

## Rassegna del 20/05/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

20/05/2020	Messaggero Veneto	17	In Italia ci sono 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%	Baroni Paolo	1
20/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	22	Intervista a Federico Ghella - Ghella: «Semplificazione e più liquidità per il rilancio»	Salvaggiulo Giuseppe	3
20/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	23	In Italia ci sono 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%	Baroni Paolo	4
20/05/2020	Piccolo	11	In Italia ci sono 50 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%	Baroni Paolo	6
20/05/2020	Riformista Napoli	15	L'Istat: a marzo edilizia giù del 36% le proposte dell'Ance per il rilancio - "Appalti e lavori più rapidi contro la crisi dell'edilizia"	Lanza Viviana	8
20/05/2020	Stampa	3	Da Nord a Sud 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%	Baroni Paolo	10

### SCENARIO

20/05/2020	Arena	26	Collaudata la circonvallazione Moro	Martini Zeno	12
20/05/2020	Corriere della Sera	5	Ecobonus anche per le seconde case Scuole paritarie, salgono i fondi	Voltattorni Claudia	14
20/05/2020	Gazzettino	6	Spostamenti, traffico in ripresa: si è tornati ai livelli del 9 marzo	...	16
20/05/2020	Gazzettino	10	Più liquidità per i cantieri via il fondo anti-evasione Il decreto Rilancio è legge	Cifoni Luca	18
20/05/2020	Gazzettino	17	Anche Benetton pensa ai prestiti con garanzia: due miliardi	...	22
20/05/2020	Gazzettino Rovigo	11	Emergenza casa: in arrivo gli alloggi per farvi fronte	Rossi Federica	23
20/05/2020	Gazzettino Venezia	5	Parcheggi per i pendolari Gli sconti continueranno	Amadori Gianluca	25
20/05/2020	Gazzettino Venezia	15	La Città metropolitana vende le sedi dell'ex Apt - Apt chiuse, tutto in vendita	Fenzo Fulvio	27
20/05/2020	Gazzettino Venezia	15	Collegamenti con l'aeroporto «Gara da rinviare»	F.Fen.	28
20/05/2020	Gazzettino Venezia	18	Partita la gara per il sottopasso di via Ongari	De Gaspari Filippo	29
20/05/2020	Nuova Venezia	32	Ex ospedale al Mare solo dopo la variante al Prg	E.T.	30
20/05/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	22	Il piano di Conte per dare l'addio al codice appalti Cantieri più veloci	Lombardo Ilario	31
20/05/2020	Piccolo	20	Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo e la diga di Vado Ligure	...	33
20/05/2020	Sole 24 Ore	18	Intervista a Klaus Lothar - Permasteelisa riparte con la ricetta Usa «Ora più selettivi»	Meneghello Matteo	34
20/05/2020	Sole 24 Ore	2	Dal 1° luglio ecobonus e sismabonus al 110% Progetti e permessi al via	Santilli Giorgio	36
20/05/2020	Stampa	2	Codice degli appalti, ecco il piano Conte - Il piano Conte sugli appalti Norme più snelle per piccole e grandi opere	Lombardo Ilario	37
20/05/2020	Voce di Rovigo	29	"Dieci nuovi alloggi pronti entro l'anno"	S.B.	39

# In Italia ci sono 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%

In lista d'attesa  
ci sono opere per  
273 miliardi di euro  
al palo da anni

Le incompiute:  
473 sono al Nord,  
115 al Centro  
e altre 161 al Sud

Nel 71% dei casi  
i soldi sono già a  
bilancio, a frenare  
è la burocrazia

**Paolo Baroni**

**I**n cima alla lista dei desideri ci sono innanzitutto le opere che il governo ha classificato come «commissariabili» in virtù del decreto Sblocca cantieri dell'anno passato, che di cantieri in realtà ne ha sbloccati davvero pochi. Giusto ieri, coincidenza, sono partiti i lavori del terzo megalotto della strada statale 106 «Jonica» (38 km tra Sibari e Roseto Campo Spulico, 1,3 miliardi di spesa e 1500 occupati) in provincia di Cosenza, una delle grandi incompiute italiane che apriva l'ultima lista delle priorità di governo che in tutto conta 15 interventi per un controvalore totale di 13,9 miliardi di euro.

Ma in realtà, se si guarda all'elenco delle opere strategiche o prioritarie i lavori da sbloccare o avviare sono molti di più. L'ultimo rapporto Cresme presentato a febbraio ha censito ben 615 lotti sparsi in tutta Italia, in tutto 273 miliardi di lavori completati appena per l'11%. Si va da alcuni importanti nodi viari del Nord (in primis la Gronda di Genova) al completamento verso Trieste dell'Alta velocità ferroviaria ad interventi su strade e ferrovie che tante zone del Centro e del Sud Italia attendono da anni, come l'alta velocità sino a Reggio Calabria e la Catania-Messina-Palermo.

## LA "BLACK LIST" DELL'ANCE

Stando all'ultimo monitoraggio effettuato dall'Ance le opere realmente bloccate sono in tutto 749 per un controvalore di 62 miliardi: 473 al Nord (33,5 miliardi), 115 al Centro (11,1 miliardi) e 161 nel Mezzogiorno (17,2 miliardi). Centouno di questi interventi sono classificati come «grandi opere», con un importo dei lavori superiore a

100 milioni di euro, ed un ammontare complessivo di 56 miliardi, mentre le restanti 648 sono opere medio-piccole (5,5 miliardi di spesa) e quindi, si presuppone, più facili da far partire.

Tenere tutto fermo, sostiene l'associazione nazionale dei costruttori, significa rinunciare ad un potenziale economico enorme, stimato in 962 mila nuovi posti di lavoro ed in ben 217 miliardi di ricadute sull'economia.

Scorrendo il rapporto sulle «Infrastrutture strategiche e prioritarie 2020» realizzato dal Cresme assieme al centro studi della Camera dei deputati emerge che su 273 miliardi di euro di lavori messi in programma nel corso degli ultimi anni, di cui 219 miliardi per le sole opere strategiche indicate come prioritarie, il 50% del valore riguarda interventi in fase di progettazione (283 lotti per quasi 109 miliardi), il 21% riguarda cantieri aperti con lavori in corso (149 lotti per 45,8 miliardi) e solo l'11% riguarda opere ultimate (129 lotti per 24,1 miliardi). C'è poi un 5,5% di lavori in gara o aggiudicati (22 lotti per 11,6 miliardi), un altro 4,5% che risulta contrattualizzato ma con lavori non ancora iniziati (per 9,94 miliardi) e infine l'8% riguarda lotti con contratto rescisso o con stato di avanzamento «misto» per 18,5 miliardi.

A rallentare questi interventi non è tanto un problema di soldi, segnala il Cresme, perché circa 155 miliardi di euro (71%) sono già disponibili a bilancio quanto un problema di burocrazia, tra procedure, autorizzazioni e permessi.

Se si prendono in considerazione le sole infrastrutture prioritarie, il 48% (105 miliardi di costi) riguarda le ferrovie, il 34% strade e autostrade (per 74 miliardi), il

13% (28 miliardi) i Sistemi urbani (ed in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa in Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia, 4 miliardi (2%) riguardano gli aeroporti e l'1% porti ed interporti (2,5 miliardi). Fa storia a sé il Mose di Venezia che da solo pesa per il 3% (5,5 miliardi).

## I PRIMI 15 CANTIERI

Tolta la statale Jonica che ieri ha fatto un decisivo passo in avanti restano da avviare altri 14 cantieri tra quelli commissariabili: dal collegamento stradale Roma-Latina (1,5 miliardi) al completamento della A12 Tarquinia-San Pietro Palazzi (1 miliardo) allo svincolo della SS 514 Chiaramonte (RG) sino alla SS 675 Umbro-Laziale (collegamento porto di Civitavecchia-Orte); in campo ferroviario vanno poi aggiunte il potenziamento della Fortezza-Vercelli (3,3 miliardi), della Verona-Trieste (1,8 miliardi) e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, il completamento del raddoppio della Genova-Ventimiglia (1,54 miliardi) e della Pescara-Bari, e ancora la Roma-Pescara (700 milioni), la Salerno-Reggio Av e la Palermo-Trapani. In aggiunta a questo ci sono poi altri 13,9 miliardi di interventi sulle infrastrutture idriche da far marciare, come la messa in sicurezza della traversa del Lago d'Idro (Bs), del sistema acquedottistico di Peschiera (Vr) ed interventi su una decina di dighe tra Sardegna e Sicilia. Se poi a questi grandi lavori aggiungiamo interventi sugli immobili scolastici (per Legambiente 4 su 10 hanno bisogno di lavori straordinari) volendo aprire rapidamente cantieri grandi e piccoli non c'è che l'imbarazzo della scelta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA MAPPA DELLE GRANDI OPERE BLOCCATE

**1** Raccordo Autostradale tra l'A4 e la Val Trompia

**2** Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

**3** Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia

**4** Pontremolese 1ª fase

**5** Potenziamento linea Venezia-Trieste

**6** AV/AC Verona-Padova

**7** AV/AC Verona-Brescia

**8** Variante da Colonno a Griante

**9** Gallarate-Rho

**10** Collagamento tra A4 in loc. Santhià, Biella, Gattinara e A26 in loc. Ghemme

**11** Tronco Bari-Mola di Bari Variante

**12** Collegamento del porto Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte

**13** Raddoppio della Bari-Pescara

**14** Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino

**15** Lamezia-Catanzaro-Dorsa Ionica

**16** SS121 - Palermo (A19) rotonda Bolognetta

**17** SS626-SS115 Lotti 7 e 8 Completamento tang. di Gela

**18** Sassari-Olbia



L'EGO - HUB

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

Il vicepresidente dell'Associazione costruttori: «I decreti del governo affrontano problemi generali, nessuna misura per i lavori pubblici»

## Ghella: «Semplificazione e più liquidità per il rilancio»

Giuseppe Salvaggiolo

«**L**iquidità e semplificazione ma senza deroghe permanenti»

chiede Federico Ghella, vicepresidente dell'azienda di famiglia fondata nel 1894 e specializzata in tunnel, oltre che vicepresidente dell'Associazione nazionale costruttori edili. **Com'è la situazione del settore dopo il lockdown?**

«Considerando che era già in crisi prima del Covid, l'impatto è stato molto duro. Circa l'85 per cento dei cantieri si è fermato o nei casi migliori ha subito rallentamenti per permettere l'adeguamento alle nuove misure di sicurezza».

**Eppure in teoria il codice Ateco sui lavori pubblici era stato sbloccato.**

«In teoria. In pratica molti fattori (sicurezza, reperimento materiali, assenza di operai, blocco dei subappalti) hanno determinato un blocco inevitabile».

**Quali sono le urgenze?**

«Fornire liquidità al settore e un'indicazione alle stazioni appaltanti su come affrontare il problema del riconoscimento degli extra costi dovuti alla pandemia».

**Costi vecchi o nuovi?**

«Entrambi. Nella sospensione (canoni di leasing, costi fissi, sicurezza impianti) ma soprattutto per il dopo: quelli diretti (dispositivi di protezione) e indiretti come la logistica per mantenere il distanziamento fisico, per esempio nelle mense».

**Tutto ciò comporta anche tempi più lunghi per le opere da realizzare?**

«Sicuramente, ma quanto non è ancora calcolabile perché cambia l'organizzazione del lavoro, si riduce la produttività.

Le stime parlano del 10-15 per cento almeno».

**La cassa integrazione è arrivata?**

«Con fortissimi ritardi».

**Si sarebbe potuto fare qualcosa prima?**

«Su entrambi i punti la nostra esperienza internazionale ci ha mostrato che in Italia siamo indietro. Tanti Paesi hanno già preso misure in questa direzione da quasi due mesi».

**In questa fase 2 che cosa chiedete al governo?**

«Bisogna immettere liquidità nel settore con misure che prendendo spunto dalle migliori esperienze europee dovrebbero ricomprendere un'anticipazione straordinaria e maggiorata, la possibilità di emettere stati di avanzamento sui lavori emergenziali e una generale maggior tempestività dei pagamenti da parte dello Stato».

**I decreti finora emanati sono stati utili?**

«Sono stati diretti ad affrontare problemi di carattere generale in gran parte condivisibili, ma non hanno previsto nessuna misura specifica per i lavori pubblici».

**Perché?**

«Non so, c'era forte attesa per il decreto rilancio. Ma il paragrafo è saltato tra una bozza e l'altra».

**Vi hanno detto perché?**

«Problemi politici. Eppure i lavori pubblici sono il principale settore in cui lo Stato è contro parte dei privati».

**Che cosa intende?**

«Non si può pensare che le committenze pubbliche, appellandosi alla lettera della legge (sicuramente non pensata per situazioni eccezionali tipo quella attuale), provino a scaricare tutti questi costi sulle imprese».

**Siete d'accordo a generalizzare il «modello genova»?**

«Il modello Genova è legato a una situazione particolare che è difficile generalizzare».

**E i commissari servono?**

«Dipende. Sulla linea ad alta velocità Napoli-Bari hanno consentito di risparmiare due anni. Ma non sono la soluzione per tutto».

**Perché?**

«Il fatto che sia necessario ricorrere a un commissario straordinario per portare a termine un'opera pubblica con successo dimostra quanto sia inadeguata la disciplina ordinaria. Non si può però pensare di risolvere il problema decidendo di operare in una deroga permanente».

**Che fare del codice degli appalti?**

«Un grande intervento di semplificazione per permettere un vero rilancio degli investimenti pubblici accompagnato dal superamento della presunzione di colpevolezza delle imprese e degli amministratori pubblici».

**In che modo: scudo penale?**

«Non penso a norme specifiche, ma a una cultura per cui l'amministratore pubblico ha paura di firmare per la paura di responsabilità penale o erariale».

**Lo sblocca appalti dell'anno scorso ha funzionato?**

«Ha introdotto qualche misura positiva ma non è riuscito nel suo intento». —



Federico Ghella

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# In Italia ci sono 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%

In lista d'attesa  
ci sono opere per  
273 miliardi di eur  
al palo da anni

Le incompiute:  
473 sono al Nord,  
115 al Centro  
e altre 161 al Sud

Nel 71% dei casi  
i soldi sono già a  
bilancio, a frenare  
è la burocrazia

**Paolo Baroni**

**I**n cima alla lista dei desideri ci sono innanzitutto le opere che il governo ha classificato come «commissariabili» in virtù del decreto Sbocca cantieri dell'anno passato, che di cantieri in realtà ne ha sbloccati davvero pochi. Giusto ieri, coincidenza, sono partiti i lavori del terzo megalotto della strada statale 106 «Jonica» (38 km tra Sibari e Roseto Campo Spulico, 1,3 miliardi di spesa e 1500 occupati) in provincia di Cosenza, una delle grandi incompiute italiane che apriva l'ultima lista delle priorità di governo che in tutto conta 15 interventi per un controvalore totale di 13,9 miliardi di euro.

