

Rassegna del 15/01/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

15/01/2020	Sole 24 Ore	2 Appalti, niente blocco 40 miliardi di gare in atto - Appalti in ripresa, 40 miliardi in gara	Santilli Giorgio	1
15/01/2020	Sole 24 Ore	2 Ance: Anas in ritardo, ripartita la spesa dei Comuni (+16%)	G.Sa.	3

SCENARIO

15/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Il Mose supera i test: «Funziona» - Il Mose supera il test De Micheli entusiasta «Funziona, alziamolo»	Zorzi Alberto	5
15/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Ecomostri e ruderi tramutati in crediti edilizi: pronte le regole	Ma.Bo.	7
15/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11 Gli Stevanato lanciano Arsenale sgr investire nell'immobiliare degli Usa	G.F.	8
15/01/2020	Gazzettino	16 Crediti edilizi, così funzionerà il mercato delle demolizioni e ricostruzioni venete	A.Pe.	10
15/01/2020	Gazzettino	2 Nozze tra Anas e Regione: dote da 100 milioni per 700 chilometri - Il governo si fa carico di 700 chilometri di strade del Veneto	Pederiva Angela	11
15/01/2020	Gazzettino Venezia	2 Porto in crisi, la rabbia di Brugnaro - Mose e Porto, Brugnaro attacca il "fronte del no"	Brunetti Roberta	13
15/01/2020	Gazzettino Venezia	5 Progetto da 8,4 milioni già finanziato per sistemare tutta la "via della morte"	...	15
15/01/2020	Gazzettino Venezia	4 Acqua alta Le isole rialzano le case - Pellestrina e Burano, piano per rialzare le abitazioni	Mayer Lorenzo	16
15/01/2020	Gazzettino Venezia	12 Gazzera Proroga per i lavori alla rotonda	...	18
15/01/2020	Gazzettino Venezia	20 Difesa della costa Regione «pronta» ma la data non c'è	Babbo Giuseppe	19
15/01/2020	Nazione	26 In breve - Al prossimo Salone dell'edilizia presenti più di settanta aziende	...	20
15/01/2020	Nuova Venezia	3 Mose, le paratoie superano l'esame al Lido Il ministro: «Ora pronti per le emergenze»	...	21
15/01/2020	Nuova Venezia	21 Pianoterra a 1,35 metri e sottotetti più alti per proteggere le isole	Chiarin Mitia	23
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4 Il governo: Autostrade, via alle concessioni - Concessione Autostrade Il governo ha deciso La revoca è in arrivo	Lombardo Ilario	25
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4 Intervista a Federico Tedeschi - «Giuridicamente è infondata Porterà guai ai prossimi esecutivi»	Grignetti Francesco	27
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5 Il ricorso di Atlantia già pronto per l'Ue «Così la società è a rischio fallimento»	Barbera Alessandro	28
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 Chi abatterà edifici in stato di degrado potrà costruire altrove con premi del 100%	Tosatto Filippo	29
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 Tornano all'Anas 27 statali venete, pronti 100 milioni	Salmaso Albino	30
15/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16 Stevanato si lancia nell'immobiliare Usa con la Arsenale Sgr che investe in uffici	Brillo Nicola	31
15/01/2020	Voce di Rovigo	3 Nascono magazzini come funghi	...	32

Appalti, niente blocco 40 miliardi di gare in atto

IL BILANCIO 2019

La temuta paralisi
per le continue revisioni
delle regole non c'è stata

Il Cresme: +40% per i bandi
trainati dalla vivacità
del mercato nel Nord Italia

Ance: cresciuta la spesa
dei Comuni, ma preoccupa
il forte ritardo dell'Anas

Nel 2019 la ripresa degli appalti ha accelerato con lavori e concessioni per 39,9 miliardi (+39,2%). Se si considerano i soli lavori (28 miliardi) la crescita sale al 50%. Secondo i dati dell'Osservatorio Cresme non c'è stato il temuto blocco delle gare a causa delle numerose modifiche legislative del codice. Il grande boom nasce al Nord: il solo Nord-Ovest segna +65,2%, il Nord-Est +40,1; piatto il dato complessivo del Centro-Sud. Tornano a crescere le grandi opere di importo superiore a 50 milioni (+132,7%). Ma per Euroconstruct l'Italia arretra nel mercato europeo: pesa la metà della Germania. Attesi oggi i dati Ance: Anas in ritardo, ripartita la spesa dei Comuni.

Santilli — a pag. 2

Appalti in ripresa, 40 miliardi in gara

Bilancio 2019. Cresme: +40% dei bandi, traino al Nord
Non c'è stato blocco per modifiche al codice e regolamento

Euroconstruct. Il mercato europeo rallenta ma ancora a +2,3%
L'Italia pesa la metà della Germania: 175 miliardi contro 352

**Per il solo
settore dei
lavori il mer-
cato vale 28
miliardi e
segna
un'accelera-
zione anco-
ra più forte
(+50%)**

Giorgio Santilli

Il bilancio 2019 del mercato degli appalti dice chiaramente che non c'è stato il blocco delle gare come avrebbero potuto far temere le numerose modifiche legislative del codice - a partire dal decreto sblocca cantieri - intervenute nel corso dell'anno. Al contrario, i dati

dell'Osservatorio Cresme-Edilizia e Territorio evidenziano che la ripresa già in corso da un paio di anni ha avuto una brusca accelerazione con lavori e concessioni messi in gara per 39.970 milioni di euro e un incremento del 39,2% rispetto ai 28.717 milioni del 2018.

Senza le concessioni di servizi, con riferimento quindi ai soli lavori, la crescita è ancora più marcata: si passa dai 18,7 miliardi del 2018 ai 28,3 del 2019 con un incremento del 50,7 per cento.

In quest'ultimo conto il mese di dicembre ha fatto segnare un dato record con 6.098 milioni di euro messi in gara.

Occorre sempre ricordare - nel valutare questi numeri - che la pubblicazione di un bando non corrisponde a spesa effettiva

di investimento, soprattutto in Italia, dove i tempi tra la gara e l'apertura del cantiere risultano particolarmente lunghi. Non si può comunque non notare che il dato dei bandi di gara è un buon termometro sia dello stato della progettazione delle amministrazioni (una delle grandi strozzature del sistema italiano) sia dell'impatto di rallentamento che la nuova normativa ha



sulle procedure.

La fotografia scattata dal Cresme entra nel dettaglio dei vari mercati. A partire da quelli territoriali. Il grande boom nasce tutto al Nord: il Nord-Ovest segna un +65,2%, con un dato straordinario della Liguria del dopo-Morandi (+109%), seguito a ruota dal Nord-Est con un +40,1 per cento. Piatto il dato complessivo del centro-sud con le eccezioni del Lazio (+18%), del Molise (+19,6%) e della Sicilia (+19,8%).

Sulle dimensioni delle opere messe in gara, scontata la flessione delle micropere fino a 150mila euro, liberalizzate dalla legge di bilancio 2019 prima e dallo sbloccacantieri poi. Tornano a crescere le grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro: con un incremento del 132,7% si attestano a 17 miliardi e tornano a totalizzare quasi la metà dell'intero mercato.

Quanto alla tipologia delle stazioni appaltanti, crescono i comuni (+11,5%) che pure avevano registra-

e che sono maggiormente interessati alla liberalizzazione delle opere (senza gara) disposta lo scorso anno, ma soprattutto crescono le utilities locali (+57,8%), la sanità pubblica (+64,3%), l'Anas (+105%), le concessionarie autostradali (+56,8%), le ferrovie (+28,6%).

Il Cresme ha reso noti anche i dati dell'ultima sessione di Euroconstruct, l'organizzazione che associa 19 istituti di ricerca del settore delle costruzioni di tutta Europa. Il mercato europeo delle costruzioni ha segnato nel 2019 una crescita del 2,3%: pesa la spinta dell'Europa orientale che non tocca più le punte vicine al 20% di crescita degli anni scorsi ma con il suo +7,3% stacca comunque l'Europa occidentale, ferma a +2%. I singoli Paesi che più tirano sono Ungheria (+13,3%), Irlanda (10,5%) e Polonia (8%). L'Italia è nelle posizioni medio-basse della classifica con +2,6%.

La frenata dell'Europa orientale prevista per il 2020 (+3,7%) ridimensiona l'intero settore europeo,

che si ferma a +1,1%. Nel 2021, poi, la tendenza si accentua con l'Europa occidentale a 1%, l'Europa orientale a 1,3% e l'Europa nel complesso a +0,9%.

Il mercato europeo delle opere pubbliche continuerà invece a tirare ancora a lungo. Nel 2019 la stima è di +5,1% (10,8% nell'Est), nel 2020 +2,6%, nel 2021 +2,2%. Anche qui è l'Irlanda il Paese più in salute (+13% l'anno scorso, +15,4% quest'anno).

L'esercizio più interessante sui numeri Euroconstruct è però quello sui rapporti di forza fra Paesi. La fotografia evidenzia in modo crudo gli effetti della lunga crisi sull'Italia che ancora fino a dieci anni fa competeva, per dimensione del mercato, con i big europei.

Oggi il mercato italiano è stimato a 175 miliardi, la metà di quello tedesco (353 miliardi) e staccato comunque molto da quello francese (228 miliardi) e da quello britannico (216 miliardi).

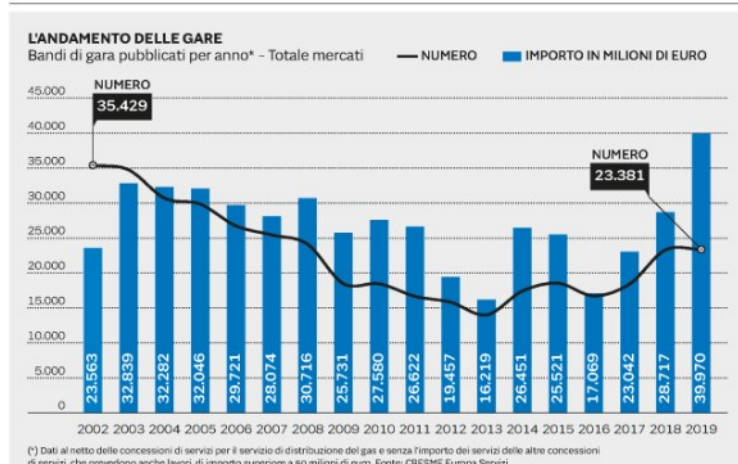
© RIPRODUZIONE RISERVATA

17

MILIARDI

Il valore 2019 degli appalti per le grandi opere di importo superiore ai 50 milioni. Con una crescita del 132,7% totalizzano quasi la metà dell'intero mercato

Il bilancio



IL MERCATO EUROPEO

Valore produzione nelle costruzioni.
Var.% annue

Irlanda	10,5	6,3
Ungheria	13,3	5,4
Polonia	8,0	4,2
Spagna	4,6	3,1
Italia	2,6	2,1
Regno Unito	0,7	1,4
Francia	2,1	0,4
Germania	0,8	-0,6
Totale Europa	2,3	1,1

2019 2020

Fonte: Euroconstruct, novembre 2019

Valore produzione 2019 nelle costruzioni.
Milioni di euro a prezzi 2018

1.636.740

Italia 174.969	Spagna 116.488	Regno Unito 216.062
Francia 227.959	Altri paesi 548.469	
Germania 352.793		

Ance: Anas in ritardo, ripartita la spesa dei Comuni (+16%)

Buia: grave che l'azienda delle strade spenda il 39% di quanto programmato

ROMA

Oggi anche l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili che presenta a Roma il suo Osservatorio congiunturale, evidenzierà alcuni primi segnali di risveglio del mercato delle opere pubbliche, come la crescita della spesa effettiva dei comuni che nei primi dieci mesi del 2019 ha registrato un +16%.

Qui non parliamo di bandi di gara ma di spesa di investimenti vera, di cassa fumante, trainata anche in questo caso dal Nord-Ovest che registra una crescita del 27%. Vanno bene anche il Nord-Est (+20%) e il Centro (+19%) mentre resta indietro il Sud (+4%).

