

Rassegna del 31/05/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

31/05/2019	Corriere della Sera	31	Intervista a Pietro Salini - Salini Impregilo cambia nome «Per creare un polo nazionale»	Savelli Fabio	1
SCENARIO					
31/05/2019	Arena	14	Maxi progetti edilizi È scontro a Palazzo	E.G.	3
31/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	A rischio anche la Zes? Nuovo fronte col governo - Zona economica speciale Industriali pronti alla piazza contro il ministro del Sud	Zambon Martina	4
31/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	L'emendamento slitta al 4 con l'incognita copertura Polemica sui debiti del Cvn	A.Zo	6
31/05/2019	Gazzettino	14	Abusi e difformità nelle vecchie case: si potranno sanare - Un "condono" per ampliare le vecchie case con mini-abusi	Vanzan Alda	7
31/05/2019	Gazzettino	14	Auto elettriche, ecco la mappa delle stazioni di ricarica	Al.Va	9
31/05/2019	Gazzettino Venezia	6	Decreto Mose, martedì il voto in Senato	m.f	11
31/05/2019	Giornale di Vicenza	9	Immobiliare, Vicenza guida la ripresa	Zuccon Cinzia	12
31/05/2019	Giornale di Vicenza	10	Pedemontana: «Un cambio di passo»	...	14
31/05/2019	Giornale di Vicenza	17	Bocciato il maxi-quartiere di Saviabona	Zorzan Alessia	15
31/05/2019	Italia Oggi	37	Sospeso il Codice degli appalti - Una deregulation per gli appalti	Cerisano Francesco	17
31/05/2019	Italia Oggi	39	Subappalti, tetto massimo 40%	Mascolini Andrea	19
31/05/2019	Italia Oggi	43	Un workshop sul decreto sbloccacantieri	...	20
31/05/2019	Libero Quotidiano	4	Ben 600 opere ferme E 53 miliardi congelati	AN.CA.	21
31/05/2019	Messaggero Veneto	13	Confermata la stretta sui fondi agli stranieri per l'edilizia agevolata	...	22
31/05/2019	Mf	23	Lcp investe 175 milioni a Trecate	...	23
31/05/2019	Nuova Venezia	24	Il fondo F2i in Multi Service Il Porto: «Grande opportunità»	...	25
31/05/2019	Nuova Venezia	24	Intervista a Andrea Silipo - «Manca un piano, investitori spaventati»	Favarato Gianni	26
31/05/2019	Nuova Venezia	18	Mose, tutti i debiti azzerati. Ma chi paga? Altri ostacoli per lo "Sblocca cantieri"	Vitucci Alberto	29
31/05/2019	Nuova Venezia	18	«I lavori del Consorzio li assegniamo noi» La proposta di Linetti	A.V	31
31/05/2019	Nuova Venezia	34	Ultimo intervento sul Ponte della Vittoria Altri disagi in vista	Cagnassi Giovanni	32
31/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Boccia: «Tav, vera priorità» Zoppas: stop a nuove tasse	Salmaso Albino	34
31/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	C'è e-Moticon piattaforma per le auto ecologiche	L.B	36
31/05/2019	Piccolo	16	Pordenone, inaugurato il terminal intermodale	...	37
31/05/2019	Sole 24 Ore	12	Intervista a Massimo Ferrari - «Da Progetto Italia spinta dello 0,3% al Pil» - «Da Progetto Italia lo 0,3% del Pil In gioco opere per 36 miliardi»	Serafini Laura	38
31/05/2019	Sole 24 Ore	2	La Lega: codice appalti, sospensione temporanea per due anni - Sblocca cantieri, Salvini attacca: codice appalti sospeso due anni	Santilli Giorgio	40
31/05/2019	Stampa Torino	40	Crac e operai a casa: l'edilizia non è più motore della città - Fallimenti, lavori fermi, operai a casa L'edilizia non è più motore della città	Poletto Ludovico	42
31/05/2019	Stampa Torino	41	Intervista a Paola Malabaila - "Persi quarantamila posti Serve un piano pubblico"	Luise Claudia	44
31/05/2019	Voce di Rovigo	8	Lite governo-Ue, perdono le imprese	...	46

PIETRO SALINI AMMINISTRATORE DELEGATO

Salini Impregilo cambia nome «Per creare un polo nazionale»

Il costruttore: i colloqui con Cdp e le banche, disponibili a diluire la nostra quota di controllo



Ho 60 anni, vorrei traghettare l'azienda verso questo progetto

Stiamo costruendo un protocollo con Ance per tutelare i fornitori

di **Fabio Savelli**

«Salini Impregilo cambierà nome. Stiamo lavorando con i creativi per rappresentare l'idea di un gruppo internazionale con ambizioni globali frutto di un'orchestra di competenze. Per costruirlo, con il supporto delle banche e di investitori istituzionali, la famiglia Salini è pronta a diluirsi sotto la quota di maggioranza, pur restando azionista di controllo. Quel che conta è l'operazione per il Paese mettendo in secondo piano l'ego di noi imprenditori per i quali fa premio spesso la personalità rispetto al progetto».

Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, è l'ultimo interprete di una storia industriale fatta per aggregazioni. I due nomi della società di costruzioni rappresentano proprio questo. Quella fusione, con senno di adesso, rappresentava il primo tassello per la costituzione di un general contractor di dimensioni rilevanti, che ora mira a un portafoglio ordini di 60 miliardi, con commesse in tutto il mondo.

L'impostazione è chiara, però bisogna sciogliere alcuni nodi. Primo: quanto capitale servirà per questo nuovo soggetto? Diverse fonti parlano di 600 milioni, di cui 300 in carico a Cassa depositi, che gestisce la rac-

colta postale degli italiani.

«Le cifre più o meno potrebbero essere queste, ma mi faccia dire che stiamo costruendo un sogno proprio in un momento in cui il Paese sembra appiattito sul presente. Si tratta di un progetto industriale che mira a garantire un futuro ad oltre 30 mila persone che ora rischiano di perdere il lavoro. Il comparto delle costruzioni è in grossa difficoltà, vogliamo farlo ripartire creando occupazione e sviluppo. Non possiamo essere gli unici soggetti a poterlo fare, abbiamo bisogno del supporto di tutti i soggetti finanziari e istituzionali. Vogliamo costruire un gruppo affidabile, con un rating quasi investment grade, portare nuove specialità interne all'azienda arricchendo la gamma di competenze. Dalle carpenterie metalliche alle fondazioni speciali fino ai montaggi elettromeccanici».

Nel perimetro di questo nuovo gruppo rientreranno anche Trevi Costruzioni, Condotte, Grandi Lavori Fincofit, Cmc? E di aziende in bonis come Vianini e Pizzarotti?

«Non mi faccia ancora dire nomi. Devono ancora deliberare tutti gli organi competenti, ma i negoziati sono a buon punto e stiamo lavorando sui dettagli. Ci tengo a dire che questa non è un'operazione di salvataggio di imprese

decotte ma un'operazione d'intervento tra imprese e istituzioni finanziarie a supporto di un progetto per il sistema-Paese. I nostri interlocutori stanno visionando in questi giorni il piano industriale della risultante».

Gli istituti di credito sono allineati? Al momento ancora non hanno deliberato l'operazione. Interverranno se non sarà il mercato a sottoscrivere l'aumento di capitale?

«C'è tutto il loro supporto. Un afflato verso questo progetto. D'altronde si tratta anche di concentrare le linee di credito per sviluppare le infrastrutture che servono al Paese. Tenga conto che ogni anno noi prendiamo circa 6,6 miliardi di commesse, di cui 2 miliardi garantiti dalle banche. Hanno l'interesse a costruire un soggetto patrimonialmente solido con una struttura managerializzata anche per far ripartire tutti i cantieri al momento fermi».

Quanti sono? Ha una contabilità su questo? Pensa che il nuovo soggetto possa riavviare alcuni subito?

«Almeno 35 miliardi di opere pubbliche sono ferme anche per la difficoltà dei soggetti industriali. Ci sono oltre 30 mila persone direttamente coinvolte, senza contare le imprese fornitrici in crisi per i ritardi nei pagamenti».

Chi guiderà il nuovo veico-



Io? Lei? A Cdp spetterà la scelta del presidente? Si allargherà anche il consiglio di amministrazione?

«Mi piacerebbe essere il traghettatore di questo progetto, ho 60 anni e le forze per farlo, ma non è una questione di poltrone. La società diventerà a tutti gli effetti una public company con le migliori pratiche di corporate governance. La questione che conta, al netto dei pesi in consiglio, è quella di voler riattivare 400-500 mila posti di lavoro, che non si creano per decreto. E investire sulla sicurezza, su cui non si possono fare sconti, coinvolgendo i sindacati anche sulla formazione dei giovani attraverso master e percorsi universitari ad hoc».

Non crede che il nuovo soggetto possa strozzare tutta la filiera di pmi? D'altronde avrà un potere negoziale enorme.

«Voglio rassicurare tutti su questo. Stiamo costruendo con l'associazione dei costruttori un protocollo di filiera dando una serie di garanzie ai nostri partner: dai criteri di qualificazione per l'accesso alle gare alla contrattualistica».

Non sembra che la politica stia facendo il suo: lo "Sblocca Cantieri" sembra più un "Blocca Cantieri" e sulla riformulazione del codice degli appalti sono di più i veti incrociati che le soluzioni.

«I vari governi che si sono susseguiti hanno modificato una decina di volte il Codice concepito nel periodo post-unificazione ed ora è un coacervo di norme di cui neanche più gli specialisti ci capiscono alcunché. Speriamo che nel processo di conversione in Parlamento molte di queste storture vengano eliminate».

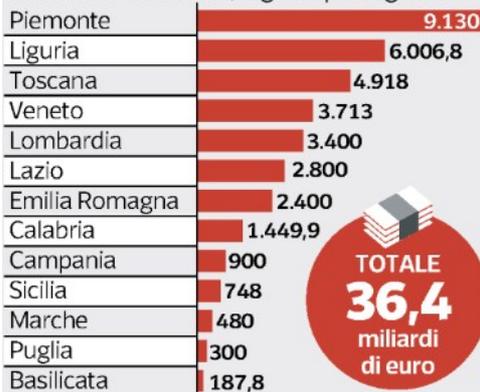
Non è preoccupato per la tenuta del governo dopo l'esito delle Europee?

«Questa operazione ha una connotazione industriale e di mercato. Dobbiamo riattivare cantieri bloccati per 36 miliardi di euro, in 14 regioni, e dare un futuro a migliaia di persone e alle loro famiglie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Una nazione bloccata

Le grandi opere (sopra i 100 milioni di €) attualmente bloccate, regione per regione



Fonte: Ance, luglio 2018



Corriere della Sera



Al vertice

Pietro Salini, 60 anni, amministratore delegato di Salini-Impregilo. Attorno al general contractor si sta costruendo una aggregazione nelle costruzioni con il supporto delle banche e di Cdp

CONSIGLIO COMUNALE. Bertacco: «Con l'ex sindaco tanti insuccessi»

Maxi progetti edilizi È scontro a Palazzo

Tosi: «Tutto fermo, Sboarina come Bertucco»**Segala: «Adige Docks? Cantieri previsti in agosto»**

«Urbanistica ferma a Verona. Comanda il compagno Bertucco, a cui Sboarina paga la cambiale politica». Flavio Tosi, consigliere comunale, con i colleghi Alberto Bozza, Lista Tosi, e poi Patrizia Bisinella e Paolo Meloni (Fare!) e con l'ex assessore all'urbanistica Gian Arnaldo Caleffi. Tosi parla di «progetti urbanistici fermi o cassati a causa dell'attuale amministrazione, che esulta perché ferma i cantieri in un momento di crisi per il comparto edilizio. Nel frattempo lo sviluppo della città è bloccato dalla relazione di totale sinergia tra Sboarina e il compagno Bertucco, il famoso Sboarucco vero sindaco di Verona», spiega.

«Sboarina sta bloccando la città. E così, dopo due anni, nulla si muove all'ex Tiberghien e all'ex magazzino ferroviario del Porto San Pancrazio, dove dovrebbe sorgere Adige Docks, il centro sportivo, nonostante la mia amministrazione avesse definito progetti di riqualificazione di aree oggi degradate».

Caleffi parlato invece del Central Park, allo scalo merci ferroviario di Santa Lucia. «Sboarina dopo aver promes-

so che faceva tutto parco verde si smentisce. Infatti il 20 maggio ha deliberato una convenzione con l'Università di Padova per lo studio del masterplan. L'Università ha il mandato, si legge nella delibera, "di convertire a parco urbano le aree liberabili consentendo la realizzazione di nuove volumetrie". In sostanza si torna al mix di aree edificabili e parco verde».

L'assessore all'urbanistica Ilaria Segala replica: «Per Adige Docks stanno ultimando i progetti delle opere pubbliche richieste da noi e il cantiere sarà in agosto». «Ormai Tosi non sa più che pesci pigliare, politicamente è in stato confusionale che sfoga nelle continue comunicazioni disfattiste sull'amministrazione Sboarina», replica l'assessore Stefano Bertacco, senatore di FdI. «Il tanto sbandierato successo della sua gestione è lastricato di insuccessi: traforo, navigazione dell'Adige, copertura dell'Arena. E l'urbanistica è entrata in vicende giudiziarie. Noi esercitiamo il mandato dei cittadini che ci hanno votato per l'impegno a fare meno centri commerciali e meno cemento nei quartieri». • E.G.



L'area dell'ex Tiberghien a San Michele Extra



LA PROTESTA DELLE IMPRESE

A rischio anche la Zes?
Nuovo fronte col governo

VENEZIA Nuovo fronte fra Veneto e Roma. Stavolta, dopo le bordate del M5s alla Pedemontana, i niet sull'autonomia e lo stallo Tav, rischia di saltare anche la Zes di Venezia e lunedì Confindustria porterà 200 imprenditori e sindaci a protestare a Roma. a pagina 3 **Zambon**

Zona economica speciale Industriali pronti alla piazza contro il ministro del Sud

Rilancio di Marghera, proposta in bilico. Zoppas: subito la Tav

VENEZIA Il Veneto e Roma. Il Veneto e i ministri pentastellati «schierati a Sud» secondo la vulgata. Il Veneto e una digalabrodo in cui ogni giorno si apre una nuova falla. Il Veneto e i suoi imprenditori avvelenati fin dai tempi del decreto Dignità. Col risultato che lunedì, sotto alle finestre del ministero per il Sud, ci saranno 200 fra imprenditori e amministratori veneziani e polesani a protestare contro la bocciatura della Zes, la Zona economica speciale di Venezia. Di ieri, un nuovo capitolo della difficile relazione fra la una regione che ha percentuali leghiste bulgare e quella parte del governo legastellato che risponde, quasi invariabilmente, picche alle richieste del Nordest. Venezia e Rovigo chiedono a gran voce da tempo la Zes, con tanto di certificazioni internazionali sulla bontà del volano di rilancio dell'immenso territorio post industriale di Marghera, 384 ettari, e delle zone depresse del Polesine. Il progetto è di Confindustria Venezia-Rovigo ma sostenuto da una ventina di sindaci e da tutte le categorie economiche. Una Zes geograficamente molto più a nord di quelle campane e calabresi previste inizialmente ma su cui il ministro per il Sud, Barbara Lezzi (M5s) aveva dato ampie rassicurazioni. Addirittura via etere, dalle frequenze di Radio 24. Nelle ulti-

me caotiche ore governative, però, salta fuori che c'è opposizione del ministro sul tema e che non passerà l'emendamento al decreto Crescita sulla Zes veneziana firmato dalla leghista Giorgia Andreuzza che siede alla commissione Attività Produttive della Camera convocata per martedì. Ecco spiegata la calata su Roma in fretta e furia. Dopo il campanello d'allarme, ci sono stati contatti diretti fra il presidente degli industriali veneziano-polesani, Vincenzo Marinese, e il ministro Lezzi. «Il ministro mi ha fatto presente che non ci sono fondi e se ne riparerà in autunno». Non basta, mercoledì scorso la pagina facebook del ministro ospitava un video e l'annuncio di un fondo da 300 milioni per le Zes del Meridione. Marinese, palermitano ma veneziano d'adozione, non ci ha visto più e ha commentato direttamente il post facendo appello alla «coerenza». A seguire una grandinata di commenti indignati, soprattutto dagli amministratori polesani e, in coda, una timida difesa d'ufficio di simpatizzanti del M5s. A Venezia, intanto, si organizzano i bus che porteranno al ministero per il Sud Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia Rovigo, Confartigianato Metropolitana Venezia, Confartigianato Polesine, Cna Venezia, Cna Rovigo, Confcommercio Venezia, Confesercen-

ti Venezia, il presidente della Provincia di Rovigo Ivan Dall'Ara, 18 Sindaci e buona parte delle rispettive giunte al seguito, imprenditori e cittadini.

