

Rassegna del 27/05/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

27/05/2021	Gazzetta del Mezzogiorno	6	Col Bonus 110% mercato drogato - Il Bonus 110% droga il mercato	Ingresso Marisa	1
27/05/2021	Italia Oggi	14	Viaggi, Itabus accende i motori	Ferroni Gianfranco	4
27/05/2021	Italia Oggi	29	Ingegneri, il 110% va in tv	...	5
27/05/2021	Sole 24 Ore	2	Appalti, senza riforma penali del 5% - Senza riforma del subappalto a rischio il 5% dei fondi Ue assegnati	Santilli Giorgio	6

SCENARIO

27/05/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10	Pedemontana, nuovo tratto e studio sul traffico	...	8
27/05/2021	Corriere delle Alpi	28	Governo-Anas, un vertice e due nodi da sciogliere	Dal Mas Francesco	9
27/05/2021	Italia Oggi	27	Superbonus, Franco mette sul tavolo dote da 18 mld - Superbonus con 18 mld di dote	D'Alessio Simona	10
27/05/2021	Italia Oggi	27	Oicr fuori da sconto e cessione	Poggiani Fabrizio_G.	11
27/05/2021	Italia Oggi	28	110% l'esclusione di case signorili frena i condomini	...	12
27/05/2021	Manifesto	2	Appalti, i sindacati: «Siamo pronti allo sciopero» - «Sicurezza, appalti, licenziamenti: siamo pronti allo sciopero»	Franchi Massimo	13
27/05/2021	Messaggero	17	S&P promuove Cementir con rating BBB- e outlook stabile	Amoruso Roberta	15
27/05/2021	Messaggero Veneto	16	Autovie: non siamo lenti i lavori per la terza corsia sono un'assoluta priorità	...	16
27/05/2021	Nuova Venezia	21	Bene il collegamento multimodale tra il Porto e le reti di trasporto Ue	M.CH.	17
27/05/2021	Nuova Venezia	15	Tre approdi a gara per i mega yacht E scontro fra Vtp e gruppo Alilauro	Tantucci Enrico	18
27/05/2021	Nuova Venezia	19	Mose, il Consorzio vuole soldi Lettera di Miani alle imprese	Vitucci Alberto	20
27/05/2021	Sole 24 Ore	2	Franco: 110% prorogato al 2023 in manovra	G.Tr.	21
27/05/2021	Sole 24 Ore	20	Edilizia, nasce il consorzio Rec per il riciclo dei materiali inerti	Netti Enrico	22
27/05/2021	Sole 24 Ore	30	Cmc, l'a.d. Mereghetti lascia dopo salvataggio e ristrutturazione	Al. G.	23
27/05/2021	Tribuna Treviso	18	Intervista a Paola Carron - Pedemontana, domani al via - «La Pedemontana ci cambierà la vita ma ora mi aspetto sconti per i residenti»	De Polo Andrea	24

Col Bonus 110% mercato drogato

Rincari per i materiali edili

INGROSSO A PAGINA 6 >>

Il Bonus 110% droga il mercato

Ance Puglia: prezzi impazziti, dal ferro ai sanitari, difficile anche trovare le impalcature

LA BOLLA DELL'EDILIZIA

L'«OMBRA» DEGLI SPECULATORI

IL «CAPPOTTO» IN MANO ALLA CINA

I polietileni per l'isolamento termico sono stati i primi a scarseggiare (costo +40%). Un'azienda pugliese ora li lavora e li ricicla

«IL VIRUS FERMA INDIA E PAKISTAN»

L'Ing. Maiorano: lungo la filiera mondiale c'è un problema di approvvigionamento di materie prime e componentistica

MARISA INGROSSO

● Il Bonus 110% sta drogando il mercato. In Puglia le imprese edili denunciano aumenti incontrollati del prezzo dei materiali (oltre il 100%), accaparramenti e anche il rischio che alcuni materiali risultino introvabili, costringendole a fermare i cantieri.

I CONDOMINI SONO «AL PA-LO» -L'agevolazione, introdotta col Decreto Rilancio, consente ai proprietari di godere di una detrazione del 110% delle spese sostenute per gli interventi che migliorano l'efficienza energetica degli edifici (almeno di due classi) e che riducono il rischio sismico. L'immobile però deve essere a norma e, quindi, gli eventuali abusi devono essere sanati. Questo sta creando non pochi problemi sui condomini pugliesi, e in particolare modo su quelli più datati. Lo dimostrano anche le «cifre» del Superbonus 110% in Puglia evidenziate dalla Direzione affari economici, finanza e centro studi dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance). Il dossier, aggiornato al 28 aprile su flussi Enea-ministero dello Sviluppo economico, rivela che a livello nazionale «solo il 9,8% degli interventi attivati si riferisce ai condomini». Il dato è ancora inferiore nel «tacco d'Italia» considerando che la regione è al settimo posto nella classifica regionale per numero di interventi (sono 835 interventi con almeno un'asseverazione protocollata), ma è solo decima per importo (84 milioni di euro).

«Da febbraio 2021 - dice Nicola Bonerba, presidente Ance Puglia - passare a 835 interventi vuol dire che li abbiamo più che raddop-

piati. Mentre in due mesi siamo passati da 20 a 84 milioni di euro. Quindi c'è molto interesse per l'agevolazione, ma parliamo di interventi di poco valore. Perché ad oggi per le difficoltà di recepimento documentazione, difficoltà dal punto di vista di riunioni di condominio per interventi un po' più complessi, incluso mettere in sanatoria eventuali abusi, sono stati favoriti gli interventi su ville unifamiliari o case singole. Le dico questo: abbiamo verificato che per arrivare a un intervento su un condominio ci vogliono 30-40 procedure amministrative tecniche (di cui circa i due terzi prima di avviare i lavori) e fino a quasi 5 assemblee condominiali per approvare i lavori. È chiaro che questo diventa un freno».

Infatti, a livello nazionale l'importo medio di uno dei 13mila interventi del Bonus 110%, per un valore complessivo di 1,6 miliardi di euro, è di 123mila euro. In Puglia è di 100mila.

IL «CAPPOTTO» È IN MANO ALLA CINA

-Con questa agevolazione, l'obiettivo dichiarato del Legislatore è triplice: dare la scossa a un settore trainante dell'economia nazionale, far emergere il «nero» (in questo iter valgono solo pagamenti «parlanti») e mettere a nuovo e in sicurezza il patrimonio edilizio nazionale, abbattendo anche il consumo elettrico dovuto al cattivo isolamento termico. Gli interventi più frequenti, quindi, prevedono il rifacimento del cappotto e infatti, lamentano i costruttori, i polietileni di cui è composto sono i primi materiali che hanno iniziato a scarseggiare e che hanno visto balzare il prezzo del +40%. «Addirittura - dice Bonerba - la richiesta è tale che qual-

che azienda locale ha iniziato a riciclare i polietileni per rimetterli sul mercato, dopo averli rilavorati. Il problema è che i costi della materia prima sono esorbitanti. Io ho avuto l'aumento addirittura dei sanitari in porcellana».

Secondo il rappresentante dei costruttori «c'è molta speculazione» e poi «di fatto c'è il mercato asiatico che ora ha il monopolio e la ricaduta la paghiamo noi». Ma, al di là dei prodotti petroliferi, che stando a Bonerba sarebbero in mano alla Cina, per i cantieri pugliesi inizia a scarseggiare anche l'«ovvio» come il ferro e l'acciaio che, da quando è stato varato il Superbonus, nel Barese e nella Sesta provincia è arrivato a costare il 120% in più. «Anche le semplici impalcature, i ponteggi, iniziano ad essere introvabili - dice Bonerba - perché ne servono tanti, a norma, e dello stesso tipo».

«ACCAPARRAMENTO»

-Costruttori di medie dimensioni interpellati dalla «Gazzetta», e che preferiscono non comparire, denunciano anche fenomeni di accaparramento di materiali da parte di grandi player nazionali. «Con enormi liquidità - affermano le fonti - hanno agito prima degli altri e si sono garantiti materiali in quantità e ai prezzi migliori». Il rappresentante dell'Ance pugliese



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

se non conferma e non smentisce: «C'è una grande corsa - dice - Oggi ci sono aumenti esagerati». La faccenda è tanto seria da mettere a rischio i cantieri. «Quando firmiamo il contratto di inizio lavori - afferma - noi temiamo che possiamo trovarci con una difficoltà di approvvigionamento dei materiali, col rischio di contenzioso col committente. Tanto che io l'ho fatto inserire in contratto come causa rescissoria». Secondo il rappresentante Ance Puglia si dovrebbe procrastinare il Bonus almeno al 2023, in modo da consentire alle aziende di procurarsi i materiali e calmierare i prezzi. E, intanto, «fare un adeguamento per il prezario regionale anche per il ferro. Perché qui dovete immaginare appalti, già aggiudicati, con prezzi che però ora sono introvabili sul mercato».