Su scala regionale, i sindaci che hanno accelerato di più la spesa di investimento (+37%) sono quelli del Lazio.

«Buona parte del merito di questo risultato - dice il presidente dell'Ance, Gabriele Buia - è attribuibile al modello spagnolo che ha consentito la spesa soprattutto per manutenzioni con procedure estremamente semplificate. Abbiamo proposto noi per primi quel modello e pensiamo che bisognerebbe insistere su quella strada». Il modello spagnolo, rilanciato dal governo gialloverde

su proposta dell'allora ministro per il Parlamento, Riccardo Fraccaro, e confermato dall'attuale governo con una nuova dote di 400 milioni, prevede l'assegnazione di una dote finanziaria ai comuni che devono spenderla in termini temporali strettissimi senza obbligo di gara per l'affidamento dell'appalto.

I segnali positivi provenienti dai comuni non si traducono nell'analisi dell'Ance né in ottimismo, né, tanto meno, in trionfalismo. Anzi, l'invito è a restare con i piedi per terra. E non vengono meno motivi di profonda preoccupazione rispetto al quadro complessivo del settore.

«Il primo elemento di preoccupazione - dice Buia - resta il Sud, perché il Sud soffre ancora. E se soffre il Sud, soffriamo tutti». In effetti nel Mezzogiorno non ci sono segnali di ripresa.

Il secondo motivo di preoccupazione per l'Ance è che la produzione edilizia resta sotto i livelli del 2008. «Soprattutto - dice Buia - preoccupa che la spesa per investimenti resti ancora il 47% al di sotto del livello del 2008 mentre la spesa corrente è cresciuta del 13% da allora. Con una legge di bilancio appena approvata che accresce ancora la spesa corrente e taglia le risorse per gli investimenti».

Ma in cima alla lista dei motivi di preoccupazione dell'Ance c'è

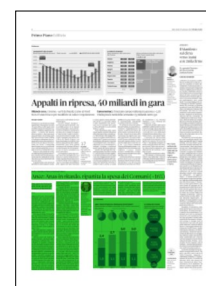
l'Anas che - dice l'Osservatorio - ha speso a consuntivo nel 2019 soltanto il 39% di quanto previsto: 1,1 miliardi su tre. Anche nel 2018 l'Anas aveva speso il 39% di quanto previsto dal piano investimenti. «Accanto alla buona performance degli enti locali - dice l'Osservatorio congiunturale Ance - permangono difficoltà per i grandi enti di spesa, quali Anas, a causa dei tempi lunghissimi di approvazione dei rispettivi contratti di programma che hanno determinato l'accumularsi di ritardi rispetto alla programmazione».

Buia su questo attacca e chiede chiarezza al governo. «Noi non facciamo politica - dice - e lasciamo certe scelte alla politica, ma pretendiamo che l'Anas funzioni. Il governo deve far funzionare l'Anas per rilanciare gli investimenti pubblici e per mettere in sicurezza il patrimonio infrastrutturale».

Buia è pronto a porre anche l'accento sulla questione autostradale. «Il governo deve decidere in fretta - dice il presidente dell'Ance - che cosa vuole fare della rete autostradale e della concessione ad Aspi. Decida in base agli elementi acquisiti ma lo faccia in fretta perché ciò che non è assolutamente tollerabile è che si blocchino gli investimenti autostradali che invece devono accelerare al più presto».

— G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



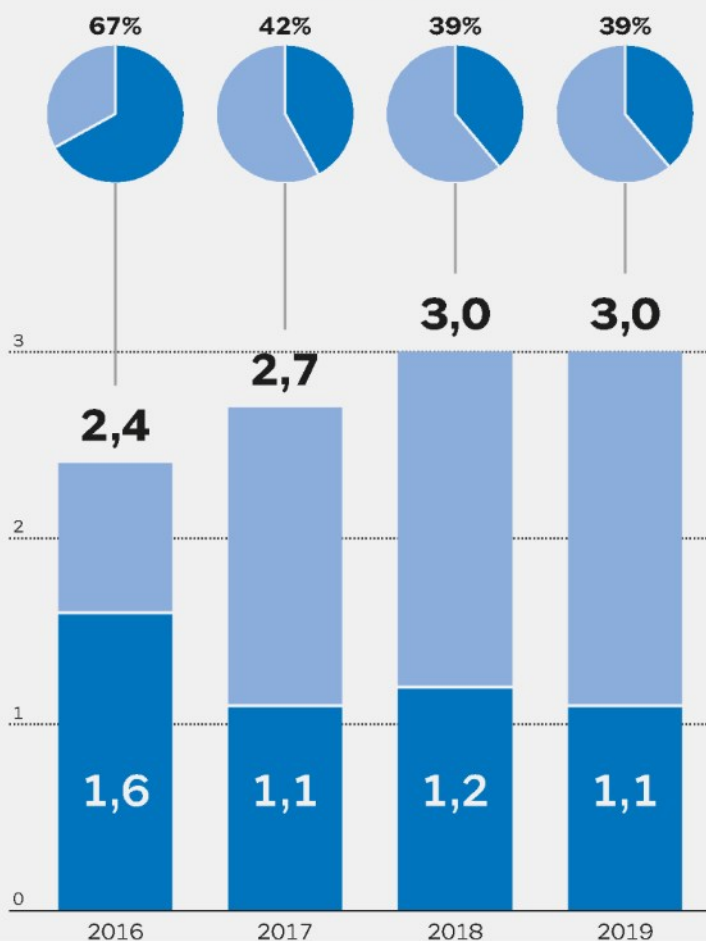
L'andamento

ANAS, GRAVI RITARDI SUL PROGRAMMA INVESTIMENTI

Spesa prevista e risultato a consuntivo. Dati in miliardi e percentuali

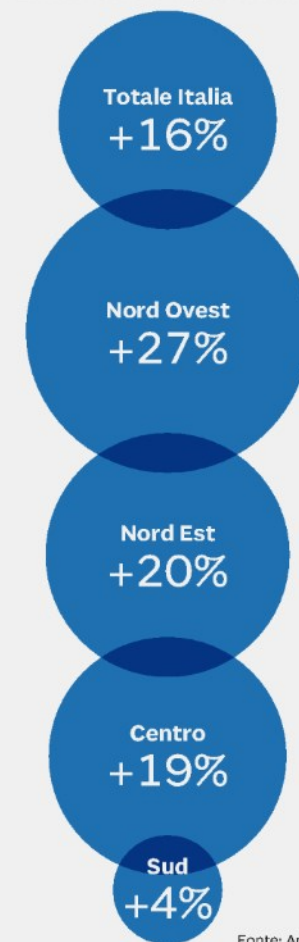
SPESA PREVISTA

RISULTATO CONSUNTIVO



LA SPESA DEI COMUNI

Investimenti gennaio-ottobre 2019. Variazione percentuale



Fonte: Ance



Costruttori. Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, chiede al governo che faccia funzionare l'Anas e che decida al più presto sulle autostrade. «Non si possono bloccare gli investimenti»

La salvaguardia di Venezia Ieri le prove al Lido-San Nicolò. Il sindaco Brugnaro: «Bene, ma si operi in sicurezza»

Il Mose supera i test: «Funziona»

Il ministro De Micheli si sbilancia: «Adesso in caso di emergenza può essere alzato»

VENEZIA Il Mose ieri mattina si è sollevato. Il test è riuscito. Un'ora e mezza (invece di tre) per sollevare tutte insieme, per la prima volta, le 20 paratoie della schiera di Lido-San Nicolò. Tanto basta per far dire al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli che di fronte a una nuova acqua alta eccezionale il Mose si potrà usare. Certo, grazie alle favorevoli condizioni del meteo e del mare, ma ieri è stata la giornata dell'ottimismo. E già la prossima settimana ci sarà un nuovo test a Chioggia - il 21 verrà alzata mezza schiera, il 22 l'altra metà - mentre quelle di San Nicolò risulteranno il 3 marzo. Soddisfatto il sindaco Brugnaro, che ha assistito ai test: «Bene, ma si operi in sicurezza».

a pagina 2 **Zorzi**

Il Mose supera il test De Micheli entusiasta «Funziona, alziamolo»

Brugnaro e i canali del Porto: protesterò con le imprese

VENEZIA «Trenta gradi... trentacinque... quaranta». Una dopo l'altra, a gruppi di cinque alla volta, sono salite tutte. Non c'erano il vento e l'onda della notte gelata del 3 dicembre a Malamocco, così ieri mattina è bastata un'ora e mezza (invece di tre) per sollevare tutte insieme, per la prima volta, le 20 paratoie della schiera di Lido-San Nicolò del Mose. «La prova è andata bene, se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratoie», ha commentato il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Soddisfatto anche il sindaco Luigi Brugnaro, che come un mese e mezzo fa ha assistito al test dal vivo con tutto il suo staff. «Nessun trionfalismo, ma è andata bene - ha dichiarato - mancano ancora tante cose, ma dobbiamo finire con la massima urgenza l'opera»

Gli operai, coordinati dal responsabile della gestione dei sollevamenti Davide Sernaglia e dal direttore di cantiere Alessandro Soru di Comar, hanno iniziato le operazioni alle 7 e mezza: prima un controllo generale, poi hanno atteso le 8, cioè l'orario a partire da cui l'ordinanza della Capitaneria di Porto vietava il passaggio delle navi, e hanno avviato l'«essicazione», pompando l'aria nelle paratoie per togliere l'umidità. Alle 8.45 è iniziato il sollevamento, finito alle 10.15. Le dighe sono rimaste su per un paio d'ore e dopo mezzogiorno sono state abbassate tutte insieme in mezz'ora: non prima che un sommozzatore recuperasse gli accelerometri posizionati per registrare una serie di dati che saranno poi valutati. «Le avevamo settate per stare a un angolo di 40 gradi - spie-

ga Sernaglia, ingegnere e fisico - non essendoci onda abbiamo dato una tolleranza di movimento di un paio di decimi di grado, rispetto al grado di Malamocco». E infatti le paratoie erano lì, piantate, senza muoversi se non in maniera quasi impercettibile.

Un test normale, dunque, legato anche alla manutenzione. Il piano prevede infatti che a regime il Mose sia movimentato ogni uno o due mesi, come un'auto che non



può essere lasciata in garage. Ieri c'erano una trentina di persone in cantiere, metà nella *control room* sull'isola artificiale che divide in due la bocca di porto di Lido, dove c'era anche il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e un emissario del commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz; metà nelle gallerie dove ci sono gli impianti e i tubi che pompino aria e acqua. «Non siamo ancora in grado di alzarle tutte assieme perché c'è un solo compressore - ha ribadito Zincone - L'obiettivo è iniziare la fase di avviamento a luglio e comprimerla il più possibile».

Spitz ha infatti promesso che tra sei mesi le paratoie si potranno alzare in emergenza - sebbene non sia ancora tutto finito - e il Consorzio Venezia Nuova sta lavorando a un nuovo cronoprogramma per farlo, ma solo in caso di acque alte eccezionali, come i 187

centimetri che il 12 novembre hanno causato mezzo miliardo di danni alla città. E proprio a questo si è riferita ieri il ministro De Micheli. «Dovranno decidere i tecnici - commenta Brugnaro - Noi chiederemo che si usi il Mose nella massima sicurezza e nel rispetto di protocolli tecnici. I cittadini non vogliono più finire sott'acqua, se c'è un clima di concordia tra tutti gli enti i lavori potranno procedere più velocemente». Già la prossima settimana ci sarà un nuovo test a Chioggia - il 21 verrà alzata mezza schiera, il 22 l'altra metà - mentre quelle di San Nicolò risaliranno il 3 marzo. Ma soprattutto Chioggia diventerà il primo «campo di prova» delle barriere in condizioni meteo difficili, con vento, onde e acqua alta. Si partirà a breve, tanto che il Consorzio ha chiesto alla Capitaneria una sorta di autorizzazione permanente fino ad aprile ad alzarle, anche se per

ora si parla di sole 4 paratoie, quelle più esterne proprio verso la città. Tra l'altro a Chioggia a breve i compressori cablati saliranno a 4, quindi tutti quelli previsti dal progetto (ce ne sono poi altri due di riserva) e quindi anche il sollevamento sarà più veloce.