Ma in realtà, se si guarda all'elenco delle opere strategiche o prioritarie i lavori da sbloccare o avviare sono molti di più. L'ultimo rapporto Cresme presentato a febbraio ha censito ben 615 lotti sparsi in tutta Italia, in tutto 273 miliardi di lavori completati appena per l'11%. Si va da alcuni importanti nodi viari del Nord (in primis la Gronda di Genova) al completamento verso Trieste dell'Alta velocità ferroviaria ad interventi su strade e ferrovie che tante zone del Centro e del Sud Italia attendono da anni, come l'alta velocità sino a Reggio Calabria e la Catania-Messina-Palermo.

## LA "BLACK LIST" DELL'ANCE

Stando all'ultimo monitoraggio effettuato dall'Ance le opere realmente bloccate sono in tutto 749 per un controvalore di 62 miliardi: 473 al Nord (33,5 miliardi), 115 al Centro (11,1 miliardi) e 161 nel Mezzogiorno (17,2 miliardi). Centouno di questi interventi sono classificati come «grandi opere», con un importo dei lavori superiore a

100 milioni di euro, ed un ammontare complessivo di 56 miliardi, mentre le restanti 648 sono opere medio-piccole (5,5 miliardi di spesa) e quindi, si presuppone, più facili da far partire.

Tenere tutto fermo, sostiene l'associazione nazionale dei costruttori, significa rinunciare ad un potenziale economico enorme, stimato in 962 mila nuovi posti di lavoro ed in ben 217 miliardi di ricadute sull'economia.

Scorrendo il rapporto sulle «Infrastrutture strategiche e prioritarie 2020» realizzato dal Cresme assieme al centro studi della Camera dei deputati emerge che su 273 miliardi di euro di lavori messi in programma nel corso degli ultimi anni, di cui 219 miliardi per le sole opere strategiche indicate come prioritarie, il 50% del valore riguarda interventi in fase di progettazione (283 lotti per quasi 109 miliardi), il 21% riguarda cantieri aperti con lavori in corso (149 lotti per 45,8 miliardi) e solo l'11% riguarda opere ultimate (129 lotti per 24,1 miliardi). C'è poi un 5,5% di lavori in gara o aggiudicati (22 lotti per 11,6 miliardi), un altro 4,5% che risulta contrattualizzato ma con lavori non ancora iniziati (per 9,94 miliardi) e infine l'8% riguarda lotti con contratto rescisso o con stato di avanzamento «misto» per 18,5 miliardi.

A rallentare questi interventi non è tanto un problema di soldi, segnala il Cresme, perché circa 155 miliardi di euro (71%) sono già disponibili a bilancio quanto un problema di burocrazia, tra procedure, autorizzazioni e permessi.

Se si prendono in considerazione le sole infrastrutture prioritarie, il 48% (105 miliardi di costi) riguarda le ferrovie, il 34% strade e autostrade (per 74 miliardi), il

13% (28 miliardi) i Sistemi urbani (ed in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa in Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia, 4 miliardi (2%) riguardano gli aeroporti e l'1% porti ed interporti (2,5 miliardi). Fa storia a sé il Mose di Venezia che da solo pesa per il 3% (5,5 miliardi).

## I PRIMI 15 CANTIERI

Tolta la statale Jonica che ieri ha fatto un decisivo passo in avanti restano da avviare altri 14 cantieri tra quelli commissariabili: dal collegamento stradale Roma-Latina (1,5 miliardi) al completamento della A12 Tarquinia-San Pietro Palazzi (1 miliardo) allo svincolo della SS 514 Chiaramonte (RG) sino alla SS 675 Umbro-Laziale (collegamento porto di Civitavecchia-Orte); in campo ferroviario vanno poi aggiunte il potenziamento della Fortezza-Vercelli (3,3 miliardi), della Verona-Trieste (1,8 miliardi) e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, il completamento del raddoppio della Genova-Ventimiglia (1,54 miliardi) e della Pescara-Bari, e ancora la Roma-Pescara (700 milioni), la Salerno-Reggio Av e la Palermo-Trapani. In aggiunta a questo ci sono poi altri 13,9 miliardi di interventi sulle infrastrutture idriche da far marciare, come la messa in sicurezza della traversa del Lago d'Idro (Bs), del sistema acquedottistico di Peschiera (Vr) ed interventi su una decina di dighe tra Sardegna e Sicilia. Se poi a questi grandi lavori aggiungiamo interventi sugli immobili scolastici (per Legambiente 4 su 10 hanno bisogno di lavori straordinari) volendo aprire rapidamente cantieri grandi e piccoli non c'è che l'imbarazzo della scelta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LA MAPPA  
DELLE GRANDI  
OPERE BLOCCATE**

**1** Raccordo Autostradale tra l'A4 e la Val Trompia

**2** Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

**3** Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia

**4** Pontremolese 1ª fase

**5** Potenziamento linea Venezia-Trieste

**6** AV/AC Verona-Padova

**7** AV/AC Verona-Brescia

**8** Variante da Colonno a Griante

**9** Gallarate-Rho

**10** Collagamento tra A4 in loc. Santhià, Biella, Gattinara e A26 in loc. Ghemme

**11** Tronco Bari-Mola di Bari Variante

**12** Collegamento del porto Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte

**13** Raddoppio della Bari-Pescara

**14** Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino

**15** Lamezia-Catanzaro-Dorsa Ionica

**16** SS121 - Palermo (A19) rotonda Bolognetta

**17** SS626-SS115 Lotti 7 e 8 Completamento tang. di Gela

**18** Sassari-Olbia



L'EGO - HUB

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

## In Italia ci sono 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%

In lista d'attesa  
ci sono opere per  
273 miliardi di euro  
al palo da anni

Le incompiute:  
473 sono al Nord,  
115 al Centro  
e altre 161 al Sud

Nel 71% dei casi  
i soldi sono già a  
bilancio, a frenare  
è la burocrazia

**Paolo Baroni**

**I**n cima alla lista dei desideri ci sono innanzitutto le opere che il governo ha classificato come «commissariabili» in virtù del decreto Sbocca cantieri dell'anno passato, che di cantieri in realtà ne ha sbloccati davvero pochi. Giusto ieri, coincidenza, sono partiti i lavori del terzo megalotto della strada statale 106 «Jonica» (38 km tra Sibari e Roseto Campo Spulico, 1,3 miliardi di spesa e 1500 occupati) in provincia di Cosenza, una delle grandi incompiute italiane che apriva l'ultima lista delle priorità di governo che in tutto conta 15 interventi per un controvalore totale di 13,9 miliardi di euro.

Ma in realtà, se si guarda all'elenco delle opere strategiche o prioritarie i lavori da sbloccare o avviare sono molti di più. L'ultimo rapporto Cresme presentato a febbraio ha censito ben 615 lotti sparsi in tutta Italia, in tutto 273 miliardi di lavori completati appena per l'11%. Si va da alcuni importanti nodi viari del Nord (in primis la Gronda di Genova) al completamento verso Trieste dell'Alta velocità ferroviaria ad interventi su strade e ferrovie che tante zone del Centro e del Sud Italia attendono da anni, come l'alta velocità sino a Reggio Calabria e la Catania-Messina-Palermo.

### LA "BLACK LIST" DELL'ANCE

Stando all'ultimo monitoraggio effettuato dall'Ance le opere realmente bloccate sono in tutto 749 per un controvalore di 62 miliardi: 473 al Nord (33,5 miliardi), 115 al Centro (11,1 miliardi) e 161 nel Mezzogiorno (17,2 miliardi). Centouno di questi interventi sono classificati come «grandi opere», con un importo dei lavori superiore a

100 milioni di euro, ed un ammontare complessivo di 56 miliardi, mentre le restanti 648 sono opere medio-piccole (5,5 miliardi di spesa) e quindi, si presuppone, più facili da far partire.

Tenere tutto fermo, sostiene l'associazione nazionale dei costruttori, significa rinunciare ad un potenziale economico enorme, stimato in 962 mila nuovi posti di lavoro ed in ben 217 miliardi di ricadute sull'economia.

Scorrendo il rapporto sulle «Infrastrutture strategiche e prioritarie 2020» realizzato dal Cresme assieme al centro studi della Camera dei deputati emerge che su 273 miliardi di euro di lavori messi in programma nel corso degli ultimi anni, di cui 219 miliardi per le sole opere strategiche indicate come prioritarie, il 50% del valore riguarda interventi in fase di progettazione (283 lotti per quasi 109 miliardi), il 21% riguarda cantieri aperti con lavori in corso (149 lotti per 45,8 miliardi) e solo l'11% riguarda opere ultimate (129 lotti per 24,1 miliardi). C'è poi un 5,5% di lavori in gara o aggiudicati (22 lotti per 11,6 miliardi), un altro 4,5% che risulta contrattualizzato ma con lavori non ancora iniziati (per 9,94 miliardi) e infine l'8% riguarda lotti con contratto rescisso o con stato di avanzamento «misto» per 18,5 miliardi.

A rallentare questi interventi non è tanto un problema di soldi, segnala il Cresme, perché circa 155 miliardi di euro (71%) sono già disponibili a bilancio quanto un problema di burocrazia, tra procedure, autorizzazioni e permessi.

Se si prendono in considerazione le sole infrastrutture prioritarie, il 48% (105 miliardi di costi) riguarda le ferrovie, il 34% strade e autostrade (per 74 miliardi), il

13% (28 miliardi) i Sistemi urbani (ed in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa in Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia, 4 miliardi (2%) riguardano gli aeroporti e l'1% porti ed interporti (2,5 miliardi). Fa storia a sé il Mose di Venezia che da solo pesa per il 3% (5,5 miliardi).

### I PRIMI 15 CANTIERI

Tolta la statale Jonica che ieri ha fatto un decisivo passo in avanti restano da avviare altri 14 cantieri tra quelli commissariabili: dal collegamento stradale Roma-Latina (1,5 miliardi) al completamento della A12 Tarquinia-San Pietro Palazzi (1 miliardo) allo svincolo della SS 514 Chiaramonte (RG) sino alla SS 675 Umbro-Laziale (collegamento porto di Civitavecchia-Orte); in campo ferroviario vanno poi aggiunte il potenziamento della Fortezza-Vergara (3,3 miliardi), della Verona-Trieste (1,8 miliardi) e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, il completamento del raddoppio della Genova-Ventimiglia (1,54 miliardi) e della Pescara-Bari, e ancora la Roma-Pescara (700 milioni), la Salerno-Reggio Av e la Palermo-Trapani. In aggiunta a questo ci sono poi altri 13,9 miliardi di interventi sulle infrastrutture idriche da far marciare, come la messa in sicurezza della traversa del Lago d'Idro (Bs), del sistema acquedottistico di Peschiera (Vr) ed interventi su una decina di dighe tra Sardegna e Sicilia. Se poi a questi grandi lavori aggiungiamo interventi sugli immobili scolastici (per Legambiente 4 su 10 hanno bisogno di lavori straordinari) volendo aprire rapidamente cantieri grandi e piccoli non c'è che l'imbarazzo della scelta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA MAPPA DELLE GRANDI OPERE BLOCCATE

**1** Raccordo Autostradale tra l'A4 e la Val Trompia

**2** Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

**3** Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia

**4** Pontremolese 1ª fase

**5** Potenziamento linea Venezia-Trieste

**6** AV/AC Verona-Padova

**7** AV/AC Verona-Brescia

**8** Variante da Colonno a Griante

**9** Gallarate-Rho

**10** Collagamento tra A4 in loc. Santhià, Biella, Gattinara e A26 in loc. Ghemme



**11** Tronco Bari-Mola di Bari Variante

**12** Collegamento del porto Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte

**13** Raddoppio della Bari-Pescara

**14** Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino

**15** Lamezia-Catanzaro-Dorsa Ionica

**16** SS121 - Palermo (A19) rotonda Bolognetta

**17** SS626-SS115 Lotti 7 e 8 Completamento tang. di Gela

**18** Sassari-Olbia

L'EGO - HUB

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

**Il dossier Le proposte dei costruttori per uscire dalla crisi**

## L'ISTAT: A MARZO EDILIZIA GIÙ DEL 36% LE PROPOSTE DELL'ANCE PER IL RILANCIO

Viviana Lanza

L'Istat ha certificato un calo nel settore delle costruzioni del 36,2 per cento nel mese di marzo. "La situazione è gravissima, anche perché affrontiamo questa crisi dopo dodici anni già difficili", spiega Gennaro Vitale, presidente dell'Ance Campania. L'associazione dei costruttori ha presentato al governo un piano per la ripresa del settore chiedendo nuove misure oltre quelle già previste e interventi per snellire la burocrazia e consentire un rapido avvio dei lavori. Da sciogliere il nodo dei crediti elevati che le imprese vantano verso lo Stato.

a pag 15

# "APPALTI E LAVORI PIÙ RAPIDI CONTRO LA CRISI DELL'EDILIZIA"

→ L'Istat: in un mese calo del 36 per cento su base nazionale. In Campania tre edifici su quattro in attesa di un restyling  
Dai costruttori un Piano Marshall per risollevare il settore. L'allarme di Vitale: imprese in ginocchio se lo Stato non paga

**75%**

La quota  
del patrimonio  
edilizio campano  
che necessita  
di un restyling  
Viviana Lanza