«INDIA E PAKISTAN IN BAMBIA DEL VIRUS» -Al netto degli eventuali speculatori (sui quali auspichiamo che lo Stato - che, alla

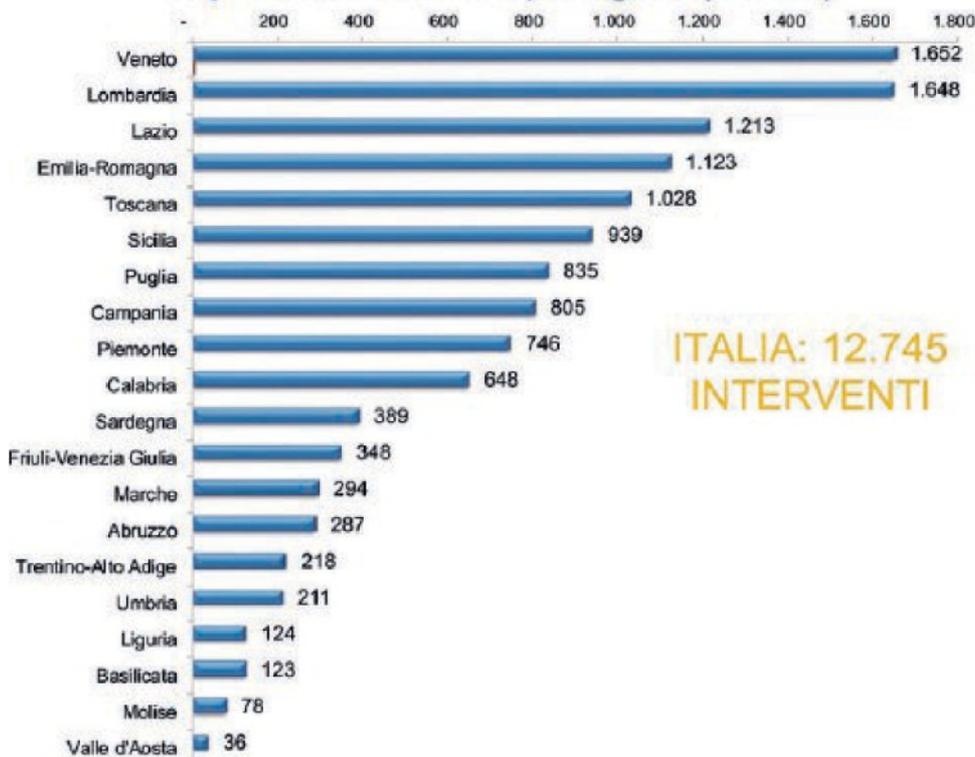
fine, si troverà a pagare questi prezzi formidabili - accenda un «faro») e al netto degli «accaparratori», per capire alcune dinamiche ci siamo rivolti a chi, per mestiere, si interfaccia con l'intera, vasta, filiera dell'edilizia, come l'ing. **Enzo Maiorano**, fondatore del Gruppo Edilportale-Archiproducts-Archilovers, dalle cui piattaforme passano migliaia di produttori. «I prezzi? Guardi che questo è un mercato drogato dal 110%. I produttori mi segnalano anche che, lungo la filiera mondiale, c'è un problema di approvvigionamento di materie prime e componentistica». A suo parere il bello, si fa per dire, deve ancora venire. «C'è un aumento della domanda ma siamo ancora gli inizi di una crescita esponenziale del 110%. Ci sono però altri bonus, come il Facciate che sta andando moltissimo ed è una specie di Piano Marshall senza senso». A suo dire «le imprese committenti possono mettere cifre senza alcun cri-

terio, facendo pagare alla collettività. Infatti non verrà rifinanziato. Un sentire comune è che un boom dell'edilizia ci sarà in autunno e ne vedremo delle belle perché ci sarà davvero mancanza di prodotti e, sicuramente, una impennata dei prezzi».

Per Maiorano «è tutto troppo veloce e c'è una situazione mondiale che impedisce l'approvvigionamento facile di materie prime. Si pensi a quello che sta accadendo in Pakistan, in India, con la pandemia. Ad ogni modo, il problema è che il 110 droga tutto. Il 110 è stato giustamente legato ai prezzari regionali. Quindi tu il lavoro lo devi fare al prezzario regionale che è già del 30-40% più alto del prezzo di mercato. In pratica, tu stai dicendo implicitamente alle imprese di alzare i prezzi e chi dovrebbe essere motivato a calmierarli? Il mercato beneficia del fatto che i soldi li mette lo Stato. Per me il 110 è troppo, è drogato economicamente e impone troppi paletti».

ingrosso@gazzettamezzogiorno.it

Superbonus - interventi per regione (numero)

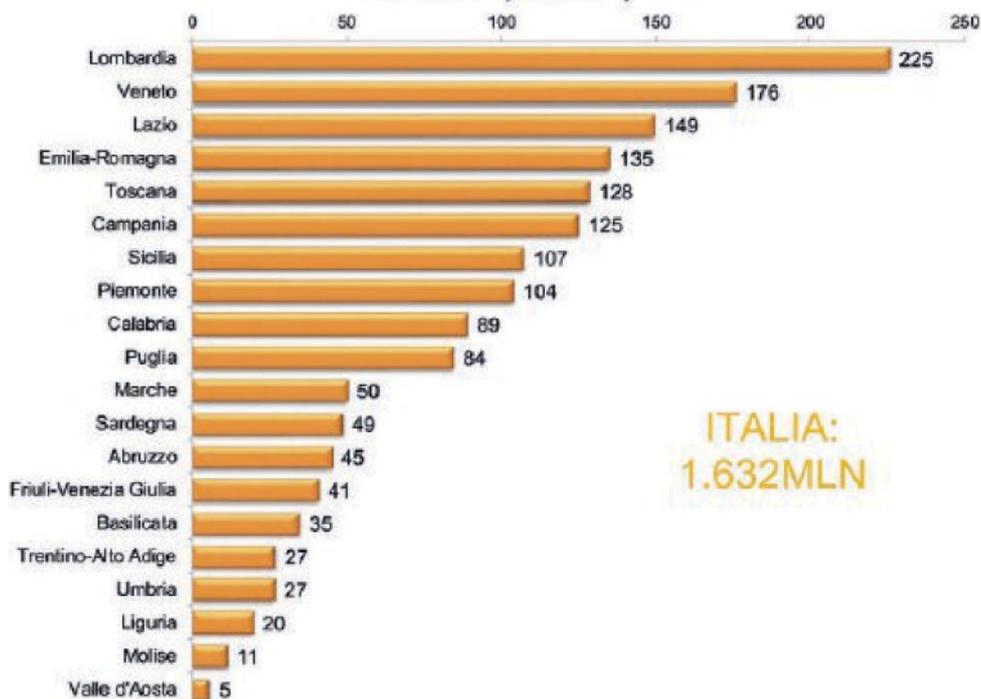


ITALIA: 12.745 INTERVENTI

*Interventi con almeno un'asseverazione protocollata al 28 aprile 2021
Elaborazione Ance su dati Enea - Ministero dello Sviluppo Economico

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

Superbonus - interventi per regione
IMPORTO (mln euro)



*Interventi con almeno un'asseverazione protocollata al 28 aprile 2021
Elaborazione Ance su dati Enea - Ministero dello Sviluppo Economico

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

Al via oggi il servizio di pullman. Sinergie con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie

Viaggi, Itabus accende i motori

A regime una flotta di 300 mezzi e 350 tratte al giorno

DI GIANFRANCO FERRONI

«Itabus sarà la prima azienda nazionale italiana di autobus, che ha tre elementi: qualità, sicurezza e sostenibilità»: parola di Luca Cordero di Montezemolo, azionista di Itabus, presente ieri mattina nel museo Maxxi di Roma, aggiungendo che «i prezzi sono molto bassi e competitivi. È un nuovo modo di viaggiare e sarà complementare con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie».

Itabus oggi avvia la sua offerta di servizi lungo tutta l'Italia, un segnale positivo per rilanciare la voglia di viaggiare, e ieri ha svelato il modello del nuovo pullman ai ministri Enrico Giovannini (Trasporti), Massimo Garavaglia (Turismo) e Maria Rosaria Cargagna (Sud). Ad accoglierli, oltre a Montezemolo, c'erano Flavio Cattaneo, fondatore dell'innovativo progetto, Lucio e Gianni Punzo, Isabella Seragnoli e Angelo Donati, presente con la figlia Angelica, presidente Ance Lazio. Cattaneo, ringraziando il gruppo bancario Intesa Sanpaolo «per il forte sostegno dato al progetto», ha annunciato che «in 20 mila hanno già scelto Itabus e 15 mila si sono già iscritti alla carta fedeltà».

Le regioni servite sono Abruzzo (notizia salutata con entusiasmo dal presidente della Fondazione Maxxi Giovanna Melandri, che domani a L'Aquila presenterà la sede museale distaccata di Palazzo Ardighelli), Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Toscana, Trentino-Alto Adige, Umbria e Veneto.

Ospite d'onore il bus targato Man, gruppo Volkswagen, vincitore del premio «Coach of the Year 2020». La flotta Itabus, che a regime vanterà 300 mezzi di ultimissima generazione, consentirà di effettuare 350 tratte al giorno e 90 milioni di chilometri annui, generando occupazione con oltre mille posti di lavoro tra diretti e in-

diretti.

A bordo presenti tutti i comfort di viaggio (distributori automatici, toilette, prese usb e di corrente per ogni poltrona) e nel bus bipiano un doppio ambiente comfort+ e top, con sedute interamente reclinabili. Eni fornirà il gasolio Eni diesel+, contribuendo alla riduzione di emissioni di Co2 rispetto ai carburanti tradizionali e Tim abiliterà e renderà fruibili i servizi internet a bordo 4/5G. La società, sostenuta finanziariamente dall'intervento di Intesa Sanpaolo (attraverso la Divisione Imi Corporate & Investment Banking) guarda quindi all'innovazione senza dimenticare la sicurezza della sua flotta: dalla presenza di 2 conducenti per i viaggi notturni e di lunga percorrenza, al monitoraggio costante del veicolo attraverso una sala operativa attiva h24, 7 giorni su 7, modalità che rappresenta un unicum per il trasporto su gomma.