Brugnaro ne ha approfittato per parlare anche del Porto e dell'addio della linea diretta cinese a causa dell'incertezza sullo scavo dei canali, in primis quello dei Petroli. «Sono arrabbiatissimo e protesterò con i lavoratori e le imprese - spiega - Non accetteremo mai che il Porto di Venezia venga declassato. Noi vogliamo competere, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca. C'è un falso ambientalismo, il partito del no che blocca tutto, compreso lo scavo dei canali, e spaventa la gente. Dobbiamo dire a tutti di non credere a questa gente».

Alberto Zorzi

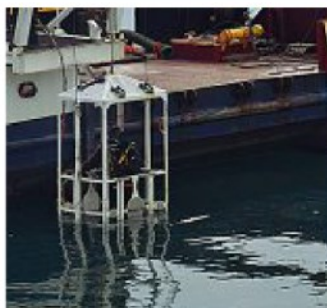
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Davide Sernaglia

Abbiamo iniziato ad alzare le paratoie alle 8.45, a gruppi di cinque, e abbiamo finito alle 10.15. Le abbiamo settate con un angolo di 40 gradi

Le immagini



In azione La «control room» da cui è stato gestito il test a San Nicolò. Il sommozzatore che si è immerso per recuperare gli accelerometri dalle paratoie. Il sindaco Luigi Brugnaro (Fotoservizio Visior)

Come funziona la rinaturalizzazione Ecomostri e ruderi tramutati in crediti edilizi: pronte le regole

Ritorno al verde

Calzavara spiega che grazie ai crediti «sarà possibile riqualificare intere aree»

VENEZIA Altro passo in avanti nell'attuazione di «Veneto 2050», la nuova legge sull'edilizia varata dal consiglio regionale nell'aprile scorso, meglio nota ai più come «Piano casa quater». La commissione Urbanistica presieduta da Francesco Calzavara ha infatti messo a punto il complesso meccanismo di calcolo dei «crediti edilizi da rinaturalizzazione», uno dei cardini su cui si basa la legge, probabilmente il più importante nell'ottica della sostenibilità e della green economy.

Funzionano così: c'è un vecchio edificio, abbandonato ed ormai inutilizzabile, che a causa delle sue condizioni vale zero sul mercato immobiliare; il proprietario chiede al Comune che questo sia riconosciuto come «edificio incongruo» ed accetta di demolirlo «rinaturalizzando» il fondo, il che - secondo la definizione dell'Ispira, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - significa che il terreno deve tornare ad essere «permeabile». Erba, se si vuole semplificare.

La volumetria dell'edificio abbattuto (o, per alcune tipologie di immobili, la sua superficie: si pensi agli allevamenti avicoli, solitamente molto estesi) viene quindi iscritta nel registro dei crediti da rinaturalizzazione, una sorta di «banca» gestita dal Comune dove si incontrano domanda e offerta. La legge Veneto 2050, approvata con l'intento di migliorare l'estetica e l'efficienza energetica del patrimonio immobiliare grazie ad una serie di premialità, stabilisce che è possibile ampliare un edificio esistente fino al 60% solo se si ricorre ai crediti edilizi; allo stesso modo, chi demolisce e ricostruisce può arrivare a raddoppiare il volume di partenza (più 100%) solo se acquista i crediti.

L'algoritmo preparato dalla Regione servirà ai Comuni per dare a questi crediti il loro giusto valore, in base al punto in cui verranno utilizzati (si ricorrerà ai parametri Omi e Imu). Inoltre, «l'atterraggio» delle volumetrie sarà ponderato: se ad esempio l'edificio demolito misurava 500 metri cubi, e si trovava nella campagna jesolana, questi diventeranno 450 a Jesolo paese, 400 in «terza strada» (la grande arteria che corre alle spalle dell'abitato del Lido), 350 fronte mare. «Saranno quindi i Comuni a stabilire dove vogliono creare maggiore densità abitativa e dove invece no, magari anche con l'obiettivo di calmierare i prezzi» spiega Calzavara. La speranza è quella di fare tutti contenti: l'ambiente, grazie all'abbattimento di ruderi ed ecomostri e il ritorno al verde; i proprietari dei suddetti ruderi, che possono sperare di ricavare qualche soldo da immobili che non valgono più nulla; i futuri utilizzatori dei crediti, che così potranno sfruttare al massimo i bonus edilizi contenuti nella legge Veneto 2050; e i Comuni, che potranno così riqualificare il loro territorio disponendo di uno strumento di programmazione urbanistica ulteriore.

«Il regolamento attuativo andrà in commissione Urbanistica giovedì (domani, ndr.) - conclude Calzavara - poi verrà portato in giunta dall'assessore Cristiano Corazzari per il varo definitivo. In questo modo «Veneto 2050» diventerà operativa in tutto e per tutto».

Ma. Bo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli Stevanato lanciano Arsenale sgr per investire nell'immobiliare degli Usa

Iniziativa dopo il successo del Family Office Sfem. Primo fondo da 150 milioni

PADOVA (g.f.) Una Sgr veneta rivolta a investitori italiani, ma diretta ad operazioni esclusivamente sul mercato immobiliare di grandi città americane, nella specifica fascia degli spazi direzionali. È il profilo di Arsenale sgr, la società di gestione del risparmio fondata ed interamente riferibile alla famiglia padovana Stevanato, proprietaria del gruppo industriale leader nel packaging farmaceutico. Una scelta, è stato spiegato ieri durante la presentazione, che sposta la strategia di investimento attraverso i fondi avviata nel 2013 in un'operazione in cui la famiglia sale di livello e si pone direttamente come protagonista nella raccolta di finanza da indirizzare a particolari asset, dopo l'autorizzazione ottenuta da Banca d'Italia.

«L'idea – ha sottolineato il presidente di Arsenale Sgr, Marco Stevanato – si è consolidata progressivamente con le richieste che ci provenivano da altre famiglie di condividere le nostre scelte di investimento. Così abbiamo compreso che forse era giunto il momento di pensare a qualcosa di più strutturato». Il tutto dopo un'esperienza specifica di otto anni costruita con un Family Office. Il centro d'interesse del nuovo gestore è di finanziare progetti di riqualificazione di spazi direzionali ad uso ufficio situati

principalmente nelle aree metropolitane di New York, Boston, e soprattutto in California, a San Francisco e Los Angeles. «Aree – viene evidenziato – caratterizzate da un tasso di crescita economica importante e da un mercato dinamico, in cui hanno sede le principali società tech e biotech americane che richiedono spazi di lavoro innovativi e non tradizionali».

Per i promotori è un programma che ci si attende possa interessare, in chiave di diversificazione degli investimenti, soprattutto a famiglie imprenditoriali con patrimoni da investire e società di servizi che curano gli interessi di nuclei familiari particolarmente facoltosi (Family Office) come, nel caso di Stevanato, lo Sfem, cioè la sigla che controlla Arsenale. L'obiettivo è giungere ad una raccolta fra i 150 e i 200 milioni, con un primo *closing* a metà febbraio, per almeno metà del valore grazie a manifestazioni informali di interesse e ad un intervento diretto di Sfem fra il 10% ed il 15%. Secondo le previsioni, dovrebbe essere possibile un ritorno vicino al 12% l'anno.

Ma perché un settore come l'immobiliare americano? Da un certo punto di vista le valutazioni sembrano essere molto più affidabili che altrove e dall'altro, in particolare il segmento scelto, presenta «ca-

atteristiche uniche. Basti pensare – si inserisce l'amministratore delegato di Arsenale, Massimiliano Rossi – che solo la California rappresenta la quinta potenza mondiale per Pil e l'area in cui hanno sede le più innovative aziende tecnologiche degli Usa, che necessitano di continuo di spazi di lavoro non convenzionali. Ecco perché la riqualificazione contiene potenzialità di crescita formidabili».

Ed è anche un comparto al quale nessun altro in Italia guarda per ora con lo stesso interesse. «Ci affidiamo a una struttura in California di 11 persone con il compito di individuare le migliori opportunità di intervento. Sono il nostro braccio operativo locale – prosegue l'ad – e partecipano al comitato per la scelta degli investimenti della Sgr». Attività, quest'ultima, peraltro già ben roduta con le esperienze maturate negli anni precedenti. Fra i capitali familiari e quelli di coinvestitori esterni il Family Office ha messo in campo qualcosa come 130 milioni in progetti in larga misura già conclusi e che hanno prodotto ritorni lordi intorno al 20%. Operazioni di 36-48 mesi con una rimessa in circolo di capitali abbastanza veloce. «È su questa falsariga – precisano i vertici di casa Stevanato – intendiamo proseguire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10

La percentuale di investimento sul fondo che arriverà dagli Stevanato

12

In percentuale, il ritorno annuale atteso per il fondo immobiliare





Escalation

Marco

Stevanato, a

sinistra, e

Massimiliano

Rossi, presidente

e ad di Arsenale

Crediti edilizi, così funzionerà il mercato delle demolizioni e ricostruzioni venete

FRA UN ANNO ENTRERÀ IN VIGORE IL SISTEMA PREVISTO DAL NUOVO PIANO CASA: ABBATTERE IMMOBILI INCONGRUI PER RIFARNE DI BELLI IN COMMISSIONE

VENEZIA Abbattere 500 metri cubi vecchi e brutti in periferia, per ricostruirne 325 nuovi e belli in centro. Servirà la bacchetta magica? No, basterà applicare l'algoritmo che regola i "crediti edilizi da rinaturalizzazione", cioè la chiave di volta del Piano Casa approvato nel 2019 che in realtà si chiama Veneto 2050, anno indicato dall'Unione Europea per raggiungere l'obiettivo dell'azzeramento del consumo del suolo: il sistema dovrebbe entrare a pieno regime nei primi mesi del 2021, secondo quanto trapela alla vigilia della seduta della commissione Territorio in Consiglio regionale.

IL PROVVEDIMENTO

Domani l'organismo presieduto dallo zaiano Francesco Calzavara sarà infatti chiamato ad esprimere il proprio parere al provvedimento, che successivamente verrà riportato in Giunta dall'assessore leghista Cristiano Corazzari. Si tratta del regolamento attuativo della legge approvata nel marzo dello scorso anno, quella che secondo la Confartigianato potrebbe generare un giro d'affari tra i 2,75 e i 6,6 miliardi nel prossimo decennio, secondo due linee a suo tempo così riassunte da Calzavara: «Da un lato detta nuove regole per gli ampliamenti degli edifici esistenti, fissandone i tetti massimi; dall'altro incentiva la demolizione e la ricostruzione, introducendo delle premialità».

IL MECCANISMO

Ecco dunque i crediti edilizi

da rinaturalizzazione, cioè le volumetrie rimesse in circolo dopo l'abbattimento dei manufatti incongrui, che tali dovranno essere qualificati da ciascun Comune sul proprio territorio. «Sostanzialmente si tratta di un meccanismo di pulizia del paesaggio – spiega Calzavara – che rappresenta una sperimentazione a livello nazionale e che avviene in due momenti. Il primo è il "decollo" delle cubature, cioè la loro demolizione, a cui segue la rinaturalizzazione del terreno, che in pratica torna ad essere permeabile come in origine. Il secondo è una sorta di "atterraggio": quelle volumetrie vengono riedificate da un'altra parte, in misura quantitativamente inferiore, ma assumendo un diverso valore».