«Non è tutto il M5s – spiega Marinese – il consigliere regionale Jacopo Berti, il deputato Alvisè Maniero e soprattutto il questore della Camera Federico D'Inca si sono spesi in prima persona con Lezzi ad esempio organizzando un incontro di recente». E non è un caso che la Zes sia uno dei punti che Berti ha annunciato di voler inserire nel documento «programmatico» del Movimento veneto da consegnare ai vertici nazionali pentastellati. Si indigna l'assessore regionale alle Attività Produttive, Roberto Marcato: «La Regione ha già inviato la lettera per chiedere la Zes al ministro Lezzi, io stesso ne ho ribadito la necessità in conferenza Stato-Regioni, a questo punto interesserò i nostri parlamentari. Il problema però è sempre l'interlocuzione con i grillini. Su grandi opere, Tav,



Pedemontana, Autonomia e Zes la Lega in Veneto e a Roma non ha dubbio alcuno».

Su tutte le furie Marinese: «I finanziamenti ci sono e parliamo di 26.600 nuovi posti di lavoro e un miliardo e mezzo di gettito l'anno a fronte di 150 milioni in 4 anni».

Attacca Roma pure Matteo Zoppas, a capo degli industriali veneti: «Le Europee sono passate ci si dovrebbe dire tutta la verità su cosa succederà da settembre in poi: o aumentiamo il debito, cosa che non possiamo permetterci, o l'aritmetica ci dice che verrà imposta una tassa implicita a tutti». Zoppas fa l'inventario dei sogni chiusi nel cassetto del Veneto: «Le tempistiche sulla Pedemontana sono folli, però l'inaugurazione del primo tratto sarà una prima pietra molto apprezzata e speriamo sia un inizio di un cambio di passo. Stiamo chiedendo più competitività, quindi una Tav che deve essere sviluppata da Verona fino a Padova nel più breve tempo possibile».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ex Petrochimico Una delle aree dismesse degli impianti Vynils, nel cuore di quello del polo petrolchimico di Marghera

Zes

● Le Zes, Zone economiche speciali sono aree in cui si deroga dalle norme vigenti per incentivare la crescita economica

● In pratica, le imprese che effettuano investimenti nelle Zes possono utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di nuovi beni strumentali e godono anche di semplificazioni normative

L'emendamento slitta al 4 con l'incognita copertura Polemica sui debiti del Cvn

- Nel decreto sbloccacantieri è stato presentato un emendamento sul Mose
- Prevede la nomina di un commissario, lo sblocco dei fondi di legge speciale (265
- milioni) e la creazione di una struttura pubblica per la gestione e manutenzione

VENEZIA Tutto rinviato al 4 giugno, martedì prossimo. Lega e M5s stanno ancora trattando sul decreto «sblocca cantieri» e anche l'emendamento Mose, la parte che interessa di più a Venezia, è sospeso. Anche ieri dal ministero dell'Economia e dalla Ragioneria non è arrivato il via libera per la copertura finanziaria, visto che la nuova «struttura pubblica» di gestione costerà 80-100 milioni all'anno alle casse dello Stato. Sta poi montando la polemica su una frase inizialmente passata inosservata, che non c'era nella prima versione uscita dal ministero ed è comparsa nel testo proposto da Luca Zaia e Luigi Brugnaro, «ossessionati» dalla volontà di specificare in ogni dove che a pagare la gestione e la manutenzione del Mose fosse lo Stato: «Le passività economiche causate nelle fasi precedenti alla costituzione della struttura pubblica e le eventuali passività pendenti alla medesima data ovvero sopravvenute, costituiscono oneri a carico del bilancio dello Stato», dice l'articolo.

Che cosa vuol dire? Un'interpretazione può essere, appunto, l'ennesima specificazione che nulla dovranno pagare gli enti locali. Zaia e Brugnaro hanno infatti vinto il braccio di ferro con il ministro Danilo Toninelli sul punto: la prima versione dell'emendamento prevedeva infatti che Regione, Città metropolitana e Comune – membri insieme a quattro ministeri e

all'Autorità di sistema portuale – dovessero mettere una quota complessiva di 35 milioni di euro e si era ipotizzata anche una tassa di scopo sui turisti (da legare al nuovo contributo di sbarco) per racimolare una parte dei soldi. Ipotesi bocciata per la sollevazione popolare del Veneto, compresi i parlamentari M5s locali. Ma molti si chiedono se, scritto così, quel testo non possa essere interpretato come un colpo di spugna sui debiti delle imprese nei confronti del Consorzio Venezia Nuova, che dovrebbe essere sciolto nel momento in cui la struttura sarà creata. E potrebbe essere anche questa lettura ad ostacolare il via libera del Mef. Certo che se il dicastero retto da Giovanni Tria dovessero bloccare il testo, si aprirebbe una nuova tensione tra Roma e Venezia.

Intanto ieri il senatore Pd Andrea Ferrazzi, relatore di minoranza del decreto, ha depositato alcuni annunciati subemendamenti al testo: uno, peraltro condiviso anche da una pentastellata come la collega senatrice Orietta Vanin, per inserire un quinto ministero, quello dell'Ambiente, nella compagine della struttura. Altri per mettere nero su bianco che nel passaggio dal Cvn alla nuova struttura dovrà essere salvaguardata l'occupazione, comprese le società Thetis e Comar. Un punto su cui anche Cgil, Cisl e Uil ieri hanno chiesto garanzie.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Veneto
Abusi e difformità nelle vecchie case: si potranno sanare
 La Regione Veneto si appresta a varare una legge che consente di regolarizzare piccole difformità urbanistiche in vecchi edifici, estendendo i bonus di Veneto 2050.
 Vanzan a pagina 14

Un “condono” per ampliare le vecchie case con mini-abusi

►La norma consentirà di estendere i bonus previsti dal Piano “Veneto 2050”

CALZAVARA E RIZZOTTO «RIGUARDA GLI EDIFICI COSTRUITI PRIMA DEL 1977 E CHE HANNO L'ABITABILITÀ»

IN COMMISSIONE

VENEZIA Non chiamatelo condono. E, soprattutto, non chiamatelo abuso. In consiglio regionale del Veneto gli esponenti della maggioranza di governo - il presidente della Seconda commissione Urbanistica Francesco Calzavara, la capogruppo di Zaia Presidente Silvia Rizzotto - spiegano che saranno semplici «regolarizzazioni» di «piccole difformità urbanistiche». Dall'opposizione il Pd si dice però perplesso: «Ci stanno chiedendo di monetizzare degli abusi, quindi il nome corretto non può che essere condono», dice il vicepresidente della Seconda commissione Andrea Zanoni.

In ballo c'è una proposta di legge, la numero 436, illustrata ieri a Palazzo Ferro Fini in Seconda commissione. «Le troveremo un nome efficace», dice Calzavara, primo firmatario del provvedimento. Al momento il titolo è il seguente: “Modifica della legge regionale 14/2019 “Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio” e modifiche alla legge regionale 11/2004 “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”. In soldoni, la proposta è di sanare tutti quegli edifici che, a causa di difformità urbanistiche, non possono godere dei vantaggi della legge 14/2019, il cosiddetto “Piano ruspa”.

IL PIANO RUSPA

Un passo indietro. Scaduto il Piano Casa Ter, il consiglio regionale del Veneto ha varato la legge “Veneto 2050”, soprannominata anche “Piano ruspa” o “Piano capannoni”, che consente di demolire e ricostruire godendo di crediti

edilizi. In pratica, si costruisce più del demolito grazie a una serie di bonus, tra cui quello sull'efficientamento energetico. Il requisito primario per poter demolire, ricostruire e ampliare è, però, che l'edificio originario, quello da abbattere, sia in regola. Ma a distanza di quasi due mesi dall'entrata in vigore della legge si è scoperto che alcuni edifici - quanti, in Regione non sanno dirlo - non possono utilizzare il “Piano Veneto 2050” perché presentano delle irregolarità. «Non sono propriamente abusi - spiega Rizzotto - Più che altro sono piccole difformità urbanistiche: una finestra spostata, una superficie leg-



germente aumentata, un volume un poco maggiore del previsto. È un provvedimento mutuato dall'Emilia Romagna». «Si tratta di edifici che all'epoca hanno avuto l'abitabilità, tutti antecedenti al 1977 - aggiunge Calzavara - Non sono stabili abusivi». Però non sono in regola. E, quindi, non si riesce a commercializzarli perché i notai non rogitano. La soluzione? Regularizzarli. E come si regolarizzano? Pagando. Come nei condoni.

LE REGOLARIZZAZIONI

Ecco cosa dice la proposta di legge presentata ieri: "Al fine di promuovere il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, secondo quanto previsto dalla presente legge e dalla legge regionale 14/2017 e di salvaguardare il legittimo affidamento dei soggetti interessati, fatti salvi gli effetti civili e penali dell'illecito, le opere edilizie eseguite in parziale difformità durante i lavori per l'attuazione dei titoli abilitativi rilasciati prima dell'entrata in vigore della legge 10/1977 e provvisti di certificato di abitabilità od agibilità, possono essere regolarizzate attraverso la presentazione di una Scia e il previo pagamento delle seguenti sanzioni pecuniarie". Si va da 500 euro per modifiche prospettiche a 500 euro a vano per diverse destinazioni d'uso delle stanze interne. Nella tabella a lato si può trovare il dettaglio delle sanzioni. Le somme andranno pagate ai rispettivi Comuni.

Il testo dovrebbe essere licenziato dalla Commissione già la settimana prossima per andare in aula entro giugno.

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le sanzioni

Modifiche prospettiche

500 euro



Aumento di superfici sino ad un massimo di 30 mq

200 euro al mq

Aumento di volumi sino ad un massimo di 90 mc

70 euro al mc

Diverse destinazioni d'uso dei vani interni

500 euro a vano

Opere che non rilevino in termini di superfici o volume

2.500 euro

Nei restanti casi una somma, da **1.000 euro** a **5.000 euro**, stabilita dallo Sportello unico per l'edilizia in relazione all'aumento di valore dell'immobile

centimemmi



EDILIZIA La Regione Veneto vara un nuovo condono, ma solo per gli immobili costruiti prima del 1977

Auto elettriche, ecco la mappa delle stazioni di ricarica

► Il progetto europeo realizzato da Veneto Strade

L'ASSESSORE DE BERTI: GIÀ COMMISSIONATE 140 STAZIONI

ORA SCATTA UN NUOVO BANDO DA 1,5 MILIONI DI EURO

IL PROGETTO

VENEZIA Si fa presto a dire auto elettrica. Al di là del costo di acquisto, c'è il problema dell'alimentazione. Che, dalle nostre parti, è assolutamente carente. Un esempio? Nel sistema autostradale europeo ogni 100 chilometri ci sono 32 centraline elettriche per la ricarica delle vetture. In Italia, ogni 100 chilometri sempre nel sistema autostradale, ce ne sono 12. E in Veneto? 2.

I dati li ha forniti Silvano Vernizzi, direttore generale e amministratore delegato di Veneto Strade, la società che per conto della Regione ha partecipato al progetto europeo denominato "e-Moticon" che ha affrontato il problema della scarsa e disomogenea diffusione della mobilità elettrica all'interno dei territori dello spazio Alpino. Tra le ragioni di questa inadeguata diffusione non c'è solo la carenza di centraline, ma anche la mancanza di inter-operabilità delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. Veneto Strade è riuscita a disegnare la mappa delle centraline esistenti nel ter-

ritorio regionale: basta collegarsi con il sito dell'ente ed entrare nello spazio denominato "Interreg Alpine Space e-Moticon" per visualizzare la rete esistente.

IL SITO

Per le centraline sono stati utilizzati colori diverse: verde se la stazione è disponibile, marrone se è in manutenzione, arancione se è occupata. L'antisima sono blu e sono quelle che non sono interconnesse. Per ogni stazione, inoltre, la mappa realizzata da Veneto Strade fornisce anche indicazioni tecniche. E qui si apre un altro capitolo dolente perché le stazioni di ricarica non hanno tutte la stessa "spina". E anche questo, come ha sottolineato l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Elisa De Berti, rappresenta un ulteriore freno. «Il futuro, però, è rappresentato dai veicoli elettrici», ha detto De Berti, motivo per cui la mappa di eMoticon - che con l'itinerario prescelto dà l'ubicazione delle centraline e anche informazioni turistiche nel caso la ricarica richieda un po' di tempo

- rappresenta un passo in avanti.

Ma la Regione cosa sta facendo? Nel 2016, ha detto De Berti, è stato avviato il progetto Pnire, c'erano 2,5 milioni di euro assegnati dal ministero dello Sviluppo economico per infrastrutture di ricarica elettrica, ma il bando aperto a privati e anche alle autostrade per cofinanziare il 50% del progetto ha registrato una scarsa partecipazione, a partire dalle autostrade. Morale: si è riusciti a impiegare un milione di euro per l'acquisto, non ancora concretizzato, di 140 stazioni di ricarica. «Ci resta un altro milione e mezzo che rimetteremo a bando», ha detto De Berti. Sempre per comprare nuove stazioni di ricarica.

Ma quante sono attualmente le centraline? In Europa sono 151.735, con un incremento del 24% su base annua. In Italia sono 3.824, con un aumento annuo stimato del 30%. Per quanto riguarda il Veneto si è passati dalle 148 stazioni del 2017 alle 250 del 2018, mentre le vetture elettriche nello stesso arco temporale sono quintuplicate: da 402 a 2.000.

Al.Va.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In numeri

250

Le stazioni di ricarica per uso pubblico disponibili sul territorio Veneto. Nel 2017 erano 148. In tutta Europa le stazioni di ricarica sono quasi 152mila, in Italia sono 3.824.

2.000

I veicoli elettrici circolanti in Veneto. Il dato è riferito all'anno 2018 e rappresenta lo 0,06% del complessivo parco auto circolante. È stimato un incremento su base annua del 398%.

1.066.100

I veicoli elettrici nel primo trimestre del 2019 circolanti in Europa. Si tratta dello 0,4% dell'intero parco circolante. Nel 2018 erano 973.059. In Italia sono 25.363.





VENETO STRADE Silvano Vernizzi e Elisa De Berti

Decreto Mose, martedì il voto in Senato

**CGIL, CISL E UIL:
«VA GARANTITO
NEL TESTO IL FUTURO
OCCUPAZIONALE
DI CHI DA ANNI LAVORA
ALLA SALVAGUARDIA»**

MOSE

VENEZIA È stato rinviato a martedì mattina il voto in aula al Senato sulla conversione del decreto Sblocca cantieri, che contiene anche il famoso emendamento dedicato a Venezia (Legge speciale) e al Mose. Lo hanno deciso i capigruppo di Palazzo Madama. Solo allora, si potrà parlare di sblocco della situazione del Mose e dei fondi di legge speciale che la città (e anche gli altri comuni della gronda lagunare) avanzano dallo scorso anno perché non ripartiti dal Comitato.