Nei piani di sviluppo è prevista anche la Sicilia, che verrà collegata al network, e in un'ottica di espansione della propria rete nel prossimo futuro saranno comprese anche le altre regioni italiane. Sinergia con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie e possibilità di viaggiare anche nelle fasce notturne, garantiranno un servizio completo, capillare su tutto il territorio e di collegamento anche dei piccoli centri.

Cattaneo ha sottolineato che i bus «avranno una vita media sotto l'anno e mezzo» e la sostenibilità sarà garantita dal fatto che «i materiali saranno all'85% riciclabili» e che «saremo i primi ad utilizzare carburanti con componenti bio sempre più elevate. Inoltre avremo sempre l'ultima versione di bus disponibile. Con Italo abbiamo avuto il merito di portare un servizio che ha migliorato il sistema ferroviario tanto da porlo come esempio in Europa. Ora vogliamo portare un servizio nuovo e di qualità, soprattutto nelle città non raggiunte dall'alta velocità».

— © Riproduzione riservata —



Flavio Cattaneo



PROGRAMMA RAI

Ingegneri, il 110% va in tv

Un programma televisivo in sei puntate finalizzato a spiegare tutti i dettagli legati al Superbonus 110%. È l'iniziativa lanciata dal Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni), che sarà presentata oggi in conferenza stampa. Il programma si chiamerà *Andiamo a 110* e andrà in onda su Rai 2 a partire da sabato 5 giugno.

«Il programma», si legge nella nota diffusa dal Cni, «realizzato in collaborazione con Rai Com e Consiglio nazionale ingegneri, punta ad aiutare i cittadini ad accedere ai vantaggi del Superbonus 110% e a spiegare in modo chiaro, semplice e risolutivo come superare gli ostacoli normativi, per molti incomprensibili, delle agevolazioni previste dal governo sull'efficienza e sulla sicurezza delle abitazioni».

Oggi, come detto, ci sarà la presentazione alla stampa del progetto, a cui parteciperà anche la conduttrice Carolina Rey, oltre al presidente del Cni Armando Zambrano e Gabriele Buia, presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili).

—© Riproduzione riservata—■



Appalti, senza riforma penali del 5%

Recovery fund

Nella discussione politica sul decreto Semplificazioni e sulla riforma degli appalti irrompe una decisione della commissione Ue del 2019 che potrebbe essere applicata in questi giorni per la prima volta. La decisione C (2019) 3452 del 14 maggio 2019 stabilisce «le linee guida per deter-

minare le rettifiche finanziarie da applicare alle spese finanziate dall'Unione per il mancato rispetto delle norme in materia di appalti pubblici». Rettifiche finanziarie significa, in termini più ruvidi, il taglio delle risorse assegnate. Tra le 23 fattispecie previste per il mancato rispetto delle direttive Ue in materia di appalti, il punto 13 indica il caso della «limitazione ingiustificata del subappalto». Prevista una sanzione del 5%. **Giorgio Santilli** — a pag. 2

Senza riforma del subappalto a rischio il 5% dei fondi Ue assegnati

Appalti. Irrompe l'applicazione di una decisione della commissione Ue del 2019 che sanziona con un taglio alle risorse finanziarie una «limitazione ingiustificata» dei subappalti. Bocognani (Ance): si può arrivare a una perdita fra 5 e 10 miliardi

I TEMPI DELLA LEGGE DELEGA

Il disegno di legge delega di riforma complessiva del codice appalti è da varare, nel cronoprogramma delle riforme del Pnrr, entro fine anno



MARIO DRAGHI

La cabina di regia con il premier Mario Draghi e le forze di maggioranza sul decreto semplificazioni è attesa per questa mattina

Giorgio Santilli

Nella rovente discussione politica sul decreto Semplificazioni e sulla riforma degli appalti irrompe una decisione della commissione Ue del 2019 che non è ancora mai stata applicata ma potrebbe esserlo in questi giorni per la prima volta. La decisione C (2019) 3452 del 14 maggio 2019 stabilisce «le linee guida per determinare le rettifiche finanziarie da applicare alle spese finanziate dall'Unione europea per il mancato rispetto delle norme in materia di appalti pubblici». Rettifiche finanziarie significa, in termini più ruvidi, taglio delle risorse assegnate dall'Unione e si applica in prima battuta ai fondi strutturali. Ma non è affatto escluso che lo stesso principio si possa applicare al Pnrr.

L'allegato alla decisione individua una casistica molto ampia con 23 fattispecie di mancato rispetto delle direttive Ue in materia di appalti e al punto 13 segnala, in particolare, il caso della «limitazione ingiustificata del subappalto», prevedendo una sanzione nella misura del 5%.

Perché questo punto è importante più di altri per l'Italia? Per due ragioni. La prima (e fondamentale) è che noi siamo sorvegliati speciali della Ue su questo punto perché abbiamo già avuto

due sentenze di condanna della nostra normativa - il tetto nazionale fissato per legge e per tutti al 30% prima e al 40% ora - su casi specifici e una procedura di infrazione di ordine generale. La seconda ragione è che ci è stato espressamente richiesto in queste settimane - e su questo ci siamo già impegnati - di cogliere l'occasione data dal Pnrr per correggere la disciplina nazionale disallineata da quella Ue.

Per rendere più convincenti, non solo per l'Italia, i principi della comunicazione del 2019, ora la commissione sta passando all'applicazione della decisione ai primi casi concreti.

La bozza del Dl semplificazioni provava a correre ai ripari. Conteneva una norma che elimina il tetto nazionale fissato per legge ma lascia alle stazioni appaltanti la facoltà di porre limitazioni al subappalto per tre cause: rischio di sicurezza per il lavoro; rischio di infiltrazioni mafiose; mancato controllo del cantiere. La norma ha prodotto una reazione fortissima di sindacati e Pd e una soluzione che si è presa in considerazione nelle ultime ore è di stralciarla dal decreto legge per spostarla nel disegno di legge delega di riforma complessiva del codice appalti, da varare, nel cronoprogramma delle riforme del Pnrr, entro fine anno

(si veda Il Sole 24 Ore di ieri). Ma c'è da fare i conti con Bruxelles.

L'Ance, interpellata dal Sole 24 Ore, conferma che il rischio di perdere risorse Ue per l'applicazione della decisione del 2019 è reale. «La decisione - spiega il vicedirettore generale Romain Bocognani - elenca tutta una serie di disallineamenti che comportano rettifiche finanziarie tra cui quello relativa alla normativa sul subappalto che comporta una rettifica del 5%: mi presenti 100 euro di spese ma io ti rimborso sulla base di 95 euro. In prima battuta, la decisione viene applicata ai fondi strutturali 2014-2020 (40 miliardi da spendere dopo il 2019) e ai fondi 2021-2027 (83 miliardi come indicato nel Pnrr): la rettifica potrebbe arrivare quindi a 5/6 miliardi. Se poi venisse confermato che lo stesso tipo di meccanismo può applicarsi al Pnrr, l'importo raddoppierebbe».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Appalti pubblici. La Ue individua 23 fattispecie di mancato rispetto delle direttive europee

Casello anche a
Mussolente

Pedemontana, nuovo tratto e studio sul traffico

BASSANO Un nuovo tratto della Pedemontana Veneta sarà inaugurato domani. È quello tra Bassano e Montebelluna, 34 chilometri tra le province di Vicenza e Treviso, nel quale si inserisce il nuovo casello Mussolente -Loria. Proprio a questo e alle conseguenze di traffico sulla viabilità collegata è stato dedicato un incontro promosso dalla Provincia, nel corso del quale sono state definite alcune iniziative con l'obiettivo di mitigare e ridurre l'impatto dell'incremento di traffico, in particolare di mezzi pesanti, nell'attraversamento dei centri abitati dell'area. In primo luogo verranno approntati da Pedemontana e Regione, in collaborazione con Provincia, Vi.Abilità ed i Comuni interessati, gli strumenti tecnici di rilevazione per uno studio del traffico per verificare l'intensità e la frequenza del transito a seguito dell'apertura del nuovo casello e l'impatto sul territorio. In parallelo, verranno avviate verifiche dalla Regione, con la Provincia e i Comuni dell'area, sulla praticabilità di possibili alternative ai percorsi che intersecano i centri urbani. All'incontro hanno partecipato, per la Regione Elisabetta Pellegrini, Florindo Mocellin di Veneto Strade, i sindaci di Romano Simone Bontorin, di Mussolente Cristiano Montagner e di Cassola Aldo Maroso, Fabio Zeni per Vi-Abilità e il consigliere delegato Giorgio Santini per la Provincia. «Ci incontreremo per concordare le modalità attuative – spiega Santini - dando corso entro l'anno ad una prima verifica su decisioni da assumere e interventi da realizzare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORTINA

Governo-Anas, un vertice e due nodi da sciogliere

Le circonvallazioni e il "supercommissario": il tempo stringe, il viceministro Morelli e Simonini chiamati a dare risposte

CORTINA

La visita giusta al momento giusto. Oggi arrivano a Cortina il viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Alessandro Morelli, e l'amministratore delegato di Anas (gruppo FS Italiane), Massimo Simonini. A tema, i test per la sperimentazione della "Smart road Anas" sulla statale di Alemagna". Forse sarà un bene, o forse un male, in zona non ci sarà il sindaco di Valle, Marianna Hofer, molto critica su questo investimento: sta completando il cammino verso Santiago de Compostela.

