dal Governo all'Europa?

Gli ingredienti di questo tassello di Mind – il distretto che prenderà vita nell'area che ha ospitato Expo Milano 2015 – sembrano esserci tutti: luogo di innovazione, competitività, cultura e inclusione, quartiere *car free*, distretto sostenibile e hub della circolarità. E soprattutto scelte strategiche e progettuali che raccontano cosa significhi promuovere una pianificazione urbana resiliente e mettere in atto una rivoluzione verde quando si parla di rigenerazione e sviluppo immobiliare.

La sfida "embodied carbon"

Con Arexpo spa, Lendlease ha attivato una concessione di 99 anni per un'area di circa un milione di metri quadrati, e l'investimento sul progetto ha caratterizzato diversi mesi di lavoro, per poter capitalizzare nel tempo i plus dell'operazione.

italiani e internazionali, coinvolti dall'operatore australiano nella partita Westgate, passa per la riduzione della cosiddetta "embodied carbon": il diossido di carbonio generato con

la produzione di materiali, il loro trasporto, la costruzione in cantiere, la manutenzione e lo smaltimento a fine vita. Dalla fine del 2019 ad oggi Lendlease ha lavorato sul tema dell'approvvigionamento energetico anche grazie a partnership strategiche come quelle di Enel X e E.ON: niente gas né idrocarburi, tutto il sito sarà alimentato da energia sostenibile e rinnovabile. Rispetto all'iniziale proiezione ventennale 2020/2040 del carbonfoot print di progetto, e considerando le strategie e le soluzioni studiate per l'energia, la gestione dell'acqua, i rifiuti e la mobilità, si è riusciti ad abbattere dell'85% le emissioni di CO₂ passando da circa 1,6 tonnellate di CO₂ equivalenti, alla stima attuale di 251mila. Per ridurle ulteriormente Lendlease si focalizza sull'abbattimento all'embodied carbon che oggi pesa per il 30-35% del cosiddetto *Life Cycle Assessment* (Lca) che tiene conto di diversi termini per calcolare l'impatto sull'ambiente, con l'obiettivo di abbattere anche la parte residuale di emissioni.

Riciclo e impiego dei materiali

Per raggiungere risultati misurabili, ogni scelta diventa strategica, a partire dall'estrazione dei materiali, da qui anche l'obiettivo di riciclare il 98% di quanto viene demolito sul sito, prima delle nuove costruzioni. E per quanto riguarda gli scavi, si prevede di ridurre al minimo la quota da portare in discarica, mantenendo per il nuovo progetto oltre l'80% del

terreno rimosso. Gran parte dei nuovi edifici, in particolare tutte le strutture in opera della quota direzionale, sarà in legno; le facciate saranno realizzate con materiale rigenerato da riciclo, con preferenza per l'alluminio riciclato soprattutto per

gli uffici, mentre per le abitazioni e i parcheggi multipiano si stanno considerando materiali alternativi, com'è il cemento calcareo argilloso, arrivando ad abbattere le emissioni di CO₂ fino al 40 per cento. In generale Mind punta ad affermarsi anche come un "laboratorio" di ricerca sui materiali e si sta studiando come trasformare gli scarti prodotti in nuovi materiali costruttivi.

Il metodo di lavoro è quello indicato dal *Design for Manufacturing and Assembly*, per standardizzare prodotti, assicurarsi economie di scala, allineare le imprese fin dall'inizio del processo, avviando uno stretto rapporto con i fornitori-partner.

Oltre a potenziare il trasporto pubblico con una stazione che sarà operativa nel sito per l'avvio dell'anno accademico 2025, si punterà molto sulla mobilità elettrica. I nuovi parcheggi di Westgate non saranno interrati ma studiati oggi per domani: con la possibilità di convertire (una volta che la domanda cambierà) i nuovi edifici multipiano in asse alternativi, o sostituirli, senza sterilizzare il suolo. Ancora, a Mind si riciclerà più del 50% dei rifiuti, il 40% sarà convogliato verso impianti per la produzione di energia e solo il 10% andrà in discarica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI

85%

Emissioni abbattute

Nel sito, la gestione dell'acqua e dei rifiuti, la mobilità elettrica e le soluzioni per l'energia hanno consentito di abbattere il Co2 di questa percentuale