Nell'emendamento presentato dal Mit, si chiarisce che i soldi che serviranno a far funzionare il Mose saranno totalmente a carico dello Stato. Non ci sarà alcuna tassa di scopo, né il coinvolgimento nelle spese di Regione, Città metropolitana e Comune, come era stato ipotizzato inizialmente dal ministro Danilo Toninelli. Dove saranno coinvolti i livelli locali, invece, sarà nella «struttura pubblica» che dovrà occuparsi della gestione dell'opera, una volta ultimata.

Come è stato visto anche ieri, la Ragioneria dello Stato è un tantino preoccupata per quei cento milioni l'anno che servirebbero per la gestione e la manutenzio-

ne del Mose e il Governo deve impegnarsi a trovare questi soldi senza produrre deficit rispetto alle cifre attuali.

La parte più o meno immutata è quella del super commissario al Mose, da nominare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, che dovrà «sovrintendere le fasi di completamento, collaudo e avviamento del sistema Mose», assumendo direttamente la funzione di stazione appaltante, per superare l'attuale stallo in cui si trovano gli amministratori del Consorzio Venezia Nuova.

A questo proposito, Cgil Cisl e Uil di Venezia manifestano preoccupazione per l'occupazione di quasi 250 lavoratori (Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis), dei quali nel decreto non c'è traccia: «Esprimiamo la nostra forte preoccupazione riguardo il futuro occupazionale, mai coinvolto dagli scandali, che da anni lavorano non solo per il Mose, ma anche per la salvaguardia di Venezia della sua laguna, per il recupero ambientale, sociale ed economico della città. È necessario che il testo dell'emendamento sia integrato con un punto specifico che riguardi le garanzie occupazionali e professionali».

Ieri, intanto, il senatore Andrea Ferrazzi ha tenuto in Senato un discorso molto duro sul decreto nella sua interezza: «Non è con una modifica delle procedure che si supplisce a una capacità politica di decidere. Se c'è bisogno di un commissario - ha detto - allora bisogna commissariare il ministro Toninelli». (m.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA "BORSA" DELLA CAMERA DI COMMERCIO. Guglielmi (Fiaip) e il Comitato esecutivo: «Va bene solo Bassano». Proposta: più sgravi per gli affitti

Immobiliare, Vicenza guida la ripresa

Nel 2018 le compravendite sono salite del 12,6% (fa meglio solo Belluno) «a fronte però di una diminuzione dei prezzi del -1%»

Cinzia Zuccon

I problemi non mancano e dipendono molto dalle iniziative del Governo per rilanciare l'economia, ma il settore delle costruzioni sta uscendo dalla crisi e lo confermano anche i dati diffusi dalla Borsa immobiliare della Camera di commercio di Vicenza. A febbraio in Italia si è registrato un cospicuo incremento dell'indice della produzione: +7,8% su base annua. L'osservatorio Ance ha stimato per il 2018 un incremento dell'1,5% degli investimenti in costruzioni e una previsione in crescita per il 2019 tra l'1,1% e il 2%. Secondo l'indagine "Veneto Congiuntura" il fatturato delle imprese delle costruzioni nel quarto trimestre 2018 è cresciuto dello 0,6% in Veneto (+0,4% a Vicenza). Nel Vicentino lo scorso anno il numero totale delle imprese tra costruzioni, impiantisti, mediazione e gestione immobiliare è diminuito dello 0,4% rispetto al 2017 (a fine 2018 erano 13.172) ma gli addetti sono aumentati del 2,4% per un totale di 23.648 occupati. A crescere più di tutti è stato l'ambito della mediazione immobiliare: +5,9%.

SOVRABBONDANZA DI USATO, CRESCE DI VALORE SOLO IL NUOVO. Nel 2018 nel Vicentino ci sono state 7.475 le compravendite immobiliari, il 15,4% del totale regionale, ma se il Veneto ha segnato una crescita del 10% rispetto al 2017 il Vicentino ha realizzato un +12,6% piazzandosi secondo solo dietro a Belluno (+13,1%). «Si conferma un trend positivo registrato ne-

gli ultimi anni - precisa Renato Guglielmi, presidente del Comitato esecutivo della Borsa immobiliare di Vicenza - a fronte però di una diminuzione del valore degli appartamenti che perdono circa l'1% anno su anno. Un decremento che riguarda tutte le tipologie di appartamenti tranne però gli immobili nuovi in classi energetiche elevate che si apprezzano dello 0,2%. Un incremento minimo ma significativo perché è il primo dal 2012». Un effetto anche della crisi, dal 2008 il settore delle costruzioni ha subito un forte rallentamento e sono pochi gli appartamenti nuovi sul mercato mentre c'è sovrabbondanza di immobili datati. «L'unica località che mostra segnali di ripresa sia per il nuovo che per l'usato - precisa Guglielmi - è Bassano mentre in montagna c'è una certa richiesta di appartamenti nuovi in centro ad Asiago e una sofferenza generale per le altre località dell'Altopiano».

SI TORNA A INVESTIRE. La tipologia di appartamento più richiesto è il bicamere o il tricamere di nuova realizzazione, e il costo per quest'ultima tipologia si aggira sui 300 mila euro in tutta la provincia. Un valore giustificato anche dal fatto che gli immobili nuovi sono superiori anche a molli appartamenti ristrutturati per un insieme di prestazioni: oltre all'isolamento termico e acustico e prestazioni energetiche e ambientali elevate rispettano anche le normative antisismiche. «Un segnale interessante - prosegue Guglielmi - è un seppur timido ritorno degli investitori

che, complici anche le vicende delle banche locali, sono tornati a considerare il mattone un bene rifugio. I problemi invece permangono per il freno della crescita del settore immobiliare, l'auspicio è che il Governo ora guardi con un occhio di riguardo al mercato dell'intera filiera che fino a qualche anno fa determinava il 30% del Pil italiano ed ora ha un'incidenza molto inferiore».

AFFITTI A CANONE CONCORDATO IN TUTTA LA PROVINCIA. Per Guglielmi il problema della tassazione penalizza soprattutto il settore degli affitti a fronte di una quasi saturazione degli immobili disponibili generata dall'aumento delle compravendite. «Per sbloccare il mercato - spiega - l'obiettivo è di estendere a tutta la provincia le agevolazioni previste per le locazioni a canone concordato, ora possibili solo nei centri ad alta densità abitativa. Ad esempio per un appartamento mini locato normalmente a 400 euro mensili, con il canone concordato è ipotizzabile, anche a fronte di un affitto a 350 euro, che ci sia comunque un risparmio sul canone netto per proprietario. Confedilizia illustrerà questa nuova possibilità a tutti i proprietari di immobili in un incontro che si terrà il 12 giugno al Golf Hotel a Creazzo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I valori attuali

Ecco i valori (euro al metro quadro) minimi e massimi degli appartamenti nuovi o ristrutturati a nuovo ed usati di alcune aree del Vicentino, secondo la rilevazione della Borsa della Camera di commercio

VICENZA CENTRO: nuovo 2250 - 3425 euro, usato 825 - 1325. I quartieri con i valori più contenuti sono Villaggio del Sole e Pomari (il nuovo è tra i 1000 e i 1350 euro a mq, l'usato tra 350 e 500).

BASSANO CENTRO: nuovo 1725 - 3625 euro, usato centrale da 725 a 1325; nuovo periferia 1000 - 1450, usato in periferia 500 - 775.

SCHIO CENTRO: da 1175 a 1575, usato centro 425 - 750 euro; nuovo periferia 1050 - 1325, usato periferia 375 - 800.

ARZIGNANO: il costo al metro quadro degli appartamenti è tra 1125 e 1825 euro il metro quadro, l'usato 425 - 900 euro mq.

LONIGO: nuovo 1225 - 1500 euro, usato 425 - 600

ASIAGO: nuovo zona centrale: 2000 - 3925; usato 1150 - 1675.





Renato Guglielmi



La Camera di commercio

ZAIA E ZOPPAS. Inaugurazione lunedì: «È la “stura burocratica” al resto»

Pedemontana: «Un cambio di passo»

«La Pedemontana è la più grande infrastruttura che si costruisce oggi in Italia: il primo tratto sarà inaugurato lunedì con il vicepremier Matteo Salvini». L'ha confermato il governatore Luca Zaia, a Padova per la nuova terapia intensiva di patologia neonatale all'Azienda ospedaliera. «Lunedì si inaugurerà questo primo tratto di 9 chilometri: sono importanti per il valore simbolico perché rappresentano un'opera che finirà entro il 2020, perché è la più importante grande opera oggi in Italia, 2,2 miliardi e 94,5 chilometri di tracciato. È un'inaugurazione fondamentale: dà “la stura” burocratica a tutto il resto perché il 1° lotto apre tutti gli altri dal punto di vista burocratico».

E da Mogliano il presidente Matteo Zoppas di Confindustria Veneto sulla Spv: «Le tempistiche sono folli però sarà una prima pietra molto apprezzata e speriamo sia un inizio di un cambio di passo. Stiamo chiedendo più competitività e sappiamo che quando si rimane indietro poi non si riesce più a recuperare facilmente. Senza competitività non ci sono economia e occupazione». Zoppas parla poi di «una Tav che deve essere sicuramente sviluppata da Verona fino a Padova nel più breve tempo possibile» ma anche «un sistema di investimenti e comunque di aiuto che rimetta l'interesse delle imprese al centro affinché ci sia una ripresa dell'economia. Il made in Italy è stato costruito negli anni perché avevamo il vantaggio competitivo della capacità di fare impresa e essere aiutati. Oggi la capacità di fare impresa ce l'abbiamo ancora ma con un freno a mano tirato». ●



Bocciato il maxi-quartiere di Saviabona

L'analisi della documentazione ha portato alla luce il mancato rispetto degli obblighi della convenzione
Sul piatto questioni ambientali e di cessione di aree

L'iter era iniziato con la passata amministrazione e prevedeva insediamenti per 28 mila mq

Alessia Zorzan

Il progetto era stato battezzato come "Una piazza per Saviabona". I più visionari potevano già immaginarselo, strutturato come un "eco-quartiere" d'ispirazione nordeuropea, realizzato dal nulla nella vasta area che si trova dietro alla centrale di teleriscaldamento di viale Cricoli e che si estende fino a strada di Saviabona, all'altezza del vivaio. Avrebbero dovuto nascere condomini, negozi, uffici, un market - per un totale di 27 mila 900 metri quadri e 390 residenti in più - piste ciclabili, una piazza, oltre che zone a verde. Niente di tutto questo invece diventerà realtà, visto che il relativo Pua-piano urbanistico attuativo è stato bloccato e archiviato dal Comune.

BOCCIATURA. Non una sospensione dunque, ma un punto finale messo dall'amministrazione comunale. L'unica strada in mano ai proponenti del progetto, a questo punto, è tentare eventualmente un ricorso, se lo riterranno opportuno. Perché il caso, per quanto riguarda palazzo Trissino, è chiuso. Si conclude dunque con un "no" un iter avviato ancora con la passata amministrazione

ne e che avrebbe trasformato a fondo Saviabona. La notizia è di ieri mattina, quando l'assessore al Territorio Lucio Zoppello ha comunicato alla giunta che «l'istanza di approvazione del privato è stata dichiarata improcedibile dal direttore del servizio Urbanistica e il procedimento è stato archiviato». Una decisione «tecnica, presa dopo una attenta verifica di tutti i documenti e di tutte le procedure, come io stesso avevo richiesto», ha chiarito Zoppello. E proprio da questa verifica sono emersi inadempimenti da parte dei privati «degli obblighi assunti con la convenzione sottoscritta tra privato e Comune nell'ottobre del 2013 per l'attuazione del piano». «Questioni ambientali e di cessione dei terreni», sintetizza Zoppello.

MANCANZE. Il provvedimento che stabilisce l'archiviazione del procedimento mette in evidenza che l'indagine ambientale «non ha avuto esito positivo per carenza documentale, di analisi ambientali e incompletezza territoriale, come risulta dai pareri espressi dal settore Ambiente e da Arpav». Inoltre, si sottolinea «la mancata cessione delle aree a favore del Comune e della parrocchia di Santa Maria Ausiliatrice nei termini indicati dalla convenzione». In sostanza, l'indagine ambientale - obbligatoria per la verifica di fattibilità del Pua - è stata ritenuta non adeguata e insufficiente ed è mancata il passaggio dei terreni spettanti - come da convenzione - a Comune, per

una superficie di 96.720 metri quadri, e alla parrocchia per altri 2.643 metri quadri.

IL PROGETTO. Il piano, come detto, prevedeva nuove edificazioni per 27.900 metri quadrati di superficie divisi tra residenziale con porzione di social housing (15 mila 600 metri quadri complessivi), commerciale (5.600 metri quadri) e direzionale (2 mila 800), con edifici alti fino a 17 metri. Le opere a vantaggio del pubblico, riguardanti la viabilità e le aree per la realizzazione di parte del parco Astichello, erano state quantificate in circa 5 milioni di euro. Nel dettaglio, come spiegato nella relazione che accompagnava la proposta progettuale, erano previsti sei edifici, disposti in forma ovale, con un'altezza fino a cinque piani. La stima era di circa 180 appartamenti, 390 abitanti teorici insediabili. Praticamente uno stravolgimento degli equilibri del quartiere. Tanto che per mitigare l'impatto, il progetto prevedeva anche delle opere compensative come strade, ciclabili, una bretella di collegamento e spazi aperti, oltre che la cessione al Comune di una parte del parco Astichello per 76.545 metri quadri. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

2012

L'ANNO DI AVVIO DELL'ITER DEL PROGETTO

Le radici del piano risalgono al 2012 con l'approvato dell'accordo pubblico-privato ex articolo 6 nell'ambito del Piano degli interventi. Nel 2013 è stata sottoscritta la convenzione tra privato e Comune per l'attuazione del piano.

5

I MILIONI DI EURO IN OPERE COMPENSATIVE

Oltre a strade, ciclabili, una bretella di collegamento e altri spazi aperti, come la piazza, il progetto prevedeva di realizzare e cedere al Comune una parte del parco Astichello pari a 76.545 metri quadrati.

15.600

I METRI QUADRI PENSATI PER IL RESIDENZIALE

Il progetto prevedeva la costruzione di sei condomini, con una altezza massima di circa 17 metri, fino a cinque piani. La stima era di circa 180 appartamenti, per 390 nuovi residenti





L'area dove sarebbe dovuto sorgere il nuovo borgo di Saviabona, progetto ora archiviato dal Comune



L'assessore Lucio Zoppello ha annunciato lo stop al progetto

Sospeso il Codice degli appalti

Un emendamento della Lega congela molte norme fino al 31 dicembre 2020 per rilanciare gli investimenti pubblici e facilitare la riapertura dei cantieri

Sospensione chirurgica del codice appalti fino al 31 dicembre 2020. Con un emendamento presentato ieri in aula al Senato, la Lega ha proposto un congelamento di molte norme del Codice appalti volto a rilanciare gli investimenti pubblici e facilitare l'apertura dei cantieri per la realizzazione delle opere pubbliche. Vi si liberalizza fino al 100% la possibilità di subappalti mentre cade l'obbligo di scegliere i commissari di gara tra gli iscritti nell'albo dell'Anac.

Cerisano a pag. 37

Un emendamento della Lega al dl sblocca cantieri alza il livello dello scontro con il M5S

Una deregulation per gli appalti

Sospensione chirurgica del Codice fino al 31/12/2020

DI FRANCESCO CERISANO

Sospensione chirurgica del codice appalti fino al 31 dicembre 2020 nel segno della totale deregulation. Forte della vittoria alle elezioni europee, la Lega comincia a fare la voce grossa con il Movimento 5 Stelle e il primo terreno di confronto sembra essere il decreto legge sblocca cantieri. Con un emendamento presentato ieri in aula al Senato il partito di **Matteo Salvini** ha spiazzato l'alleato di governo proponendo un congelamento di molte norme del Codice appalti (dlgs 50/2016) volto a «rilanciare gli investimenti pubblici e facilitare l'apertura dei cantieri per la realizzazione delle opere». Per il leader della Lega si tratta di un intervento necessario «che tutte le imprese italiane chiedono da anni» e che, dice, «hanno già fatto Germania e Gran Bretagna». «Il codice degli appalti è vecchio e sta ingessando il Paese», ha proseguito il vicepremier. Ma le opposizioni insorgono parlando apertamente di «un aiuto all'illegalità, alla corruzione e alla criminalità organizzata» (è il commento di **Franco Mirabelli**, vicepresidente dei senatori del Pd).