I PARAMETRI

L'effetto dello spostamento sarà calcolato attraverso l'algoritmo, in cui interverranno diversi parametri: la consistenza del manufatto incongruo, il coefficiente di conversione alla destinazione residenziale, la riduzione da applicare agli edifici produttivi o commerciali, la valutazione della localizzazione, la stima dei costi di demolizione, rinaturalizzazione e bonifica ambientale. Esempio citato da Calzavara: «I 500 metri cubi di una vecchia casetta nella campagna jesolana scenderanno a 450 per il solo effetto dell'abbattimento, dopodiché assumeranno un valore ancora diverso a seconda della destinazione finale: un conto è Jesolo Paese, un altro è il fronte mare». Dopo il via libera della Giunta, che dovrebbe arrivare a febbraio, i municipi avranno dodici mesi di tempo per istituire i rispettivi registri dei crediti. Ciascuna amministrazione locale deciderà come quantificarne il peso: secondo le stime dell'Osservatorio del mercato immobiliare che fa capo all'Agenzia delle entrate, oppure in base al valore Imu, o con un metodo misto.

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERE Una ruspa mentre abbatte un edificio



Veneto strade

Nozze tra Anas
e Regione: dote
da 100 milioni
per 700 chilometri

Angela Pederiva

In attesa che prenda forma il progetto Cav "2.0", assume già sostanza il piano della "nuova" Veneto Strade. Il premier Giuseppe Conte ha siglato il decreto sulla riclassificazione di circa 700 chilometri di asfalto veneto, i cui costi di gestione (21 milioni annui) passeranno sotto l'ombrello statale, comportando inoltre un investimento di 100 milioni nel triennio 2020-2022, più altri 10 all'anno di manutenzioni programmate.

Le grandi infrastrutture

Il governo si fa carico di 700 chilometri di strade del Veneto

►Conte ha firmato il decreto che fa passare all'Anas 21 milioni annui di costi di gestione ►Ratificato l'accordo siglato due anni fa dal governatore Zaia: 100 milioni di investimenti

PONTEBBANA, ROMEA, VALSUGANA, ALEMAGNA E TRASPOLESANA E PADANA INFERIORE ORA POTRANNO GODERE DEL CONTRIBUTO STATALE IL DECRETO

VENEZIA In attesa che prenda forma il progetto Cav "2.0", assume già sostanza il piano della "nuova" Veneto Strade. Il premier Giuseppe Conte ha siglato il decreto sulla riclassificazione di circa 700 chilometri di asfalto veneto, i cui costi di gestione (21 milioni annui) passeranno sotto l'ombrello statale, comportando inoltre un investimento di 100 milioni nel triennio 2020-2022, più al-

tri 10 all'anno di manutenzioni programmate. Due inverni dopo l'accordo raggiunto a Venezia fra il governatore Luca Zaia e l'allora presidente Gianni Vittorio Armani, si concretizza dunque il passaggio cruciale per sancire il patto fra Regione e Anas nel controllo della società infrastrutturale.

IL DOCUMENTO

La firma del premier Conte porta la data del 21 novembre, ma in calce al documento è visibile pure la sottoscrizione del ministro Paola De Micheli, timbrata il 20 dicembre. Scollinata la legge di Bilancio, evidentemente con l'anno nuovo è stato deciso di far trapelare la notizia, che in Veneto è rimbalzata ieri pomeriggio attraverso una nota di Stefano Fracasso, capogruppo regionale del Partito Democratico: «Il de-

creto è stato firmato e trasmesso al ministero delle Infrastrutture per gli atti conseguenti, me l'ha confermato il sottosegretario Andrea Martella. Si tratta di una firma importante, perché permette di sbloccare l'intesa tra Regione Veneto e Anas».

La condivisione sulla futura conduzione di Veneto Strade era stata trovata ancora nel febbraio del 2018, in parallelo al protocol-



lo sulla destinazione degli utili di Cav, ma le mancava ancora il passaggio decisivo. «Questa firma – ha aggiunto Fracasso – è un segnale di grande attenzione da parte del Governo e conferma che la cooperazione tra Stato e Regione porta più risultati della contrapposizione».

IL DISEGNO

Un'evidente stoccata per Zaia, anche se pare che a Palazzo Balbi queste parole siano state lette con positività, in quanto sembrano preannunciare il via libera del ministro dem De Micheli al disegno curato dall'assessore leghista Elisa De Berti da oltre due anni. All'epoca l'operazione era stata immaginata in questi termini.

Da una parte la Regione, che storicamente deteneva il 30% delle azioni, avrebbe comprato le quote delle quattro concessionarie autostradali (Autostrade per l'Italia, Serenissima, Autovie Ve-

nete e A4 Holding) e quelle delle Province di Rovigo, Verona, Vicenza e (in parte) Belluno, salendo temporaneamente al 76,58%, per poi scendere definitivamente al 37,29%, attraverso la cessione di una rilevante porzione del pacchetto ad Anas. Quest'ultima, con un contestuale aumento di capitale di 5,4 milioni, avrebbe conquistato il 51% della società mista (dimezzando fra l'altro il peso di Padova, Treviso, Venezia e quel che restava di Belluno), con l'obiettivo di arrivare a gestire tutti i 1.386 chilometri della rete viabilistica di rango superiore, così suddivisi: 715 di strade Regionali, 204 di Provinciali e 467 di ex Statali che sarebbero tornate appunto nell'orbita di Anas.

LE ARTERIE

Qualcosa da allora è cambiato, nel senso che nel frattempo anche la Provincia di Padova avrebbe deciso di cedere le proprie quote. Ma il senso dell'iniziativa

dovrebbe restare quello già descritto, ora che sono state riclassificate arterie importanti. Fra le altre, vanno citate Pontebbana, Alemagna, Valsugana, Romea, Transpolesana e Padana Inferiore, per la quale il senatore Antonio De Poli (Udc) ha chiesto a Palazzo Chigi «un impegno finanziario» per il suo completamento.

Nelle scorse ore Zaia e De Berti non sono invece corsi a commentare gli sviluppi della vicenda, anche se è probabile che governatore e assessore possano riguadagnare la scena oggi, dettagliando gli investimenti che saranno declinati sul territorio. Nel derby giallorosso, invece, il Movimento 5 Stelle ha provato a rivendicare almeno una parte del merito del risultato: con un tweet, il ministro Federico D'Incà ha puntualizzato di seguire il cammino del decreto «da diversi mesi».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INFRASTRUTTURE La sede di Veneto Strade a Mestre



Porto in crisi, la rabbia di Brugnaro

► «Da presidente degli industriali avevo lavorato tantissimo col sindaco Costa per far arrivare la compagnia cinese»

► Il sindaco parla di «perdita importante»: «Non accetterò mai che il terminal venga declassato». E attacca il «partito del no»

È una cosa che non va proprio giù al sindaco Luigi Brugnaro, quella dell'addio a Venezia della linea oceanica cinese per il trasporto di container. Il problema è la tenuta dei fondali, che a sua volta è legata al protocollo fanghi, ancora fermo nonostante le molteplici promesse del ministro dell'Ambiente.

«Sono arrabbiatissimo. Io, da presidente degli industriali, e Paolo Costa, da presidente del Porto, avevamo lavorato tantissimo per far arrivare quella compagnia - ha ricordato -. È una perdita importante. Sarò con i lavoratori e le imprese a protestare. Non accetterò mai che il porto di Venezia venga declassato. Ci sono troppe autorità che vengono

nominate dal governo centrale e ora devono rispondere ai cittadini veneziani. Chiederemo conto di questo. Noi vogliamo competere, lottare, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca, con le inefficienze causate dalle non scelte del Governo e da una certa ideologia ambientalista».

Brugnaro poi è tornato a sostenere la necessità dei dragaggi, a tutti i livelli: «I canali vanno scavati, vale per quelli grandi, il canale dei petroli, il Vittorio Emanuele, dove devono passare le navi, vale per i ghebi, dove si va a remi. E poi, in piena campagna elettorale, si scaglia contro quello che definisce il «partito del no».



Brunetti a pagina II

ARRABBIATO Per il sindaco ci sono troppe autorità «nominate»

Laguna: economia e salvaguardia Mose e Porto, Brugnaro attacca il «fronte del no»

► Il sindaco ha assistito alla prova del Lido: «Vigileremo sempre sull'opera»
E sull'addio dei cinesi: «Sono arrabbiatissimo, sarò con lavoratori e imprese»

«TROPPE AUTORITA' NOMINATE DAL GOVERNO VOGLIAMO COMPETERE MA ABBIAMO SOLO VINCOLI» LO SFOGO

VENEZIA Un sindaco a ruota libera che si scaglia contro il «partito del no». Attacca quegli ambientalisti che bloccando tutto «ci ammazzano». Si erge a paladino dei cittadini, vessati dalle tasse. Toni da campagna elettorale, ieri, per un Luigi Brugnaro scatenato. In giaccone mimetico, con il suo staff al completo, ha voluto presenziare anche a questa prova di sollevamento della barriera di San Nicolò, dall'isola artificiale al centro della bocca di porto. Soddisfatto al termine della pro-

va: «Bene, anche questo test ha funzionato, come quello di dicembre a Malamocco. Nulla era scontato, c'è ancora molto lavoro da fare. Ma senza trionfalismi, ricordiamoci che stiamo facendo un'opera di importanza mondiale». Ha ribadito l'intenzione di esserci sempre, rivendicato quel posto nella cabina di regia informativa ottenuta nell'ultimo Comitato e istituita in Prefettura. «Continueremo a seguire passo, passo i lavori, anche le cose meno eclatanti». Ha citato più volte quei cittadini che rappresenta, che «non vogliono più finire sott'acqua», che «sono più avanti della politica con le sue beghe», che «lavorano, portano avanti il paese, e pagano troppe tasse».

L'ADDIO DEI CINESI

Ma dove Brugnaro si è scaldato davvero è stato sull'addio allo

scalo veneziano della compagnia cinese, preoccupata per il blocco dello scavo dei canali, legato al protocollo fanghi ancora fermo a Roma. «Sono arrabbiatissimo. Io, da presidente degli industriali, e Paolo Costa, da presidente del Porto, avevamo lavorato tantissimo per far arrivare quella compagnia - ha ricordato -. È una perdita importante. Sarò con i lavoratori e le imprese a protestare. Non accetterò mai che il porto di Venezia venga declassato. Ci sono troppe autorità



che vengono nominate dal governo centrale e ora devono rispondere ai cittadini veneziani. Chiederemo conto di questo. Noi vogliamo competere, lottare, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca, con le inefficienze causate dalle non scelte del Governo e da una certa ideologia ambientalista».

SCAVI NECESSARI

Brugnaro è tornato a sostenere la necessità dei dragaggi, a tutti i livelli: «I canali vanno scavati, vale per quelli grandi, il canale dei petroli, il Vittorio Emanuele, dove devono passare le navi, vale per i ghebi, dove si va a remi. Bisogna a ridare navigabilità alla laguna. Che stia diventando una

braccio di mare è una falsità totale, la laguna si sta interrando». Il sindaco ha accusato quegli ambientalisti che «stanno dicendo menzogne da vent'anni. Sono in tre persone, ma si fanno le associazioni, si firmano le petizioni... Hanno idee legittime, ma per me sbagliate e ci stanno ammazzando tutti. A Roma ascoltano solo questi signori. La politica funziona così: l'importante è spaventare la gente, prendere i voti bloccando il Paese. Lo stanno facendo anche con le ferrovie, le autostrade... Dobbiamo riprendere in mano il nostro destino. I temi ambientali sono centrali, ma vanno affrontati con la tecnologia. Con le paure e i sospetti si spaventa la gente, si perdono i

posti di lavoro e i nostri giovani scappano all'estero».

IL FRONTE DEL NO

Un attacco al «fronte del no» che Brugnaro ha esteso a tutti i campi: «Se continuano a dire che gli imprenditori sono prenditori fanno scappare gli investitori. C'è invece un popolo del lavoro, che è maggioranza del paese, che riesce ancora a fare impresa. Sono loro gli eroi». E allora, non solo i «canali vanno scavati, ma gli alberi vanno potati, le magoghe limitate, prima che cavino un occhio a un bambino. Senza estremismo i problemi vanno affrontati» conclude il sindaco a ruota libera.