VERTICE IMPORTANTE

Il vertice è però di una importanza unica per un altro motivo. Morelli è stato incaricato dal Governo di coordinare le opere olimpiche. Nei giorni scorsi, a Verona, incontrando governatori dell'area Milano-Cortina 2026, ha riferito di aver individuato 60 opere da recuperare perché sospese, da completare o da iniziare da zero, per un totale di 11 miliardi di investimento. Sta di fatto che per Cortina 2026 due sono i cantieri più attesi: la circonvallazione ai piedi delle Tofane e la variante dell'Alemagna a Longarone. Poi c'è la pista da bob, finanziata dalla Regione con 95 milioni, che segue un suo proprio itinerario; è stata presa

in carico dalla dirigente regionale Pellegrini che ha già risolto parecchi problemi relativi alla Pedemontana e saprà dare una risposta anche a quelli sulla "Eugenio Monti", peraltro tutt'altro che semplici da superare con il Cio che insiste per portare le gare a Innsbruck.

LA GRANA CIRCONVALLAZIONI

Quanto alle due circonvallazioni, i nodi sono superintricati. Almeno per una non ci sono tutti i soldi e per entrambe non ci sono, al momento, i tempi per arrivare a fine anno 2025 con i cantieri chiusi. Senz'altro aperti sì, ma non completati. Oggi i sindaci di Cortina e di Longarone, Giampietro Ghedina e Roberto Padrin, torneranno a ribadire quanto raccomandato in questi giorni. E cioè che si acceleri, da una parte, la costituzione dell'Agenzia Infrastrutture Milano-Cortina che dovrà prendersi in corpo i lavori. E, soprattutto, che si nomini il commissario con poteri in deroga. S'era ipotizzato, mesi fa, il nome di Luigi Valerio Sant'Andrea, già commissario straordinario dei Mondiali 2021. Ma gli esperti sostengono che la situazione, in parte già compromessa come tempistica, richiede un commissario per ogni opera. E che abbia poteri "alla Morandi": non solo di dribblare gli ostacoli lungo il percorso au-

torizzativo ma finanche, come è successo per il sindaco di Genova, di incaricare l'impresa meglio attrezzata senza dover ricorrere alla gara europea.

L'IPOTESI "SUPERCOMMISSARIO"

Sarà interessante capire che cosa risponderà oggi il viceministro Morelli alle richieste in tal senso dei sindaci, che poi sono anche le stesse della Regione. L'assessore Bottacin, che da titolare della tempesta Vaia ha affrontato la ricostruzione accanto al Commissario Zaia, ha sempre sostenuto la necessità dei "poteri in deroga" anche per le opere olimpiche. Il momento politico non è dei più favorevoli, considerando il dibattito che c'è sul codice degli appalti, con le organizzazioni sindacali schierate sul fronte della massima sicurezza. Comprensibilmente, è evidente. C'è chi sostiene che con Morelli e Simonini andrebbe contrattato almeno ciò che si può davvero realizzare nei tempi prestabiliti. Nel caso di Longarone, almeno la strada da Pian di Vedoia alla Fiera, in viadotto o in rilevato lungo il Piave. E, nel caso di Cortina, almeno le opere esterne alla galleria. Sono infatti i tunnel, nei due casi, a rappresentare evidentemente le maggiori incognite in fatto di tempi d'esecuzione. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering di un tratto della variantedi Cortina



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



D'Alessio a pag. 27

Dal ministro Franco al question time il punto sul 110%. Proroga in legge di bilancio

Superbonus con 18 mld di dote

La nuova frontiera è ristrutturare gli edifici pubblici

DI SIMONA D'ALESSIO

Superbonus 110% in fase di avanzamento: forte di una dote del valore di «18 miliardi di euro», troverà (ulteriore) applicazione nella ristrutturazione degli edifici pubblici del Paese. È stato il ministro dell'economia Daniele Franco a riferire, nel corso del question time di ieri pomeriggio, nell'aula della Camera, in che modo proseguirà la sua corsa l'agevolazione introdotta lo scorso anno col decreto Rilancio per la riqualificazione energetica e la riduzione del rischio sismico nei fabbricati. Ripercorrendone la genesi, ha rammentato come la misura sia nata per permettere al comparto dell'edilizia di compiere «rapidamente» un salto, e «fare partire i cantieri, dopo la brusca frenata del «lockdown». Ed è importante», ha continuato, pure per «accelerare la transizione energetica del Paese». Ecco perché, essendo «una delle principali proposte progettuali» del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), vi è stata appostata la somma di 18 miliardi (inclusa la quota del Fondo complementare, ndr), sovvenzionata «fino alla fine del 2022, con estensione al giugno 2023 per le case popolari»; Franco

ha, poi, evidenziato l'impegno dell'esecutivo ad «inserire nel disegno di bilancio per il 2022 una proroga dell'ecobonus per il 2023, tenendo conto» degli esiti ottenuti nel 2021. Il Superbonus sarà la chiave per «ristrutturare gli edifici pubblici e privati migliorandone l'efficienza energetica, attraverso l'isolamento termico, impianti di riscaldamento e raffreddamento e l'auto-produzione di elettricità», nonché «il monitoraggio dei consumi degli utenti», poiché l'obiettivo dell'Ue è «raddoppiare il tasso di efficientamento degli edifici entro 2025», ha concluso il ministro. Ed è a Franco che si è rivolto, ieri, il segretario della commissione Finanze del Senato, Andrea de Bertoldi (Fdi): coprire l'incentivo con risorse del Pnrr e del Fondo complementare «significa considerare i crediti di imposta ad esigibilità pluriennale come dei crediti fiscali pagabili immediatamente e, quindi, tali da generare un inadeguato aumento del debito pubblico», ha sostenuto. E, su questo tema, ha presentato un'interrogazione parlamentare.

— © Riproduzione riservata —



Oicr fuori da sconto e cessione

Niente cessione del credito o sconto in fattura per gli interventi rivolti alla riqualificazione energetica o al recupero delle facciate per gli Organismi di investimento collettivo del risparmio (Oicr), siano essi mobiliari e/o immobiliari, in assenza di reddito imponibile. Così l'Agenzia delle entrate con una risposta (372/2021) ad un interpello proposto da una società qualificabile come Oicr e come fondo di investimento alternativo (Fia) italiano riservato. La società istante riteneva di poter fruire delle detrazioni per l'efficientamento energetico e per il recupero delle facciate, di cui, rispettivamente, ai commi da 344 a 347, dell'art. 1 della legge 296/2006 e dei commi da 219 a 224, dell'art. 1 della legge 160/2019, con la conseguente possibilità di esercitare l'opzione per la cessione e/o sconto in fattura, di cui all'art. 121 del dl 34/2020. Per l'Agenzia, invece, i detti soggetti, pur rientrando nel novero dei soggetti Ires, ai sensi della lett. c), comma 1, dell'art. 73 del dpr 917/1986 (Tuir), non sono, tuttavia, soggetti alle imposte sui redditi e all'Irap, in base al combinato disposto

degli articoli 6, comma 1, del dl 351/2001 e 73, comma 5-quinquies del dpr 917/1986 (Tuir). La stessa Agenzia delle entrate, con riferimento anche alla detrazione maggiorata del 110%, ha richiamato la circolare 24/2020 (§ 1.2) con la quale ha precisato che, in merito anche al superbonus, la detrazione per gli interventi «non spetta ai soggetti che non possiedono redditi imponibili i quali, inoltre, non possono esercitare l'opzione per lo sconto in fattura o per la cessione del credito»; quindi, per fruire delle detrazioni citate, l'ente deve poter contare su un reddito imponibile di qualsiasi natura. Pertanto, conclude l'agenzia, in linea con quanto già precisato, la società istante non può fruire delle detrazioni indicate e, di conseguenza, non può fruire nemmeno della cessione del credito o dello sconto sul corrispettivo, di cui al citato art. 121 del dl 34/2020, proprio per l'assenza di redditi imponibili, pur trattandosi di bonus ordinari (riqualificazione energetica e bonus facciate).

Fabrizio G. Poggiani

—@Riproduzione riservata—



AUDIZIONE RPT

110%, l'esclusione di case signorili frena i condomini

«La categoria catastale A1 è esclusa dall'applicazione dell'incentivo. Queste sono definite abitazioni signorili, ma spesso non hanno più tali caratteristiche, e questo molte volte impedisce l'avvio dell'intervento in condomini. C'è poi la necessità di intervenire quanto prima sulla chiarificazione dell'arco temporale di questo intervento, perché è necessario dare la possibilità agli operatori di rappresentare agli interlocutori tempi certi». Così Maurizio Savoncelli (consigliere Rete professioni tecniche e presidente Cng e GI), che è stato audito presso le Commissioni ambiente e attività produttive della Camera sul tema dell'applicazione del Superbonus 110% insieme con Armando Zambrano (coordinatore Rpt e presidente Cni).

Nell'occasione la Rpt ha ribadito la necessità della proroga del provvedimento e della sua semplificazione. «Il tema della proroga è fondamentale», ha detto Zambrano. «Un provvedimento come il superbonus 110% deve trarre almeno i due anni da qualunque modifica normativa, altrimenti finisce per bloccarsi, perché nessuno avvia un processo così complesso se non ha la certezza di poterlo completare nei tempi previsti dalla legge. La proroga fino al 2023 è stata promessa, ma è evidente che quando si va a cedere il credito d'imposta la banca vorrà vedere il provvedimento sulla *Gazzetta Ufficiale*. La proroga al 30 giugno 2022, attualmente in atto, non risolve i problemi. Basti pensare al fatto che molti interventi di efficientamento energetico non possono essere eseguiti durante la stagione invernale».