Ma quali deroghe prevede in concreto l'emendamento della Lega?

Innanzitutto si liberalizza

fino al 100% la possibilità di subappalti. Viene infatti sospeso fino al 31 dicembre 2020 il divieto di superare la soglia del 30% dell'importo complessivo di lavori, servizi e forniture. Cade anche (sempre fino a tutto il 2020) l'obbligo di scegliere i commissari di gara tra gli esperti iscritti nell'albo dell'Anac. L'unico obbligo per le stazioni appaltanti sarà quello di scegliere i commissari secondo principi di competenza e trasparenza. E ancora, viene sospeso l'obbligo di indicare la terna dei subappaltatori in sede di offerta per importi superiori alle soglie comunitarie. Per gli appalti di importo superiore alle soglie comunitarie si stabilisce che il valore economico possa contare fino al 49% (oggi la soglia era del 30%). Sempre fino a tutto il 2020 viene eliminato il divieto di fare riserva, da parte delle imprese, su progetti esecutivi oggetto di validazione. Potranno così essere oggetto di riserva anche gli aspetti progettuali che sono stati oggetto di verifica.

Un'altra importante novità riguarda le soglie di affidamento per i contratti di valore inferiore alle soglie comunitarie, già modificate rispetto al testo originario del decreto legge durante l'esame in commissione. Resta l'affidamento diretto fino a 40.000 euro, ma da 40.000 a 150.000 euro la procedura negoziata con

invito di tre operatori viene sostituita dall'affidamento diretto previa valutazione di tre preventivi. Una differenza non da poco, destinata a velocizzare gli affidamenti. Da 150.000 a 350.000 euro resta la procedura negoziata previa consultazione di dieci operatori, mentre da 350.000 a un milione di euro viene confermata la procedura negoziata con consultazione di almeno 15 operatori. L'obbligo della gara scatterà sopra il milione di euro.

Sì alle gare anche senza fondi

Una norma sicuramente controversa inserita nell'emendamento presentato dalla senatrice leghista **Simona Pergreffi** riguarda la possibilità per le pubbliche amministrazioni di avviare le procedure di affidamento anche senza risorse. Fino a tutto il 2020 sarà possibile fare le gare anche se la disponibilità di finanziamenti sia limitata alle sole attività di progettazione. Le opere, di cui è stata



avviata la progettazione, saranno considerate prioritarie ai fini dell'assegnazione dei fondi.

Tutte le misure, come detto, saranno a tempo, in modo da sperimentarne l'efficacia nel rivitalizzare il settore dei lavori pubblici. Entro il 30 novembre 2020 il governo presenterà una relazione al parlamento sugli effetti della sospensione al fine di valutare l'opportunità di mantenere o meno le misure. Che dunque potrebbero cessare al 31 dicembre 2020, ma anche essere prorogate o diventare strutturali.

Martedì la resa dei conti in aula al senato

Ma per vedere la luce, la deregulation immaginata da Salvini dovrà prima superare la resistenza del MoVimento 5 Stelle che non sembra intenzionato a cedere su un tema, quale quello della trasparenza e della lotta alla corruzione negli appalti, considerato irrinunciabile. Ai Pentastellati ma anche al Pd non piacciono la liberalizzazione fino al 100% della possibilità di subappalti, il massimo ribasso fino a 5 milioni di euro e la previsione che, nelle offerte più vantaggiose economicamente, il valore economico possa contare fino al 49%. Tutte misure, hanno osservato i dem, che delineano «un quadro pericoloso e inquietante».

Per questo la ripresa dei lavori dell'aula del senato sul decreto, attesa per martedì, potrebbe tradursi in una vera e propria resa dei conti all'interno della maggioranza la cui tenuta potrebbe essere messa a dura prova qualora l'emendamento Pergreffi dovesse essere respinto.

La ricetta della Lega per velocizzare gli appalti

Niente centrali di committenza per gli appalti dei comuni non capoluogo di provincia. Viene sospeso fino al 31 dicembre 2020.

Sospeso il divieto del ricorso all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione dei lavori.

Niente più obbligo di scegliere i commissari di gara tra gli esperti iscritti nell'albo dell'Anac. L'unico obbligo per le stazioni appaltanti sarà quello di scegliere i commissari secondo principi di competenza e trasparenza.

Si liberalizza fino al 100% la possibilità di subappalti. Viene infatti sospeso fino al 31 dicembre 2020 il divieto di superare la soglia del 30% dell'importo complessivo di lavori, servizi e forniture.

Sospeso fino a fine 2020 l'obbligo di indicare la terna dei subappaltatori in sede di offerta per importi superiori alle soglie comunitarie

Entro il 30 novembre 2020 il governo presenterà una relazione sugli effetti della sospensione al fine di valutare l'opportunità di mantenere o meno le misure.

Per i contratti sotto le soglie di rilevanze comunitarie le modalità di affidamento saranno le seguenti:

- Affidamento diretti fino a 40.000 euro
- Da 40.000 euro e 150.000 euro affidamento diretto previa valutazione di tre preventivi (fino ad ora era prevista la procedura negoziata)
- Da 150.000 a 350.000 per i lavori procedura negoziata previa consultazione di dieci operatori
- Da 350.000 a un milione di euro procedura negoziata con consultazione di almeno 15 operatori
- Sopra il milione di euro procedura aperta

Per gli appalti di lavori, servizi e forniture sotto soglia la stazione appaltante stabilirà il tetto massimo per il punteggio economico in modo da evitare che tale elemento sia talmente prevalente sugli altri da determinare l'applicazione del criterio del minor prezzo

Per gli appalti di importo superiore alle soglie comunitarie si stabilisce che il valore economico possa contare fino al 49%

Fino a tutto il 2020 sarà possibile avviare le procedure di affidamento delle opere anche se la disponibilità di finanziamenti sia limitata alle sole attività di progettazione. Le opere la cui progettazione è stata avviata saranno considerate prioritarie ai fini dell'assegnazione dei fondi

Fino al 31 dicembre 2020 non sarà più necessario il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici per opere di importo fino a 100 milioni. Oggi il limite è di 50 milioni

Le novità per il codice appalti determinate dalle modifiche al decreto legge Sblocca cantieri

Subappalti, tetto massimo 40%

Progettazioni: niente incentivi per i tecnici della p.a.

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Appalti di lavori più semplici fino a un milione di euro; ripristinato il tetto del 30% per l'offerta economica; subappalto al massimo per il 40% (dal 50%) del totale dei lavori; niente incentivi ai tecnici dell'amministrazione per la fase di progettazione; criteri ambientali minimi solo oltre 5,5 milioni, soglia Ue; costo della manodopera incluso nell'offerta. Sono queste le principali novità riferite al codice appalti apportate nella discussione in commissione lavori pubblici e trasporti riunite del senato al decreto-legge n. 32/2019 (Sblocca cantieri) che adesso è all'esame dell'aula e oggetto di ulteriori emendamenti, sia pure marginali, da parte dei relatori e del governo.

Le novità sono tutte contenute all'articolo 1 che di fatto si configura, di fatto, come un vero e proprio secondo correttivo al codice appalti del 2016.

Una prima modifica ha riguardato l'ambito di applicazione oggettivo del «regolamento unico» del codice che dovrà sostituire l'attuale numerosa congerie di provvedimenti di varia fonte. Nel testo del decreto si richiamavano i diversi provvedimenti che il regolamento dovrebbe sostituire, mentre nel testo uscito dalle commissioni si fa riferimento alle materie, fermo restando che fino all'approvazione del regolamento (180 giorni dall'approvazione della legge

di conversione, quindi, entro metà dicembre 2019) i provvedimenti che oggi disciplinano queste materie continueranno a sopravvivere, evitando quindi ogni vuoto normativo.

In commissione è stato ripristinato il tetto all'elemento prezzo nell'aggiudicazione con il criterio dell'Oepv (offerta economicamente più vantaggiosa) che invece il governo, nel testo del decreto-legge 32, aveva eliminato. Pertanto, all'offerta economica, gli atti di gara emessi dalle stazioni appaltanti non potranno assegnare più di 30 punti su 10.

È stata «ridisegnata» la norma sugli affidamenti sotto soglia: per affidamenti da 40 mila euro a 150 mila euro per i lavori, o alle soglie Ue per le forniture e i servizi (221 mila), si procederà mediante affidamento diretto previa consultazione di almeno tre (lavori) o cinque operatori economici (servizi e forniture,) previa indagine di mercato o scelta con elenchi di operatori economici e applicazione del principio di rotazione degli inviti.

Per i servizi tecnici rimane invece ferma la disposizione speciale di cui all'articolo 157 che impone da 100 mila euro in su il ricorso alle procedure ordinarie. Per lavori da 150 mila a 350 mila euro, sempre procedura negoziata ma con invito a dieci operatori economici; da 350 mila euro a un milione, invece, si passa a quindici operatori economici. Per lavori fra un milione e la soglia Ue di 5,4 milioni l'affidamento av-

verrà con le procedure ordinarie (quindi non soltanto con la procedura aperta).

Per quanto riguarda il subappalto si riduce dal 50% al 40% il tetto massimo e si reintroduce il divieto per i partecipanti alla gara di essere, successivamente subappaltatori. Viene eliminata la possibilità di applicare l'incentivo del 2% del valore dell'opera a favore dei tecnici delle pubbliche amministrazioni per l'attività di progettazione svolta da tecnici delle amministrazioni. I servizi ad elevata intensità di manodopera, anche se riguardano servizi e forniture standardizzate, devono sempre essere affidati con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa e non con il prezzo più basso.

Non sarà possibile escludere per irregolarità fiscali che non siano state accertate e l'utilizzo obbligatorio dei Cam (Criteri ambientali minimi) sarà limitato ai soli casi di lavori oltre i 5,5 milioni di lavori.

Non si dovranno più indicare in offerta separatamente il costo della manodopera e gli oneri di sicurezza aziendali: si riterranno «compresi nell'offerta economica».

—© Riproduzione riservata—



IL 10 GIUGNO

Un workshop sul decreto sbloccacantieri

Il dl Sblocca cantieri (n. 32/2019), ora in fase di conversione, interviene su molte parti dell'attuale Codice degli appalti (dlgs 50/2016).

Uno degli aspetti di maggior rilievo di tali interventi è dato dalla previsione del nuovo regolamento unico di attuazione, che sostituirebbe le attuali prescrizioni e disposizioni normative di varia fonte, tra cui le linee guida Anac, nonché innovazioni significative in materia di progettazione, direzione dei lavori e collaudo e in materia di affidamenti. Significative sono le nuove norme che disciplinano i criteri di aggiudicazione, le norme sulle stazioni appaltanti e il responsabile unico del procedimento. Su questi aspetti, Ali (Autonomie locali italiane) ha organizzato il prossimo 10 giugno 2019 nella sede di via degli Scialoja 3 un workshop aperto agli amministratori e ai funzionari degli enti locali, coordinato da Loreto Del Cimmuto, direttore Ali. Relazioneranno Mariangela Di Giandomenico, esperta e consulente Ali e il prof. Gianfrancesco Fidone, docente di diritto e regolazione dei contratti pubblici /Luiss Roma.



I costruttori: troppe leggi

Ben 600 opere ferme E 53 miliardi congelati

■ L'Italia può ripartire se riaprono i cantieri. Se l'edilizia torna a girare. L'effetto leva che le costruzioni possono esercitare sul Pil e sull'occupazione è determinante. Lo sanno bene a Palazzo Chigi e i costruttori. E l'ipotesi, rilanciata giusto ieri dal vicepresidente del Consiglio, Matteo Salvini, di sospendere per 2 anni il codice degli appalti (che avrebbe cristallizzato miliardi di potenziali investimenti e bloccato decine di opere), potrebbe fornire l'abbrivio necessario per ripartire. Prende forma quindi la «sospensione sperimentale» fino al dicembre 2020 di diverse e numerose norme del Codice degli appalti, «al fine di rilanciare gli investimenti e facilitare l'apertura dei cantieri», a disposizioni per «perseguire l'efficacia dell'economia circolare». O almeno è questo quanto prevede il nuovo testo dell'emendamento della Lega al decreto Sblocca cantieri all'esame del Senato che ha già fatto storcere il naso a più di qualche esponente grillino.

La novità - già nell'aria da tempo - è ora condensata in un testo di cinque pagine. In sostanza si intende cancellare l'articolo 1 del dl Sblocca cantieri-sisma, cioè le modifiche al Codice degli appalti, e dall'altro sospendere l'applicazione del Codice stesso "congelando" alcune norme. Verranno sospese alcune disposizioni: dal ricorso all'affidamento congiunto della progettazione ed esecuzione dei lavori; all'obbligo di scegliere i commiseri di gara tra gli esperti iscritti all'albo Anac; il limite al 30% ai subappalti; l'obbligo di indicare la terna di subappaltatori in sede di offerta per le gare sopra soglia comunitaria. E ancora, stop all'eliminazione del limite del 30% al valore del punteggio economico nelle ipotesi di aggiudicazione della gara con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, da tempo attende un «primo segnale di attenzione» verso il settore edile. Insomma, si attende uno sforzo di semplificare le procedure a monte delle gare d'appalto. Secondo l'Ance, finora è stato speso soltanto il 4% dei 150 miliardi stanziati per le infrastrutture. L'Ance stima in circa 600 le opere bloccate per un controvalore di 53 miliardi. C'è poi da capire se i soldi effettivamente ci siano in cassa.

AN. CA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL REGOLAMENTO

Confermata la stretta sui fondi agli stranieri per l'edilizia agevolata

UDINE. La giunta regionale ha approvato due delibere che modificano, rispettivamente, il regolamento sugli incentivi di edilizia agevolata e quello in materia di edilizia convenzionata. Il regolamento sugli incentivi per l'edilizia agevolata a favore dei privati recepisce tre nuovi requisiti di accesso fissati dalla legge regionale 24 del 2018: la residenza nel territorio regionale da almeno cinque anni anche non continuativi negli otto anni precedenti; non essere stati condannati per invasione di terreni o di edifici; l'attestazione da parte dei cittadini non comunitari di non possedere altri alloggi nei Paesi di origine e provenienza.

Le modifiche al regolamento aggiornano anche il valore dell'indicatore Isee – che passa a 30 mila euro dai 29 mila attuali – e semplifica la procedura di subentro nel contributo in caso di separazione personale dei beneficiari. Tra gli interventi di risparmio energetico si aggiunge anche la “sostituzione dei serramenti esterni”, mentre viene diminuito l'importo contributivo per le manutenzioni straordinarie, che passa da 10 mila a 8 mila euro, da 12 mila 500 a 10 mila 500 se in comune montano. A proposi-

to di comuni montani, vi vengono estese le maggiorazioni di contributo a favore dei soggetti deboli. Tra le principali modifiche al regolamento, spiccano il procedimento di ammissione a contributo solo in base all'ordine cronologico di presentazione delle domande e l'aumento da due a tre anni del termine entro il quale i cittadini devono concludere le iniziative che prevedono lavori edilizi.