**B**urocrazia zero, erogazione immediata delle risorse, obbligo di rapido avvio dei lavori, procedure a monte della gara semplificate, orientamento alla sostenibilità sociale e ambientale. Sono i passaggi centrali del Piano Italia per gli investimenti locali, uno dei punti centrali illustrati nel cosiddetto Piano Marshall per l'edilizia proposto dall'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili che in Campania è guidata dall'ingegnere Gennaro Vitale. È un coacervo di proposte per sfruttare le risorse già disponibili (creando un fondo unico in cui trasferire le risorse destinate negli ultimi anni agli investimenti degli enti territoriali e oggi ancora inutilizzate e frammentate in molti programmi per un totale di 39 miliardi di euro) e consentire un programma di investimenti di rapida attuazione con una burocrazia più snella e semplificata rispetto al passato, "per mettere fine - si legge nel documento dell'Ance - alla giungla dei programmi e delle procedure ministeriali e alla babe-

le dei pareri e dei veti incrociati delle amministrazioni nell'attivazione delle risorse". Gli imprenditori edili calano dunque sul tavolo proposte per reagire alla flessione che il settore delle costruzioni ha registrato in questo ultimo periodo a causa delle condizioni della domanda e delle misure di contenimento anti-Covid: -36,2 per cento a marzo, -6,8 nella media del primo trimestre. Una flessione definita senza precedenti, che ha superato per entità la contrazione, già consistente, registrata nel corso della crisi del 2008. Tra le proposte dell'Ance ci sono anche misure che, in aggiunta a previsioni su cessione del credito, ecobonus e sismabonus, mirano ad agevolare la liquidità di imprese e famiglie, come mutui a tasso zero per l'acquisto di immobili di nuova costruzione o da ristrutturare e per lavori condominiali. Per il Mezzogiorno (in Campania il 75 per cento dei fabbricati necessita di un restyling) la proposta è potenziare gli investimenti locali usando la libertà concessa dall'Unione europea per l'utilizzo dei fondi strutturali 2014-2020 ancora non spesi (49 miliardi di euro) e finanziare, oltre alle misure emergenziali di tenuta sociale, anche le misure per la ripartenza dei cantieri con il riavvio delle infrastrutture bloccate e nuovi programmi di opere immediatamente cantierabili ad procedure simili a

quelle del Piano Italia. "C'è bisogno di immettere liquidità nel sistema - spiega Vitale, presidente dei costruttori della Campania - La situazione è gravissima, anche perché affrontiamo questa crisi dopo dodici anni già difficili". La spina nel fianco è rappresentata dai crediti che le imprese edili vantano nei confronti della pubblica amministrazione: a livello nazionale ammonta a sei miliardi di euro. Anche in Campania la situazione è un problema reale, dal momento che sono numerose le pubbliche amministrazioni in ritardo con i pagamenti. "E c'è il rischio - aggiunge Vitale - che le imprese che vantano crediti importanti nei confronti della pubblica amministrazione, se continueranno a non incassare, non riusciranno a sostenere gli effetti della crisi e saranno costrette a chiudere i battenti". È vero che i lavori pubblici sono attualmente il primo motore acceso del settore, tanto che la quasi totalità dei cantieri impegnati in ap-

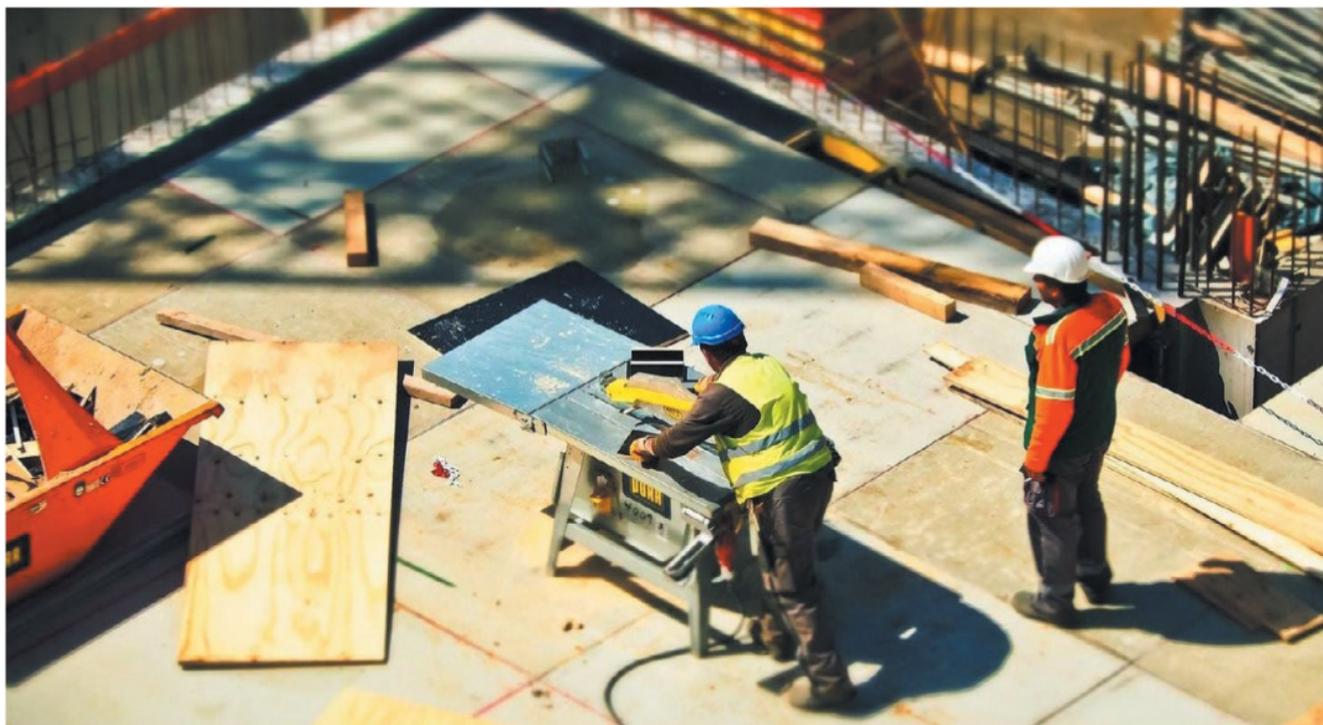


Dir. Resp.: Pietro Sansonetti

Tiratura: 0 - Diffusione: 0 - Lettori: 0: da enti certificatori o autocertificati

palti pubblici è ripartita (mentre più lenta è la ripresa per i lavori privati), ma alle imprese manca liquidità. “In Campania è stata approvata la nuova tariffa regionale 2020 e si è stabilito che tutti gli oneri di sicurezza derivanti dall'emergenza sanitaria devono essere remunerati alle imprese”. Ma non basta. “Al Governo abbiamo chiesto nuove misure - aggiunge Vitale - Occorre sburocratizzare come fatto a Genova per la ricostruzione del ponte Morandi, con un sistema di commissariamenti che consenta di allentare i lacci di normative che affliggono il sistema produttivo italiano”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

In lista d'attesa opere per 273 miliardi di euro che finora nessun decreto governativo è riuscito a far ripartire  
L'associazione dei costruttori: "Tenere tutto fermo significa rinunciare a un potenziale di 962 mila occupati"

# Da Nord a Sud 750 cantieri bloccati I lavori conclusi sono soltanto l'11%

**La mappa dei progetti  
incompiuti: 473 casi  
al Nord, 115 al Centro  
e 161 nel Mezzogiorno**

**Nel 71% dei casi i soldi  
sono già a bilancio  
ma la burocrazia  
rallenta gli interventi**

## DOSSIER

**PAOLO BARONI**  
ROMA

**I**ncima alla lista dei desideri ci sono innanzitutto le opere che il governo ha classificato come «commissariabili» in virtù del decreto Sblocca cantieri dell'anno passato, che di cantieri in realtà ne ha sbloccati davvero pochi. Giusto ieri, coincidenza, sono partiti i lavori del terzo megalotto della strada statale 106 «Jonica» (38 km tra Sibari e Roseto Campo Spulico, 1,3 miliardi di spesa e 1500 occupati) in provincia di Cosenza, una delle grandi incompiute italiane che apriva l'ultima lista delle priorità di governo che in tutto conta 15 interventi per un controvalore totale di 13,9 miliardi di euro.

Ma in realtà, se si guarda all'elenco delle opere strategiche o prioritarie i lavori da sbloccare o avviare sono molti di più. L'ultimo rapporto Cresme presentato a febbraio ha censito ben 615 lotti sparsi in tutta Italia, in tutto 273 miliardi di lavori completati appena per l'11%. Si va da alcuni importanti nodi viari del Nord (in primis la Gronda di Genova) al completamento verso Trieste dell'Alta velocità ferroviaria ad interventi su strade e ferrovie che tante zone del Centro e del Sud Italia attendono da anni, come l'alta velocità sino a Reggio Calabria e la Catania-Messina-Palermo.

### La "black list" dell'Ance

Stando all'ultimo monitoraggio effettuato dall'Ance le opere realmente bloccate sono in tutto 749 per un controvalore di 62 miliardi: 473 al Nord (33,5 miliardi), 115 al Centro (11,1 miliardi) e 161 nel Mezzogiorno (17,2 miliardi). Cento di questi interventi sono classificati come «grandi ope-

re», con un importo dei lavori superiore a 100 milioni di euro, ed un ammontare complessivo di 56 miliardi, mentre le restanti 648 sono opere medio-piccole (5,5 miliardi di spesa) e quindi, si presuppone, più facili da far partire.

Tenere tutto fermo, sostiene l'associazione nazionale dei costruttori, significa rinunciare ad un potenziale economico enorme, stimato in 962 mila nuovi posti di lavoro ed in ben 217 miliardi di ricadute sull'economia.

Scorrendo il rapporto sulle «Infrastrutture strategiche e prioritarie 2020» realizzato dal Cresme assieme al centro studi della Camera dei deputati emerge che su 273 miliardi di euro di lavori messi in programma nel corso degli ultimi anni, di cui 219 miliardi per le sole opere strategiche indicate come prioritarie, il 50% del valore riguarda interventi in fase di progettazione (283 lotti per quasi 109 miliardi), il 21% riguarda cantieri aperti con lavori in corso (149 lotti per 45,8 miliardi) e solo l'11% riguarda opere ultimate (129 lotti per 24,1 miliardi). C'è poi un 5,5% di lavori in gara o aggiudicati (22 lotti per 11,6 miliardi), un altro 4,5% che risulta contrattualizzato ma con lavori non ancora iniziati (per 9,94 miliardi) e infine l'8% riguarda lotti con contratto rescisso o con stato di avanzamento «misto» per 18,5 miliardi.

A rallentare questi interventi non è tanto un problema di soldi, segnala il Cresme, perché circa 155 miliardi di euro (71%) sono già disponibili a bilancio quanto un problema di burocrazia, tra procedure, autorizzazioni e permessi.

Se si prendono in considerazione le sole infrastrutture prioritarie, il 48% (105 miliardi di costi) riguarda le ferrovie, il 34% strade e autostrade



(per 74 miliardi), il 13% (28 miliardi) i Sistemi urbani (ed in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa in Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia, 4 miliardi (2%) riguardano gli aeroporti e l'1% porti ed interporti (2,5 miliardi). Fa storia a sé il Mose di Venezia che da solo pesa per il 3% (5,5 miliardi).

## I primi 15 cantieri

Tolta la statale Jonica che ieri ha fatto un decisivo passo in avanti restano da avviare altri 14 cantieri tra quelli commissariabili: dal collegamento stradale Roma-Latina (1,5 miliardi) al completamento della A12 Tarquinia-San Pietro Palazzi (1 miliardo) allo svincolo della SS 514 Chiaramonte (RG) sino alla SS 675 Umbro-Laziale (collegamento porto di Civitavecchia-Orte); in campo ferroviario vanno poi aggiunte il potenziamento della Fortezza-Verona (3,3 miliardi), della Verona-Trieste (1,8 miliardi) e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, il completamento del raddoppio della Genova-Ventimiglia (1,54 miliardi) e della Pescara-Bari, e ancora la Roma-Pescara (700 milioni), la Salerno-Reggio Av e la Palermo-Trapani. In aggiunta a questo ci sono poi altri 13,9 miliardi di interventi sulle infrastrutture idriche da far marciare, come la messa in sicurezza della traversa del Lago d'Idro (Bs), del sistema acquedottistico di Peschiera (Vr) ed interventi su una decina di dighe tra Sardegna e Sicilia. Se poi a questi grandi lavori aggiungiamo interventi sugli immobili scolastici (per Legambiente 4 su 10 hanno bisogno di lavori straordinari) volendo aprire rapidamente cantieri grandi e piccoli non c'è che l'imbarazzo della scelta. —

\* RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA MAPPA DELLE GRANDI OPERE BLOCCATE

1 Raccordo Autostradale tra l'A4 e la Val Trompia

2 Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi

3 Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia

4 Pontremolese 1ª fase

5 Potenziamento linea Venezia-Trieste

6 AV/AC Verona-Padova

7 AV/AC Verona-Brescia

8 Variante da Colonna a Griante

9 Gallarate-Rho

10 Collagamento tra A4 in loc. Santhià, Biella, Gattinara e A26 in loc. Ghemme



**SOAVE.** Il controllo statico da parte dei tecnici del ministero ha riguardato il sottopasso della A4 noto come «della Pignattona» e i muri di sostegno della ciclabile

# Collaudata la circonvallazione Moro

Potrà aprire entro il mese e a quel punto scatterà immediato il divieto di transito dei mezzi pesanti su viale della Vittoria, a tutela del centro

**Il tratto è lungo 800 metri e rientra nelle opere di compensazione per l'ampliamento della Cantina**

Zeno Martini

Si è concluso il collaudo del nuovo tratto della circonvallazione Aldo Moro a Soave, pronta a riaprire tra una quindicina di giorni.

È infatti appena stato inviato alla Provincia l'esito del collaudo statico delle opere strutturali eseguite lungo il secondo tratto della circonvallazione. Si tratta del sottopasso all'autostrada A4 detto della Pignattona, della vasca di contenimento delle acque di falda e dei muri di sostegno della nuova pista ciclabile.

La verifica dei lavori, conclusa in febbraio prima del lockdown, condotta da parte del tecnico designato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, permetterà alla Provincia nei prossimi giorni di procedere con la consegna dell'infrastruttura viaria (strada e ciclopista), nella forma cosiddetta anticipata dei vari tratti dell'arteria stradale esterna all'abitato e dei tre rondò a Veneto Strade e agli enti firmatari dell'accordo di programma: Provincia, comune di Soave e comune di San Bonifacio, quest'ultimo interessato per una porzione della rotonda sulla regionale 11.

Ferma restando la presa in carico da parte di tutti gli enti coinvolti, la circonvallazione potrebbe aprire già entro la fine di maggio. Il nuovo tratto di strada, lungo 800 metri, unisce la regionale 11 alla parte di circonvallazione Aldo Moro esistente e con via Sere-

nissima. Servirà in particolare a spostare gran parte del traffico pesante e dei mezzi agricoli diretti e provenienti dalla Cantina di Soave, che finora attraversano viale della Vittoria, strada d'accesso al centro storico.