Roberta Brunetti



LA PROVA Il sindaco Luigi Brugnaro ieri mattina al Lido per la prova di sollevamento del Mose

Luigi Costantini/Fotoattualità



Il sindaco promette tempi rapidi

Progetto da 8,4 milioni già finanziato per sistemare tutta la "via della morte"

S. MARIA DI SALA. "Fate presto". Il grido dei residenti, fatto proprio dal sindaco Nicola Fragomeni, è di quelli che si sentono dopo le grandi tragedie: chiede di intervenire subito, di salvare vite, di fermare l'emorragia nella strada della morte. Traffico in aumento, nessun limite rispettato, incroci secchi, violenti, terribili. Un progetto per via Caltana c'è e ha mosso i passi decisivi proprio sul finire del 2019, dopo anni di stallo. A S. Maria di Sala non hanno problemi a darne i meriti alla Città Metropolitana: «Anzi - interviene il vicesindaco Alessandro Arpi - ora abbiamo la certezza che la messa in sicurezza si farà, grazie a un finanziamento consistente e mi domando chi sparava a zero, e ancora lo fa, sulla Città Metropolitana se ricorda che, con la vecchia Provincia, i contributi annuali se andava bene arrivavano a 10mila euro. La lungimiranza ci ha dato ragione, ora avanti con il progetto». Un bel progetto, da 8,4 milioni di euro: prevede la sistemazione di tutta via Caltana, dal centro

di Scaltenigo fino alla Madonna Mora sulla Noalese, con una ciclabile e la messa in sicurezza degli incroci. Un finanziamento addirittura superiore alla prima versione (prima erano 6 milioni) perché la miglior soluzione, che riguarda la ciclabile, è stata individuata lungo il lato sud e questo lievitava i costi. Ma non ha fatto abbandonare l'idea: il 29 novembre scorso, nell'incontro con i sindaci di Mirano e S. Maria di Sala, la Città Metropolitana ha dato l'ok e inserito l'intervento nel nuovo piano triennale delle opere pubbliche. Ancora Arpi: «L'input metropolitano è stato importantissimo e per noi che aspettiamo da decenni l'intervento sarà storico. Ora bisogna solo fare presto». «E' previsto - aggiunge il consigliere metropolitano Saverio Centenaro - che la Città Metropolitana stanzi 3 milioni, il resto sarà diviso tra i due comuni, leggermente di più per S. Maria di Sala. Lo scorso 17 dicembre abbiamo scritto ai sindaci per procedere e attendiamo la loro risposta. Noi siamo pronti: per quanto ci riguarda il cantiere può partire».



Venezia Acqua alta Le isole rialzano le case

I piani terra a Pellestrina, Burano, Mazzorbo e Torcello potranno essere portati a quota 130 sul livello del mare, se necessario rialzando anche i solai dei piani superiori. Lo ha detto il sindaco Luigi Brugnaro in una riunione con la popolazione ieri a Pellestrina.

Mayer a pagina IV

Gli effetti dell'acqua alta

Pellestrina e Burano, piano per rialzare le abitazioni

► Allo studio una variante per elevare la quota a 130 centimetri, adeguando i solai superiori

► Dalla Giunta una serie di misure per rilanciare le attività tipiche e agevolare l'edilizia sulle isole

**GLI 850MILA EURO
RACCOLTI DA LA 7
SARANNO DESTINATI
ALL'ACQUISTO
DI NUOVE POMPE
E GRUPPI ELETTROGENI**

**RISARCIMENTI
A FAMIGLIE E IMPRESE:
«CONTIAMO
DI MANDARE TUTTO
A ROMA ENTRO
IL 15 DI FEBBRAIO»**

EDILIZIA & URBANISTICA

VENEZIA La pavimentazione delle case private di Pellestrina e di Burano potrà essere alzata di una quarantina di centimetri per rendere le abitazioni più sicure anche dall'alta marea. Lo ha annunciato il sindaco Luigi Brugnaro, intervenendo a Pellestrina in un incontro con i cittadini, convocato, alla scuola media "Loredan". Circa 150 i partecipanti all'assemblea, aperta dai saluti del delegato del sindaco alle isole Alessandro Scarpa Marta. Insieme a Brugnaro, e al suo staff, a dare risposte ai cittadini anche l'ingegnere capo dei Lavori pubblici di Ca' Farsetti, Simone Agrondi, l'assessore comunale al Bilancio e alle Partecipate, Michele Zuin e il prosindaco del Lido, Paolo Romor.

VARIANTE PER PELLESTRINA

«Ci sarà la possibilità – ha spiegato Brugnaro – per i cittadini che ne faranno richiesta di rialzare la pavimentazione delle proprie case fino a quota di

130 centimetri, sul medio mare (attualmente sono a quota 85 centimetri). Tutto nella massima trasparenza e naturalmente dopo aver ottenuto tutte le autorizzazioni e permessi previsti. Non una scorciatoia ma una possibilità in più».

Queste e altre misure sono contenute in due provvedimenti approvati in Giunta, che ieri si è riunita nella biblioteca Hugo Pratt del Lido. La stessa delibera approvata ieri dalla giunta che ora dovrà passare al vaglio del consiglio comunale, varrà, con i medesimi criteri, anche per Burano, Mazzorbo e Torcello.

850MILA EURO DA LA 7

Brugnaro ha poi annunciato, in anteprima alla popolazione, che verranno destinati a Pellestrina tutti gli 850 mila euro che Venezia ha avuto in dono dalla sottoscrizione pubblica per Venezia lanciata da La 7 e dal suo direttore Enrico Mentana. Con questi fondi verranno acquistati 16 nuovi gruppi elet-

trogeni (uno per ogni stazione di sollevamento) in modo da poter attivare le pompe anche in caso di blackout elettrico, e 10 pompe rimovibili, oltre a tutta l'attrezzatura necessaria. Nel suo ruolo di commissario all'emergenza per l'acqua alta di novembre, Brugnaro ha cercato di assicurare dato la cittadinanza, preoccupata sull'effettiva erogazione dei risarcimenti promessi dallo Stato. In particolare, ci si è soffermati sui rimborsi catalogati con la lettera C, ovvero fino a cinquemila euro per famiglia.

«La scadenza per presentare i termini – ha ricordato il primo cittadino – è il 30 gennaio e il



termine è tassativo. Contiamo poi, lavorando giorno e notte, di inviare tutta la documentazione a Roma entro il 15 febbraio, per poi arrivare a poter velocemente erogare i risarcimenti (massimo 60 giorni). Per ottenere i rimborsi si dovranno presentare scontrini e ricevute corrispondenti».

MURETTO RIALZATO

Verrà rialzato di circa 30 centimetri il muretto di Pellestrina a difesa dell'acqua alta in modo da creare una maggiore sicurezza per tutti in caso di nuove alte maree molto sostenute o eccezionali.

PIANO DEGLI INTERVENTI

Per Pellestrina e San Pietro in Volta sono state accolte, e hanno dato esito positivo, 35 proposte, da parte di privati, per realizzare interventi urbanistici per l'isola. Ma più in generale, le facilitazioni riguardano anche Burano, Mazzorbo e Torcello, tutte isole caratterizzate dall'esodo di popolazione e dalla difficoltà che incontrano le attività economiche. L'obiettivo è quello di dare nuovo impulso e una possibilità di sviluppo. Ad esempio, si potranno collegare tutti i piani di edifici adiacenti, realizzare scale di tipo diverso a quelle esistenti per ottimizzare lo spazio, ci sarà maggior flessibilità nelle modifiche distributive interne e nel posizionamento degli abbaini sui tetti. Poi, la possibilità di estendere al primo piano attività commerciali e artigianali per gli edifici più piccoli; per Pellestrina la possibilità di ampliare gli edifici su piccoli scoperti di pertinenza nonché al margine meridionale dell'isola lo sviluppo di attività di pesca e ititurismo e più facilità per nuovi insediamenti residenziali.

ALTRI LAVORI IN CORSO

Con i fondi dell'emergenza saranno infine messi a posto i danni avuti dalla Canottieri Diadora sommersa dall'acqua alta, mentre prosegue la sistemazione dell'area del Blue Moon. La nuova piscina si farà, ma non sarà conclusa entro maggio. Verrà però gettata la vasca e poi i lavori si concluderanno al termine della stagione balneare 2020.

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le decisioni

BURANO

Negozi e artigiani anche al primo piano



Ci sarà la possibilità di estendere ai piani superiori la destinazione d'uso commerciale e artigianale.

PELLESTRINA

Pontili per ristoranti e piccoli ampliamenti

Solo per Pellestrina, c'è la possibilità di realizzare piccoli ampliamenti delle case sugli scoperti di pertinenza. E poi la possibilità di ititurismo e di pontili amovibili a servizio dei pubblici esercizi dell'isola.

MAZZORBO E TORCELLO

Più flessibilità per favorire sviluppo

Maggiore flessibilità nelle modifiche interne, possibilità di incentivazione di nuove funzioni commerciali, turistiche e di servizio alla residenza, di collegamento a tutti i piani di unità edilizie adiacenti, o di suddivisione in più spazi.



PELLESTRINA Sopra, le pompe in azione nei giorni dell'acqua alta. Sotto, l'incontro di ieri



Gazzera Proroga per i lavori alla rotonda

**LE MODIFICHE
ALLA CIRCOLAZIONE
PER LA NUOVA
VIABILITÀ
DURERANNO
FINO A FINE APRILE
VIABILITÀ**

MESTRE Prorogata alla fine di aprile la regolamentazione della circolazione nei pressi della nuova rotatoria di via Brendole alla Gazzera da cui si accederà per innestarsi alla tangenziale senza passare per il centro della frazione. Lo ha deciso il Comune su richiesta dell'impresa che sta realizzando l'innesto della viabilità in corrispondenza dell'incrocio con via Ca' Boireta. La circolazione rimarrà limitata a 30 chilometri orari per consentire all'impresa che si è aggiudicata i lavori, un'associazione temporanea composta da Euroscavi, CM Infrastrutture e R.G. Impianti, di operare in sicurezza.

Una volta ultimata la rotatoria potrà essere percorribi-

le la strada, ultimata da tempo ma inaccessibile a causa del prolungato blocco dei lavori per il completamento del nodo a Gazzera-via Olimpia dell'Sfmr (Sistema ferroviario metropolitano regionale), che passerà dietro l'abitato per collegarsi alla viabilità ordinaria in via Portorose e da qui alla tangenziale in direzione Ovest. Per la direttrice opposta c'è da completare la strada che, dopo il tunnel sotto la linea ferroviaria, passerà sotto la tangenziale per collegarsi a questa con un nuovo svincolo in entrata. I vantaggi della nuova viabilità sono evidenti, dato che il centro della Gazzera sarà sgravato dal traffico di attraversamento di chi percorre via Brendole da Zelarino o Martellago, e soprattutto immediati, dato che la viabilità oltre la rotatoria in via di ultimazione è di fatto pronta da alcuni anni (anche se in una prima fase sarà aperta al traffico ciclopeditale). In prospettiva c'è poi il collegamento con il nuovo parcheggio scambiatore nei pressi della fermata ferroviaria Gazzera-via Olimpia, una volta che questa sarà ultimata.



Difesa della costa Regione «pronta» ma la data non c'è

**IERI IL CONFRONTO
TRA ENTI SULLA
REALIZZAZIONE
DELLE OPERE ANTI
MAREGGIATE: CI SONO 2
PROGETTI IN CAMPO**

►Forcolin: «È il Comune
che deve sollecitare
i privati investitori»

JESOLO

Chi si attendeva la data di inizio lavori è rimasto deluso: ancora non è stata fissata. Riunione in Municipio ieri mattina tra i tecnici del Comune e quelli della Regione. In discussione una serie di tematiche legate alla gestione dell'arenile, compresa la realizzazione dei nuovi pennelli a mare nel tratto di spiaggia antistante la pineta. Due, in questo caso, gli interventi in programma: quello a carico della Regione con il riaffioramento di altri due pontili, dopo i quattro fatti riemergere lo scorso anno, e quello legato all'accordo pubblico-privato promosso dal Comune e sottoscritto da una cordata di investitori privati e dalla Regione per realizzare altri quattro pennelli a mare, uno dei quali dotato di un chiosco sospeso sull'acqua.