I nuovi requisiti soggettivi di accesso vengono introdotti anche nel regolamento sulle iniziative di costruzione, acquisto e recupero di immobili finalizzate alla realizzazione di alloggi da destinare a vendita, assegnazione e locazione in regime di edilizia convenzionata e sugli incentivi destinati ad Ater, acquirenti e assegnatari. Sono, come nel caso dell'edilizia agevolata, requisiti temporali, penali e di proprietà. Tra le altre novità, l'elevazione del limite Isee per l'accesso ai contributi (da 32 mila a 33 mila euro), la semplificazione e velocizzazione della prenotazione delle risorse e la più chiara definizione del caso di soggetti che escono dal nucleo familiare, analogamente a quanto previsto per l'edilizia agevolata. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



REALIZZERÀ UN POLO LOGISTICO DA OLTRE 200 MILA MQ, TRA I PIÙ GRANDI IN ITALIA

Lcp investe 175 milioni a Trecate

Il gruppo tessile Kering pronto a insediarsi trasferendo dalla Svizzera le attività di logistica, facendo della provincia di Novara la nuova fashion Valley, come avvenuto nel Canton Ticino

Il comune di Trecate, in provincia di Novara, si prepara a diventare uno dei principali siti per la logistica del Nord Ovest d'Italia. Lo sviluppatore immobiliare Logistics Capital Partners ha infatti alzato il velo su Lcp Trecate Xxl, maxi progetto da oltre 175 milioni di euro per la costruzione di un nuovo polo distributivo ad alta efficienza, che si preannuncia tra i più grandi d'Italia. Più in dettaglio, si tratta di una struttura logistica di 210.891 metri quadrati di superficie, progettata secondo dettami tecnologici e ambientali avanzati per ottenere i più alti livelli di certificazione Leed e del Protocollo Itaca. Situato strategicamente 40 km a ovest di Milano, a 7 km da Novara e in prossimità dello scalo aeroportuale di Malpensa, il nuovo insediamento sarà facilmente raggiungibile dall'autostrada A4 Torino-Venezia.

Logistics Capital Partners, non a caso, dopo aver completato importanti progetti sempre in ambito logistica a Vercelli e Torrazza Piemonte per Amazon, ha scelto di puntare su Trecate per la sua vicinanza al capoluogo lombardo e al posizionamento sul corridoio Torino-Milano-Venezia, considerato strategico dalle aziende per lo sviluppo logistico e distributivo dei prodotti.

La nuova struttura logistica, la cui progettazione è stata affidata allo studio di architettura The Blossom Avenue, si comporrà di tre edifici. I primi

due, per un totale di 162.235 mq e la cui costruzione verrà avviata subito, saranno realizzati su misura sulla base delle richieste specifiche del cliente con cui Lcp ha già firmato un contratto di locazione a lungo termine. Le due strutture saranno completate in tempi brevi, rispettivamente prima di Natale 2019 (il primo) e all'inizio del 2020 (il secondo). Il terzo edificio, situato nell'area della città di Novara e con una superficie di 48.656 mq, sarà costruito nel corso del 2020 ed è disponibile per la locazione.

«Il polo di Trecate si inserisce nella più ampia strategia di sviluppo di Lcp a livello europeo che vede in questo momento importanti investimenti in Italia, Francia, Spagna, Olanda e Belgio», ha spiegato Andrea Benvenuti, responsabile di Lcp per il segmento costruzioni e sviluppo immobiliare. «Dopo le prestigiose realizzazioni per Amazon a Vercelli e Torrazza Piemonte, l'azienda è molto orgogliosa di proseguire il proprio sviluppo in Italia, e in particolare in Piemonte, con Lcp Trecate Xxl, un progetto così ambizioso, esteso e ricco di contenuti architettonici, tecnologici e ambientali».

Inquinino dei primi magazzini che verranno realizzati sarà Kering, gruppo cui fanno capo alcuni dei più importanti brand del settore della moda (fra cui Gucci, Bottega Veneta, Saint Laurent e Balenciaga), che sposterà il cuore delle sue attività logistiche dal Canton Ticino all'Italia.

Una nota del gruppo ricorda l'inizio delle attività di logistica in Svizzera una ventina di anni fa, paese dove Kering conta oggi circa 20 magazzini tra cui il fiore all'occhiello è rappresentato dall'hub di Sant'Antonino, inaugurato nel 2014. Tuttavia la crescita degli ultimi anni avrebbe portato alla saturazione anche quest'ultima struttura, spingendo infine il gruppo alla decisione di centralizzare le attività in un unico polo logistico appunto con sede a Trecate.

A proposito del nuovo insediamento nelle vicinanze di Novara, Kering spiega che questo verrà «attuato gradualmente nei prossimi tre anni, a partire dal 2020 sino al 2022». Le strutture logistiche oggi presenti in Ticino continueranno a operare, seppur con una sostanziale riduzione delle attività con conseguente ridimensionamento del personale impiegato, che secondo quanto riferito da diverse testate locali dovrebbe scendere dagli 800 addetti attuali a quota 400.

Secondo le testate locali, l'abbandono (seppure parziale) del Canton Ticino da parte di Kering, che segue quello di Armani del 2016, potrebbe preludere alla fine della Fashion Valley, il distretto del Canton Ticino in cui si sono insediate diverse realtà del settore dell'alta moda. Trecate sogna invece di salire al ruolo di nuova Fashion Valley della moda in Italia. (riproduzione riservata)





L'INVESTIMENTO

Il fondo F2i in Multi Service Il Porto: «Grande opportunità»

Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino la possibile entrata del fondo di investimento F2i, attraverso il gruppo Porto di Carrara, nella compagine societaria di Multi Service, «è una grande opportunità per il porto di Venezia». «Abbiamo seguito con attenzione negli ultimi mesi le fasi preliminari dell'operazione, che dimostra l'attrattività degli scali portuali di Venezia e di Chioggia», dice il presidente Pino Musolino, «si tratta di un'ottima opportunità per lo sviluppo del settore delle rinfuse solide che vanta già numeri importanti a Venezia, grazie alle oltre 7,3 milioni di tonnellate movimentate nel 2018 in crescita del 7,8% rispetto all'anno precedente, e grazie a player eccezionali come Multi Service». «E' evidente», aggiunge Musolino, «che l'eventuale rafforzamento del comparto potrebbe favorire la crescita occupazionale e un ulteriore aumento della competitività del sistema portuale veneto.

Per quanto di competenza, esamineremo ora attentamente i dettagli della proposta di F2I, che si prefigura come molto interessante». Musolino interviene all'indomani della notizia del quasi certo e imminente arrivo del fondo di investimento F2i nel porto commerciale di Venezia. Il fondo guidato da Renato Ravanelli, secondo quanto riportato l'altro giorno dall'agenzia Radiocor «potrebbe firmare un accordo vincolante per rilevare alcuni asset portuali dell'armatore Enrico Bogazzi» che comprendono anche il terminal Multi Service a Porto Marghera. F2i contra tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo, China Investment Corporation (Cic) e la società di investimenti privata Adrian. F2I, potrebbe subentrare a Enrico Bogazzi anche nelle banchine del porto di Marina a Carrara da Marina di Carrara per aggiudicarsi uno sbocco a mare nell'alto Tirreno e a Venezia per l'alto Adriatico. —



L'azienda Multi Service di Porto Marghera



«Manca un piano, investitori spaventati»

Silipo, l'architetto che ha ideato il masterplan per il Vega: «Gli operatori c'erano, ma non potevano certo comprare al buio»

Il mandato dell'esperto era quello di sondare il mercato dei soggetti interessati a investire **«Il mercato immobiliare a Milano è saturo e molti guardano a Venezia»**

Gianni Favarato

A Venezia le vaste e ben servite aree della gronda lagunare che guardano Venezia abbondano, ma nessuno sembra volerle, come testimoniano i tre bandi andati sostanzialmente a vuoto per vendere aree ed edifici del Parco Vega e volendo anche il resto del waterfront lagunare, che comprende i lotti del Vega 2, 3 e 4 da sviluppare, i Pili, Forte Marghera, San Giuliano, via Torino e la prima zona industriale (l'area dell'ex Italiana Coke). Ne parliamo con l'architetto Andrea Silipo, advisor che ha messo a punto il master plan per la vendita d'intesa con Paolo Marchiori, liquidatore della società consortile proprietaria del Vega (controllata al 55 % al Comune) in concordato preventivo dal 2013.

Qual era il suo incarico nell'ambito del concordato?

«Il nostro mandato è stato forse la prima occasione per sondare in modo sistematico e professionale il mercato degli investitori e developer nazionali ed internazionali sull'interesse ad un'importante operazione di sviluppo incentrata sull'area strategica che si situa tra il fronte lagunare davanti all'isola di Venezia e il polo di Mestre. Il liquidatore del Vega ci aveva affidato l'incarico di far precedere l'ulteriore bando di vendita da un "master plan", da condividere con il Comune di Venezia, che dimostrasse che l'acquisto degli asset di Vega potevano essere il cuore dello sviluppo urbano dell'intero comprensorio che comprende anche Forte Marghera. Questa strategia di vendita comportava la cessione dell'intera proprietà».

Il parco Vega è nato 25 anni fa a Marghera come piano di riconversione e valorizzazione di tutto il waterfront la-

guna che però non è stata portata a termine. Perché?

«Alla crescente saturazione del mercato immobiliare milanese fa riscontro una nuova sensibilità verso le opportunità degli altri poli urbani del nostro Paese e quindi verso il "brand" Venezia. Questo interesse è particolarmente elevato nei confronti di un settore particolare, per anni rimasto praticamente fermo, ancorché centrale nel territorio della nostra penisola: i cosiddetti "waterfront", cioè la riqualificazione delle aree urbane affacciate sull'acqua e che, nella generalità dei casi, fronteggiano storiche infrastrutture portuali. In particolare, l'interesse degli operatori nei confronti di Vega e delle aree circostanti poneva però condizioni di agibilità e certezza, prima fra tutte l'attiva partecipazione degli stakeholder pubblici come Comune, Autorità portuale e di quel grande proprietario para-pubblico che è Eni».

Per questo ben tre bandi di vendita del Vega e possibilmente del resto del waterfront lagunare sono andati di fatto a vuoto?

«Questo tipo di operazioni ricadono nel settore delle iniziative pubblico-private che comportano il consenso delle amministrazioni competenti, la loro partecipazione alla infrastrutturazione dei siti e la capacità degli sviluppatori a portare avanti iniziative complesse che partono dalla pianificazione ed arrivano alla gestione, come le grandi operazioni milanesi, da Porta Nuova alle aree ex-Falk».

Concorda con l'architetto Roberto D'Agostino che ha criticato la vendita a pezzi le aree del Vega senza visione strategica?

«Nel nostro caso, la fascia che va dall'aeroporto di Tesserà fino al terminale di Fusina, necessiterebbe di quella visione unitaria giustamente invo-

cata da D'Agostino».

E chi dovrebbe avere questa visione strategica?

«Servirebbe un "concerto" di sistema politico, amministrativo e finanziario fra diversi poteri e competenze: nel nostro caso la sostenibilità urbanistica, ambientale e socio-economica a medio termine in capo al Comune di Venezia; e gli indirizzi del nuovo Piano regolatore portuale nell'ambito in una strategia di sistema che coinvolga Chioggia-Venezia-Trieste».

Mettere d'accordo Comune e Porto sembra una missione impossibile visti i contrasti esistenti proprio sulle questioni urbanistiche.

«Il raggiungimento di una visione unitaria e il conseguente coordinamento operativo qui sarebbe facilitato dall'esistenza, purtroppo oggi in sofferenza finanziaria, di un soggetto pubblico-privato come Vega che in altri casi occorre creare con tutte le criticità politico-burocratiche che la partecipazione pubblica comporta. Con queste facilitazioni e grazie alla preziosa collaborazione della Liquidazione e alle nostre vaste relazioni internazionali nell'opportunità Vega più di una decina di importanti operatori internazionali che, con la nostra assistenza, hanno impegnato risorse ed energie per passare da un generico interessamento ad una progettualità economico-finanziaria».

Ma poi si sono pentiti. Cosa è mancato per convincerli a partecipare ai bandi?

«Gli operatori hanno dovuto prendere atto di due oggettive criticità che riguardano il pubblico, a cominciare dal consenso dell'Autorità Portuale condizionato alla conclusione dell'iter del primo atto imposto dalla nuova Legge sui porti con la predisposizione del "Piano Strategico" del quale farà inevitabilmente parte la realizzazione della nuova Stazione



Marittima. Per quanto riguarda il Comune, nonostante una generica disponibilità ad esaminare informalmente le diverse proposte, l'obbligo di avviare una vera e propria istruttoria solo con soggetti titolati, che cioè abbiano l'effettiva proprietà delle aree di loro interesse: in altri termini, prima acquistare "al buio" i terreni e poi presentare i progetti per la loro approvazione, senza alcuna certezza sui tempi e sui risultati. E' indispensabile, inoltre, l'assunzione graduale di responsabilità da parte pubbli-

ca con atti di indirizzo cogenti e l'individuazione delle risorse di co-finanziamento del piano per infrastrutture primarie e secondarie, probabilmente ed in parte i costi di bonifica».

E i privati?

«Occorre creare un tavolo di concertazione, dotato di effettivi poteri di indirizzo e valutazione finanziaria sulla progettualità dell'intero comprensorio partecipato e delegato da tutti i soggetti proprietari delle aree e possibilmente, da operatori di standing adeguato. E'

infatti inevitabile che un intervento di riqualificazione urbana così complesso comporti che, sulla base di un progetto condiviso, i singoli proprietari accettino il criterio della compensazione fra il valore dei lotti destinati all'edificazione privata e quelli interessati da infrastrutture e servizi pubblici. Il nostro master plan da ha trovato un riscontro positivo anche negli uffici comunali, e dimostra l'ineludibilità di questo passaggio». —

 BY-NC-ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

BANDO FALLITO

Venduti solo due lotti su undici Valore: 2 milioni

Neanche il terzo bando di vendita, chiuso poche settimane fa – in esecuzione del concordato preventivo concesso sei anni fa dal Tribunale al consorzio di società proprietario del Parco tecnologico e scientifico Vega – è riuscito a vendere tutti i lotti messi in gara per coprire il buco di 15 milioni di debiti accumulati dalla società che ha come socio di maggioranza il Comune di Venezia, con il 55% delle quote attraverso la controllata Ive. Alla fine venduti solo due lotti sugli undici lotti messi in vendita per un totale di base d'asta di 19.180.600 euro: il lotto 5 (la torre Hammon) per un valore di 1 milione di euro e il lotto 6 (edificio Antares) per 830.00 euro.



Andrea Silipo dell'advisor Ipi
e presidente di Harbours

Mose, tutti i debiti azzerati. Ma chi paga? Altri ostacoli per lo "Sblocca cantieri"

La Corte dei Conti verifica la copertura. Il nuovo commissario potrebbe essere Nicola Dall'Acqua, direttore dell'Arpav

Alberto Vitucci

Con che soldi lo Stato pagherà i debiti e i danni accumulati nel tempo dalle imprese del Consorzio Venezia Nuova? È questo il primo ostacolo al decreto "Sblocca cantieri", in discussione nell'aula del Senato, che andrà all'esame della Corte dei Conti per le coperture di bilancio necessarie. Nell'emendamento presentato dal ministero delle Infrastrutture si delinea il percorso per la gestione del Mose. Con la nomina di un commissario per la conclusione dell'opera e la creazione di una «Struttura» con ministeri ed enti locali. Ma all'articolo 6-ter è stata inserita il passaggio che ha fatto sobbalzare più di qualcuno. «Le passività economiche causate nelle fasi precedenti alla costituzione della struttura pubblica», recita il testo, «e le eventuali passività pendenti alla medesima data ovvero sopravvenute, costituiscono oneri a carico del bilancio dello Stato». Debiti azzerati, dunque. Almeno 300 milioni che il Consorzio dei commissari ha chiesto alle imprese consorziate, anche per i danni subiti a causa di lavori «non fatti a regola d'arte». Perché allora questo colpo di spugna?

GLI INDUSTRIALI

A sollecitare l'inserimento di quel passaggio sarebbero stati gli industriali, in accordo con la Regione, per «salvare le imprese in difficoltà e i loro la-

voratori». Le tre grandi azioniste del Consorzio (Mantovani, Condotte e Fincosit) versano in situazioni economiche di grandi difficoltà. Se il decreto sarà approvato i debiti spariranno.