98%

Materiale di cantiere

È la percentuale di riciclo di quanto viene demolito in cantiere

Il rendering

Lo sviluppo immobiliare privato punta a creare un ecosistema dell'innovazione



L'intervista

Simone Santi

Il «carbon free»
accresce valore
e attrattività
dell'asset

Entro il 2023 saranno completati i primi 5 lotti (il 50% del progetto). L'altra metà, nel 2026

Qualche mese fa Lendlease ha ufficializzato il suo impegno per la decarbonizzazione del patrimonio costruito con obiettivi che anticipano di dieci anni i target di Europa 2050. Si punta all'eliminazione graduale di diesel e gas dai cantieri; al 100% di elettricità rinnovabile entro il 2030; a collaborare con partner, inquilini e residenti per azzerare le emissioni.

«La progettazione *carbon friendly* – spiega Simone Santi, *development director* di Mind – è un valore aggiunto. I tenant degli uffici, i residenti o i visitatori, ma anche i capital partner (fondi sovrani, fondi pensione, investitori istituzionali) sono sempre più orientati su prodotti con caratteristiche di sostenibilità: se non progettassimo con questo approccio rischieremo di compromettere l'attrattività del progetto e il valore ne potrebbe risentire anche economicamente, anche oltre il 10 per cento».

Dalla vision allo sviluppo di un programma: in cosa consiste il cambio di passo?

Per anni, il focus dell'abbattimento del carbon è stato sul consumo, e quindi sul risparmio energetico, di edifici ed infrastrutture esistenti. Nel bilancio complessivo, il contributo carbon era dato per due terzi dai

consumi energetici e per un terzo dall'*embodied carbon*; con le migliori tecnologie e la diminuzione di utilizzo di idrocarburi, la proporzione si è invertita. È il progetto che la fa da padrone in questa iniziativa.

Dal design all'assemblaggio in cantiere. C'è un modello di riferimento?

Quello dell'industria aeronautica. Alcune delle strutture presenti nel sito che ha ospitato Expo non saranno demolite come altre, ma usate come capannoni di stoccaggio dei materiali e assemblaggio. Saranno i general contractor ad avere un ruolo di coordinamento per i contributi che arriveranno dall'intera filiera.

Siete al rush finale per la progettazione. I prossimi passi?

Nel cantiere di Mind è iniziata la fase delle demolizioni, i primi tenant degli uffici ricavati davanti allo *Human Technopole*, in quelle che erano le stecche di servizio di Expo, entreranno già il prossimo autunno. La cantierizzazione di Westgate partirà, in continuità, da fine estate. Entro il 2023 sarà completato il 50% di Westgate, con i primi 5 lotti (di cui un hotel di 300 camere, un innovation hub a uffici e retail, degli uffici per circa 40mila mq di superficie, un multistorey car park con un supermercato, laboratori e uffici, e un complesso residenziale da 300 unità). Entro il 2026 sarà ultimato l'altro 50 per cento.

— P. Pie

© RIPRODUZIONE RISERVATA



POLESELLA E' possibile anche la cessione del credito. Ecco come è possibile orientarsi

"Al superbonus io dico un bel sì"

Il sindaco raccomanda alla cittadinanza, ma non solo, di non farsi sfuggire l'opportunità

Alessandro Caberlon

POLESELLA - "In una fase difficile come quella della pandemia a cui dovranno seguire le necessarie iniziative di rilancio economico, Il Superbonus rappresenta un'agevolazione prevista dal Decreto Rilancio e che eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute, per specifici interventi in ambito di efficienza energetica, di interventi antisismici, di installazione di impianti fotovoltaici o delle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici".

Lo ricorda il sindaco Leonardo Raito, che invita i propri cittadini a tenere ben presente questa importante opportunità.

"Le nuove misure - prosegue - si aggiungono alle detrazioni previste per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio, compresi quelli per la riduzione del rischio sismico e di riqualificazione energetica degli edifici. Tra le novità introdotte, è prevista la possibilità, al posto della fruizione diretta della detrazione, di optare per un contributo anticipato sotto forma di sconto praticato dai fornitori dei beni o servizi o, in alternativa, per la cessione del credito corrispondente alla detrazione spettante. In questo caso si dovrà inviare una comunicazione per esercitare l'opzione".