— © Riproduzione riservata — ■



Edili Appalti, i sindacati:
«Siamo pronti allo sciopero»

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 2

«Sicurezza, appalti, licenziamenti: siamo pronti allo sciopero»

Sindacati edili a Montecitorio nel giorno dell'ennesimo morto: un portuale a Salerno. Landini: il governo faccia marcia indietro

Per evitare la mobilitazione Cgil, Cisl e Uil chiedono il ritiro del massimo ribasso e subappalti liberi

MASSIMO FRANCHI

■ Nel giorno dell'ennesimo morto sul lavoro, davanti a Montecitorio i sindacati degli edili si sdraiano per terra inscenando ciò che succede quotidianamente nei cantieri della penisola. E, assieme ai vertici confederali, avvertono il governo sul decreto Semplificazioni: se non ci saranno modifiche su subappalti, il ritorno del massimo ribasso e appalti integrati sarà sciopero generale.

NELLA NOTTE FRA MARTEDÌ E IERI al porto di Salerno è morto Matteo Leone. L'operaio trentenne lavoratore della Compagnia Portuale, molto conosciuto in città, nel primo pomeriggio di martedì era stato investito al Molo 10 da una macchina operatrice, probabilmente un carrello. Durante la notte è spirato all'ospedale di Salerno: troppo gravi le lesioni riportate. Matteo Leone due anni fa aveva sconfitto la leucemia ma contro l'insicurezza sul lavoro non ha potuto fare niente.

I sindacati dalle due della scorsa notte hanno indetto uno sciopero di 24 ore per i lavoratori del porto di Salerno. «È inaccettabile - commentano - che un giovane possa morire mentre compie il proprio dovere, perché lavoro non deve significare morte. La strage di lavoratori non si ferma e le parole di condanna non servono a nulla, occorre fare qualcosa», denunciano Filt Cgil, Fit Cils e Uilt. Per questo i portuali di tutta Italia si sono fermati un'ora ne alle 12 con le sirene che hanno suonato a lutto.

Nel pomeriggio alle 16 invece davanti Montecitorio - ma anche in tante altre piazze: Palermo, Na-

poli, Ancona, Bergamo e Alessandria - i sindacati edili hanno manifestato al grido: «Fermate le stragi nei cantieri». Nella settimana di mobilitazione nazionale che i sindacati dedicano al tema della sicurezza sul lavoro, ieri era il giorno degli edili, in cima a tutte le classifiche di rischio.

«Le norme inserite nel decreto del governo riguardanti la liberalizzazione dei subappalti e il massimo ribasso - hanno detto chiaro e tondo i leader delle categorie di settore, Alessandro Genovesi per la Fillea Cgil, Vito Panzarella per la Feneal Uil e Franco Turri per la Filca Cisl - non ci lasciano alternative, contro il ritorno alla legge della giungla nei cantieri sarà mobilitazione generale. Questa giornata è dedicata all'emergenza delle morti sul lavoro, cresciute nei nostri settori del 70% nel bimestre gennaio-febbraio 2021 rispetto al 2020. Anche in questa occasione ribadiamo a gran voce le richieste contenute nella nostra piattaforma presentata al governo per il rilancio delle costruzioni nel segno della qualità del lavoro e dell'impresa».

QUANTO AL DECRETO Semplificazioni la posizione dei sindacati degli edili è molto precisa: se il governo ritirerà dal testo gare al massimo ribasso, deregolamentazione del subappalto e limiterà l'appalto integrato (progettazione ed esecuzione ad un unico committente) alle sole opere complesse, Fillea Cgil, Feneal Uil e Filca Cisl sono disponibili ad aprire un tavolo con il governo sulla legge delega che entro l'anno dovrà rivedere il Codice degli appalti, come da impegno nel

Pnrr che non prevedeva l'accelerazione dell'ultima settimana.

Al presidio anche il segretario generale della Cgil Maurizio Landini. «Siamo qui in piazza per dire basta morti sul lavoro - ha esordito - . Dovrebbe entrare nella testa di tutti che la liberalizzazione degli appalti e la logica del massimo ribasso sono quelle determinano un lavoro insicuro, che è quello che in alcuni casi provoca le morti sul lavoro».

LANDINI È TORNATO anche sul decreto Sostegni bis - pubblicato in Gazzetta Ufficiale martedì sera e in vigore da ieri - e sulla cancellazione della proroga al 28 agosto del blocco dei licenziamenti prevista inizialmente dal ministro Orlando e cancellata da Draghi dopo le pressioni di Confindustria.

«Non condividiamo la mediazione del governo perché dal primo luglio si può riniziare a licenziare - attacca Landini - . Per una parte del mondo del lavoro la data è il 31 ottobre e continuiamo a pensare che quello sia limite per tutti e che bisogna usare questi mesi prima di agosto per fare una riforma degli ammortizzatori sociali. Il governo convochi le parti sociali. Su questo tema non siamo per impedire alle aziende



Dir. Resp.: Norma Rangeri

Tiratura: 40412 Diffusione: 14737 Lettori: 0 (0007013)

di riorganizzarsi, quello che diciamo e che è possibile farlo senza ricorrere ai licenziamenti». «Sta partendo una lettera in cui chiediamo a tutte le forze politiche in parlamento», spiega Landini, di trovare soluzioni. E avverte se sul blocco dei licenziamenti «la posizione non si cambia, valuteremo quale iniziative mettere in campo, non ne escludo neanche una. Non si può cambiare il paese contro e senza il mondo del lavoro».



Il ministro dell'economia Daniele Franco ieri alla camera foto LaPresse



Il segretario della Cgil Maurizio Landini ieri alla manifestazione dei sindacati ieri a Roma foto di LaPresse

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

S&P promuove Cementir con rating BBB- e outlook stabile

► Voto positivo per la prudenza sul debito, la resilienza e i massicci investimenti green

LA SOCIETÀ: SI TRATTA DEL CORONAMENTO DI UN PERCORSO DI DIVERSIFICAZIONE CHE HA PORTATO ALLA STABILITÀ NEI RISULTATI

IL GIUDIZIO

ROMA Cementir Holding N.V. guadagna il rating BBB- di Standard & Poor's e incassa anche l'outlook "stabile". «È il coronamento di un percorso iniziato diversi anni fa» spiega la società del gruppo Caltagirone nell'annunciare la notizia. Un percorso «che ha visto Cementir diversificare significativamente il proprio portafoglio di business e di prodotto, consentendole di raggiungere una considerevole stabilità nei risultati, confermata anche durante la recente crisi pandemica». Del resto, aggiunge la nota, nel corso del 2020 Cementir Holding ha migliorato la propria redditività ed ha ulteriormente ridotto la leva finanziaria; mentre il management prevede che nel corso dei prossimi mesi ci sarà un ulteriore rafforzamento della posizione competitiva, «grazie alla generazione di cassa e agli importanti investimenti in sostenibilità e digitalizzazione previsti nel piano 2021-2023». Non solo. Guardando alle prospettive, l'ou-

tlook "stabile" per S&P riflette anche la capacità del management di mantenere una politica finanziaria prudente.

I PUNTI DI FORZA

Nel dettaglio il giudizio dell'agenzia di rating si basa su una performance operativa della società «rimasta resiliente per tutto il 2020, nonostante la ricaduta della pandemia Covid, consentendo una significativa riduzione del debito». Ma lo sguardo è anche al futuro. Scrive S&P: «Prevediamo che Cementir mantenga una solida performance operativa nel biennio 2021-2022», assicurando anche «un solido profilo di credito» grazie a «una crescita dei ricavi di circa il 5-7% e un Ebitda del 22-22,5%». Infine le aspettative positive sulla rotta tracciata dal management, dove viene ribadito che le attese sono «per un mantenimento di una politica finanziaria prudente, con una forte attenzione all'ulteriore riduzione della leva finanziaria e al miglioramento dei margini».

Diversi i punti di forza sottolineati dagli analisti dell'agenzia per il gruppo, produttore internazionale di cemento grigio e bianco, calcestruzzo, aggregati e manufatti in cemento, che esporta in oltre 70 Paesi nel mondo, è leader globale del cemento bianco, ed impiega circa 3.000 persone in 18 Paesi. Primo punto fra tutti è

«l'ampia diversificazione geografica», con un'attenzione particolare all'esposizione verso i Paesi scandinavi, un fattore vincente considerato il contributo a risultati «di prim'ordine superiori alla media del settore». Ma a fare la differenza è anche la posizione di leader come produttore di cemento bianco, «un prodotto di nicchia più sofisticato del tradizionale cemento grigio, con un margine più elevato e una maggiore flessibilità per la distribuzione internazionale». E ancora, Standard & Poor's è convinta che «il vantaggio competitivo e la redditività di Cementir possano beneficiare degli investimenti verdi pianificati». Un altro capitolo "di peso", questo, insieme alla performance operativa «resiliente» attesa anche per il 2021.