IL CONSORZIO

«Prendo atto di questo provvedimento, non sta a me intromettermi nelle decisioni politiche», commenta desolato il commissario straordinario del Consorzio Giuseppe Fienngo, ex avvocato dello Stato nominato dalla prefettura e dall'Anac di Cantone dopo lo scandalo del 2014, «ma mi chiedo che fine faranno i contenziosi che vedono opposte quelle imprese a noi. In particolare come finirà la richiesta danni che il Covela, controllato da Mantovani, ha presentato al tribunale. Ci hanno chiesto 190 milioni di danni, perché i ritardi e gli errori del Mose sarebbero responsabilità nostra...».

IL PD

Il Pd si schiera contro il provvedimento. Ieri mattina nell'aula del Senato il veneziano Andrea Ferrazzi ha attaccato il governo. «Spesso questi decreti hanno il titolo contrario al contenuto», «questo in realtà blocca i cantieri. L'unico commissario dovrebbe essere messo al posto del ministro Toninelli». Soddisfatto il Pd per avere ottenuto che i costi del Mose restino a carico dello Stato e non dei cittadini

con l'annunciata – poi ritirata – taxa di scopo.

IL COMUNE

Gran parte dell'emendamento è stato scritto in accordo tra la Regione di Luca Zaia e il Comune di Brugnaro. «Il nostro obiettivo», spiegano a Ca' Faresetti, «era quello di recuperare i 265 milioni fermi da un anno e mezzo per la manutenzione della città. E di evitare che i costi del Mose ricadano sulla città».

IL COMMISSARIO

Il nuovo commissario dovrà ultimare i lavori del Mose. Si fanno i nomi del provveditore Roberto Linetti, ma anche quelli di Fabio Riva, già responsabile dell'Ufficio salvaguardia ai tempi di Patrizio Cuccioletta e del veronese Nicola Dall'Acqua, di recente nominato da Zaia direttore generale dell'Arpav regionale.

LA STRUTTURA

La nuova struttura pubblica, «anche articolata su modelli societari», dovrà sostituire tra breve il Consorzio Venezia Nuova. Sarà pagata dallo Stato e ne faranno parte rappresentanti dei ministeri delle Infrastrutture, beni culturali e Agricoltura, la Regione, il Comune, la città metropolitana e l'Autorità portuale. Altro aspetto clamoroso, nel testo non compare il ministero per l'Ambiente, che fa parte del Comitato e da sempre si occupa di laguna.—

BY-NC-ND ALL'UNICI DIRITTI RISERVATI





Prova di sollevamento delle paratoie del Mose al Lido

LETTERA ALL'AVVOCATURA DI STATO

«I lavori del Consorzio li assegniamo noi» La proposta di Linetti

«Gli appalti e i pagamenti alle imprese possiamo farli direttamente noi. Firmando un nuovo atto aggiuntivo alla Convenzione con il concessionario e abbattendo l'aggio del 12 per cento». Il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti prende carta e penna, e scrive all'Avvocatura distrettuale dello Stato. La conclusione burrascosa dell'ultima riunione con le imprese e i commissari straordinari che governano il Consorzio lo ha convinto ad accelerare. Così ieri ha scritto all'Avvocatura di Venezia, chiedendo un parere legale. «Ultima iniziativa», scrive, «tesa a recuperare una situazione di stallo generale destinata al fallimento dell'operazione e delle attività e realizzazioni in corso». Da mesi la conflittualità fra il Provveditore, rappresentante del ministero delle Infrastrutture in laguna e il concessionario Venezia Nuova è alta. «Le maggiori

difficoltà segnalate dalle imprese», spiega Linetti, «riguardano i pagamenti anticipati alle imprese, l'individuazione dei progetti da redigere e l'assegnazione ai progettisti e alle imprese; la redazione del Piano di avviamento e manutenzione del Mose. Su questo dovrebbero intervenire i commissari con atti che rientrano nelle loro esclusive competenze». «Molti dei problemi sono chiaramente interni al Consorzio e tra i due commissari e tra questi e le imprese e su questo noi non possiamo intervenire». «Chiediamo dunque a questa Avvocatura, in modo molto concreto», conclude il Provveditore, «se questo ufficio può acquisire direttamente quelle attività bypassando gli amministratori straordinari, di fatto esercitando per intero la funzione di Stazione appaltante e di controllo». —

A.V.



Roberto Linetti



SAN DONÀ

Ultimo intervento sul Ponte della Vittoria

Altri disagi in vista

Tra qualche giorno le date ufficiali per la manutenzione
I lavori saranno di notte e prevedono la chiusura della strada

Giovanni Cagnassi

SAN DONÀ. Lavori al ponte della Vittoria, ora si entra nel cuore dell'intervento con la manutenzione dei giunti.

Il traffico quindi dovrà essere nuovamente chiuso di notte, dopo le molte interruzioni e sensi unici alternati dall'inizio dei lavori fino a oggi. A giorni verrà annunciato ufficialmente quando scatterà l'ultima parte del lunghissimo intervento manutentivo, costato quasi un milione di euro e tanti disagi ai residenti. Terminata la complessa fase della dipintura, la ditta Sal.co.s srl si prepara alla fase conclusiva entro giugno.

I lavori erano però iniziati lo scorso agosto tra le polemiche per la lentezza e perché, nel periodo di Ferragosto, i cantieri erano stati chiusi per

le ferie. Ora i sindaci di San Donà, Andrea Cereser, e di Musile, Silvia Susanna, stanno discutendo con Anas, con i rispettivi assessori e tecnici, le modalità dei prossimi interventi che richiederanno dai quattro giorni a una settimana di tempo, con la necessaria interruzione del traffico nelle ore notturne.

La prima ipotesi è che il ponte venga completamente chiuso al traffico dalle 21.30 alle 5 del mattino per circa 5 giorni. I sindaci hanno chiesto che sia almeno concesso il senso unico alternato, per alleviare i disagi alla circolazione, magari aumentando i giorni per l'intervento. A breve verranno comunicati gli orari stabiliti definitivamente e le modalità. Per tutto il basso Piave si annunciano ancora disagi, nonostante fosse stato a suo tempo annuncia-

to che, per la dipintura e la manutenzione dei giunti nella parte sottostante, non sarebbe stato necessario chiudere nuovamente la viabilità. «Stiamo ancora discutendo con Anas», ha spiegato la sindaca di Musile Susanna, «per cercare di limitare al massimo i disagi. Ci è stato detto che la chiusura sarà solo per quattro, forse cinque giorni, ma tra una cosa e l'altra verosimilmente potrebbe passare una settimana a nostro avviso. In ogni caso, siamo disposti ad accettare anche tempi più lunghi per evitare la chiusura totale di notte, magari organizzando un senso unico alternato quando sia necessario con una certa elasticità nel controllo della viabilità che consenta anche di non interrompere il traffico». —

BY NC ND AL QUILI DIRITTI RISERVATI

LAVORI DA ULTIMARE

Appalto alla ditta Salcos srl per quasi un milione di euro

L'appalto per i lavori di manutenzione al ponte della Vittoria, è stato assegnato da Anas alla ditta Sal.co.s srl di Santa Maria Capua Vetere, per poco meno di 1 milione di euro. Comprende sia la completa dipintura della

struttura metallica di un acceso azzurro, ideata per ricordare il Piave fiume sacro alla Patria, sia la delicata manutenzione dei giunti di dilatazione che garantiscono la necessaria elasticità dell'infrastruttura. I giunti

vanno periodicamente sostituiti, infatti, per non compromettere la sicurezza del ponte su cui transitano fino a duemila veicoli l'ora, nei periodi di maggior traffico. La verniciatura è stata oggetto di critiche perché non preceduta da una sabbatura della parte metallica, ma la perizia di una ditta della zona, chiesta informalmente dal Comune di Musile, ha confermato che la dipintura era stata effettuata regolarmente.





La chiusura del ponte nell'agosto 2018

FOTOTOMMASELLA

Boccia: «Tav, vera priorità» Zoppas: stop a nuove tasse

Confindustria al governo: vogliamo tutta la verità sulle coperture dei conti pubblici
Pedemontana veneta, segnale positivo l'apertura del casello ma il ritardo è grave

Piovesana: chi pensa di spremere imprese e lavoratori sbaglia
Abbiamo già dato

Albino Salmaso

MOGLIANO VENETO. Il giudizio di Confindustria sul governo Conte non cambia: no a nuove tasse a imprese e famiglie, la priorità assoluta è il capitolo infrastrutture, con le Tav Torino Lione e Brescia Padova che vanno sbloccate subito, senza perdere tempo in assurde verifiche tecniche. La Pedemontana che lunedì aprirà il primo tratto di sette chilometri a Breganze è certamente un passo avanti ma arriva con «un ritardo folle»: se ne parla dal Settanta e il primo cantiere è decollato nel 2011. Vincenzo Boccia, leader di Confindustria ieri a Mogliano Veneto con Matteo Zoppas e Letizia Moratti, si dice preoccupato per l'alta astensione al voto Ue che dimostra «come una parte del Paese sia in una fase di assoluta assuefazione». E poi torna a sollecitare Salvini e Di Maio a non abbassare la guardia con l'Europa: dopo l'uscita di scena di Mario Draghi dalla guida della Bce «c'è da sperare che il nuovo presidente sappia sostenere la politica monetaria come elemento integrante della coesione sociale. La vera sfida si gioca sulla scelta del Commissario Ue. L'Italia deve puntare a una nomina di alto profilo: al commercio, all'in-

dustria, al mercato interno o alla concorrenza» e non finire nei vagoni di coda dei sovrani come l'Ungheria cui Junker ha assegnato lo sport nel 2014. Boccia ha anche parlato della manovra finanziaria con due pregiudiziali da affrontare: il nodo risorse e quello degli effetti sull'economia reale dei provvedimenti che saranno adottati a ottobre.

Più netto il giudizio di Matteo Zoppas, leader degli industriali veneti, preoccupato per la crescita zero del Pil. «L'economia sta rallentando e l'Italia viaggia a una velocità ancora più lenta rispetto a quella della Germania, Usa e Cina. Quindi noi vogliamo sapere tutta la verità su cosa succederà da settembre in poi. O aumentiamo il debito, ma non ce lo possiamo permettere, o l'aritmetica ci dice che necessariamente verrà applicata una tassa implicita a tutti».

La patrimoniale tanto invocata dai tedeschi, pronti a punirci dopo l'uscita di scena di Draghi dalla Bce? Speriamo di no. La pensa così anche Maria Cristina Piovesana, vicepresidente di Assindustria Veneto-centro: «Sono preoccupata perché non è chiaro come possa avvenire la copertura delle promesse fatte dal governo. La cosa più facile è spremere le imprese, ma sia noi che i lavoratori abbiamo già dato tanto, la partita non è facile».

E la ripresa della fiducia dei consumatori, certificata dall'I-

stat? La luce in fondo al tunnel rischia di sparire per la guerra dei dazi tra Usa e Cina, che avrà un impatto pesantissimo sul commercio mondiale, ha concluso la Piovesana.

Ultimo capitolo: le infrastrutture. Dal Veneto arriva un segnale chiaro, apre i battenti la Pedemontana e il semaforo rosso acceso dal ministro dell'Ambiente Costa si è già spento. Zoppas è prudente: «I tempi di realizzazione della superstrada sono folli, però sarà una prima pietra molto apprezzata. Speriamo sia l'inizio di un cambio di passo». Non solo autostrade ma anche i treni ad alta velocità. «La Tav deve essere sicuramente sviluppata da Verona fino a Padova nel più breve tempo possibile» ha detto Zoppas, che poi ha sollecitato un cambio di passo: il governo deve creare «un sistema d'investimenti che rimetta l'interesse delle imprese al centro affinché ci sia una ripresa dell'economia. Il made in Italy costruito negli anni del boom grazie a un vantaggio competitivo rischia di crollare perché non basta più la capacità di fare business: oggi abbiamo un freno a mano tirato e rischiamo di perdere quello che nel mondo si chiama Made in Italy». E lunedì le categorie economiche e 18 sindaci veneziani saranno a Roma a protestare contro il ministro del Sud Barbara Lezzi che ha escluso Venezia e Rovigo dai benefici del taglio delle tasse per le Zes. —

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI





Maria Cristina Piovesana e Matteo Zoppas di Confindustria



Vincenzo Boccia

VENETO STRADE

C'è e-Moticon piattaforma per le auto ecologiche

VENEZIA. Il Veneto diventa sempre più "green". Presentato, nella sede mestrina di Veneto Strade, e-Moticon, un programma interreg spazio alpino 2014-2020, che coinvolge 41 osservatori internazionali e 15 partner tra i quali, appunto, figura Veneto Strade. Obiettivo del progetto: una sensibilizzazione "green" dello spazio alpino, con la messa in evidenza del rinnovamento di un parco macchine sempre più ecologico, che non trova corrispondenza in un'attualizzazione dei servizi. Parole che trovano corrispondenza nei numeri. Tra il 2017 e il 2018 si è stimato nel 398% l'aumento delle auto elettriche in Veneto, parallelo all'aumento appena del 70% delle centraline elettriche (da 148 a 250). Una situazione che rende il Veneto fanalino di coda continentale: nel sistema autostradale europeo, la media è di 32 centraline di ricarica ogni 100 km; in Italia, queste sono 12; numero che crolla nella nostra Regione: solo due. Per questo, ha spiegato l'ad Silvano Vernizzi, è nato e-Moticon: piattaforma di mappatura - costantemente aggiornata - delle centraline autostradali. —

L.B.



L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Pordenone, inaugurato il terminal intermodale

PORDENONE. È stato inaugurato ieri il terminal ferroviario intermodale Beato Odorico da Pordenone, nell'area dell'Interporto Centro Ingresso. Il terminal sarà gestito dal gruppo elvetico Hupac, società leader nella gestione di rete nel traffico intermodale e la messa in servizio dell'infrastruttura permetterà lo sviluppo del traffico sia con i porti del Nord Tirreno sia con le nazioni del settentrione d'Europa e dell'Est. Il terminal permetterà di trasferire dalla strada all'intermodale fino a 180 mila trasporti l'anno. «Un'infrastruttura strategica, un hub di eccellenza per la logistica, patrimonio dell'intera regione che saprà vincere le sfide se sarà in grado di fare sistema», ha detto l'assessore regionale alle attività produttive Sergio Emidio Bini parlando di «un'opera di grande impatto per lo sviluppo commerciale e industriale». —



«Da Progetto Italia spinta dello 0,3% al Pil»

PARLA FERRARI (SALINI)

Progetto Italia, il nuovo polo delle costruzioni al quale sta lavorando il gruppo Salini Impregilo con le banche e Cdp, «è un grande segnale di speranza per il Paese, l'ultima chiamata per il settore». Massimo Ferrari, dg del gruppo Salini, illustra il

piano che punta a salvaguardare 500mila posti di lavoro e generare un impatto sul Pil dello 0,3% l'anno. «Entro il 2021 il gruppo avrà ordini per 71 miliardi, un fatturato di 12 miliardi e distribuirà dividendi nel 2020». L'operazione prevede un aumento da 600 milioni e un finanziamento di 700 milioni da un pool di banche. **Laura Serafini** — a pag. 12

«Da Progetto Italia lo 0,3% del Pil In gioco opere per 36 miliardi»

INTERVISTA

MASSIMO FERRARI

Il direttore generale di Salini: «I progetti sbloccabili sono concentrati per lo più al Nord»

«Il gruppo potrà distribuire dividendi già dal 2020 e finanziarsi sul mercato»

Laura Serafini

Il Progetto Italia, il nuovo polo delle costruzioni al quale sta lavorando il gruppo Salini-Impregilo con le banche e Cdp, «è un grande segnale di speranza per il paese, l'ultima chiamata per il settore». Massimo Ferrari, dg del gruppo Salini, illustra il piano che punta a salvaguardare 500 mila posti di lavoro e generare un impatto sul Pil dello 0,3% l'anno. «Entro il 2021 il gruppo avrà ordini per 71 miliardi, un fatturato di 12 miliardi e distribuirà dividendi nel 2020». L'operazione prevede un aumento da 600 milioni e un finanziamento di 700 milioni da un pool di banche. «Lo di avanzamento del progetto -chiosa Ferrari- mi rende fiducioso per il futuro del Paese».