L'infrastruttura diventa la direttrice principale sud-nord e il collegamento tra la regionale 11 e la provinciale 37/A dei Ciliegi.

Tre le rotonde realizzate: una all'innesto con la regionale 11, una intermedia al crocevia con viale dell'Industria e una alla fine del tratto, in corrispondenza della Cantina, dove si trova il nuovo accesso per i mezzi pesanti e agricoli alla cooperativa.

## IL SOTTOPASSO

Gli interventi più rilevanti sono risultati essere: l'adeguamento del sottopassaggio sotto l'autostrada A4; il rafforzamento e la messa in sicurezza idraulica di un tratto dell'autostrada stessa.

L'altezza minima del sottopasso della Pignattona è stata portata da quattro a 5,2 metri, mentre la larghezza è arrivata a 14 metri, due dei quali riservati, su richiesta del Comune di Soave, ad un passaggio ciclabile rilevato rispetto al piano stradale.

Il progetto esecutivo dell'opera è stato realizzato dai tecnici della Provincia, che hanno inoltre seguito l'appalto per la direzione lavori, nonché l'iter amministrativo e degli espropri e la liquidazione.

## I COSTI

I costi di realizzazione dell'opera, che ammontano a oltre sei milioni di euro, sono stati sostenuti dalla Cantina di Soave per cinque milioni, Cantina che ha anche istituito il bando per i lavori e nominato il Responsabile unico del procedimento. La Regione, infine, ha sostenuto i costi relativi agli espropri con al-

tri 2,4 milioni di euro.

L'opera è frutto di un accordo di programma che ha coinvolto la Provincia, la Cantina di Soave, il Comune di Soave e il Comune di San Bonifacio.

Nel dettaglio, è spettata alla Cantina di Soave la realizzazione del tratto stradale, quale compensazione accordata dal Comune di Soave per il recente ampliamento del complesso produttivo più importante del settore vitivinicolo in Italia.

Il cantiere per realizzare la circonvallazione è rimasto aperto esattamente 24 mesi. La conclusione definitiva dell'iter avverrà con la consegna del collaudo tecnico-amministrativo, prevista entro l'estate.

## STOP AI MEZZI PESANTI

«Quest'opera, finalmente arrivata al termine, va a risolvere il problema del traffico pesante e anche a sollevare corso Vittorio Emanuele II dal via vai di veicoli che si dirigono a nord di Soave», spiega il sindaco Gaetano Tebaldi, «i tempi del cantiere si sono allungati a causa di imprevisti di natura tecnica, che in fase di progettazione non erano stati contemplati».

«Un grazie per questo importante risultato lo devo alla Cantina di Soave, per la sensibilità che ha dimostrato nel finanziare per buona parte un'opera, quanto mai necessaria alla comunità e da essa attesa», conclude Tebaldi, «e alla Provincia che si è occupata del laborioso procedimento tecnico, economico ed amministrativo, anche per la fase finale di collaudo, in pieno lockdown». Non appena la nuova circonvallazione verrà aperta al traffico, il sindaco emetterà un'ordinanza di divieto di transito dei mezzi pesanti su viale della Vittoria. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ingresso del nuovo tratto di circonvallazione Aldo Moro FOTO PECORA



La strada è già ultimata, basta l'ok della Provincia e si apre

# LE MISURE

## Ecobonus anche per le seconde case Scuole paritarie, salgono i fondi

Il decreto Rilancio pubblicato in «Gazzetta Ufficiale»  
Gualtieri: in 2-3 giorni il bonus agli autonomi. Il caso  
dei liberi professionisti senza aiuti a fondo perduto

**ROMA** Fare presto. Perché «la tensione sociale può salire a livelli allarmanti» (Cisl). Perché «sono milioni le persone rimaste a reddito zero da quasi tre mesi» (Cgil). Perché ci sono 26 miliardi «da gestire per 18 milioni di persone» (Inps). Una settimana dopo l'approvazione del consiglio dei Ministri, ieri sera il decreto Rilancio è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* dopo la firma del Capo dello Stato Sergio Mattarella. È immediatamente in vigore e le misure per aiutare lavoratori, imprese e famiglie finalmente possono partire: da oggi, promette il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, «saranno immediatamente utilizzabili», anche se ci sono decine di decreti attuativi da preparare per renderle operative.

La manovra da 55 miliardi per affrontare la Fase 2 prevede la proroga di ammortizzatori sociali con altre 9 settimane di cassa integrazione, il divieto di licenziamento per altri tre mesi, aiuti a fondo perduto per le piccole aziende, prestiti garantiti per le più grandi, bonus per lavoratori e famiglie, sostegni come il reddito di emergenza per chi

è più in difficoltà. Ma anche misure per far ripartire l'economia, come l'ecobonus al 110% che nell'ultima versione viene esteso anche alle seconde case, o il bonus bici per promuovere la mobilità sostenibile.

«Nell'arco di 2-3 giorni al massimo — dice Gualtieri — ci sarà il pagamento diretto dei 600 euro a tutti i 4 milioni di lavoratori autonomi che li hanno già avuti». Finora, ha detto ieri il presidente Inps Pasquale Tridico, i bonus sono arrivati a 3,9 milioni di persone, mentre la cassa integrazione in deroga è stata pagata a 4,6 milioni di lavoratori. Da oggi sul sito dell'Inps si potrà chiedere il nuovo bonus baby sitter: 1.200 euro per chi ha figli sotto i 12 anni e non ha già richiesto il precedente bonus, sarà solo di 600 euro per chi invece lo ha già avuto, e potrà essere usato anche per pagare i centri estivi che dal 15 giugno potranno aprire. E poi «a giugno» arriveranno finalmente i contributi a fondo perduto per le imprese più piccole «e la terza tranche fino a mille euro per gli autonomi».

Ma nel frattempo scoppia il caso dei liberi professionisti, esclusi dal contributo a fondo perduto per chi ha subito perdite di fatturato per almeno un terzo rispetto all'aprile 2019: «Scelta inaccettabile — fanno sapere in una nota le associazioni di avvocati, commercialisti, notai, ingegneri, architetti, ma anche infermieri — che dimostra un atteggiamento punitivo». E Italia viva, con il capogruppo in commissione Lavoro alla Camera Camillo D'Alessandro, annuncia «battaglia in Parlamento per una scelta grave e sbagliata».

E se da un lato rientra la protesta delle scuole paritarie che hanno ottenuto 150 milioni di euro, dall'altro restano i licenziamenti avvenuti, legittimamente, in questi pochi giorni di vuoto tra un decreto e l'altro. Intanto anche i lavoratori di spettacolo e cultura chiedono al ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini entro il 30 maggio un tavolo per trovare misure per il settore in grave crisi. E annunciano proteste fino «allo sciopero dell'intero comparto».

**Claudia Voltattorni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Ristrutturazioni edilizie Il credito d'imposta è cedibile alle banche

**I**l super ecobonus per le ristrutturazioni si allarga. Nella versione definitiva del decreto Rilancio firmata dal presidente della Repubblica e pubblicata in *Gazzetta ufficiale*, l'incentivo per i lavori di efficienza energetica degli edifici si allarga anche alle seconde case ma solo se in condominio, le villette unifamiliari (non prima casa) restano escluse. Il bonus prevede un credito d'imposta del 110% sotto forma di detrazioni Irpef spalmate in 5 anni e se ne può usufruire per lavori saldati tra il primo luglio 2020 e il 31 dicembre 2021. I lavori che hanno diritto al bonus sono quelli per il miglioramento energetico, per la riduzione del rischio sismico (sisma bonus), per l'installazione di impianti fotovoltaici e colonnine per la ricarica di veicoli elettrici. Il credito sarà anche cedibile, e questa è la novità: si potrà quindi girare all'impresa che effettua i lavori o fornisce le apparecchiature o anche alle banche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Agli asili 80 milioni A primarie e secondarie fondi per 70 milioni

**C**entocinquanta milioni per le scuole paritarie: 70 per primaria e secondaria; 80 per asili e servizi educativi della fascia 0-6 anni. L'articolo 233 del dl Rilancio aumenta i fondi per tutti quegli istituti che in questi mesi, a scuole chiuse, hanno visto una drastica riduzione di introiti in arrivo dalle rette scolastiche. Un problema che riguarda quasi tutte le 12mila scuole paritarie — religiose e non — d'Italia, che impiegano circa 180 mila persone e hanno quasi un milione di studenti iscritti. Una crisi che non ha fatto che aggravare la già difficile situazione di molti istituti, alcuni dei quali avevano proclamato per ieri e oggi uno sciopero bianco delle lezioni online. E aveva fatto intervenire anche la Cei, «preoccupata per la loro sopravvivenza». «Un ottimo risultato», commenta Gabriele Toccafondi, deputato di Italia viva che con la ministra della Famiglia Elena Bonetti fin dall'inizio ha sostenuto l'aiuto alle paritarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Colf e badanti, assegno di mille euro per aprile e maggio

**A**ltre 9 settimane di cassa integrazione che salgono in tutto a 18 complessive, di cui però solo altre 5 si potranno chiedere fino a fine agosto, le altre 4 andranno richieste tra settembre e ottobre. E poi, stop ai licenziamenti per altri 3 mesi, quindi fino a metà agosto. I contratti a tempo determinato in scadenza potranno essere rinnovati anche senza causale: ok alla sospensione temporanea del decreto dignità. Ripartono i concorsi pubblici. Sono decine le misure del pacchetto lavoro contenute nel decreto Rilancio, provvedimenti che pesano 25,6 miliardi di euro. Confermati i bonus per i lavoratori autonomi, i co.co.co, gli stagionali, tra le novità c'è l'indennità da 1.000 euro per aprile e maggio per colf e badanti escluse nel precedente decreto Cura Italia. E poi c'è la regolarizzazione dei migranti, una misura che, per il presidente Inps Pasquale Tridico, potrebbe riguardare una platea tra 100 e 200 mila persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Spostamenti, traffico in ripresa: si è tornati ai livelli del 9 marzo

**LUNEDÌ 18 MAGGIO  
 CI SONO STATI  
 5,3 MILIONI DI TRANSITI  
 IN AUTOSTRADA  
 AUMENTO  
 DEL 20 PER CENTO  
 LO STUDIO**

**VENEZIA** Siamo tornati alla quasi normalità: anche se gli spostamenti tra regioni non sono ancora possibili (tranne che in casi particolari), l'ultimo Dpcm del premier Giuseppe Conte e l'ultima ordinanza del governatore Luca Zaia hanno fatto ritornare indietro le lancette a più di due mesi fa. I veneti hanno ripreso pressoché tutti a muoversi. Quasi come prima dell'emergenza sanitaria. È quanto risulta da una analisi del trend degli spostamenti elaborato dalla direzione Ict della Regione Veneto, Agenda digitale e Azienda Zero, in collaborazione con Tim Olivetti sulla base dei dati relativi alla rete Tim, che pesa circa un terzo del mercato. Il sistema - è stato spiegato - traccia uno spostamento quando da un punto di origine ci si muo-

ve fuori dalla propria "cella" e nel punto di destinazione si sta fermi più di 30 minuti.

## L'ANALISI

Dall'analisi risulta che lunedì 18 maggio in Veneto ci sono stati 5,3 milioni di spostamenti. Si tratta, come ha sottolineato la Regione Veneto, del dato più alto dal 9 marzo scorso, e maggiore del 78,64% rispetto al momento di picco minimo, ovvero lunedì 30 marzo, quando si sono registrati tre milioni di spostamenti. Secondo l'analisi, gli spostamenti hanno iniziato ad aumentare tra le 6 e le 7 di mattina, arrivando a toccare un primo picco alle 8, per poi mantenersi attorno ad un valore di 300.000 spostamenti fino alle 18, quando si è registrato il secondo picco della giornata, di fatto il valore più elevato con circa 430.000 spostamenti. Questa la serie storica degli spostamenti: 5,8 milioni lunedì 2 marzo (quando non c'erano limitazioni), 5,38 milioni lunedì 9 marzo (il primo decreto è dell'8 marzo), 3,2 milioni lunedì 23 marzo, 3 milioni il 30 marzo, 3,6 milioni il 20 aprile, 3,89 milioni il 27 aprile, 4,86 milioni il 4 maggio e 5,37 milioni lu-

nedì 18 maggio.

## LA CAV

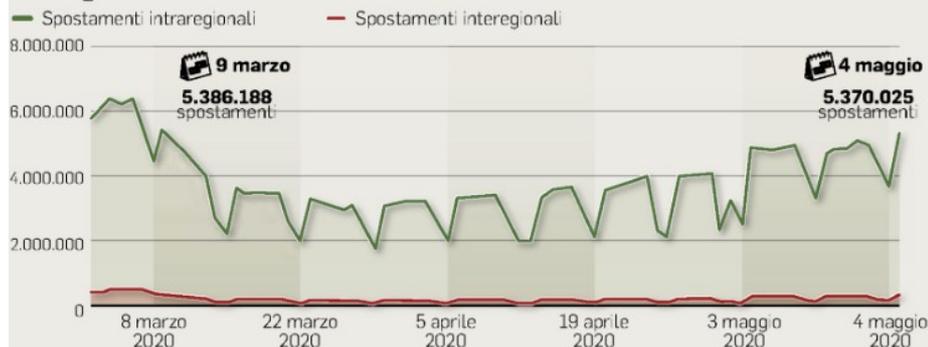
È tornato il traffico anche in autostrada. Cav, la società che gestisce il Passante di Mestre, lunedì ha rilevato oltre il 20% di traffico in più rispetto a una settimana prima. Su Padova-Venezia e Passante di Mestre i dati parlano di un aumento di oltre 24 mila veicoli in una settimana, ovvero il 20,79% rispetto al lunedì precedente (11 maggio). I mezzi pesanti sono passati da 45.560 a 49.652 (+8,98%), quelli leggeri da 71.299 a 91.504 (+28,34%), per un totale di 141.156 veicoli contro i 116.859 di una settimana fa. Più apprezzabile ancora l'incremento rispetto all'ultima settimana della "Fase 1", quella che andava dal 27 aprile al 3 maggio: +76,49% (allora i transiti registrati erano stati 79.978: 36.665 pesanti, 43.313 leggeri). Tuttavia gli spostamenti, seppur liberi e in ripresa, restano limitati ai soli transiti interni alla regione e questo aspetto mantiene il dato di traffico lontano dai normali flussi del periodo: il lunedì omologo del 2019 (era il 20 maggio) erano transitati 205.500 veicoli, il 31,31% in più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