Ma la valutazione positiva sul gruppo non è solo di S&P, ma anche della Borsa, visto che il titolo Cementir ha guadagnato il 38% da inizio 2021: in 12 mesi il titolo è salito di oltre il 60%.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



REPLICA A CONFINDUSTRIA DEL NORD

Autovie: non siamo lenti i lavori per la terza corsia sono un'assoluta priorità

UDINE

«La terza corsia dell'autostrada A4 va avanti e il suo completamento continua a rappresentare la priorità assoluta per Autovie Venete. Nonostante la pandemia, la concessionaria nel 2020 ha proseguito nel proprio piano di realizzazione degli investimenti per un valore di oltre 100 milioni, a tal punto che nell'autunno dello scorso anno – in anticipo rispetto al cronoprogramma – è stato terminato il tratto di 26 chilometri da Alvisopoli a Gonars (terzo lotto) il più critico sotto il profilo tecnico e dei transiti. Il tratto è stato, infatti, interessato dalla realizzazione del doppio viadotto sul Tagliamento, manufatto che si sviluppa per circa un chilometro, costruito in tempi record». Così i vertici di Autovie Venete intervengono in merito all'analisi dell'Osservatorio territoriale infrastrutture delle Confindustria del Nord sullo stato dei lavori delle grandi infrastrutture. La concessionaria ricorda che «l'opera vale quasi due miliardi di euro e annuncia che a fine anno più del 50% potrà dirsi completato. Sui 95 chilometri previsti dal progetto (da Quarto d'Altino a Villesse), i tratti conclusi sono Quarto d'Altino-San Donà (primo lotto) lungo 18 km e mezzo, il già citato Alvisopoli-Gonars (terzo lotto) lungo 26 chilometri e a breve verrà terminato anche il primo sub lotto del quarto lotto (Nodo di Palmanova-Gonars) lungo quasi 5 chilometri, dove si incrociano tutte le direttrici da e verso il Centro-Est Europa e il Nord Italia. In questi giorni quest'ultimo

tratto è interessato dalla stesa dell'asfalto drenante e quindi è probabile che si verifichi qualche disagio all'utenza per la presenza di scambi di carreggiata. I cantieri, infatti, vengono svolti (la gran parte) a traffico aperto cercando di non ricorrere – per quanto possibile – alla chiusura dell'autostrada per non creare congestioni alla viabilità esterna. Parallelamente gli sforzi di Autovie e delle maestranze delle ditte appaltatrici sono concentrati nel completamento del tratto Alvisopoli-Portogruaro (primo sub lotto del secondo lotto), che può sembrare breve (9 km) ma che prevede il rifacimento di ben 24 opere (8 sottopassi, 8 scatolari per la raccolta delle acque, 5 cavalcavia e 3 ponti). La consegna formale dei lavori è avvenuta il 9 marzo 2020 – all'inizio della pandemia – e il tratto è già completato per il 40% con l'obiettivo di terminarlo entro la fine del 2022. Lo sguardo della Società è rivolto anche al secondo sub lotto da San Donà a San Stino di Livenza e al terzo sub lotto del secondo lotto da San Stino a Portogruaro (complessivamente 25 chilometri). Per entrambi si procederà inizialmente con la realizzazione dei cavalcavia, anticipatamente e separatamente rispetto alle opere di adeguamento dell'asse autostradale. Si ritiene che il Commissario possa dare a breve impulso alla loro realizzazione, avviando l'iter per affidare i lavori». Autovie ricorda anche che «è stato disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di ammodernamento della barriera del Lisert». —



Una fase di lavori notturni per la terza corsia sull'A4

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



I COMMENTI

Bene il collegamento multimodale tra il Porto e le reti di trasporto Ue

Commenti positivi per la istituzione del tavolo tecnico per lo studio e la progettazione di un collegamento "multimodale" tra il Porto di Venezia e le reti Trans-europee di trasporto, che consenta di raggiungere il Porto di Marghera bypassando il nodo di Mestre. L'intesa tra Regione, Comune, Porto per progetti e studi di finanziamento delle nuove vie su ferro e gomma riservate è un risultato atteso. Lo ricorda il sindacato dei ferrovieri Orsa che ha inviato al ministro Giovannini un dossier, e una richiesta si incontro, sullo sviluppo ferroviario a Mestre per rafforzare il Porto e riattivare la vecchia linea dei Bivi. La commissaria dell'Autorità portuale Cinzia Zincone segnala l'importanza strategica della scelta. «L'intervento che attraverso lo schema del protocollo d'intesa punteremo a sviluppare mira a rientrare nella più ampia strategia di

sviluppo dell'intero sistema logistico del Paese. Le connessioni da e per il nostro Porto vanno infatti lette per la loro utilità non solo in chiave locale, ma per l'intero sistema produttivo e in questo senso il documento sottoscritto ci vedrà impegnati nello studio e nella realizzazione di un nuovo collegamento multimodale, stradale e specialmente ferroviario, di importanza strategica che andrà nella direzione della maggiore efficienza, efficacia e sostenibilità», ricorda la Zincone. «Nell'ultimo decennio il Porto di Venezia ha registrato un costante incremento del traffico ferroviario, un trend di crescita solo parzialmente rallentato dalla pandemia, e che riteniamo in grande sviluppo. Per questo l'ente ha abbracciato una "cura del ferro" fondamentale che ha previsto investimenti e interventi finalizzati al miglioramento delle connessioni con la rete ferroviaria e con i nodi della rete europea TEN-T». —

M.CH.



Cinzia Zincone

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



Tre approdi a gara per i mega yacht È scontro fra Vtp e gruppo Alilauro

Concessione di 18 mesi per Zattere, Dogana e San Biagio ma è battaglia al Tar per l'intero affidamento decennale

Enrico Tantucci

Mentre è in arrivo il Salone Nautico del lusso all'Arsenale, si disputa la competizione per aggiudicarsi quello che – visti i problemi per il traffico crocieristico – potrebbe rivelarsi la partita più lucrosa in laguna dei prossimi anni: l'attracco appunto degli yacht di lusso, nei cinque approdi designati. San Basilio, riva dei Sette Martiri, Punta della Dogana, la Banchina San Biagio e quella delle Zattere (zona Adriatica).

Tutte controllate in concessione da molti anni dalla Venezia Terminal Passeggeri – che ha già la concessione per lo scalo crocieristico della Marittima, vicino alla scadenza – attraverso la controllata Venice Yacht Pier. Anche per la concessione sull'attracco degli yacht è arrivato il momento del rinnovo della concessione e l'Autorità portuale fa un primo passo con una concessione provvisoria, per soli 18 mesi – 194 mila euro circa il canone richiesto per il periodo – dei tre approdi meno appetiti e al momento vuoti: Punta della Dogana, San Biagio e Zattere. Lanciato infatti l'avviso pubblico per mettere a gara le tre concessioni, «rimandando ogni determinazione che comporti, anche a livello di pianificazione portuale – scrive nell'avviso – impegni a lungo termine su settori, quali quello crocieristico e dello yachting che allo stato

sono oggetto di dinamiche in fase evolutiva», sulla base degli atti del governo. Si prende tempo, insomma, anche perché la situazione è esplosiva e dovrà “maneggiarla” ora il nuovo presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio. Vtp con Venice Yacht Pier ha infatti presentato un ricorso al Tar contro il Porto per il silenzio sul suo project financing presentato che prevedeva – a fronte di una nuova concessione – investimenti per 12 milioni di euro sui mega yacht con la riqualificazione del waterfront degli approdi da Santa Marta a San Basilio e fino a Riva dei Sette Martiri. La nuova concessione scadrebbe a fine dicembre 2028 e siamo quindi già in regime di proroga. Ma stavolta l'ente guidato da Pino Musolino aveva deciso di innovare profondamente, bandendo una gara europea entro l'anno per la concessione degli approdi per cederli al miglior offerente. E c'è già chi si è fatto avanti per candidarsi a gestire gli approdi turistici delle aree portuali di Venezia e si tratta di un concorrente serio come l'associazione d'impresa compresa dai napoletani dell'Alilauro Gruson spa e del Luise International & Co. srl.

Alilauro è una compagnia di navigazione privata che da mezzo secolo assicura i collegamenti veloci di navigazione, con gli aliscafi, tra Napoli e le isole del Golfo, ma arriva fino alle isole Eolie. Il gruppo

Luise è invece storicamente impegnato nel settore dello yachting, coprendo non solo i collegamenti con le isole del Golfo di Napoli, ma anche con la riviera ligure, la Costa Azzurra e la Sardegna. Alilauro e Luise, nelle more dell'indizione della gara, avevano già presentato una formale istanza per avere la concessione degli stessi approdi turistici ora gestiti da Vtp e dalla sua società di yachting. Per questo, alla richiesta di Vtp di avere in affidamento diretto gli approdi, Musolino ha risposto picche e di qui è nato il ricorso al Tar, esteso anche alle nuove società interessate a sbarcare sulla piazza veneziana. Per il Porto non è più possibile l'affidamento diretto perché ora Vtp è di fatto una società privata – pur partecipata anche dalla Regione – e non più di ispirazione pubblica, come quando anche l'Autorità portuale ne era socia. Di qui la volontà di bandire la nuova gara per gli approdi. Vedremo cosa ne dirà ora Di Blasio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE FOTO

Le Ferrari del mare ormeggiate in laguna

In alto, uno yacht attraccato in riva dei Sette Martiri. Qui a sinistra, un'altra imbarcazione di lusso ormeggiata alle Zattere. Sono due degli approdi lagunari che sono stati messi a gara dal Porto.



I NODI DELLA SALVAGUARDIA

Mose, il Consorzio vuole soldi Lettera di Miani alle imprese

«Dovete pagare 7 milioni di euro». Taglio dei crediti su lavori già fatti anche alle aziende degli impianti. Polemiche e ritardi, cantieri fermi in attesa dei fond

Zincone replica a Spitz: «I nostri consulenti costano meno di Ossola»

Alberto Vitucci

Non vengono pagate per i lavori già fatti. E adesso vengono richieste di pagamenti di milioni di euro. Le imprese del Consorzio Venezia Nuova sono sul piede di guerra. E minacciano di bloccare i già fermi cantieri del Mose.