Dottor Ferrari, siamo in dirittura d'arrivo per il polo?

C'è un forte interesse di primarie istituzioni finanziarie italiane ed estere sul progetto. È grande segnale di speranza, l'ultima chiamata per il settore delle costruzioni italiane. Il mercato internazionale è in crescita, nel prossimo triennio saranno lanciati 1.400 miliardi di progetti; 500 miliardi sono già

in corso e noi vi partecipiamo, come le metro di Parigi e di Riad. In Francia, Spagna, Germania, Stati Uniti, in Australia ci sono player forti, mentre nel nostro Paese ci sono soggetti deboli, perché il quadro è frammentato in 500 mila aziende, di cui solo 10 hanno un fatturato oltre il miliardo e la metà sono in crisi. In Italia abbiamo puntato sulla corsa al ribasso dei prezzi, la marginalità all'inizio delle commesse è spesso negativa. Per sopravvivere oggi bisogna competere all'estero e lì requisiti richiesti sono ben altri.

Di cosa parliamo?

Qualità dei progetti, di esecuzione, health and safety, solidità finanziaria sono parametri fondamentali per partecipare alle gare. Solo un grande gruppo può investire molto e rispettare questi standard.

Dunque non resta che il consolidamento

La dimensione è un fattore chiave. In Italia il settore è in crisi, ma è strategico per l'economia. Il fatturato è pari a 160 miliardi; ci sono 30 miliardi di infrastrutture pubbliche che valgono un milione di occupati. Abbiamo 36 miliardi di progetti sbloccabili concentrati al Nord, ma anche al centro e al Sud. Di questi, 26 miliardi sono finanziati da Rfi e da Anas. Parliamo dello 0,2-0,3% del Pil.

Quali aziende dovrebbero entrare nel perimetro del polo?

Abbiamo presentato un'offerta per Astaldi che prevede un aumento da 225 milioni. Tra le condizioni che dovrà valutare il tribunale c'è la capacità di Salini-Impregilo di trovare finanziatori. Prevediamo inoltre di acquisire contratti: abbiamo fatto offerte ai commissari di Condotte e le stiamo valutando

anche per Cmc. Ricordo che abbiamo già integrato Glf (famiglia Mazzi, ndr). Ci sono contatti in corso con altre società, ma se ci sarà la disponibilità in quel caso si possono immaginare aggregazioni con conferimento di asset.

Si è parlato di Vianini, Pizzarotti. Preferisco non commentare i nomi.

Come si configura l'operazione?

Il progetto prevede un aumento di capitale di Salini Impregilo, ma anche linee di credito e garanzie per sostenere le attività e migliorare il rating. Abbiamo come traguardo BB+ di S&P (oggi è a BB-). Un livello sotto l'investment grade, ma non c'è nessuna società di costruzioni che è sopra.

Seicento milioni per l'aumento è una grandezza verosimile?

Sì, anche se ci sono ancora in corso verifiche. L'obiettivo è coprire l'aumento di capitale con la partecipazione di soggetti istituzionali e banche.

Quali sono le dimensioni del finanziamento?

La cifra è ancora in corso di definizione, ma si tratta di circa 700 milioni che saranno forniti da un pool di banche prevalentemente italiane, ma anche estere. Tra nuove linee di credito e mantenimento di quelle attuali calcoliamo circa 300-400 milioni, di cui la metà serviranno per la ricapitalizza-



zione di Astaldi. Sono previste, inoltre, linee di back up per 200-300 milioni da attivare sono in situazioni di emergenza, ma che rappresentano anche per le agenzie di rating un elemento di continuità. L'operazione prevede garanzie, in buona parte fornite da compagnie assicurative statunitensi, per il mercato canadese e quello Usa. Salini possiede già un plafond di 5-6 miliardi di garanzie: l'obiettivo è aumentarlo di un altro miliardo per nuove commesse in Canada alle quali lavoriamo assieme ad Astaldi. Per quest'ultima sono inoltre previste garanzie bancarie nel 2019 per circa 350 milioni.

Per l'aumento si è parlato del ruolo di Intesa Sanpaolo, Unicredit, Bnp-Bnl e BancoBpm, assieme a Salini e Cdp, che dovrebbe partecipare con 300 milioni. Conferma?

Non voglio commentare i nomi. Hanno espresso forte interesse - e anche dedicato un grande impegno - le maggiori istituzioni finanziarie del Paese. Molti tra gli istituti bancari hanno già svalutato i loro crediti verso le imprese in crisi, ma hanno capito l'importanza dei rischi per la filiera. Non è escluso che entrino in partita anche banche che non hanno esposizione verso il settore. Ci aspettiamo che anche altri

investitori siano interessati, visto che il 25% dell'aumento è riservato al mercato. Salini-Impregilo resterà azionista di controllo.

Qual è il senso del coinvolgimento di un socio a controllo pubblico come la Cdp?

La matrice pubblica può avere un senso perché dà la stabilità di lungo termine. Ricordo che lo statuto di Cdp prevede il supporto a investimenti nelle infrastrutture strategici per il Paese.

Cosa prevede il business plan del polo?

Per Salini vuol dire continuare a generare utili. Il piano prevede circa 70 miliardi di valore dei contratti al 2021, un fatturato tra 12-14 miliardi, un Ebit tra 500-700 milioni. Sono previsti dividendi già dal 2020. Se riusciamo a tenere aperti i cantieri l'impatto sarà per 500 mila posti di lavoro, con un contributo al Pil dello 0,2-0,3% su base annua.

Manca l'accordo sulla governance. L'ad sarà espresso da Salini. È vero che Cdp vuole esprimere un presidente forte?

La volontà di tutti i soggetti coinvolti è quella di fare un'operazione di mercato. Anche la governance dovrà essere di mercato, perché altrimenti sarebbe

bocciata dagli investitori. C'è grande disponibilità di tutti a ragionare per raggiungere il migliore assetto.

Quando si chiude?

Sugli aspetti fondamentali siamo in fase avanzata e direi che bastano pochi giorni. I passaggi formali nei cda sono previsti tra un mese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DOSSIER



**IL SOLE 24 ORE
16 MARZO 2019
PAG. 9**

Lo scorso 16 marzo sul Sole 24 Ore l'anticipazione del «Progetto Italia», l'ambizioso piano di Salini Impregilo per avviare nel paese il consolidamento del settore costruzioni (a partire dal salvataggio di Astaldi), step necessario per salvare le grandi opere sul territorio nazionale.



GENERAL MANAGER
Massimo Ferrari,
direttore generale
e chief financial
officer
di Salini Impregilo

La fotografia dei costruttori italiani

Dati in milioni di euro

	Ricavi 2017	Var. % sul 2016	Ebitda 2017	Var. % sul 2016	Debito 2017	Var. % sul 2016
Salini Impregilo	6.107,2	3,8	580,2	4,9	702,6	100,3
Astaldi	3.060,7	1,9	366,4	-3,5	1.267,0	16
Pizzarotti	1.161,0	59	67,8	-28,7	147,1	48,6
Cmc	1.118,9	5,2	176,5	-1,6	669,9	16,4
Rizzani de Eccher	1.073,0	16,9	62,8	35,5	217,0	n.s.
Bonatti	760,9	-4,7	83,1	-21,4	88,4	-7,8
Ghella	564,1	-9,1	86,5	16,4	29,3	-60
Cmb	480,9	-7,7	23,1	-35,8	86,4	n.s.
Cimolai	440,5	18,3	56,0	1,3	171,1	60,6
Itinera	400,2	5,1	23,5	-11,3	-7,3	-100,4
Pavimental	397,4	30,6	46,4	n.s.	53,4	77,2
Sicim	391,5	16,8	61,1	-3,4	-26,0	n.s.
Salcef	332,0	23,8	51,6	106	23,9	n.s.
Gcf - Generale Costruz. Ferroviarie	325,5	24,1	32,2	57,8	-20,0	31,6
Icm	288,8	-15,1	53,1	52,7	93,3	74,6
Italiana Costruzioni	220,5	4,7	6,5	-26,2	73,8	49,4
Grandi Lavori Fincosit	201,7	-29,9	-49,2	n.s.	167,6	4,4
Carron	183,1	-9,9	9,9	-25	-14,0	n.s.
Inc	172,1	-18,6	12,3	-30,8	57,7	-13,6
Colombo Costruzioni	171,6	33,8	4,2	29	-22,4	n.s.

Fonte: Guamari

LA GIORNATA POLITICA

SBLOCCA CANTIERI

La Lega:
codice appalti,
sospensione
temporanea
per due anni

Giorgio Santilli

— a pagina 2

Sblocca cantieri, Salvini attacca: codice appalti sospeso due anni

Al Senato. Guerra a tutto campo Lega-M5s, l'esame del decreto in Aula slitta a martedì prossimo. Il congelamento sarà solo parziale. Il Carroccio frena anche sulla revoca delle concessioni autostradali

Giorgio Santilli

ROMA

Il codice degli appalti va sospeso per due anni. Con questa bordata a sorpresa il leader della Lega e vicepremier Matteo Salvini riapre la partita del decreto legge sblocca cantieri e prova a cambiargli radicalmente segno, da provvedimento soft che finora ha sbloccato ben poco a misura radicale che volta pagina nella disciplina delle opere pubbliche. L'uscita di Salvini, seguita dalla presentazione di un emendamento a firma della senatrice Simona Pergeffi, fa del decreto legge il principale teatro parlamentare dello scontro fra Lega e Cinque stelle e produce uno slittamento del voto dell'Aula a martedì prossimo. Si aggiunga che la Lega non ha affatto apprezzato la proposta grillina di una norma che faciliti la revoca delle concessioni autostradali, proteggendo dal procedimento per danno erariale il funzionario pubblico che firmasse l'atto di revoca.

A leggere l'emendamento leghesta sul codice appalti si scopre che la sospensione proposta da Salvini non è, in realtà, una sospensione totale del decreto legislativo 50/2016 ma una sospensione parziale molto estesa. L'obiettivo è certamente di ridimensionare l'applicazione del codice ma non mancano - salvo che non si prevedano ulteriori integrazioni - gli effetti paradossali: tornano le linee guida Anac e scompare il regolamento attuati-

vo che entro sei mesi avrebbe dovuto sostituirle.

Fra le altre norme congelate quella che impone ai comuni non capoluogo di avvalersi di centrali di committenza, quella che vieta il ricorso all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione di lavori, l'obbligo di scegliere i commissari per le gare in un albo istituito dall'Anac, il limite del 30% al subappalto per cui si rinvia a norme e principi Ue (quindi una liberalizzazione integrale del subappalto) e l'obbligo di indicare in gara una terza di subappaltatori. L'emendamento prevede che «entro il 30 novembre 2020 il Governo presenta una relazione sugli effetti della sospensione per gli anni 2019 e 2020, al fine di consentire al Parlamento di valutare l'opportunità del mantenimento o meno della sospensione stessa».

L'emendamento rispolvera anche la norma che ha già duramente contrapposto Lega e M5s sulle soglie per gli affidamenti diretti e per le procedure negoziate. La Lega torna al massimo di liberalizzazione prevedendo affidamenti diretti fino a 150mila euro e procedure negoziate con un crescente numero di operatori da consultare fino a un milione di euro.

Varie altre semplificazioni riguardano i termini di pronuncia del Consiglio superiore dei lavori pubblici o l'allargamento dell'attività Consip anche alle gare di lavori pubblici.

Intanto al Senato numerose modifiche approvate e proposte ulteriori riguardano la progettazione. Le commissioni Lavori pubblici e Ambiente hanno cancellato, in particolare, la modifica all'incentivo del 2% per i dipendenti della pubblica amministrazione. Nel codice del 2016 quell'incentivo era stato depennato, con lo sblocca cantieri si tornava a concentrarlo sull'attività di progettazione. Nuova marcia indietro, si torna al codice.

Sempre in tema di progettazione, e in particolare di controlli sui progetti, fra gli emendamenti dei relatori c'è quello che consente alle stazioni appaltanti dotate di un sistema interno di controllo della qualità di farsi in house la verifica preliminare sulla progettazione per importi fino a 20 milioni di euro. Un varco che rischia di accrescere gli errori di progettazione, destinati a riflettersi su un percorso dell'opera pubblica più costoso e lento, e di creare evidenti conflitti di interesse se il committente (che spesso è anche progettista in house) diventa anche controllore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'emenda-
mento
Pergreffi
limita
lo stand by
del codice
fino al 31
dicembre
del 2020**

Alta velocità.
Il vicepremier e leader leghista Matteo Salvini ha rilanciato ieri la necessità di proseguire i lavori della Torino-Lione



Crac e operai a casa: l'edilizia non è più motore della città

Addio anche alla storica Zoppoli e Pulcher: resistono poche aziende edili e ancora meno impiantistiche. La protesta degli operai: bruciati quarantamila posti

Fallimenti, lavori fermi, operai a casa L'edilizia non è più motore della città

Addio anche alla storica Zoppoli e Pulcher: resistono poche aziende edili e ancora meno impiantistiche

2006

È l'anno in cui si verifica il crollo del numero di metri quadri costruiti in città.

IL CASO

LODOVICO POLETTO

90

Sono le procedure fallimentari al tribunale di Torino alla data del 15 maggio nel 2016 sono state 326

Dieci muratori se ne stanno barricati alle 8 del mattino su una terrazza assolata che si affaccia su piazza castello. Ci sono i camion dei pompieri. La polizia. La Digos. E ci sono le trattative per farli scendere in vista di un tavolo di confronto con la Prefettura, per affrontare il tema del fallimento di un'ennesima - grande e importante - impresa edile di questa città. Che, in pochi anni, ha cancellato le gru dal panorama urbano.

È fallita la «Zoppoli e Pulcher»: era nata nel 1936 ed era un'altra impresa storica di Torino. Il concordato preventivo è saltato. E il 18 marzo la stessa società ne ha chiesto il fallimento. Abbassando al serranda su di un storia imprenditoriale che per Torino ha significato molto nel mondo delle costruzioni e del restauro conservativo degli immobili. Sono di Zoppoli e Pulcher - tanto per ricordarne qualcuno - i lavori al Museo Egizio e quelli all'Archivio di Stato, quelli al Museo delle scienze e la sistemazione dell'ospedale San Giovanni di piazza Cavour. Lavori pubbli-

ci, certo, non soltanto torri di appartamenti.

È fallita la Zoppoli e il mondo torinese dell'edilizia trema, perché in questa città le imprese - anche quelle storiche, come quest'ultima - sembrano avviate a sparire dal panorama imprenditoriale. Lo dicono tutti, costruttori e sindacati: «A Torino i muratori stanno facendo la stessa fine delle tute blu». Per dire. Negli anni l'elenco delle grandi aziende edili «saltate» è lunghissimo. Dall'impresa Rosso, a Franco costruzioni. I primi sono stati travolti dopo i lavori al porto nuovo di Santo Stefano, in Liguria. Gli altri per colpa di una crisi latente: proprio loro che avevano costruito un impero inseguendo il motto - ricordato qualche anno fa dalla moglie di Franco - «Abbiamo una casa per tutti».

Nel tempo, però, sono sparite dal panorama sempre più asfittico di lavori edili la Borini costruzioni, la «Dega» di De Giuli e Gallesio. Che hanno segnato - tra le altre cose - la rinascita di un intero quartie-

re di Torino. Ed è sparita pure la «Parisi costruzioni», un altro colosso del mattone, che di lavori pubblici ne ha fatti un'enormità. È scomparsa dal panorama pure la «Maciotta» il cui nome è indissolubilmente legato agli interventi su corso Monte Cucco, quartier San Paolo, zona residenziale ancora oggi elegante. E non ci sono più neppure Coopesette ed Edil4. L'impresa Deiro, invece c'è; ma resiste più sulla carta che effettivamente per grandi lavori portati a casa.