## Gli spostamenti in Veneto



**Lunedì 18 maggio**  
 Gli spostamenti sono stati quasi **5,37 milioni**



### Gli spostamenti intraregionali di lunedì 18 maggio per fascia oraria



**AL CASELLO È tornato il traffico**

# Più liquidità per i cantieri via il fondo anti-evasione Il decreto Rilancio è legge

►Il testo pubblicato ieri in Gazzetta ufficiale ►Tra le coperture anche il “tesoretto” di Conte: Gualtieri: «In due o tre giorni pagati i bonus» sfumano tre miliardi di premi a chi usa la carta

**IN ATTESA  
DEL PACCHETTO  
APPALTI CRESCE  
L'ANTICIPO  
ALLE IMPRESE  
PER I LAVORI**

**PROTESTANO  
I PROFESSIONISTI  
ISCRITTI AGLI ORDINI:  
NON AVRANNO  
GLI AIUTI DALL'AGENZIA  
DELLE ENTRATE**

## LE MISURE

ROMA Il testo del decreto Rilancio è finalmente arrivato in Gazzetta ufficiale e dunque sono in vigore i ben 266 articoli che lo compongono. Risultano quindi impegnati i 55 miliardi di dotazione finanziaria; ma come è normale e comprensibile in tempi così straordinari, anche questa gigantesca montagna di soldi lascia uno strascico di insoddisfazioni. Restano scontenti, almeno a metà, i rappresentanti delle scuole paritarie, che pure con l'ultima versione del provvedimento ricevono un contributo complessivo di 120 milioni: 40 sono stati aggiunti per le scuole elementari e medie, che devono fare i conti con il mancato versamento delle rette di una parte dei loro iscritti. Lo stanziamento viene giudicato un primo passo ma ancora insufficiente. Protestano anche i professionisti iscritti agli Ordini. Nella norma che contiene i contributi a fondo perduto per le piccole imprese che tra aprile 2019 e aprile 2020 hanno avuto un calo dei ricavi di almeno il 33 per cento è stato inserita l'esclusione esplicita oltre che dei lavoratori dipendenti anche gli iscritti alle Casse previdenziali private. In realtà, come gli stessi interessati ricordano, si tratta di una prosecuzione della scelta già fatta con il precedente

decreto Cura Italia, che aveva escluso i professionisti dal sussidio di 600 euro destinato ad autonomi e commercianti, riservando per loro un fondo “di ultima istanza” da 300 milioni. Ora questo fondo è stato rifinanziato con ulteriori 850 e come avvenuto in precedenza dovranno essere le stesse casse ad erogare i sostegni agli iscritti, in riferimento alle mensilità di aprile e maggio. Quanto all'indennità per gli autonomi e le altre categorie, quelle relative al mese di aprile dovrebbero essere pagate dall'Inps in modo quasi automatico a partire da oggi, nell'arco di due-tre giorni, come ha ricordato lo stesso ministro dell'Economia Gualtieri. Gli interessati sono in tutto circa quattro milioni.

## L'AGGIUNTA

Una piccola aggiunta è stata fatta sul capitolo appalti. In attesa del pacchetto più completo già messo a punto, che dovrebbe arrivare con il prossimo provvedimento di semplificazioni (nel quale troverebbero posto anche le norme sul voto plurimo) il governo ha intanto inserito un articolo che permette di portare al 30 per cento (dall'attuale 20) la percentuale dell'acconto che le amministrazioni possono riconoscere alle imprese appaltatrici e dà anche la facoltà di concedere di nuovo l'anticipo anche alle aziende che ne abbiano già usufruito. Obiettivo dichiarato, dare margini di liquidità a questi soggetti economici, in una fase in

cui si punta sulla ripartenza dei cantieri dopo l'emergenza. Il penultimo articolo del decreto contiene le disposizioni finanziarie. Come previsto, il provvedimento vale 55 miliardi in termini di indebitamento e ben 155 quanto al saldo netto da finanziare (la rilevante differenza tra i due saldi dipende soprattutto dalle garanzie e dai fondi per la patrimonializzazione delle imprese, voci che non impattano sul deficit “europeo”). Ma tra le coperture, oltre al disavanzo autorizzato dal Parlamento, figurano anche i 3 miliardi del fondo destinato dalla legge di Bilancio per il 2021 ai premi per i consumatori che usano mezzi di pagamento elettronici. Una misura sulla quale lo stesso premier Conte faceva grande affidamento in chiave di lotta all'evasione, ma che ora, a distanza di cinque mesi, appare concepita in una diversa era storica. Quei soldi saranno utilizzati per altro, tanto più che il ricorso a carte e bancomat pare in crescita senza bisogno di stimoli.

**Luca Cifoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Inps

Con la Covid meno prepensionamenti

Nei tre mesi di crisi Covid 19 sono calate le domande di pensionamento anticipato: Opzione donna ne ha avute solo 400 mentre quota 100 è scesa da 6 mila domande a 4800 di maggio. Il presidente Inps Pasquale Tridico attribuisce questa tendenza all'effetto smartworking.

Così scattano i sostegni



Cig, 10 miliardi e procedure accelerate

Nel decreto ci sono altri 10 miliardi destinati ai vari ammortizzatori sociali, cassa integrazione ordinaria e in deroga. Ma soprattutto l'esecutivo punta a velocizzare le procedure, che si sono rivelate lente in particolare per quanto riguarda la Cig in deroga gestita dalle Ragioni: un'apposita norma prevede che l'Inps possa anticipare il 40 per cento di questa somma. Inoltre sono previsti altri meccanismi tra cui l'erogazione diretta su richiesta del datore di lavoro, con tempi di erogazione definiti in anticipo.



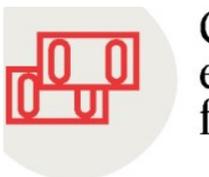
Piccole aziende, ristori per il calo del fatturato

Dovrebbero arrivare agli interessati nel mese di giugno: direttamente sul conto corrente con un bonifico dell'Agenzia delle Entrate. Sono i contributi a fondo perduto per le piccole imprese, con fatturato fino a 5 milioni di euro. L'erogazione è riservata a chi ha avuto ad aprile di quest'anno un calo del fatturato di almeno il 33% rispetto ad aprile 2019. L'importo riconosciuto andrà dal 10 e al 20 per cento della riduzione di ricavi, a seconda della dimensione dell'azienda, con un minimo di 1.000 euro per le persone fisiche e 2.000 per le società.



Autonomi, seconda rata in automatico

Per la mensilità di aprile, che però sarà versata nei prossimi giorni e dunque a maggio, l'erogazione dei 600 euro a commercianti, artigiani, collaboratori e altre categorie di lavoratori sarà quasi automatica: l'Inps ripeterà il pagamento a coloro che avevano già fatto domanda per marzo. Dunque nessun adempimento da parte degli interessati. Per la mensilità di maggio la situazione è destinata a cambiare: commercianti e artigiani usciranno da questo "canale" (in quanto ammessi ai ristori per le piccole imprese) mentre le altre categorie potranno percepire anche 1.000 euro a fronte però di un effettivo calo dei ricavi o redditi.



Con il reddito emergenza fino a 800 euro

Due quote da quattrocento euro, che possono aumentare in base alla composizione del nucleo familiare fino a un massimo di 800 ciascuna. È l'importo del reddito di emergenza (Rem). Spetta ai nuclei familiari che hanno un patrimonio mobiliare non superiore ai 10 mila euro (incrementati di 5.000 per ogni componente aggiuntivo fino ad un massimo di 20 mila euro), un indicatore di situazione economica equivalente (Isee) non superiore a 15 mila euro e un reddito familiare non superiore all'importo stesso del Rem. Il sussidio è destinato alle persone non raggiunte da altre forme di sostegno e prevede un tetto di spesa fissato a 955 milioni.



## Per i genitori congedi estesi a luglio

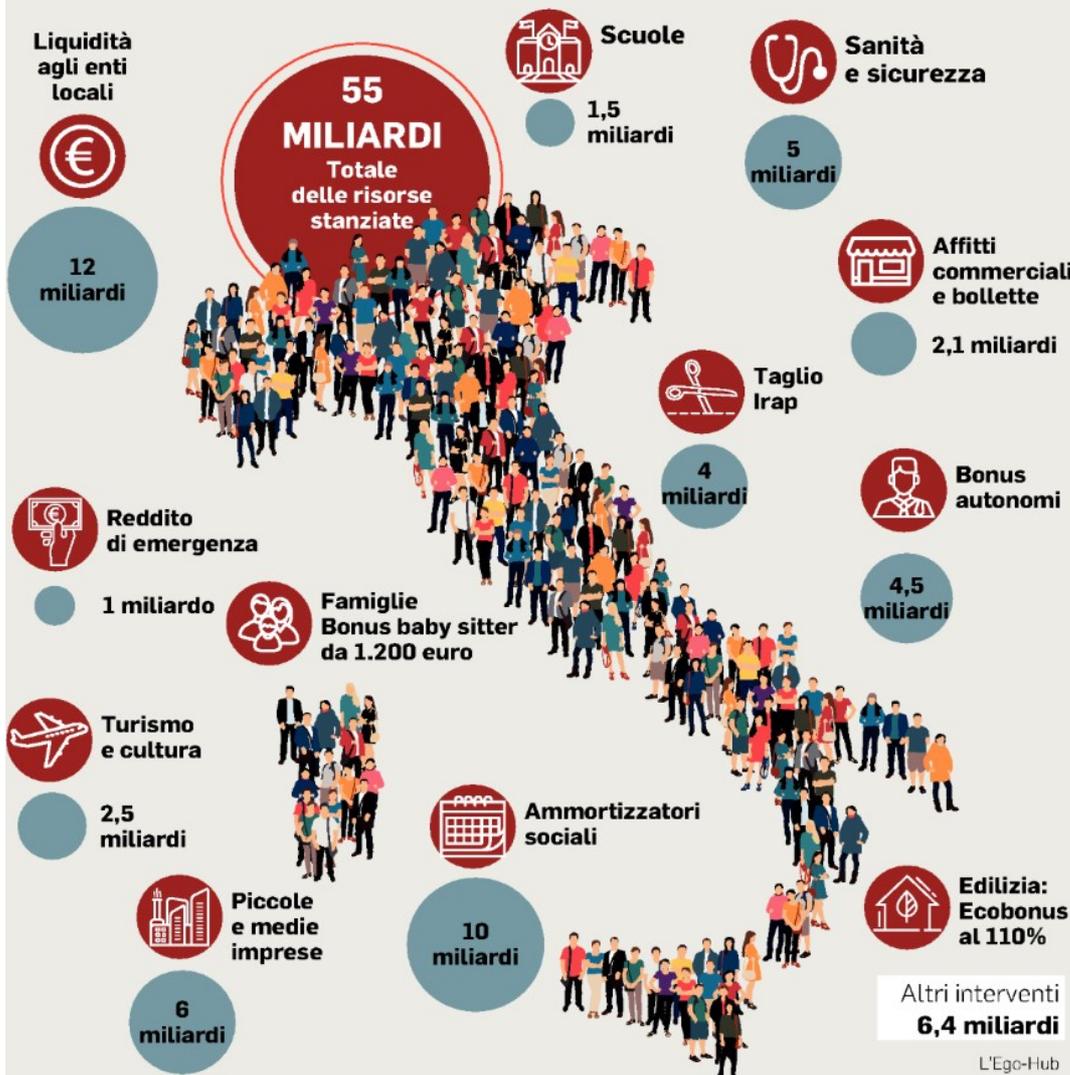
Sono in arrivo 150 milioni per potenziare i centri estivi e contrastare la povertà educativa. Le risorse sono destinate ai Comuni per rafforzare, anche in collaborazione con istituti privati, centri estivi diurni, dei servizi socioeducativi territoriali e dei centri con funzione educativa e ricreativa, durante il periodo estivo. Si tratta di servizi a supporto delle famiglie rivolti ai bambini e ai ragazzi tra i 3 e i 14 anni. Per pagare il centro estivo si potrà anche utilizzare il bonus baby-sitter raddoppiato a 1.200 euro. Viene poi estesa al 30 luglio la possibilità per il genitore lavoratore di usufruire di un congedo straordinario per i figli rimasti a casa con le scuole chiuse.



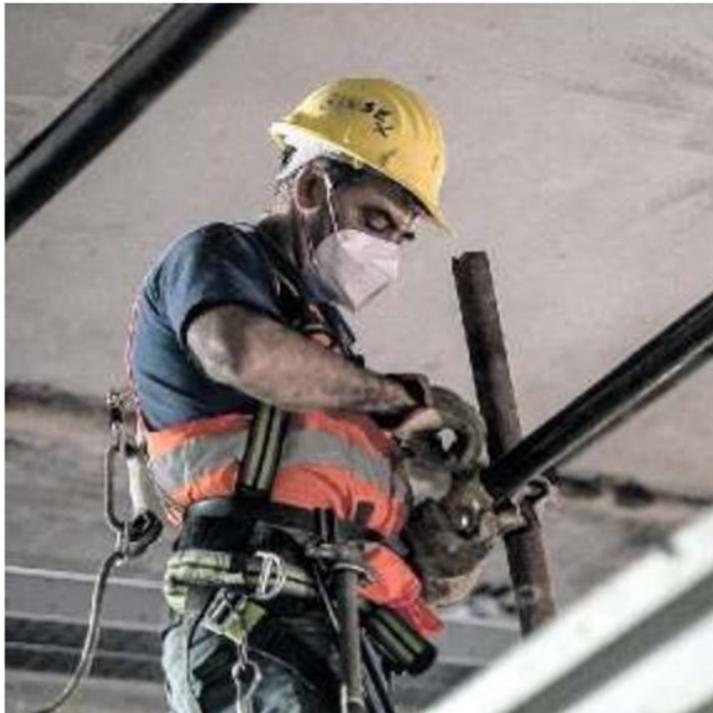
## Alle famiglie 500 euro per le vacanze

Il buono-vacanza per sostenere le ferie degli italiani in strutture turistiche nazionali riguarderà le famiglie con reddito Isee fino a 40 mila euro. L'importo massimo è di 500 euro per famiglia, (300 se i componenti sono 2 e 150 se è uno solo). Le spese vanno sostenute in un'unica soluzione; l'aiuto arriverà per l'80% sotto forma di sconto anticipato dall'esercente (che a sua volta sarà rimborsato dal fisco con uno specifico credito d'imposta) e per il 20% di detrazione in dichiarazione. La misura vale complessivamente ben 1,7 miliardi, ma gli operatori turistici hanno avanzato forti dubbi sulla sua possibile efficacia.