Per entrambi è stata ribadita la volontà di avviare gli interventi, ma ad oggi senza data certa di inizio lavori. «I nostri tecnici – spiega il vicesegretario della Regione, Gianluca Forcolin – hanno avuto questo primo incontro con i responsabili degli uffici del

Comune. Assieme hanno discusso varie questioni, compresa la realizzazione dei pennelli a mare. Ci sono due interventi in previsione, per i quali è stato deciso di realizzare un cronoprogramma condiviso per evitare interferenze e incomprensioni». E su questo punto lo stesso Forcolin, che ieri in Consiglio regionale si è confrontato con l'assessore all'Ambiente Gianpaolo Bottacin, ha ribadito che la Regione è pronta fare la propria parte. «Noi siamo pronti a dare il via al nostro intervento – dice sempre il vicesegretario – per quanto riguarda l'accordo pubblico-privato tocca al Comune fare la propria parte e sollecitare i privati».

E in attesa del via dei lavori, la questione rischia di aprire un nuovo fronte di scontro politico, soprattutto dopo la presa di posizione della lista "Forza Jesolo", che ha rivendicato la "paternità" degli interventi ad oggi avviati. «Constatiamo che gli esponenti della lista di maggioranza – attacca Alberto Carli, capogruppo della Lega – stanno "vendendo" come propri gli interventi avviati da altri. Ad oggi, l'unico ente che ha fatto delle opere concrete sulla spiaggia è la Regione mentre il Comune non ha fatto nulla visto che nonostante le tante promesse in campagna elettorale, continua a non esserci una data di avvio delle opere previste dall'accordo pubblico privato». E anche per questo tra gli operatori turistici della zona pineta cresce una forte preoccupazione. Il timore sempre più diffuso è che i lavori vengano avviati a ridosso dell'estate, ritardando così l'inizio della stagione.

Giuseppe Babbo



MAREGGIATE E DANNI La spiaggia di Jesolo nella zona di Green beach in una foto del novembre scorso



In breve

Lucca**Al prossimo Salone dell'edilizia
presenti più di settanta aziende**

Si preannuncia ricca di eventi la prima edizione dello Sde-Salone dell'edilizia, la vetrina dei materiali e delle soluzioni edili e di design più innovative per il mondo delle costruzioni e dell'architettura. L'appuntamento è al Polo Fiere di Lucca, con una tre giorni, dal 6 all'8 marzo, a ingresso libero. Oltre 70 le aziende che hanno dato adesione.



Le venti dighe mobili sono state alzate alle 8 di ieri mattina, l'operazione seguita dalla control room sull'isola artificiale

Mose, le paratoie superano l'esame al Lido

Il ministro: «Ora pronti per le emergenze»

Brugnaro: «Faremo pressioni perché i lavori sia finiti come da progetto»

LAPROVA

Nuovo test di sollevamento per le paratoie del Mose, sempre in condizioni di mare calmo e questa volta è toccato tra l'altra notte e ieri mattina alla "schiera" di quelle della Bocca di porto di Lido, a San Nicolò, che si sono alzate senza intoppi. Soddisfatta la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che dal seminario del Pd nel Reatino ha sottolineato che «la prima prova sul Mose è andata bene», e che «se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratoie». Al test era presente anche questa volta il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, anch'egli soddisfatto al termine della prova di sollevamento.

«Continueremo l'operazione trasparenza», ha affermato Brugnaro, commentando il test, «e a fare pressione perché i lavori del Mose si concludano: lo dobbiamo ai cittadini che vivono e lavorano a Venezia. Dimosteremo al mondo che l'opera funziona in gioco c'è la credibilità del Paese. Sono sperimentazioni importanti, non c'è nulla di scontato ma è veramente andato tutto bene».

Intanto le prove generali continuano. Ieri si è trattato di uno dei test di sollevamento già programmati per gli impianti tra l'isola artificiale al centro della Bocca di porto del Lido e la diga di san Nicolò. L'intera barriera composta di 20 dighe mobili si è sollevata, a partire dalle 8 circa, per poi tornare negli alloggiamenti sul fondale alle ore 12,50. Al test, dalla control room del Consorzio Venezia Nuova situata nell'isola artificiale, ha assistito appunto Brugnaro, che già il 3 dicembre scorso aveva osservato la precedente prova a

Malamocco, anche nella sua veste di commissario straordinario per l'acqua alta.

Assieme a lui anche il Provveditore alle opere pubbliche per il Veneto (l'ex Magistrato alle Acque), Cinzia Zincone, che sovrintende ai passaggi autorizzatori del Mose. Si è trattato di una prova in condizioni di mare calmo, con gli impianti di sollevamento provvisori e con un unico compressore ad agire. Tutto si è svolto regolarmente, e una replica del sollevamento completo della diga alla Bocca del Lido è prevista per il 3 marzo prossimo. Una volta completata la serie di sollevamenti alla barriera di San Nicolò, le prove del Mose proseguiranno alla bocca di porto di Chioggia, e saranno i primi a venire effettuati con mare mosso.

Il Consorzio prevede l'innalzamento delle paratoie mobili a gruppi di quattro per volta. Gli impianti in quella Bocca di porto sono già definitivi, con tre compressori di aria già collegati alle dighe e quindi in grado di far alzare velocemente le paratoie. Non è tuttavia l'auspicata "accelerazione" del completamento del sistema: per ogni sollevamento il Consorzio deve presentare un progetto preliminare al Comitato tecnico di magistratura, l'organo predisposto presso il Provveditorato, cui segue la redazione del progetto esecutivo e quindi la richiesta alla Capitaneria di Porto della "finestra" temporale per eseguire i test. Anche sul sollevamento delle dighe mobili in condizioni di emergenza di acqua alta eccezionale simili a quella della tragica notte del 12 novembre scorso, come auspica anche il ministro, si dovrà comunque valutare al momento, per avere la certezza che il sistema di dighe mobili, non ancora pienamente funzionante, non venga messo a rischio. —

E. T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA GRANDE OPERA**La consegna
è prevista
a fine 2021**

La consegna dell'opera finita è prevista per la fine del 2021. Dopo l'acqua grande del 12 novembre scorso è ripartita la corsa per ultimare il Mose. Sebbene ci siano contenzioni e problemi da risolvere tutti dicono che il tempo sia sufficiente. Resta sul tavolo il nodo di chi dovrà pagare le costose manu-



Le paratoie della Bocca di porto del Lido allineate ieri dopo il loro sollevamento

Pianoterra a 1,35 metri e sottotetti più alti per proteggere le isole

I provvedimenti assunti per resistere a nuove alte maree
«Non so che dirà la Soprintendenza ma noi ci proveremo»

Approvata anche la proroga di sei mesi a Open Fiber per terminare i lavori Mitia Chiarin

VENEZIA. «Non so cosa dirà la Soprintendenza ma noi proviamo a farlo. Prevediamo di alzare le soglie di pianoterra fino a un metro e 35», dice il sindaco Brugnaro ai cittadini di Pellestrina, riuniti in assemblea alla scuola Loredan. Annuncio che provoca un brusio generale e domande lecite. «Adesso che abbiamo restaurato le case? Soldi non ce ne sono più, ce li date voi», dice una signora. Il sindaco tira diritto nella spiegazione. «Potrete anche alzare il solaio e il sottotetto per la stessa altezza per avere più altezze al piano sopra», continua, «e potrete aprire porte tra una unità edilizia ed altra. Tutto questo oggi è vietato, magari volete allargare la casa per il figlio. Prima non si poteva assolutamente fare senza modifica urbanistica. In 40 anni con la logica della conservazione vi hanno impedito tutto. Ora potete aprire anche un bagno sul fronte principale». E i locali commerciali potranno ampliarsi ai piani superiori.

Le novità sono previste dalle delibere approvate ieri dalla giunta comunale, riunita in via eccezionale, alla biblioteca Pratt del Lido di Venezia. Due delibere di urbanistica per le isole veneziane che contengono una raffica di liberalizzazione di procedure che fa subito discutere. Gli strumenti adottati sono la variante al Piano degli interventi 55 per l'Isola di Pellestrina e la variante, numero 54, con provvedimenti

per la semplificazione e la flessibilità degli interventi edilizi nelle isole di Burano, Mazzorbo e Torcello.

L'assessore Massimiliano De Martin precisa che come le varianti per l'isola di Sant'Erasmo e delle Vignole, il voto finale spetta al Consiglio comunale. Con il Piano interventi 2016 erano arrivate 45 proposte da Pellestrina e 5 (molto articolate) per Burano, Mazzorbo e Torcello. «Non tutte avevano le caratteristiche per essere accolte, ma ben 35 di esse avranno possibilità di immediata attuazione con queste varianti, mentre buona parte delle rimanenti potrà essere trattata con strumenti diversi», precisa. A Pellestrina si tratta di creare opportunità per trasformare aree dismesse, favorire la nautica da diporto e la creazione di strutture per l'ittiturismo; per Burano, Mazzorbo e Torcello, di mantenere e sviluppare «la residenza rivitalizzando il tessuto sociale ed economico», andando ad incentivare l'insediamento di attività commerciali, turistiche e di servizio alla residenza, facilitando la trasformazione e riqualificazione degli immobili. Ecco le iniziative: il collegamento a tutti i piani di due unità edilizie adiacenti, possibilità prima consentita solo a piani alterni; la possibilità di realizzare scale anche di diverso tipo rispetto a quelle esistenti; maggiore flessibilità delle modifiche interne, compresa la possibilità di realizzare i servizi in corrispondenza del prospetto principale, nel rispetto delle caratteristiche fondamentali delle unità tipologiche; la suddivisione delle unità edilizie in più unità immobiliari, con la possibilità di realiz-

zare scale interne agli appartamenti; l'adeguamento della dimensione e posizione degli abbaini; la possibilità di estendere ai piani superiori la destinazione d'uso commerciale e artigianale presente al piano terra. Per Pellestrina c'è la possibilità di piccoli ampliamenti delle unità edilizie sugli scoperti di pertinenza. E soprattutto la possibilità di elevare la quota dei pavimenti dei piani terra fino a 130 centimetri dallo zero mareografico di Punta della Salute, adeguando anche solai dei piani superiori, il tetto e le aperture (porte e finestre), ovviamente su parere favorevole della Soprintendenza sotto il profilo paesaggistico. In località La Mara si prevede di realizzare attività produttive e commerciali, già previste, con strumenti più snelli; si individuano ambiti di sviluppo di attività di pesca e ittiturismo (margine meridionale dell'isola); si modificano le schede di piano per sviluppare la residenza; si rivedono le norme sulle zone agricole per rendere possibile l'installazione di piccoli manufatti di servizio; infine si rivedono anche le norme sui percorsi acquedotti, per realizzare pontili amovibili lungo il bordo lagunare a servizio dei pubblici esercizi.