L'ultima doccia fredda è una lettera arrivata dal commissario liquidatore Massimo Miani. Che chiede al Consorzio Veneto Costruttori San Marco il versamento di 7 milioni e 612 mila euro, suddivisi per impresa e quote azionarie, per la "messa a disposizione di mezzi finanziari". Il direttore del Consorzio San Marco ha così richiesto alle imprese consorziate la loro quota di "arretrato". Due milioni e 169 mila euro alla Mantovani, 1 milione 294 mila alla Coedmar, 989 mila al Consorzio Rialto, 761 mila alla Ccc, Vittadello, Consorzio Lepanto e Società attività Marittime spa, 114 alla Sacaim.

Aumenta la tensione, dunque. In attesa della riunione convocata per il 27 maggio al Tribunale civile per decidere sulla procedura di "ristrutturazione del debito".

Una strada imboccata da Miani, che si avvale come consulente di Stefano Ambrosini, superavvocato indagato dalla Guardia di Finanza proprio per presunti illeciti fallimentari.

Miani e Ambrosini hanno incontrato l'altro giorno anche le imprese che stanno costruendo gli impianti del Mo-

se, Abb e Siram. Comunicando l'intenzione di utilizzare la stessa procedura, cioè il taglio dei crediti dovuti alle imprese. «Inaudito», protestano le piccole imprese, «non ci pagano i lavori già fatti e ci chiedono anche di pagare danni per una gestione a cui non abbiamo partecipato».

Un groviglio che si complica. Ieri mattina nel corso della riunione del Cta, il Comitato Tecnico scientifico del Provveditorato, la provveditora Cinzia Zincone ha apertamente polemizzato con la commissaria Spitz. Nel corso di un'intervista con la trasmissione Report, Spitz ha sostenuto che i soldi che versa al suo consulente, l'ex amministratore straordinario del Consorzio Francesco Ossola (1100 euro al giorno) non sono più di quelli che percepiscono gli esperti del Cta. «Falso», hanno detto i consulenti, la cui media si aggira tra i 5 e i 15 mila euro l'anno.

Uno dei tanti punti di frizione tra l'Ufficio del ministero delle Infrastrutture e la commissaria, nominata nel 2019 dal governo Conte dopo l'acqua alta straordinaria del 12 novembre.

Da allora sono stati effettuati i test del Mose. Ma la situazione generale dei lavori non è migliorata. I cantieri sono fermi, i lavori in ritardo, la conclusione dovrà con ogni probabilità slittare rispetto alla data annunciata del 31 dicembre. Drammatica anche la situazione della manutenzione. La corrosione sott'acqua avanza, e i ritardi negli interventi hanno portato alle dimissioni per protesta dei due esperti metallurgici del Provveditorato. La polemica continua. —



Le paratoie del Mose di Treporti attaccate dalla corrosione

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Franco: 110% prorogato al 2023 in manovra

Stop alla proposta Pd sull'imposta di successione: «No a interventi su singole tasse, c'è la delega»

Question time

Occorrerà però tenere conto dei dati relativi all'applicazione nel 2021

L'impegno del governo sul superbonus edilizio del 110% prevede l'inserimento «nel disegno di legge di bilancio per il 2022 di una proroga per il 2023 tenendo conto di tutti i dati relativi alla sua applicazione nel 2021».

L'incrocio delle annualità nella ricostruzione offerta dal ministro dell'Economia Daniele Franco al question time di ieri alla Camera ricorda i contenuti chiave del compromesso nella maggioranza con cui si è chiusa la partita del superbonus nel Recovery Plan italiano. Recovery che non contempla la proroga al 2023 chiesta a gran voce da un ampio fronte politico guidato dal Movimento 5 Stelle oltre che dalle imprese.

A impedire l'inserimento della proroga nel Pnrr, e quindi a trasferire il tema alla prossima manovra, sono state anche le dimensioni finanziarie del bonus fiscale. Nasce da qui la seconda precisazione di Franco. La proroga sarà costruita appunto sulla base dei dati relativi all'utilizzo della misura nel corso di quest'anno: che potrebbero offrire buone notizie al Mef.

Perché il paradosso che accompagna il superbonus può essere riassunto in questi termini: meno funziona, più è facile prorogarlo. Naturalmente al governo si sta lavorando per superare una quota delle difficoltà iniziali, con le nuo-

ve misure preparate per il decreto Semplificazioni atteso domani che salvo sorprese dovrebbe liberare l'avvio dei lavori permettendo la partenza con la sola Cila e concentrando ex post i controlli e le possibili cause di decadenza dal beneficio (ma senza sanatorie degli interventi non in regola, si veda Il Sole 24 Ore di sabato scorso). Anche con questa cura il consuntivo sulla domanda effettiva del 110% potrebbe rivelarsi un po' più leggero rispetto ai numeri che hanno guidato gli stanziamenti fin qui. Per ora, ha ricordato il ministro dell'Economia a Montecitorio, «l'ammontare delle risorse per il superbonus è di oltre 18 miliardi», e servono per finanziare lo sconto fiscale fino a tutto il 2022, con un prolungamento al primo semestre del 2023 per le case popolari.

È ovvio che un bilancio un po' più contenuto rispetto alle previsioni iniziali che si sono rivelate troppo generose darebbe una mano importante a una manovra che verosimilmente non dovrà più occuparsi di sostegni diretti all'economia, ma sarà chiamata a gestire la delicata fase di passaggio verso una ripresa strutturale e a costruire la strada per la riforma fiscale. Tema, quest'ultimo, su cui Franco ha ribadito lo stop di Draghi alla proposta Pd sulla tassa di successione, spiegando che «è bene non intervenire su singole misure» prima della riforma complessiva. Il dossier sarà affrontato dal bilancio pubblico con un Pil che nel frattempo si dovrebbe essere liberato del cappio anti-contagio dopo che il lockdown, ha spiegato ieri Franco, è costato quasi 10 miliardi a settimana (mezzo punto di Pil): un calcolo teorico, che confronta i dati reali con uno scenario senza pandemia. Ma la pandemia c'era.

—G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Edilizia, nasce il consorzio Rec per il riciclo dei materiali inerti

Economia circolare

Nell'arco di un triennio verranno creati un migliaio di centri di raccolta

Enrico Netti

La formula è simile a quella dell'uno contro uno e arriva nell'edilizia con la nascita del consorzio Rec (Recupero edilizia circolare) che coinvolge i rivenditori di materiali per le costruzioni rappresentati da Federcomat Confcommercio. Le centinaia di centri edili diventano così «depositi preliminari di raccolta» dei materiali di risulta dei cantieri. L'obiettivo del consorzio è di rendere efficiente e sicura la filiera di questi rifiuti con best practice concordate tra le associazioni di categoria e le isti-

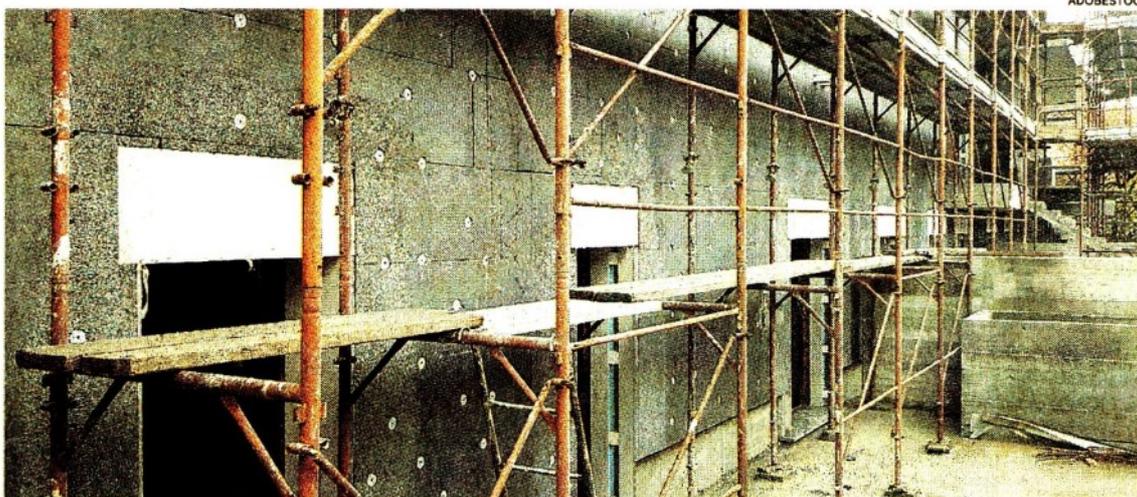
tuzioni di controllo. Nascerà così un circuito qualificato di vendita di materiali riciclati certificati, fattibile solo attraverso l'efficiente differenziazione e organizzazione, la tracciabilità e il controllo nella movimentazione dei rifiuti da costruzione e demolizione e l'organizzazione di una rete per raccogliere dati sulle movimentazioni di rifiuti che saranno comunicati e resi pubblici ai ministeri competenti.