### Di rilancio, le misure per lavoratori, famiglie e imprese



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



**Un cantiere a Torino** (foto LAPRESSE)

# Anche Benetton pensa ai prestiti con garanzia: due miliardi

## FINANZIAMENTI

MILANO La galassia delle società che fanno capo alla famiglia Benetton sta valutando di chiedere alle banche prestiti con garanzia statale per quasi 2 miliardi. Più della metà, 1,2 miliardi, sono destinati ad Autostrade per l'Italia, che Edizione controlla indirettamente attraverso Atlantia, secondo quanto preannunciato dall'amministratore delegato della stessa Aspi, Roberto Tomasi. Sulla medesima linea si muove Autogrill, che nelle prossime ore riunisce il Cda sui risultati al 30 aprile con un aggiornamento sull'impatto dal Covid19, e che fattura in Italia oltre 1 miliardo. In base al decreto Dignità l'ammontare massimo cui un'azienda può puntare è pari al 25% del fatturato realizzato in Italia, come ha mostrato Fca, che di prestiti con garanzia della Sace ne ha domandati per 6,3 miliardi. Per il gruppo della ristorazione dei Benetton i finanziamenti a garanzia pubblica ottenibili sono quindi nell'ordine dei 250 milioni.

Lo stesso vale per Aeroporti di Roma (altri 250 milioni al massimo) mentre più ridotta è la somma (fino a 150 milioni) cui potrebbe puntare la catena di abbigliamento Benetton (la concorrente Ovs ne ha chiesti 100 milioni) che fattura nel nostro Paese circa 600 milioni. In tutto fanno 750 milioni e con 1,2 miliardi di Aspi il totale arriva a 1,95 miliardi.

Non hanno invece chiesto di accedere ai prestiti a garanzia pubblica, né prevedono oggi di farlo, altri grandi gruppi italiani come Essilorluxottica, Campari e Tim, né marchi che risentono come Fca delle difficoltà del comparto automobilistico, quali Pirelli e Brembo.



# Emergenza casa: in arrivo gli alloggi per farvi fronte

►L'assessore Valeria Targa: «Sei sono in costruzione, dieci sono prossimi alla manutenzione. Per altri cerchiamo i fondi»

## BADIA POLESINE

L'anno in corso e il prossimo 2021 si annunciano importanti sul fronte del contrasto all'emergenza abitativa con nuovi alloggi potenzialmente disponibili già a partire dai prossimi mesi. La casa, infatti, resta una delle esigenze più significative espresse dagli utenti che si rivolgono agli uffici municipali e ad annunciare novità è l'assessore al Sociale Valeria Targa che sulla necessità di dare risposte su questo fronte ha insistito varie volte, anche in sede di consiglio comunale.

### TEMPI E NUMERI

L'assessore, non a caso, ha presentato una formale richiesta di chiarimenti sulle politiche di edilizia residenziale che l'Ater intende attuare a Badia per il breve-medio periodo e sono state fornite alcune indicazioni relative a numeri e tempi. «Attualmente gli alloggi presenti nel Comune sono 107 dei quali 73 sono regolarmente locati, mentre sei sono in fase di costruzione e si renderanno disponibili nel 2021 - annuncia la titolare del Sociale nella giunta Rossi - 10 alloggi sono invece oggetto di un progetto di manutenzione straordinaria che permetterà di rendere disponibili all'assegnazione quattro unità per luglio, tre nel mese di agosto e tre a settembre 2020». Inoltre, riprende Valeria Targa, «sei alloggi sono inseriti nel piano vendita e a breve sarà indetta l'asta ad evidenza pubblica», mentre un'abitazione «è attualmente in fase di assegnazione». 11 alloggi, infine, sono oggetto di ricerca fondi per poterli rendere nuovamente di-

sponibili all'utenza».

### EMERGENZA ABITATIVA

L'emergenza abitativa è dunque una delle questioni più significative a cui trovare risposta, specie all'epoca del Covid-19. «È noto che il problema riguarda una fascia sempre più ampia della popolazione a causa delle ripercussioni della crisi economica che sta progressivamente ampliando la forbice di persone a rischio. Una situazione che è ulteriormente aggravata dall'attuale periodo legato alle conseguenze del Coronavirus. L'ufficio comunale Servizi alla persona affronta quotidianamente i problemi legati al mantenimento dell'abitazione, intervenendo costantemente con sussidi economici volti a scongiurare o posticipare azioni di sfratto, in particolare in relazione a contesti familiari con minori o anziani. In questa prospettiva un ruolo essenziale è svolto proprio da Ater con cui in questi primi tre anni di mandato sono stati mantenuti rapporti di comunicazione e dialogo costante».

### RASSICURAZIONI

La referente dell'amministrazione comunale si affida dunque alla parola del vertice dell'azienda e auspica che quanto anticipato trovi concretezza nei prossimi mesi. «Le indicazioni fornite dal presidente Guglielmo Ferrarese appaiono rassicuranti - conclude Valeria Targa - e se attuate nei tempi indicati consentirebbero già nell'anno corrente di offrire una risposta concreta a numerose famiglie attualmente in graduatoria, come non accadeva ormai da alcuni anni».

**Federico Rossi**





**BADIA POLESINE** Uno scorcio del centro e l'assessore Valeria Targa

# Parcheggi per i pendolari Gli sconti continueranno

►Vtp metterà a disposizione anche in giugno i 200 posti auto in Marittima a 4 euro al giorno  
►Tariffe ridotte pure al Comunale e al Tronchetto Boraso: «Integriamo mobilità privata e pubblica»

**AL TRONCHETTO  
PREVISTE ANCHE  
TESSERE PREPAGATE  
A SCALARE, RIDUCENDO  
IL COSTO A 6 EURO  
NEI FERIALE E FESTIVI**

**SUL FRONTE DEI  
TRASPORTI, DOPO  
L'ACCORDO CON I  
TAXI ACQUEI SI CERCA  
DI PROPORRE L'INTESA  
ANCHE IN TERRAFERMA**

## MOBILITÀ

VENEZIA Duecento posti auto alla tariffa agevolata di 4 euro al giorno, a disposizione dei pendolari che si devono recare al lavoro a Venezia. Venezia Terminal Passeggeri (VTP) ha esteso l'accordo per l'utilizzo del Park 5 in Marittima, che si trova al di fuori dei varchi di sicurezza del Porto Crociere, con accesso dalla viabilità ordinaria. Fino al 31 maggio il Park 5 resterà gratuito; a partire dal 1. giugno verrà applicata la tariffa di 4 euro.

### FASE 2

La gratuità applicata finora è stata voluta dalla società tramite accordo con l'ente concedente, Autorità di Sistema Portuale, e con il Comune di Venezia nel periodo di lockdown. VTP, il cui personale è ancora tutto in cassa integrazione a zero ore, aveva supportato i costi mensili di gestione, ridotti al minimo poiché l'ingresso avveniva senza barriere. Con l'avvio della "Fase 2" e della auspicata ripresa, VTP ha proposto all'Autorità Portuale di proseguire ad una tariffa agevolata che possa coprire i costi vivi di ripristino dell'ingresso con sbarra per evitare abusi. Per i pendolari verrà realizzata un'apposita pagina web, raggiungibile dal sito [www.vtp.it](http://www.vtp.it) a partire dal 25 maggio, da cui acquistare l'accesso al parcheggio agevolato: i pagamenti avverranno esclusivamente tramite carta di credito/debito direttamente dal sito e l'accesso al parcheggio avverrà tramite il QR code generato all'atto dell'acquisto. L'accordo avrà durata fino al 30 giugno e potrà essere rinnovato nel caso in cui dovesse

proseguire l'assenza di traffico crocieristico; altrimenti il parcheggio tornerà al servizio della Marittima.

### «DOVEROSO COLLABORARE»

«Ringraziamo l'Autorità di Sistema Portuale per aver concesso un utilizzo diverso da quello strettamente connesso alle attività portuali e siamo lieti poter supportare il Comune di Venezia per semplificare, per quanto possibile, il raggiungimento del posto di lavoro ai pendolari che si recano in centro storico - ha dichiarato Galliano Di Marco, direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri Spa -. In questo periodo di emergenza nazionale riteniamo doveroso collaborare per quanto possibile per far ripartire il lavoro e l'economia del territorio».

### LE ALTRE AGEVOLAZIONI

Altre agevolazioni per i pendolari sono offerte dal garage comunale di piazzale Roma ([www.avmspa.it](http://www.avmspa.it)), dove è in vigore la tariffa speciale di 12 euro per possessori di tessera Venezia Unica, valida per 24 ore; al Garage San Marco ([www.garagesanmarco.it](http://www.garagesanmarco.it)) è in vigore la tariffa scontata di 10 euro al giorno. Tariffe agevolate anche al Tronchetto ([www.tronchettoparking.it](http://www.tronchettoparking.it)): i residenti in Veneto che si devono recare a Venezia, su decisione della società Interparking Italia Srl, potranno parcheggiare alla tariffa di 8 euro dal lunedì al venerdì e di 10 euro il sabato e la domenica (invece dei 21 euro di listino). La tariffa agevolata è in vigore dall'inizio di maggio per 45 giorni, con la possibilità di essere prorogata. Per chi sceglie di acquistare tessere scalari

prepagate, il costo è di 6 euro al giorno senza distinzione tra feriali e festivi.

### SCAMBIATORI E TAXI

Il Comune ha attivato anche nuovi parcheggi scambiatori (che si aggiungono a quelli già esistenti) con servizio di navetta: si tratta del Park Petroli ai Pili (via dei Petroli a Marghera) con navetta per Venezia; Park Ceccherini (via Bella, zona centri commerciali) e Park Castellana (sotto la tangenziale), con navetta per Mestre centro. Entrambe le navette con frequenza ogni 10-15 minuti, dalle 6.30 alle 20.30.

«Confidiamo che un po' alla volta i cittadini si abituino ad utilizzarli, integrando mobilità privata e pubblica - dichiara l'assessore Renato Boraso - Siamo cercando di rendere più agevole una situazione difficile: non ci stiamo divertendo a ridurre i servizi, ma senza soldi più di tanto non si può fare».

Ca' Farsetti ha poi siglato un accordo con i taxi acquei per garantire una tariffa di 20 euro (per massimo sei persone) all'interno di Venezia e 30 euro per il Lido, e sta cercando di ottenere tariffe agevolate anche per i taxi di terraferma. Le strisce blu resteranno gratuite (a parte piazzale Roma) fino al 3 giugno, poi si vedrà.

**Gianluca Amadori**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PARK 5 Il parcheggio in Marittima, reso gratuito fino al 31 maggio per l'emergenza, passerà a soli 4 euro nel mese di giugno. A destra, il park scambiatore realizzato ai Pili, collegato a Piazzale Roma con navette ogni 10-15 minuti**



**Mestre**

## La Città metropolitana vende le sedi dell'ex Apt

Chiuse da tempo, la Città metropolitana venderà le sedi delle Apt, oltre all'ex caserma di Noale ed un terreno dell'istituto Zuccante a Mestre  
A pagina XV

# Apt chiuse, tutto in vendita

►La Città metropolitana cede gli immobili ►Oltre agli ex uffici turistici, anche tutta l'area ritenuti non più necessari per le attività esterna dello Zuccante e la caserma di Noale

### SUL MERCATO

**MESTRE** Le Apt sono morte e sepolte, e quegli uffici sono ormai vuoti da tempo. Ma c'è anche l'ex caserma dei Vigili del fuoco, in viale dei Tigli a Noale, e, per quanto riguarda Mestre, un terreno d'oro a fianco delle classi del biennio dell'Istituto Zuccante (l'ex Massari di una volta) in via Cattaneo, sul lato di via Vespucci e di fronte all'Osellino, in pieno centro abitato. Insomma, beni immobili che la Città metropolitana ha deciso di far fruttare stringendo prima un accordo con l'Agenzia delle Entrate per valutarne il valore e poi, appunto, metterli sul mercato.

### VALORIZZAZIONE

Per quanto riguarda gli ex uffici turistici, sul piatto c'è l'Apt di Bibione-San Michele al Tagliamento, in via Maja, e quella di via Marinella ad Eraclea Mare, a cui vanno aggiunti anche un ex magazzino-archivio sempre a San Michele ed un altro a San Stino di Livenza che dovrebbero essere inseriti subito nel Piano delle alienazioni

2021-2023, dopo un imminente passaggio in Consiglio metropolitano. «L'intesa con l'Agenzia delle Entrate punta a definire un accordo quadro per la valutazione di una serie di immobili e terreni di proprietà della Città metropolitana per i quali mancava la perizia - spiegano dall'ex Provincia -. È prevista, infatti, una stima e la perizia del valore dei beni prima di metterli in vendita. L'Agenzia delle Entrate, in questo caso, risulta essere un soggetto terzo qualificato». Una collaborazione che era già stata sperimentata anche negli anni scorsi per la valutazione di singoli beni immobili di proprietà della Città metropolitana ma che ora, con il decreto firmato dal sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, viene di fatto messa "a regime" anche per il futuro, partendo da questo elenco di beni e terreni di cui l'ex Provincia non ha più bisogno. Con quei 3.600 metri quadri a fianco dell'istituto Zuccante ("area edificabile", precisano sul sito web istituzionale) che devono valere una fortuna.

### UFFICIO TECNICO IN STAND-BY

Resta però ancora al palo la cessione dell'ex Ufficio tecnico di Rampa cavalcavia dalla Città metropolitana al Comune che, secondo i progetti annunciati ormai già tre anni fa, doveva diventare la sede di terraferma della Polizia municipale. La trattativa con il Comune per la permuta è ancora in attesa di decisioni da parte delle amministrazioni metropolitana e cittadina (anche se il sindaco è sempre Brugnaro). Ma, tra l'acqua alta dell'autunno scorso e l'emergenza Covid di questi mesi, la pratica sembra essersi rallentata, senza contare che attualmente la polizia locale è già alle prese con il trasferimento al Tronchetto della sede veneziana del Comando finora ospitata a Palazzo Papadopoli. Dalla Città metropolitana trappola che, in un modo o nell'altro, la scelta verrà effettuata prima della chiusura del mandato amministrativo, cioè entro settembre.