In giunta ieri è stata approvata anche la proroga a Open Fiber, di sei mesi, per finire i ripristini (10 chilometri) della posa della fibra ottica. A Pellestrina sono stati forniti anche gli ultimi dati sui rimborsi per l'Acqua Granda di novembre: a ieri si è arrivati a richieste per più di 68 milioni (47,5 milioni da imprese e 20,6 milioni dai privati). Più di 3 milioni riguardano l'isola di Pellestrina. —





L'acqua grande ha quasi sommerso l'intera isola di Pellestrina

IL GOVERNO: AUTOSTRADE, VIA LE CONCESSIONIIl ricorso di Atlantia è già pronto ma il manager Mion ammette: «Sono stati commessi errori colossali»
LOMBARDO, BARBERA, GRIGNETTI E MAUGERI / PAGINE 4, 5 E 6

Concessione Autostrade Il governo ha deciso La revoca è in arrivo

Dopo mesi di confronto anche Conte sposa la linea del grillino Di Maio
Ma nella maggioranza non c'è pieno accordo. Perplexità anche dal Tesoro

**Contrari gli ex renziani
rimasti nel Pd e Iv
La pratica in Cdm
forse già venerdì
Ilario Lombardo**

ROMA. Se non sarà al Consiglio dei ministri di venerdì, sarà in quello successivo, ma ormai Giuseppe Conte è deciso: «Mi sembra inevitabile la revoca per Autostrade». Luigi Di Maio è convinto che il premier non retrocederà. Nel Pd invece ci sono molti più dubbi, anche su quando sia più opportuno uscire con la notizia, se prima o dopo il voto in Emilia-Romagna, per non dare a Matteo Renzi un argomento che lo aiuti a fare il guastatore alla vigilia del voto.

Un aneddoto raccolto dalla Stampa è rivelatore delle incertezze dei dem. Sul volo Alitalia Milano-Roma di lunedì mattina c'è una passeggera che ha un tono di voce più alto degli altri. Qualcunola riconosce subito: è la ministra dei Trasporti Paola De Micheli. Sta parlando al telefono in modo agitato. Chi le è vicino sente in maniera chiara cosa sta dicendo e sente che cita Nicola Zingaretti, il segretario del suo partito, il Pd: «Non si decide, non si capisce che posizione abbiamo. Ma io devo saperlo!». De Micheli parla in quanto titolare di un ministero che è cruciale nella definizione del destino di Autostrade. Parla perché costretta a galleggiare in un guado tra partito e governo, nella nebbia

politica di queste ore dove ogni decisione si mescola al calcolo elettorale e ai rapporti di forza con gli alleati. Qualche ora dopo, dall'abbazia di Contigliano, nel Reatino, al seminario Pd quello sfogo si trasformerà in una dichiarazione più diplomatica: «Sui concessionari autostradali, sui quali c'è una discussione e un dibattito anche dentro di noi, vorrei avere quanto prima un approfondimento, soprattutto nei gruppi parlamentari».

De Micheli sa bene che il presidente del Consiglio Giuseppe Conte si è ormai decisamente orientato verso la revoca. I due si sono visti giovedì scorso, in un vertice ristretto prima dell'ultimo Cdm. In quell'occasione la ministra ha portato con sé e mostrato al premier il dossier della commissione del Mit che inchioda alle proprie responsabilità Autostrade per l'Italia, la società che fa capo al gruppo Atlantia, della famiglia Benetton. L'analisi è chiusa e non lascia scampo. Anche per questo negli ultimi giorni Conte non ha avuto timore a esporsi e a parlare pubblicamente di «gravi inadempienze» sulle quali «il governo non farà sconti», nonostante al Tesoro i tecnici abbiano espresso perplessità per la ricaduta finanziaria delle penali.

Manca ancora l'ultimoparere dell'Avvocatura, quello che serve a capire quali siano i margini in caso di un prevedibile contenzioso le-

gale a suon di miliardi. Sulla carta con l'addio ad Aspi si rischiano 23 miliardi di euro. Con la modifica introdotta nel decreto Milleproroghe M5S e Pd sperano di ridurla a 7 miliardi. Conte sta decidendo se puntare sulla via del diritto amministrativo o su quella del civile. Propenderebbe per quest'ultima perché gli darebbe uno scudo più solido contro i ricorsi. Si potrebbe appellare a un articolo del Codice che considera nullo qualsiasi accordo che non preveda una responsabilità per dolo o colpa grave.

Ora tocca alla politica. I mille imbarazzi di De Micheli e Zingaretti svelano due preoccupazioni. Primo: le divisioni del Pd, dove non tutti, soprattutto gli ex renziani, sembrano contenti di rimanere sulla scia Di Maio che ancora ieri sosteneva che «non si devono più fare profitti sulle nostre autostrade, mettendo a rischio la vita di molti italiani».

Il secondo timore è sempre il solito: Renzi. L'ex rotamatore insiste a chiedere di non pronunciarsi prima dei processi: «Chi decide? - accusa - Le regole e le leggi sono cose serie». Dargli l'occasione di lanciare i fuochi d'artificio alla vigilia del voto in Emilia, dove Zingaretti si gioca tutto, è la migliore risposta a chi si chiede perché il segretario stia ancora tentennando. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3.000

I chilometri
di strade gestiti
dalle società
dei Benetton

80%

La percentuale
di rete affidata
ad Autostrade
per l'Italia

7.350

I dipendenti
delle società
del gruppo
Atlantia

64%

L'aumento
dei pedaggi
negli ultimi
20 anni

3,5

I miliardi
incassati ogni anno
da Autostrade
grazie ai pedaggi



Il premier Giuseppe Conte a Genova dopo il disastro del ponte Morandi. In alto da sinistra Luigi Di Maio con il governatore Giovanni Toti; al centro la sede di Autostrade per l'Italia; a destra Luciano Benetton. In basso la caduta di calcinacci lungo la A26

Il monito di Tedeschini, professore di Diritto pubblico alla Sapienza
«Si confondono principi astratti con l'applicazione reale delle regole»

«Giuridicamente è infondata Porterà guai ai prossimi esecutivi»

L'INTERVISTA

Francesco Grignetti

«Vedo all'orizzonte solo contenziosi infiniti e risarcimenti miliardari a carico della collettività. I prossimi governi e parlamenti dovranno aggiustare i danni che sta provocando questo governo». Lapidario, il commento di Federico Tedeschini, avvocato e professore di Diritto Pubblico all'università La Sapienza.

Perché è così pessimista? Possibile che un governo non possa recedere da un contratto con una società privata quale Autostrade?

«Non così, non in questo modo. Con il decreto Milleproroghe, che peraltro è un minestrone dove finisce di tutto, il governo prima si è fatto una norma ad hoc, ora passa all'esecuzione. Ma così ne va della credibilità della Repubblica italiana. Si configura un illecito comunitario, e quindi vedo già all'opera la Corte del Lussemburgo. Ma anche una ferita alla Carta dei diritti dell'uomo, cioè ai diritti di proprietà, e quindi la Corte di Strasburgo. Oltre, naturalmente, la Corte costituzionale».

Eppure da mesi il governo annuncia la revoca della convenzione. Ora, con il de-

creto Milleproroghe, si è preparato la strada, tagliando i possibili risarcimenti da 23 a 7 miliardi. Che cosa c'è di strano?

«Eh, fosse così semplice modificare un contratto attraverso una legge che produce effetti retroattivi... Peccato che sia una legge che contrasta diverse norme nazionali e internazionali. Il principio giuridico resta quello di sempre: pacta sunt servanda».

Dove è il problema?

«Questo governo confonde spesso la giustizia con il diritto, cioè i principi astratti con la applicazione concreta. È del tutto inutile stare qui a discutere se sia giusto o sbagliato togliere la convenzione ad Autostrade. Non si va da nessuna parte con i massimi sistemi. Se invece si ragiona in termini di diritto, la cosa si complica un bel po'. E mi meraviglia che la procura della Corte dei Conti non intervenga in prevenzione, per evitare un colossale danno erariale. Intendo il danno agli azionisti della società, ma anche il danno alle casse dello Stato».

La società impugnerà gli atti in ogni sede, sia che si proceda con la revoca, sia con la cosiddetta caducazione?

«Mi aspetto un immediato ricorso al giudice. Consiglio tutti di leggersi la decisione del Tar Liguria, l'ordinanza 932 del 9 ottobre scorso, che sospese gli atti del governo

sul ponte Morandi. Se la società facesse ricorso, un giudice sarebbe costretto a sospendere le decisioni del governo rimettendo gli atti alla Corte costituzionale perché siamo di fronte a una legge scritta ad hoc. Ribadiamolo: non è possibile cambiare le regole e poi, su quella base, colpire questa o quella società con atti amministrativi conseguenti. Saremmo di fronte al tipico caso di "illegittimità derivata", cioè derivante dalla illegittimità di un atto primario».

Allora secondo lei non c'è uscita?

«C'è un vizio di fondo, che pregiudica ogni altro passo, e che si ritrova in ogni intervista dei ministri dell'epoca: siccome c'è stato il crollo del ponte Morandi, e siccome io considero colpevole la società concessionaria senza attendere la sentenza della magistratura, allora procedo con la punizione. Ma questo è un modo di tagliare problemi delicatissimi con il coltello. Se ci sono state colpe, lo valuta la magistratura. E se qualcuno pensa che una legge sia onnipotente, per fortuna dei cittadini non è così. Esistono anche le leggi costituzionali e incompatibili con il diritto comunitario. Qui entra in gioco il diritto. E sa come dicono gli americani? Il diritto consiste nel capire prima, quel che i giudici decideranno dopo».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il professor Tedeschini

Gli azionisti si rivolgono alla Commissione
«Compromessa la prevedibilità delle norme»

Il ricorso di Atlantia già pronto per l'Ue «Così la società è a rischio fallimento»

Lo spettro si agita
dopo il declassamento
del rating. In ansia
7mila dipendenti

La linea difensiva:
come prima mossa
chiedere la sospensiva
al Tar del Lazio

IL RETROSCENA

Alessandro Barbera

Il quartier generale di Atlantia è un edificio anonimo nella periferia est di Roma. La via è alberata, eppure siamo a pochi metri dal più grande campo rom della Capitale. I dipendenti si preparano al peggio. Negli ultimi giorni le voci che danno il governo pronto alla revoca della concessione vengono prese sul serio, al punto da aver già fatto preparare dai legali le carte della prima contro-mossa: un ricorso urgente al Tribunale amministrativo del Lazio per ottenere la sospensione dell'eventuale decisione.

Per il gruppo controllato dalla famiglia Benetton è una questione di sopravvivenza. Nonostante Atlantia sia una multinazionale, più del trenta per cento dei ricavi arrivano ancora dalle concessioni autostradali. È opinione diffusa fra gli esperti che la linea dura manderebbe al tappeto Aspi – che ha più o meno settemila dipendenti – e metterebbe in seria difficoltà la capogruppo, indebitata sui mercati obbligazionari per quasi undici miliardi di euro. «Qui si rischia davvero il fallimento», ammette un alto dirigente che chiede di non essere citato.

Non è tattica propagandistica: le tre grandi agenzie

di rating hanno appena ridotto i giudizi di entrambe le società a livello spazzatura. Per evitare le conseguenze peggiori della liquidazione è pronta la cessione delle quote di Aeroporti di Roma, che per ironia della sorte da due anni viene premiata come il migliore d'Europa.

L'ultimo tentativo per fermare la linea dettata dai Cinque Stelle è una lettera inviata al numero due della Commissione europea Valdis Dombrovskis e a due commissari: quella alla concorrenza Margrethe Vestager e al mercato interno Thierry Breton. La firmeranno almeno due grandi azionisti del gruppo, il fondo sovrano di Singapore e il cinese Silk Road, mentre manca ancora il sì di Hsbc, una delle dieci banche più grandi del mondo.

La lettera è un atto d'accusa contro quanto scritto nel decreto Milleproroghe, il quale cancella l'impegno al risarcimento previsto dall'articolo 9 del contratto di concessione: dei ventitré miliardi stimati da Mediobanca ne resterebbero soltanto sette. «Misure che preoccupano noi e l'intera comunità degli investitori, perché compromette la prevedibilità delle norme e scoraggia gli investimenti».

Parole che valgono poco per chi ha ancora negli occhi le immagini tragiche del crollo del Ponte Morandi a

Genova, ma che dette da investitori di quelle dimensioni potrebbero costare carissime alla credibilità dell'Italia sui mercati. La lettera cita anche un precedente: il provvedimento voluto nel 2006 dall'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Antonio Di Pietro, e che provocò una procedura di infrazione.