Nell'era pre Covid il settore edile produceva oltre 60 milioni di tonnellate di rifiuti speciali senza contare quelli «non identificati» abbandonati sul territorio. Gradualmente verranno creati dei centri di raccolta temporanei «un migliaio nell'arco di tre anni con l'obiettivo di avviare al trattamento circa 10 milioni di tonnellate di materiali» precisa Mario Verduci, consigliere delegato del Consorzio. In questi centri di stoccaggio avverrà una prima selezione dei materiali (ferro, plastiche, gesso,

mattoni, legno e altro) a monte che agevolerà l'attività degli impiantisti che poi li tratteranno per avviarli al riciclo o farli diventare materie prime seconde. Per quanto riguarda gli oneri di sistema gli utilizzatori pagheranno un contributo come del resto già avviene, per esempio, per i rifiuti elettronici e gli pneumatici. «Il costo di mantenimento di un centro di raccolta temporaneo è di circa mille euro l'anno e i cassoni verranno forniti dagli impiantisti». I centri vendita di materiali edili si associano a Rec per imboccare un percorso di transizione ecologica guidata e protetta rispetto ai possibili rischi nella gestione dei rifiuti. Il Consorzio dispone di un Comitato tecnico scientifico che assiste gli associati, uno sportello per risolvere problemi tecnici e normativi e ha siglato una serie di convenzioni con i produttori di materiali edili.

enrico.netti@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ripresa dell'edilizia. I materiali di risulta dei cantieri verranno raccolti e avviati al riciclo



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

Cmc, l'a.d. Mereghetti lascia dopo salvataggio e ristrutturazione

Costruzioni

L'ex banchiere di UniCredit era stato chiamato nel 2019 per gestire debito e rilancio

Milano

Completata la ristrutturazione del gruppo delle costruzioni Cmc Ravenna, l'amministratore delegato Davide Mereghetti è pronto a lasciare l'incarico. L'ufficializzazione delle dimissioni, stando a fonti bancarie, dovrebbe avvenire nella prossima riunione del consiglio di amministrazione di Cmc.

Mereghetti era stato chiamato alla guida del gruppo dalle banche creditrici, per gestire la fase di emergenza finanziaria e la successiva rinegoziazione del debito puntando nel frattempo a una gestione ordinaria focalizzata sul taglio dei costi.

Missione compiuta in tempi rapidi per l'ex banchiere di UniCredit, che era arrivato alla guida di Cmc a fine 2019 quando la società era gravata da un debito di oltre due miliardi di euro. Ora Cmc è stata risanata ed è tornata "in bonis", grazie all'omologa al concordato preventivo ottenuta a maggio 2020, e si appresta a presentare il suo primo

bilancio del post crisi.

La società ora ha le forze per riuscire a stare sul mercato da sola, anche se non si può escludere che la tendenza alla concentrazione del settore, che vede l'aggregatore WeBuild nel ruolo di campione nazionale, coinvolga in futuro anche Cmc.

Se al vertice della società ravennate è probabile che ora arrivi al vertice un "tecnico" del settore (non serve più un banchiere), che farà ora il "risanatore" Mereghetti? Nell'ambiente bancario, c'è chi scommette sul suo rientro nel mondo della finanza che, peraltro, da advisor di alcune importanti famiglie imprenditoriali del Paese non ha mai lasciato. In Cmc ha trattato con i grandi fondi americani per rendere liquidabile l'attivo ed ha anche agito in profondità sul taglio dei costi pur tutelando il più possibile il ruolo dei lavoratori del gruppo.

Per Mereghetti non si possono neanche escludere a sorpresa incarichi in qualche azienda di Stato, dato che nella breve ma intensa esperienza alla guida di Cmc l'ex banchiere di UniCredit - da cui era uscito per divergenze con l'ex co-head del Cib Olivier Khayat, uno dei fedelissimi di Mustier - ha trascorso molto tempo a Roma ad interloquire con ministeri ed istituzioni.

—A.L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DAVIDE MEREGHETTI
Amministratore delegato del gruppo Cmc Ravenna dal 2009



PEDEMONTANA, DOMANI AL VIA

Paola Carron: «Ci cambierà la vita, ma sconti ai residenti»

DE POLO / PAGINA 18

Paola Carron, Gruppo Carron e vice presidente di Assindustria delegata a edilizia, territorio e infrastrutture: «Un'opera fondamentale»

«La Pedemontana ci cambierà la vita ma ora mi aspetto sconti per i residenti»

In un anno che sarà ricordato anche per l'escalation dei prezzi delle materie prime e dei trasporti, l'apertura della Superstrada Pedemontana nella Marca fa rima, per le imprese, con «risparmio». Al netto di qualche tassello da sistemare alla voce pedaggi, l'inaugurazione del tratto Bassano Ovest-Montebelluna Est, in programma domani mattina, consentirà a merci e persone di viaggiare più in fretta e con costi minori. Ne è convinta Paola Carron, vice presidente di Assindustria delegata a edilizia, territorio e infrastrutture.

Come cambierà la vita delle imprese trevigiane da domani, con l'apertura del primo tratto trevigiano di Pedemontana?

«Beh, sono curiosa di salirci e di provarla: la vivo in modo particolare, è a due passi dalla nostra azienda, mi auguro che ci cambi la vita. La nostra sede è a San Zenone, quindi vicinissima ai caselli di Riese e Mussolente. Finora mi capitava di salire in auto per andare a Treviso senza sapere quanto ci avrei messo. Non pensavo di vederla realizzata in questi tempi, diamo atto alla Regione e al suo presidente di averci creduto e di aver accelerato per arrivare all'inaugurazione di domani».

Quello che preoccupa il mondo produttivo, però, sono i pedaggi. Cosa ne pensa?

«Avendo il telepass non ci si

rende conto delle cifre esatte, ma da Bassano Ovest fino a Breganze sono circa 2,50 euro. Andata e ritorno tutti i giorni, per cinque giorni, importi di questo genere potrebbero pesare nelle tasche del cittadino. Abitando in zona, è un'opera che potrebbe aiutarci ad andare al lavoro un po' più sereni. A monte erano previste agevolazioni per i residenti, poi sono cambiate le regole e la Regione si è messa in gioco personalmente e ora deve rispettare un piano finanziario preciso, ma vediamo cosa si può fare d'ora in avanti».

Da Montebelluna Est, tuttavia, per raggiungere Treviso dovrà ancora tornare sulla viabilità ordinaria. Il collegamento con Spresiano arriverà solo a inizio 2022. Non rischiamo di riversare altro traffico sulle solite strade?

«Sì, ritengo che sia fondamentale potenziare anche i collegamenti sull'asse Nord-Sud, dopo aver tracciato quelli Est-Ovest. Penso anche a chi arriva da Vicenza e deve andare a Cittadella: esce a Bassano e deve fare la Valsugana, arteria già intasata di suo. C'è un casello in corrispondenza dell'uscita di Loria per collegarsi con la Statale del Santo, e anche qui mi chiedo se la Statale saprà supportare un eventuale incremento di traffico. Queste sono le criticità, ma lasciatemi ribadire

che in ogni caso è stato raggiunto un risultato importante, lo aspettavamo da tanto».

L'inaugurazione arriva al momento giusto, dal punto di vista del contesto economico post Covid?

«In queste province abbiamo una vocazione di un certo tipo, orientata all'export. Chi produce in questa zona va sostenuto. La pandemia nel nostro settore è arrivata nel momento in cui iniziavamo ad alzare la testa, è stata una mazzata importante. Ora il superbonus ha mosso un po' il mercato, non riguarda tutti ma c'è molta curiosità sull'argomento. Servirebbero proroghe chiare. Viviamo però un momento difficile: c'è un incremento dei prezzi delle materie prime, fenomeno ciclico ma che in questo caso sta durando più del solito e riguarda ferro, legno, derivati del petrolio. È un momento particolare e per molti i costi sono aumentati».

La Pedemontana, pedaggi a parte, ridurrà quelli di trasporto?

«I tempi di percorrenza saranno ridotti, e il tempo si può tramutare in denaro. E comunque ci consentirà di viaggiare un po' più tranquilli rispetto a prima: il che non è quantificabile dal punto di vista economico, ma farà molto piacere lo stesso».

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



I PROSSIMI STEP

In autunno si arriverà al casello di Povegliano

Dopo l'inaugurazione di domani, mancheranno due step al completamento del tratto trevigiano della Pedemontana. La Superstrada che domani raggiungerà Montebelluna Est da Bassano (35 chilometri), infatti, dovrà ancora connettersi a Povegliano e poi, successivamente, a Spresiano e all'A27. Le due tratte mancanti saranno inaugurate con tempistiche diverse. Montebelluna-Povegliano dovrebbe essere per-

corribile entro la fine di quest'anno, ottobre-novembre 2021 nella migliore delle ipotesi.

Mentre l'ultima porzione di strada, quella da Povegliano all'innesto con l'autostrada Venezia-Belluno, sarà aperta probabilmente nei primi mesi del 2022, anche se il governatore Zaia spinge affinché si possa accelerare l'ultima fase di cantiere e inaugurare l'opera entro fine anno. Percorrendo la Spv verso

Ovest, invece, da domani si potrà arrivare fino a Malo, nel Vicentino, attraverso i caselli di Montebelluna Ovest, Riese Pio X, Mussolente, Bassano Est, Bassano Ovest, Marostica, Brezganze, connessione con l'A31, Malo. Mancherà, a quel punto, il tratto finale della Superstrada Pedemontana, da Malo alla connessione con l'A4 passando per Castelgomberto Valdarno, Montecchio Arzignano, Montecchio-Alte, per il quale i tempi saranno più lunghi.

Il tracciato è lungo complessivamente 94 chilometri, di cui 37,99 in provincia di Treviso e 56,56 in provincia di Venezia. —

A.D.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paola Carron, vice presidente di Assindustria delegata a edilizia, territorio e infrastrutture. A destra, la Pedemontana a Montebelluna