Che storia pazzesca quella dell'edilizia a Torino. Dagli anni del grande boom, delle gru che dominavano lo skyline della città, alla crisi che ha travolto tutti. Anche gli impiantisti. Quelli, cioè, che trasformano un edificio in mat-



toni e finestre, in una casa. O in un'azienda. Una volta erano un'infinità, e i lavori erano tantissimi. Oggi quelle grandi e medio-grandi si possono contare sulle dita di una mano. Il resto è un mondo che soffre di afasia.

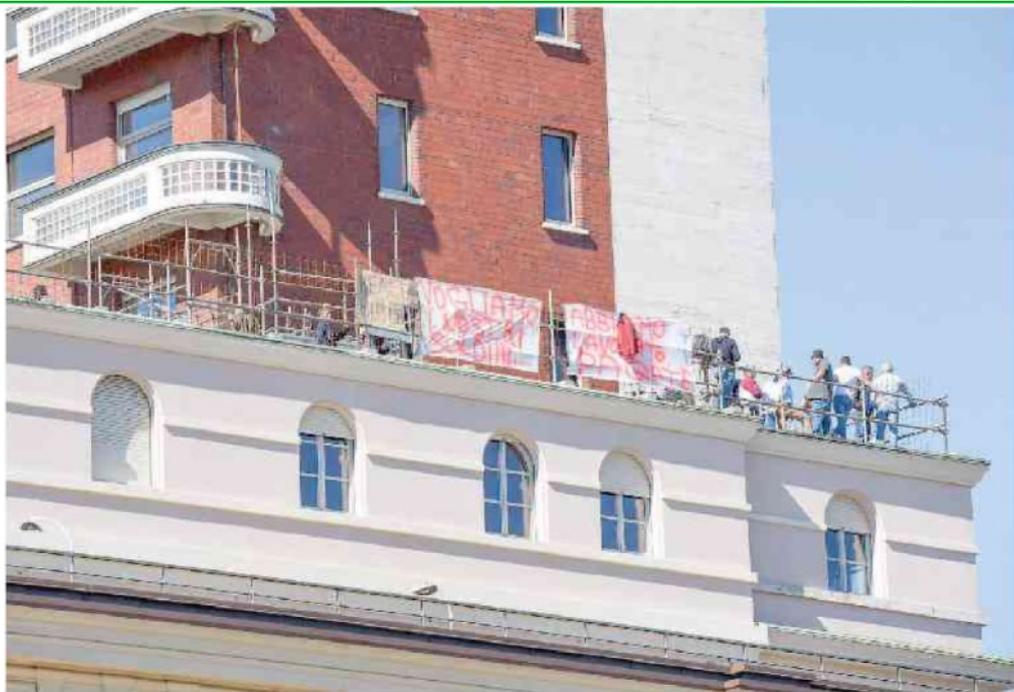
Alla fine, però, è sempre il mattone che fatica. Non quello degli immobiliari che costruiscono stabili per vendere alloggi (anche se pure quello qualche problemino lo ha), ma quello legato alle grandi opere e se vogliono alla sistemazione conservativa di palazzi storici.

Sebbene qualche impresa - e pure molto nota - resista ad una tradizione molto torinese. Come la «Cgg» di Alessandro Gilardi che è la più nota, vuoi anche per i lavori che ha fatto negli ultimi anni. Dallo Juventus Stadium (in tempi recenti) alla sede Unicredit di via Nizza (in passato); dall'Ospedale di Candiolo alla ristrutturazione conservativa del Turin palace, per conto di Reale Mutua. E con Cgg lavora sovente «Lictis», uno degli ultimi grandi impiantisti della città. C'era al Turin, e c'era pure a Candiolo e allo Stadium, tanto per fare qualche esempio.

Resistono pure la «Secap» di Provisiero che - per capirci - è quella dei lavori alla Gam e della ristrutturazione delle carceri Nuove, oltre al palazzo ex Fiat di corso Ferrucci. Poi ci sono la «Cogefa» di Fantini, ovvero quella che ha realizzato una delle opere che hanno cambiato il volto di questa città, ovvero il passante ferroviario.

Ecco, l'edilizia è tutta qui. Il resto è storia passata. Di Zoppoli e Pulcher si è detto. Delle altre imprese grandi pure, nel corso degli anni. Chi non è mai finito in cronaca sono i nomi di decine di società medio piccole. Tutte nell'elenco delle imprese che si sono arrese alla crisi: per conoscerli basta consultare gli elenchi del tribunale fallimentare di Torino. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



REPORTERS



1

PAOLA MALABAILA La presidente dell'Ance agli enti locali
"Il privato va, ma la ripresa iniziata a inizio 2017 è già finita"

“Persi quarantamila posti Serve un piano pubblico”

INTERVISTA

CLAUDIA LUISE

Cantieri fermi, operai in cassa integrazione, imprese che falliscono. Il quadro del settore edile in Piemonte è impietoso e lontano dal recuperare i livelli precedenti alla crisi. Paola Malabalila, presidente dell'Ance Piemonte, tratteggia lo stato di salute dei costruttori a partire dai principali motivi che causano il fallimento delle imprese. «Un conto è se si fanno investimenti sbagliati, ma ci sono due aspetti che prosciugano le casse delle ditte edili, anche di medie dimensioni, e ne provocano il fallimento, soprattutto quando si lavora con il settore pubblico: sono le gare aggiudicate al massimo ribasso e lo split payment, la prassi che costringe le aziende ad anticipare l'Iva e aspettare anche sei mesi prima di essere rimborsate. Pur di lavorare, tanti accettano di ridurre i margini ma poi non ci stanno dentro con le spese e falliscono».

Come sta il settore?

«Continua a soffrire. C'è una generale sfiducia delle imprese che non hanno in programma investimenti e nuove assunzioni. Manca il dinamismo del mercato e i tempi di pagamento da parte della pubblica amministrazione, malgrado la normativa in vigore, non scendono sotto i quattro mesi, attese troppo lunghe per imprese che vogliono contrastare la congiuntura con programmi di lungo periodo. Purtroppo siamo sugli stessi livelli di dieci anni fa, quando è iniziata la crisi del settore, con forti perdite a livello di imprese uscite dal

mercato (11 mila) e di occupazione (41 mila posti in meno».

Va meglio nel pubblico o nel privato?

«Il mercato privato è apparentemente più dinamico perché si registra una lieve ripresa che però riguarda soltanto l'usato. Il settore delle opere pubbliche è stato fortemente penalizzato dall'entrata in vigore del Codice degli appalti che ha provocato, dal 2016, un consistente calo dei bandi di gara. Dal 2017 si è iniziato ad assistere a una modesta ripresa dei bandi che poi si è arrestata, anzi, nei primi nove mesi del 2018 ha nuovamente subito un calo del 24%».

Il decreto Sblocca cantieri sarà utile?

«Non risolve alla radice le grandi criticità che impediscono il rapido utilizzo delle risorse stanziare e rappresenta più un correttivo al Codice degli appalti che un provvedimento per sbloccare i cantieri. Servono grandi e piccole infrastrutture ed è necessario che le opere già finanziate partano in tempi brevi».

E le procedure per assegnare gli appalti Tav?

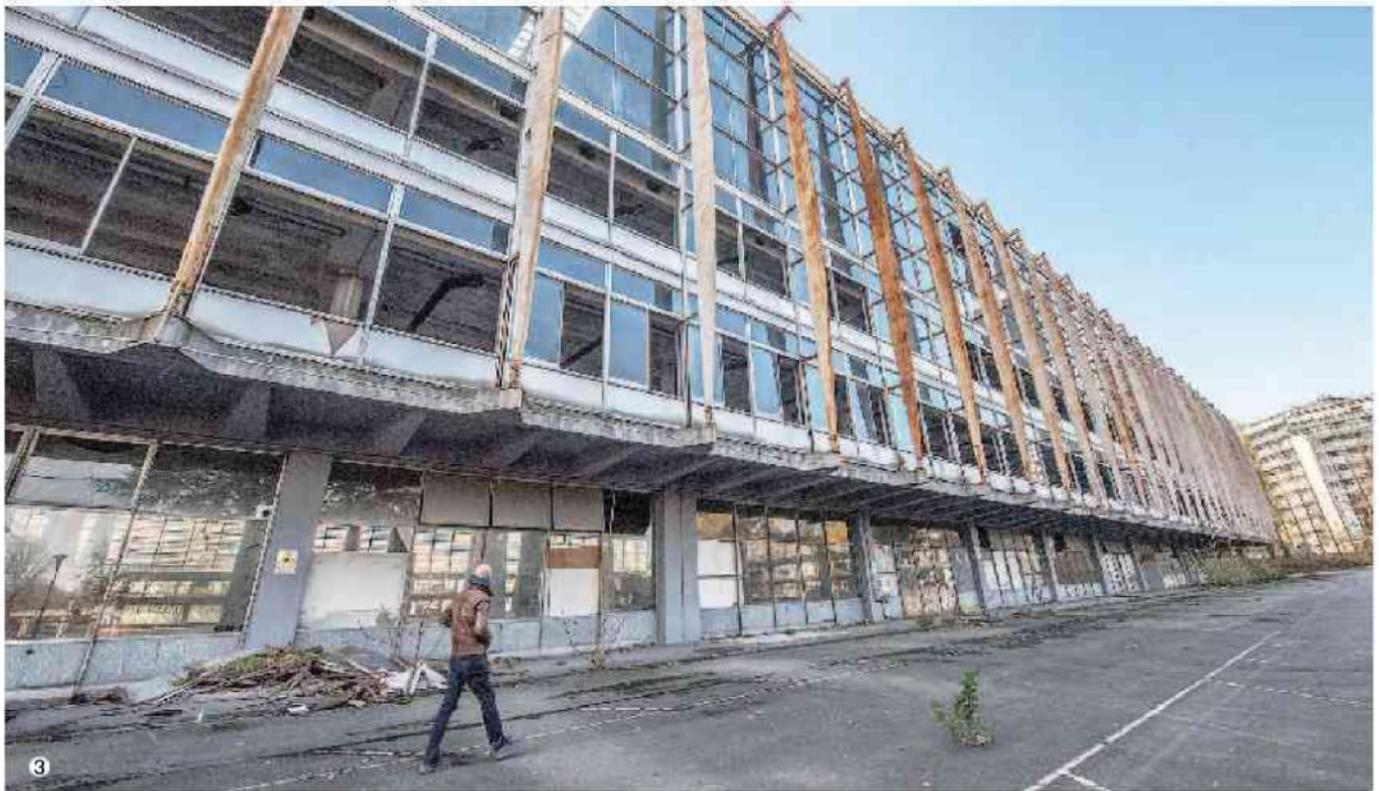
«Abbiamo chiesto chiarezza e soprattutto rispetto dei tempi. È un'opera importante che rappresenta lavoro per le imprese locali che chiediamo vengano coinvolte con bandi di importi accessibili».

E alle istituzioni locali che cosa chiedete?

«Una norma sulla rigenerazione urbana attuabile su tutto il territorio e un piano di opere immediatamente cantierabili volte a migliorare la qualità del vivere urbano e finalizzate alla riqualificazione del suolo pubblico delle città». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





1. Gli operai che ieri mattina solo saliti sulla Torre poi sono stati ricevuti in prefettura. Una nuova riunione è stata fissata il 20 giugno prossimo. 2. Il cantiere della metropolitana Bengasi: i lavori sono iniziati nel 2012, e non si sono ancora conclusi. 3. Il Palazzo del Lavoro: i cantieri sono fermi, manca l'autorizzazione commerciale per la realizzazione

ECONOMIA La lettera di richiamo provocherà una stretta creditizia con pesanti ricadute

Lite governo-Ue, perdono le imprese

Dal 2017 al 2018 il valore dei prestiti delle banche alle aziende polesane è calato del 7,5%

Disagi e difficoltà economiche per le imprese polesane dalla lettera di richiamo dalla Ue al governo italiano. Un provvedimento in grado di far salire lo spread, e di conseguenza, peggiorare l'accesso al credito per le aziende. Lo rivela Confapi Padova, che evidenzia anche come in Polesina le imprese hanno perso il 7,5%, tra il 2017 e il 2018 di impieghi bancari, passati da 4,8 miliardi di euro a 4,5 (meno 7,5%). Una "letterina" dall'Ue "che rischia di costare caro a 220mila imprese venete - dice Confapi - con prospettive nefaste per le aziende che ricorrono al credito".

Fabbrica Padova ha provato a fare chiarezza dopo la bocciatura del bilancio italiano: i 3,5 miliardi sottratti al budget nazionale sarebbero un problema secondario rispetto alle nuove strette creditizie, tanto più se si considera che nell'ultimo anno i prestiti alle piccole imprese sono già stati ridotti del 4,5%.

Il presidente di Confapi Carlo Valerio: "Il governo, che sulla carta vuole difendere i più deboli, in realtà sta ulteriormente indebolendo proprio le fasce sociali più in difficoltà. La domanda può apparire provocatoria: pesa di più una multa da Bruxelles da 3,5 miliardi o il 34% di voti ottenuti alle elezioni Europee? La risposta tocca alla Lega di Mat-

teo Salvini, di fronte a una Commissione Europea intenzionata a far valere le proprie ragioni sul debito eccessivo contratto dall'Italia. E, a quanto risulta, propensa ad una procedura d'infrazione del valore, appunto, di 3,5 miliardi verso l'Italia".

Ma quali potrebbero essere le conseguenze per le aziende? Fabbrica Padova, centro studi di Confapi sottolinea che "le più colpite saranno le aziende che ricorrono al credito, oggi stimabili in circa 220mila in tutto il Veneto. Le maggiori incognite riguardano soprattutto loro, e in particolare le aziende di piccole e medie dimensioni, che sono da tempo alle prese col perdurare di una situazione complicata.

Stando ai dati di Bankitalia, l'andamento dei prestiti alle imprese anche tra il 2017 e il 2018 ha continuato a essere in flessione per le imprese con meno di 20 addetti (meno 2,7% in tutto il Veneto, con una punta negativa del 4,5% nella vicina provincia di Padova). Nel complesso, in questo arco temporale, gli impieghi totali si sono ridotti di 6,7 miliardi nel territorio regionale passando da 148,4 a 141,7 miliardi.

Le eventuali sanzioni all'Italia da parte della Commissione Ue costituirebbero un anzitutto perché sottrarrebbero circa 3,5 miliardi al budget di

spesa dello Stato. Ma il conto più salato sarebbe quello indotto dall'inevitabile, ulteriore aumento dello spread. La multa arriverebbe infatti alla fine di un articolato processo fatto di raccomandazioni continue da parte della Commissione Ue e di continui dinieghi a ipotesi di compromesso da parte del governo italiano.

Le sanzioni avrebbero così l'effetto di accentuare al massimo la tensione sui titoli di Stato, innescando una danosissima stretta. La vendita di titoli di Stato spingerebbe di nuovo in su lo spread (perché, in Borsa, ordini di vendita massicci fanno paventare gravi perdite all'orizzonte e vengono considerati alla stregua di un aumento del rischio) che con tutta probabilità potrebbe sfiorare la soglia, oggi considerata limite, di 400 punti base. Gli effetti principali sarebbero due: da una parte il bilancio dello Stato verrebbe gravato di nuove enormi spese per interessi, dall'altra la perdita di valore dei titoli pubblici determinerebbe anche una diminuzione dei patrimoni delle banche che hanno titoli in portafoglio e che sarebbero così costrette a sottrarre risorse all'erogazione di credito.

Per l'economia polesana, quindi, si prevede un nuovo periodo di vacche magre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Aumenterà lo spread e caleranno i prestiti alle imprese