Ecco perché fra Tesoro e Palazzo Chigi c'è ancora chi lavora a una soluzione di compromesso. Il governo ha due opzioni. La prima è stata suggerita a Giuseppe Conte dal suo mentore Guido Alpa: la cosiddetta «caducazione» immediata del contratto. È la via di maggior impatto mediatico ma anche la più drammatica per la gestione di tremila chilometri di nastri di catrame: Autostrade dovrebbe essere rimpiazzata da Anas in pochi giorni.

La seconda opzione è invece quella di procedere alla revoca secondo quanto previsto dalla convenzione. In questo caso la revoca sarebbe formalizzata fra due mesi, solo dopo aver dato al concessionario l'opportunità di rispondere nel merito alle contestazioni. Questa soluzione lascerebbe aperta la possibilità di un ripensamento, magari dopo aver concluso la trattativa che nel frattempo va avanti sottotraccia fra Paola De Micheli e il nuovo amministratore delegato Paolo Tomasi.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOMANI IL VIA LIBERA AL PIANO "VENETO 2050"

Chi abatterà edifici in stato di degrado potrà costruire altrove con premi del 100%

Crediti edilizi in Veneto: minori cubature, valore raddoppiato
Calzavara: ripuliremo il paesaggio con l'urbanistica di qualità

Filippo Tosatto

VENEZIA. Alla fine le ruspe arriveranno, non in forma di tributo alla crociata salviniana ma in vista dei crediti edilizi previsti dal Piano casa Veneto 2050 che concede un bonus di costruzione a chi demolisca un immobile in degrado risanandone la superficie. «L'obiettivo è incentivare la pulizia del paesaggio dagli edifici incongrui favorendo investimenti di qualità», commenta il leghista jesolano Francesco Calzavara, presidente della commissione urbanistica di Palazzo Ferro-Fini dove il provvedimento approderà domani, per il via libera definitivo.

Ma come si articolerà nel concreto l'operazione? Il punto di partenza è l'eliminazione degli stabili fatiscenti o dismessi, accompagnata da una "rinaturalizzazione" dell'a-

rea. Ciò si tradurrà nel fatidico credito, modulato da un algoritmo ispirato a vari coefficienti (consistenza del manufatto, destinazione residenziale, valutazione dei costi di abbattimento e bonifica) che risponde a due finalità essenziali: l'approdo ad un volume minore con risparmio del suolo e incremento del valore - fino al 100% in più, calcolato sulle tabelle dell'Omi (l'Osservatorio immobiliare) o sul gettito dell'Imu - della costruzione autorizzata. Qualche esempio? Una vecchia abitazione in campagna di 500 metri cubi ne "vale" 325 nella zona urbana; un malconcio fabbricato artigianale di 1350 mc si tradurrà in 945 a ridosso del centro. Con correttivi riguardanti gli esempi eclatanti di maxi capannoni o giganteschi allevamenti avicoli: «In questo caso la riduzione di cubatura sarà

radicale, pena lo stravolgimento del mercato immobiliare», commenta Calzavara.

Attenzione. Il credito confluirà in un registro del Comune - che verificherà l'avvenuto risanamento e indicherà i luoghi edificabili - e il proprietario potrà usufruirne direttamente oppure cederlo ad eventuali acquirenti; a stabilirne il prezzo sarà la dialettica tra offerta e domanda. Che altro? Domani, come detto, i commissari licenzieranno il regolamento, nel giro di qualche settimana un decreto attuativo della Giunta Zaia lo formalizzerà e poi le amministrazioni municipali avranno dodici mesi per recepirne i contenuti. «È la prima nel suo genere in Italia, perciò avrà carattere sperimentale, inevitabile una fase di rodaggio ma siamo fiduciosi circa l'esito finale». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Veduta aerea di Treviso: il Piano Veneto 2050 si propone di favorire la riqualificazione del paesaggio urbano

FRACASSO SOTTOLINEA IL RUOLO DI MARTELLA E IL MINISTRO D'INCA CONFERMA: IL PREMIER CONTE HA FIRMATO

Tornano all'Anas 27 statali venete, pronti 100 milioni

Albino Salmaso

VENEZIA. Il primo capitolo del braccio di ferro tra la giunta Zaia e il governo Conte sulle strade si chiude con la vittoria del Veneto: il premier ha firmato il decreto con cui Anas "rileva" 27 statali che nel 2001 erano state trasferite a Veneto Strade, su precisa richiesta di Galan. Il primo esempio di federalismo in Italia decollato con Marino Zorzato è finito l'altro ieri, dopo due anni di trattative tra Zaia, l'assessore De Berti, l'ex ministro Delrio e Armani, che Toninelli ha rimosso dall'Anas. Dopo la firma a Palazzo Chigi, ora il dossier è sul tavolo della Corte dei Conti. A dare la notizia è Stefano Fracasso, capogruppo Pd in consiglio regionale, che ci tiene a sottolineare di aver svolto un ruolo da "pontiere" tra Roma e Venezia.

«Il decreto del presidente del consiglio che prevede la riclassificazione di 725 chilometri di strade regionali venete è stato firmato e trasmesso al ministero delle Infrastrutture guidato da Paola De Micheli per gli atti conseguenti, me l'ha confermato il sottosegretario Andrea Martella», spiega Fracasso. «Si tratta di una firma importante, perché permette di sbloccare l'intesa tra Regione Veneto e Anas che prevede il passaggio di 700 km di strade regionali alla gestione statale, con l'entrata di Anas in Veneto Strade con una disponibilità di 100 milioni di euro nel prossimo triennio per manutenzioni ordinarie e investimenti già programmati con l'ex ministro Delrio».

Perché il Pd canta vittoria? il motivo è semplice: tra qualche settimana vanno rifatte le no-

mine di Veneto Strade che cambierà anche assetto societario con l'ingresso di Anas che porta il tesoretto da spendere subito sulla rete delle 28 "regionali" che tornano statali a tutti gli effetti. Buche, segnaletica, rotonde, viadotti e semafori: ora siamo nelle mani di Roma e c'è chi rimpiange la vecchia autonomia, messa in crisi dai debiti della Provincia di Belluno che rischiava il fallimento.

«L'intesa era stata sottoscritta nel febbraio 2018 in parallelo all'accordo che riguarda la destinazione degli utili di Cav, mancava però il passaggio decisivo. Questa firma» sottolinea Fracasso, «è un segnale di grande attenzione del governo e conferma che la cooperazione tra Stato e Regione porta più risultati della contrapposizione su cui Zaia ha impostato la trattativa sull'autonomia con il premier Conte» conclude il capogruppo dem.

Tutto merito di Martella? Federico D'Inca giura di no. E, da ministro dei rapporti con il Parlamento, fa sapere con un tweet che ciò che finisce sui tavoli di palazzo Chigi lo coinvolge in prima persona. «Buone notizie, firmato da Giuseppe Conte il decreto, che segue da diversi mesi sotto il profilo tecnico e legislativo, che prevede la riclassificazione di oltre 700 chilometri di strade del Veneto. Ora la manutenzione passerà dalla Regione a StradeAnas. Una operazione da 100 milioni di euro in tre anni». E l'assessore De Berti? Brinda felice al traguardo raggiunto. A Palazzo Balbi dicono tra il serio e il faceto: ora il governo Conte può fare le valigie, le strade tornano all'Anas. E la Cav new holding? Un passo alla volta. — © RIPRODUZIONE RISERVATA



Da destra: Martella, De Micheli, Marcucci, Patuanelli e Buffagni



NUOVO BUSINESS

Stevanato si lancia nell'immobiliare Usa con la Arsenale Sgr che investe in uffici

PADOVA. La famiglia Stevanato "apre" la propria esperienza nell'immobiliare Usa e cerca investitori per la nuova Sgr. Poche settimane fa è arrivata l'autorizzazione da Bankitalia ad operare per Arsenale Sgr, nata da un'iniziativa imprenditoriale della famiglia di Piombino Dese che ne detiene il 100% tramite il family office Sfem. La Sgr investe, attraverso fondi immobiliari di tipo chiuso e riservati a investitori qualificati, nel settore immobiliare americano. Il primo, del valore complessivo di 150 milioni di dollari sta raccogliendo adesioni in queste settimane ed ha già superato la metà (la famiglia Stevanato ha investito una quota pari al 15%). Imprenditori veneti e non solo stanno prendendo parte.

Guidata da Marco Stevanato, in qualità di presidente, e da Massimiliano Rossi in qualità di amministratore delegato, la società acquista, riqualifica, ristruttura e vende spazi direzionali ad uso ufficio, situati principalmente nelle aree metropolitane di New York, Boston, San Francisco e Los Angeles. I progetti sono situati nelle aree in cui operano le maggiori aziende attive nel settore tecnologico, biotech e intrattenimento. Si tratta di aree caratterizzate da un tasso di crescita economica importante e da un mercato fortemente dinamico, nelle quali hanno sede le principali società del settore,

che richiedono spazi di lavoro innovativi e non tradizionali.

«Abbiamo deciso di lanciare Arsenale Sgr sull'onda dell'esperienza che abbiamo maturato negli ultimi 7 anni attraverso il nostro family office Sfem nel mercato immobiliare americano» commenta Marco Stevanato «Il nome scelto per la nuova realtà incarna un obiettivo preciso: avvicinare l'investitore italiano a un mercato lontano e poco conosciuto, così come lo storico Arsenale di Venezia ha rappresentato simbolicamente la potenza commerciale della città». La sottoscrizione del primo fondo ha una soglia minima di 500 mila dollari e conta, completata la raccolta nei prossimi mesi, di investire come primo progetto nell'immobiliare legato al biotech a Boston.

L'investimento nel fondo si annuncia redditizio, con un ritorno del 12% l'anno netto (ovviamente non è garantito e la stima è prudenziale). L'orizzonte temporale è di 3/4 anni per ogni singolo investimento. «Il mercato in cui andremo ad operare ha caratteristiche uniche, sia dal punto di vista geografico che in termini di offerta» aggiunge Rossi. Gli investitori possono contare su un team Usa che da anni ha un focus specifico per il segmento degli uffici, il Montana Avenue Capital Partners. —

Nicola Brillo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Massimiliano Rossi e, a destra, Marco Stevanato



IL COLOSSO Oltre al Polesine, altre tre aperture in Italia

Nascono magazzini come funghi

Ma quanti sono i magazzini di Amazon in Italia? Per ora sono quattro, e sono inseriti come centri di distribuzione su poli logistici lungo tutto lo Stivale. Il primo a essere inaugurato, come detto, è stato quello di Castel San Giovanni, in provincia di Piacenza, nel 2011. E' stato il primo polo logistico di Amazon in Italia, 25mila metri quadrati dove approdano e ripartono le merci dei clienti. Nel 2015 invece il primo centro di distribuzione urbano, in una grande città, costruito a Milano e trasformato in seguito in deposito di smistamento.

Nel 2017 l'apertura di due centri di distribuzione, uno a Passo Cortese in provincia di Rieti e l'altro a Vercelli, in Piemonte. Due centri che sono costati ad Amazon rispettivamente investimenti da 150 milioni e da 65 milioni.

Il quarto centro di distribuzione attivo, quello più nuovo, è a Torrazza Piemonte, in provincia di Torino, operativo dall'1 luglio scorso. Questo magazzino si sviluppa su una superficie di 60mila metri quadrati ed è costato 150 milioni di euro al colosso dell'e-commerce. Sono circa 1.200 i posti di lavoro che mette a disposizione.

Dall'arrivo in Italia, nel 2010, Amazon ha investito ben 1 miliardo e 600 milioni di euro creando 5.500 nuovi posti di lavoro.

E nel futuro, oltre al polo di Castelfoglio, praticamente ultimato, ci sono altri tre centri di distribuzione previsti dall'azienda di Jeff Bezos. Il più grande è quello previsto a Colleferro, vicino Roma, con una superficie di 60 ettari, sarà certamente molto importante grazie alla sua posizione strategica, essendo posto a breve distanza dal casello autostradale e dall'aeroporto di Fiumicino.

Poi quello previsto a Bitonto, in provincia di Bari, e a Santarcangelo di Romagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