"Il Superbonus si applica agli interventi effettuati da: condomini; persone fisiche; istituti autonomi case popolari (Iacp) comunque denominati o altri enti che rispondono ai requisiti della legislazione europea in materia di 'in house providing'. Per questi soggetti, l'agevolazione riguarda le spese sostenute entro il 30

giugno 2023, se alla data del 31 dicembre 2022, siano stati effettuati lavori per almeno il 60% dell'intervento complessivo; cooperative di abitazione a proprietà indivisa; Onlus, associazioni di volontariato e associazioni di promozione sociale; associazioni e società sportive dilettantistiche, limitatamente ai lavori destinati ai soli immobili o parti di immobili adibiti a spogliatoi".

"I soggetti Ires rientrano tra i beneficiari nella sola ipotesi di partecipazione alle spese per interventi trainanti effettuati sulle parti comuni in edifici condominiali".

"Il Superbonus spetta in caso di: interventi di isolamento termico sugli involucri; sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale sulle parti comuni; sostituzione di impianti di climatizzazione invernale sugli edifici unifamiliari o sulle unità immobiliari di edifici plurifamiliari funzionalmente indipendenti; interventi antisismici: la detrazione già prevista dal Sismabonus è elevata al 110% per le spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021".

"Oltre agli interventi trainanti sopra elencati, rientrano nel Superbonus anche le spese per interventi eseguiti insieme ad almeno uno degli interventi principali di isolamento termico, di sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale o di riduzione del rischio sismico. Si tratta di: interventi di efficientamento energetico; installazione di impianti solari fotovoltaici; infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici; interventi di eliminazione delle barriere architettoniche (16-bis, lettera e) del Tuir)".

"La detrazione è riconosciu-

ta nella misura del 110%, da ripartire tra gli aventi diritto in 5 quote annuali di pari importo e per le spese sostenute nel 2022 in 4 quote annuali di pari importo, entro i limiti di capienza dell'imposta annua derivante dalla dichiarazione dei redditi. In alternativa alla fruizione diretta della detrazione, è possibile optare per un contributo anticipato sotto forma di sconto praticato dai fornitori dei beni o servizi (sconto in fattura) o per la cessione del credito corrispondente alla detrazione spettante".

"La cessione - prosegue l'analisi del sindaco - può essere disposta in favore: dei fornitori dei beni e dei servizi necessari alla realizzazione degli interventi; di altri soggetti (persone fisiche, anche esercenti attività di lavoro autonomo o d'impresa, società ed enti); di istituti di credito e intermediari finanziari".

"I soggetti che ricevono il credito hanno, a loro volta, la facoltà di cessione. Per esercitare l'opzione, oltre agli adempimenti ordinariamente previsti per ottenere le detrazioni, il contribuente deve acquisire anche: il visto di conformità dei dati relativi alla documentazione, rilasciato dagli intermediari abilitati alla trasmissione telematica delle dichiarazioni (dottori commercialisti, ragionieri, periti commerciali e consulenti del lavoro) e dai Caf; l'asseverazione tecnica relativa agli interventi di efficienza energetica e di riduzione del rischio sismico, che certifichi il rispetto dei requisiti tecnici necessari ai fini delle agevolazioni fiscali e la congruità delle spese sostenute in relazione agli interventi agevolati".

Il Sindaco di Polesella Leonardo Raito è, come detto,



sostenitore dell'iniziativa. "Credo - spiega, infatti - rappresenti una bella opportunità di operare interventi importanti di efficientamento energetico e, perché no, anche di abbellimento e messa in sicurezza delle strutture, oltre che di ammodernamento funzionale. In municipio stanno arrivando diverse richieste i nostri uffici stanno operando con professionalità e celerità per aiutare i promotori di un percorso che è sicuramente anche un percorso che contribuisce a far girare l'economia. L'invito a chi vuole intraprendere questa possibilità è quello di farsi affiancare da tecnici preparati e da ditte serie. I profili di responsabilità, per i condomini, ricadono soprattutto sugli amministratori che comunque si fanno supportare da esperti legali e contabili, oltre che tecnici. Auspico che a Polesella questa opportunità sia colta anche nella logica di una rivisitazione di edifici magari datati e che potrebbero dotarsi di elementi innovativi e futuribili".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Leonardo Raito