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**TERRENO EDIFICABILE** L'area esterna del biennio dello Zuccante (l'ex Massari) verrà venduta dalla Città metropolitana

# Collegamenti con l'aeroporto «Gara da rinviare»

► Società di Messina  
chiede lo stop del bando  
fissato per il 1. giugno

**IN GIOCO I TRASPORTI  
ACQUEI CON VENEZIA  
E TERMINAL CROCIERE  
L'AD: «CON L'EMERGENZA  
VERIFICHE E VALUTAZIONI  
IMPOSSIBILI»**

## TRASPORTI

**MESTRE** «Una gara così importante proprio in questo momento? Meglio rinviare tutto nell'interesse dei cittadini». La richiesta è già stata depositata venerdì scorso, e quella della Caronte & Tourist Spa non sarebbe nemmeno l'unica società ad aver presentato questa istanza per far slittare il termine dell'1 giugno per l'affidamento ai privati del servizio pubblico di trasporto su acqua relativo alla linea che collega l'aeroporto Marco Polo con Venezia e il Terminal crociere.

La Caronte & Tourist, con sede a Messina, è una società di navigazione privata nata dalla fusione di due società storiche di trasporti marittimi, la calabrese Caronte Spa e la siciliana Tourist Ferry Boat Spa, il cui 30 per cento delle quote è stato acquistato poco più di un anno fa dal fondo inglese Basalt Infrastructure Partners. Arrivano da lontano, dunque, ma - emergenza coronavirus a parte - il "boccone" dei collegamenti Venezia-aeroporto è chiaro che interessa parecchio, con l'aggiunta che la gara era stata riaperta proprio in base ad un ri-

corso presentato in passato dalla società sicilina-calabrese-inglese. «La richiesta di rinviare questa gara è stata avanzata con un'istanza formale inviata all'Ente di Governo del Trasporto pubblico locale del bacino di Venezia, dall'amministratore delegato della nostra joint venture italo-inglese, Lorenzo Maticena - spiega dalla Caronte & Tourist -. L'emergenza Covid-19 ha impedito ai concorrenti di effettuare tutti i sopralluoghi necessari e tutte le valutazioni utili da svolgersi sul campo ed ha, soprattutto, messo in discussione i "numeri" del servizio di trasporto».

«Noi vogliamo fare una proposta all'altezza della città più bella del mondo, ma anche all'altezza della nostra posizione di primo armatore italiano per le tratte interne - aggiunge l'ad Lorenzo Maticena -. Per farlo, dobbiamo avere tempo di lavorare sul posto, di definire le partnership con i fornitori locali, di capire tutte le azioni che servono per migliorare il servizio e portarlo ad un livello top. Per tutto questo abbiamo bisogno di tempo, ma crediamo che un po' di tempo sia necessario anche all'amministrazione per riflet-

tere sui termini del servizio, visto che dopo l'emergenza nulla sarà come prima soprattutto in termini di numero di passeggeri».

Certo, meno passeggeri in arrivo a Venezia almeno per un anno e, a bordo, più distanti tra loro riducendo la capienza. «È chiaro che se rimane tutto così, il costo del servizio aumenterà - riprende Maticena -. Con un approfondimento è invece possibile non scaricare sui cittadini e sui turisti anche la beffa di biglietti più cari. Infine - conclude l'ad della "Caronte" - l'amministrazione potrebbe usare questo tempo per chiedere di più a noi privati, tra cui un rapporto sussidiario con Actv che preveda che chi gestisce il servizio con l'aeroporto possa essere chiamato a sostenere con propri mezzi anche quello cittadino, in caso di crisi, emergenza e necessità. Se noi fossimo sul posto avremmo potuto "soccorrere" Actv, come è giusto che un privato faccia quando il pubblico è in difficoltà, garantendo ai cittadini standard di servizio alti. Con la gara congelata come è adesso, un'attività del genere non è premiata, anche se venisse proposta».

**F.Fen.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Partita la gara per il sottopasso di via Ongari

► **Atteso da 20 anni, potrebbe essere pronto a metà 2022 NOALE**

La ripartenza dopo il lockdown porta a Noale l'avvio di due progetti a lungo attesi: è stata infatti pubblicata lunedì da Rete ferroviaria italiana la gara per la realizzazione del sottopasso di via Ongari e della pista ciclabile e messa in sicurezza del sottopasso (in questo caso già esistente) di via Valsugana. Le due opere rientrano nel progetto regionale di soppressione dei passaggi a livello, in particolare in questo caso lungo la Mestre-Castelfranco. Entro un mese l'appalto dovrà essere conferito e poi partiranno i lavori: l'importo delle due opere è di ben 7.872.000 euro.

«Un progetto - spiega il sindaco Patrizia Andreotti - iniziato con le precedenti amministrazioni: gli ultimi 6 anni ci hanno visto impegnati in riunioni, tavoli e confronti con Rfi e Regione. L'opera indispensabile per Noale, il nuovo sottopasso, è un obiettivo raggiunto: ora attendiamo l'assegnazione della gara e il cantiere in tempi rapidi».

In particolare l'operazione

in via Ongari è un tassello fondamentale per la viabilità di Noale, viste le lunghe code che si formano al passaggio a livello, e quindi anche sull'ambiente. Se ne parla dal 1999 e solo negli ultimi tempi il progetto a fatto passi decisivi, grazie anche alla disponibilità della Regione. Il cantiere dovrebbe durare un paio d'anni e, dunque, se non ci saranno intoppi (o nuovi stop "pandemici"), il tunnel potrebbe aprire entro la metà del 2022. Il manufatto non sarà in asse con l'attuale strada, a causa della presenza di edifici ai lati: sorgerà più a est. Il sindaco è tornata anche sul riavvio della viabilità complementare al Passante che riguarda il vicino comune di Salzano, dopo la videoconferenza della settimana scorsa a cui Andreotti ha partecipato insieme al vicepresidente regionale Gianluca Forcolin e al sindaco di Salzano Luciano Betteto. A Noale sta a cuore in particolare il destino di via Mestrina: «Siamo sempre stati favorevoli - spiega - alla messa in sicurezza dei residenti e di tutti coloro che la utilizzano: fin dall'apertura del primo stralcio della Sr 515 bis, via Mestrina ha dovuto sopportare un carico notevole. La Regione ha comunicato di essere favorevole al progetto e sta lavorando per individuare la copertura finanziaria».

**Filippo De Gaspari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SVOLTA PER LA VIABILITÀ** Al passaggio a livello che incrocia la linea ferroviaria si formano sempre lunghe code.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



# Ex ospedale al Mare solo dopo la variante al Prg

Dibattito in Commissione. Il presidente della Municipalità chiede di fermare la delibera. Garanzie sui servizi sanitari

LIDO

La trattativa tra Cassa Depositi e Prestiti e Agenzia del Demanio per l'acquisizione del Monoblocco, che ospita il Distretto sanitario del Lido, per poi abatterlo si chiuderà solo dopo che il Comune avrà approvato la Variante al Prg che rende possibile l'intervento di trasformazione dell'ex Ospedale al Mare per la realizzazione di due nuovi resort alberghieri gestiti da Club Mediterranée e Th Resorts. Lo ha chiarito la commissione consiliare di ieri dedicata appunto alla Variante urbanistica che il Comune vuole approvare in Consiglio comunale entro giugno, anche se il presidente della Municipalità del Lido, che non ha ancora dato un parere sul progetto, Danny Carella ha chiesto al Comune di fermare per il momento la delibera, viste le prospettive incerte per il turismo che apre l'emergenza coronavirus. Ma il Comune, ieri in Commissione con l'assessore all'Urbanistica Massimiliano de Martin e con il prosindaco del Lido Paolo Romor (oltre che con alcuni dirigenti) andrà avanti e si è anche chiarito che la sede del nuovo Distretto sanitario del Lido, in via dell'Ospizio Marino, sarà acquisita dal Comune da Cassa Depositi e Prestiti, che poi tratterà con l'Usl 3 e la Regione. Assicurazio-

ni anche sul fatto che i servizi sanitari non saranno indeboliti ma anzi rafforzati nel nuovo Distretto e che anche tutte le piscine attualmente presenti nel Padiglione Rossi, che ha sede nel Monoblocco, verranno previste anche nel nuovo complesso. Riconosciuto anche da tutti il ruolo significativo svolto dall'agenzia Sviluppo Venezia e dal suo presidente Beniamino Piro, ieri intervenuto, nel condurre in porto la trattativa con Cassa Depositi e Prestiti per il progetto di riqualificazione. È emerso anche che Cassa Depositi realizzerà vicino al nuovo Distretto sanitario anche un complesso residenziale di appartamenti che saranno poi venduti o affittati. Chiesto anche chiarimenti su un articolo del nuovo piano urbanistico dell'ex Ospedale al Mare, in particolare dalla consigliera del Pd Monica Sambo, che prevederebbe possibili ampliamenti della concessione sugli spazi rilasciata a Cassa Depositi e Prestiti senza passare dal Consiglio comunale. Si è parlato anche di mobilità e di trasporti ipotizzando addirittura l'utilizzo di droni per il trasporto veloce delle persone, come sta progettando la Porsche che ha anche incontrato l'Agenzia Sviluppo. —

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto del nuovo polo alberghiero

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



# Il piano di Conte per dare l'addio al codice appalti Cantieri più veloci

Decreto pronto in 15-20 giorni col via libera anche di Renzi  
«Non salteremo i controlli, ma riusciremo ad abbreviarli»

**Il "modello Genova" sarà il faro da seguire per agevolare le opere in Italia**

**Da 180 si scende a 60 giorni per la consegna dei documenti. Poi il parere dell'Ambiente**

**Per snellire previsti poteri straordinari da concedere alle stazioni appaltanti**

**Ma il premier si deve coprire dalle accuse che gli piovono dal Pd e dal M5S**

**Ilario Lombardo** / ROMA

Addio al codice per gli appalti, vestigia di un'altra era, quella pre-Coronavirus. Per un'Italia in piena crisi serve altro, occorre velocizzare al massimo i cantieri. È questo il progetto, il prossimo passo a cui sta lavorando il presidente del Consiglio, che dovrebbe vedere la luce tra due-tre settimane al massimo. L'idea è quella di sospendere alcune parti del codice appalti fino alla fine dell'emergenza Covid 19, sfruttando il clima di necessità e urgenza che si respira in Italia. Un modo anche per superare le resistenze interne alla maggioranza. Da febbraio il premier ha in mano la ricetta con la quale intende sburocratizzare l'Italia sul "modello Genova", che ha permesso di rimettere in piedi il ponte della tragedia, con un commissario, saltando vincoli burocratici, accelerando i lavori. Un modello che oggi Conte intende estendere all'Italia. La Stampa è in grado di anticipare il piano che presenterà «entro 15-20 giorni», confermato da fonti della presidenza del Consiglio, del ministero dei Trasporti e dello Sviluppo economico e supportato dalla visione delle bozze del «Piano rilancio cantieri e lavoro», il de-

creto che il viceministro grillino alle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri ha messo sul tavolo di Conte. La sintesi che farà il premier, anche sulla base delle proposte del ministro Stefano Patuanelli, dell'agenda «choc» di Renzi, e mediando con alcuni muscoli lunghi dentro M5S e Pd, prevede tre «direttrici». Prima: abbreviazione dei procedimenti amministrativi. L'esempio che fa è la Via, valutazione di impatto ambientale. «Non si può aspettare un anno» è la convinzione di Conte. All'articolo 1 del decreto, si propone la sospensione dei tempi previsti per legge: da 180 si scende a 60 giorni per la consegna della documentazione, ed entro 30 giorni si deve esprimere il ministro all'Ambiente. Se sono stati già introdotti alcuni benefici, come l'ecobonus, è il ragionamento di Conte, vanno snellite le procedure sottostanti. Seconda direttrice: mettere in moto i cantieri. Il capo del governo fornirà l'elenco di «25-30 opere» considerate fondamentali. Usa l'inglese e dice che serviranno a dare il «boost», la spinta all'economia, appunto «sul modello Genova», e con il ruolo decisivo dei commissari, forse 12. Sa già Conte che l'Anac, l'Autorità anticorruzione, storca il naso e che diversi 5 Stelle,

soprattutto nelle commissioni Ambiente e Industria, temono la piovra mafiosa sulle zone grigie della velocizzazione dei lavori. Per questo, tiene a precisare che «non salteremo i controlli, ma troveremo una formula per abbreviarli». La terza direttrice è conseguenza della seconda: Conte assicura che non smantellerà il Codice degli Appalti, sul quale nervosamente vigila il capogruppo del Pd Graziano Delrio, che da ministro lo ridisegnò nel 2016. «Non voglio riscriverlo completamente - ha spiegato ai suoi Conte - anche perché ci impiegheremmo due anni... Ma voglio appalti più veloci». Quando svelerà il progetto il premier però farà un passo in avanti ulteriore che al momento è oggetto di polemiche tra i partiti: saranno disattivate alcune norme, quelle più stringenti, con una deroga temporanea collegata alla crisi post-Covid. La cautela delle paro-



le di Conte nasconde una piccola rivoluzione potenzialmente esplosiva per i credi dei paladini ambientalisti e antimafia tra i grillini e dem. C'è ampia traccia nella bozza del decreto. Si parla di «normativa speciale», che «consenta di cantierare nel più breve tempo possibile nuove opere», di «semplificazione delle procedure vigenti», «anche mediante la previsione di poteri straordinari da riconoscersi in capo alle stazioni appaltanti». Cancellieri prevede di nominare commissari straordinari gli amministratori delegati di Anas ed Rfi, Massimo Simoni e Maurizio Gentili. Sarebbero loro a garantire «affidamento ed esecuzione degli appalti relativi al contratto di programma di Anas (2016-2020, approvato dal Cipe) e quello Rfi, 2017-2021». Si tratta di 109 miliardi da sbloccare.

Più nel dettaglio Conte, che da avvocato ha lavorato sul diritto societario, punta a «semplificare, in via temporanea, le regole per i contratti pubblici sotto soglia, riducendo le attuali procedure alla trattativa privata e alla procedura negoziata. Per i contratti sopra soglia concederemo poteri di deroga alle stazioni appaltanti salvo il rispetto delle normative fondamentali sulla trasparenza e l'antimafia». Si velocizzeranno inoltre tutti i procedimenti di spesa pubblica «attraverso l'innovazione digitale». Il premier si deve coprire dalle accuse che gli piovono addosso, dal Pd, sponda Delrio, e dal M5S. Già a febbraio, prima del virus, Luigi Di Maio e Cancellieri affrontarono in una riunione i gruppi M5S preoccupati dalle indiscrezioni. L'ex capo politico fu categorico: «Abbiamo cento miliardi di lavori da sbloccare, c'è già l'accordo tra tutti i partiti, non possiamo frenare». Come a dire: fatevene una ragione.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PIANO DI RILANCIO**  
L'OBIETTIVO DELLA PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIO È FAR RIPARTIRE LE OPERE

DOPO IL PONTE DI GENOVA

# Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo e la diga di Vado Ligure

TRIESTE

Fincantieri Infrastructure S.p.A, che ha appena completato il nuovo Ponte di Genova, si è aggiudicata due importanti opere in Italia.

Attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l'adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo e inoltre si è inoltre aggiudicata in Ati con Fincosit Srl l'assegnazione dei lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga foranea del porto di Vado Ligure, appaltati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale.

Il porto turistico di Rapallo è il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell'ottobre 2018. I lavori per la ricostruzione metteranno inoltre in sicurezza l'abitato e l'area marina di Rapallo.

Il porto Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, tanto da resistere in futuro ad eventi meteomarini di pari portata a quelli di due anni fa. L'opera verrà realizzata in

15 mesi dall'inizio dei lavori, nel prossimo mese di giugno.

L'ad del gruppo Fincantieri Giuseppe Bono ha espresso «soddisfazione» per la firma del contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, «di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell'ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese».

Con il porto di Vado Ligure, ha aggiunto «potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico».

«Con queste ulteriori assegnazioni - ha detto Marcello Sorrentino, ad della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d'Europa. E con le opere marittime di Rapallo e Vado Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo». —



Giuseppe Bono

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



# Permasteelisa riparte con la ricetta Usa «Ora più selettivi»

L'INTERVISTA

**Costruzioni.** Con il passaggio di proprietà da Lixil ad Atlas, l'ad Klaus Lothar rilancia: «Il piano procede, ottimizzare il portafoglio»

Matteo Meneghello

**C**on il passaggio di proprietà dai giapponesi di Lixil alla conglomerata americana Atlas, annunciato nei giorni scorsi, inizia una nuova fase per Permasteelisa. «Saremo una realtà diversa, più flessibile, più selettiva - spiega il ceo, Klaus Lothar -. Non è detto che dobbiamo diventare più piccoli, ma dobbiamo scegliere. Il nostro business è difficile, complesso, rischioso, con una quota elevata di costi fissi. Vogliamo restare una multinazionale, ma focalizzandoci sui mercati dove possiamo essere più forti e più decisivi». Il gruppo di Vittorio Veneto, leader internazionale nel settore delle facciate continue in vetro e acciaio, è reduce da mesi complicati, nel tentativo di trovare un nuovo assetto, e con la proprietà giapponese decisa da tempo a uscire dal business (prima di trovare l'accordo con Atlas, era fallito un tentativo di cessione ai cinesi di Grandland holdings). Lothar è un manager di lungo corso del gruppo. Tedesco, presente in Permasteelisa da 20 anni, ne ha assunto la guida un anno fa. Con questa operazione, ufficializzata il 1° maggio, il gruppo trova, nel giudizio del ceo, un ambiente di lavoro «con una cultura industriale comune», e radicato sul mercato americano, che è centrale per il business di Permasteelisa, con «la volontà di procedere nella stessa direzione di marcia auspicata dal management» e con «la medesima idea di cosa sia necessario per raggiungere gli obiettivi prefissati». Una stagione nuova rispetto a quella vissuta con i giapponesi. «Lixil ha fornito un grande supporto in questi anni, soprattutto dal punto di vista finanziario - spiega a questo proposito il ceo - e ha condiviso anche il nuovo business plan.

Ma non ha proseguito nel processo di evoluzione intrapreso. I vertici di Lixil hanno dichiarato di volersi concentrare su aree per loro più core. Occorre trovare un partner più focalizzato sul nostro business».

Secondo i numeri del business plan del gruppo, citati pochi giorni fa dai manager di Lixil in sede di presentazione del deal con Atlas alla comunità finanziaria, la gestione di Permasteelisa resta in rosso, con uno sbilanciamento tra costi e ricavi negativo per circa 10 miliardi di yen (circa 80 milioni di euro) nell'ultimo esercizio, comunque in miglioramento rispetto ai 45 miliardi del fiscal year 2019 (ai cambi correnti si tratta rispettivamente di circa 380 milioni, anche se per un confronto corretto sarebbe necessario applicare il tasso di cambio di un anno fa). I giapponesi sottolineano di avere iniettato quest'anno nella ex controllata una somma di circa 280 milioni di euro a sostegno della cassa. «L'anno fiscale chiude alla fine di marzo - spiega a questo proposito il ceo -; al momento non posso rendere pubblici i risultati, ma sono in linea con le indicazioni del business plan e con le nostre aspettative. Gli indici devono essere migliorati e dobbiamo lavorare ancora; abbiamo bisogno ancora di supporto finanziario ma il piano procede, siamo in linea con quanto preventivato».

Il punto di partenza, come detto, è ridurre e selezionare. Il valore delle vendite del gruppo in questi anni si è solitamente posizionato tra gli 1,5 e gli 1,6 miliardi di euro. Ora, spiega il ceo, scenderà intorno a 1,1 miliardi, con un taglio quindi di almeno il 30%. «Nel corso dell'ultimo anno, da quando sono stato nominato ceo, il gruppo ha perseguito una strategia più in linea con i suoi valori fondanti - dice -. Dopo anni in cui era prevalsa la volontà di fare crescere giro d'affari e fattura-

to attraverso la gestione di progetti molto differenziati, tra loro, generando dispersione e abbassamento della marginalità, il gruppo ha intrapreso un processo di ottimizzazione». Il portafoglio ordini sarà ripulito: la selezione dei progetti sarà più stringente, con l'obiettivo di focalizzarsi su lavori caratterizzati da complessità ed elevato contenuto tecnologico. «L'Europa, dove realizziamo il 50% del nostro fatturato, resta centrale, con Uk, Germania, Svizzera e Francia - spiega il ceo - al quale si affiancano anche Italia, Olanda, e Europa dell'est, a seconda delle opportunità». Predominante, soprattutto dopo l'ingresso nell'universo Atlas, è anche il mercato nordamericano, dove Permasteelisa ha circa il 30% dell'attività. Il gruppo continuerà infine a presidiare il mercato di Asia e Pacifico (soprattutto Cina, Hong Kong e Australia) e del Middle east ma, spiega il ceo, ma con un approccio più selettivo.

Il percorso di adeguamento strategico del gruppo richiede inoltre, spiega il ceo, «un'evoluzione dell'organizzazione, per diventare più rapidi a rispondere meglio alle esigenze del mercato. Le valutazioni in corso per verificare che l'organizzazione sia adatta a supportare la nuova strategia - aggiunge - saranno influenzate dal Covid, ma è prematuro fare previsioni sulle prossime decisioni». Molto dipenderà anche dalla curva di ripresa del mercato. «Oggi l'azienda



è operativa al 70%, e non possiamo dire quando ritorneremo in piena capacità – spiega il ceo -. Credo che avremo una visione chiara solo dopo l'estate». In Cina e nell'area asiatica l'operatività è già tornata al 90%, ma in Europa e in Nordamerica l'attività procede ancora a singhiozzo. In alcuni casi sono i cantieri ad avere subito rallentamenti, in altri casi sono state le centrali operative di Permasteelisa ad avere registrato difficoltà nelle forniture (Vittorio Veneto, per esempio, è rimasta in lockdown dal 25 marzo fino a pochi giorni fa, anche se design, engineering, finance e altre funzioni non si sono mai interrotte); «in nessun caso abbiamo registrato penali o costi aggiuntivi – spiega il ceo – perché i contratti prevedevano la possibilità di invocare la forza maggiore. Dobbiamo reagire – conclude -, abbiamo un outlook positivo nonostante la crisi».

Oggi il gruppo è al lavoro, in particolare, a Londra sulla sede di Google e sul rifacimento della Battersea power station. Negli Usa i cantieri principali sono l'aeroporto La Guardia di New York e l'Oceanwide center di S. Francisco, a Parigi il Tours Duo. Altri cantieri sono a Tokyo e a Hong Kong.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oggi siamo operativi al 70%, solo dopo l'estate avremo una visione chiara dell'evoluzione del mercato



Vogliamo restare una multinazionale, ma focalizzandoci sui mercati dove possiamo essere più decisivi

**IL PRECEDENTE**

**Quella cessione bloccata da Trump**

L'allora ad di Permasteelisa, Riccardo Mollo, aveva parlato della nascita di un «leader globale del settore», con un'operazione che avrebbe portato ad accrescere del 20% in tre anni gli ordini sul mercato cinese, oltre a contribuire ad alleggerire la posizione finanziaria del gruppo. Erano i presupposti alla base dell'accordo di cessione di Permasteelisa dai giapponesi di Lixil ai cinesi di Grandland, per un controvalore di 467 milioni di euro. Succedeva nel 2018. Ci mise però lo zampino Donald Trump, che stava scaldando i muscoli in piena deriva protezionistica prima della definitiva escalation nella guerra dei dazi con Li Xiping: pochi mesi dopo sarebbe stata la volta del bando contro Huawei.

Permasteelisa, come è noto, non fu venduta ai cinesi a causa della mancata approvazione da parte della commissione Usa per gli investimenti esteri (Cfius) del trasferimento delle quote. Alla base del rifiuto una questione di sicurezza nazionale. Rischi per infiltrazioni o eventuali intercettazioni ambientali nei cantieri: questa, sulla base delle ricostruzioni («la guerra commerciale ha avuto probabilmente un peso» era stata all'epoca la dichiarazione di un dirigente della giapponese Lixil) la preoccupazione dei funzionari del Cfius, solitamente attivi su temi legati a settori sensibili come telecomunicazioni o food.

—M. Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gruppo internazionale.** Il progetto 21 Moorfields a Londra con la realizzazione delle facciate di due edifici



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

**CASA**

# Dal 1° luglio ecobonus e sismabonus al 110% Progetti e permessi al via

**L'articolo 119 prevede come condizione il miglioramento di due classi energetiche Ape**

**Giorgio Santilli**

ROMA

Via dal 1° luglio al superbonus al 110% per gli interventi di riqualificazione energetica e di adeguamento antisismico. Con la firma del Capo dello Stato l'agevolazione record nella storia fiscale italiana è legge, all'articolo 119 del Dl rilancio, e può partire. Il termine del 1° luglio vale per la fatturazione delle spese sostenute: questi quaranta giorni potranno essere impiegati per la progettazione degli interventi, la scelta dei fornitori, le approvazioni nelle assemblee di condominio. La norma messa a punto dal sottosegretario a Palazzo Chigi, Riccardo Fraccaro, quindici giorni fa non ha subito cambiamenti troppo importanti e l'intervento mantiene le linee fondamentali individuate fin dall'inizio. Val la pena di ricapitarle.

L'intervento agevolato spetta ai condomini, ma anche alle singole unità immobiliari nei condomini e, con alcuni limiti, per gli edifici unifamiliari (solo se adibiti a prima casa). I condomini sono comunque i destinatari principali dell'agevolazione, tanto è che i limiti di spesa sono molto alti.

Per far scattare la detrazione al 110% è necessario che sia realizzato almeno uno dei tre interventi trainanti individuati dall'articolo 119: a) l'isolamento termico su almeno il 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio (il cosiddetto cappotto termico); b) l'installazione di caldaie a pompe di calore o a condensazione (basso consumo); c) la realizzazione di lavori di adeguamento

antisismico. Questi interventi sono "trainanti": uno solo di questi basta basta a portare al 110% lo sgravio in cui possono entrare altri interventi: a) il montaggio di pannelli solari; b) il montaggio di accumulatori di energia collegati ai pannelli solari; c) gli interventi previsti dal vecchio ecobonus (art. 14, del Dl 63/2003); d) la realizzazione delle colonnine per caricare le batterie delle auto elettriche. Tutti questi interventi accedono anche al beneficio del 110% se realizzati con uno di quelli trainanti.

L'altro pilastro del superbonus è la possibilità generalizzata di cedere la detrazione di imposta a una banca, a una assicurazione o a un altro intermediario finanziario oppure di scontare subito lo sgravio fiscale nella fattura dei fornitori che a loro volta saranno liberi di cederlo a una banca o ad altri soggetti. La cedibilità del credito con il fisco e il beneficio al 110% producono un risultato straordinario: la possibilità di realizzare i lavori a carico dello Stato, senza pagare nulla, senza anticipazione di neanche un euro. L'eccedenza di sconto fiscale del 10% oltre alla spesa sostenuta consente infatti di ripagare fornitori e banche che anticipano le somme per realizzare i lavori o installare gli impianti.

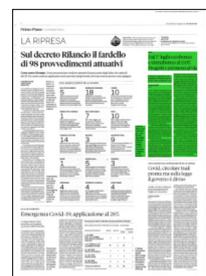
Per chi realizza i lavori antisismici c'è la possibilità di acquistare una polizza anticalamità con detrazione al 90%.

I tetti di spesa nel caso dei condomini sono pari a 60 mila euro moltiplicato il numero di unità abitative per l'isolamento termico e di 30 mila euro per il numero delle unità immobiliari per le caldaie. Per i due interventi, nel caso di un condominio medio di 50 abitazioni il tetto di spesa è di 4,5 milioni. La condizione più impegnativa per l'intervento energetico è che deve produrre un miglioramento di due classi energetiche Ape (una se due non è possibile).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Limiti di spesa molto elevati per i condomini. Agevolati cappotti termici, caldaie a basso consumo e adeguamento sismico**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



# Codice degli appalti, ecco il piano Conte

Decreto legge in 15 giorni: per le piccole opere più trattative private, per le grandi più poteri in deroga alle stazioni appaltanti

ILARIO LOMBARDO

Addio al codice per gli appalti, vestigia di un'altra era, quella pre-Coronavirus. Per un'Italia in piena crisi serve altro per velocizzare i cantieri.

APAGINA 2

## Il piano Conte sugli appalti Norme più snelle per piccole e grandi opere

Il decreto sarà pronto in 15-20 giorni con il via libera anche di Renzi  
“Non salteremo i controlli, ma troveremo una formula per abbreviarli”

**Dentro il Pd e i 5S  
i malumori di chi teme  
infiltrazioni mafiose  
e danni all'ambiente**

ILARIO LOMBARDO  
ROMA

Addio al codice per gli appalti, vestigia di un'altra era, quella pre-Coronavirus. Per un'Italia in piena crisi serve altro, occorre velocizzare al massimo i cantieri. È questo il progetto, il prossimo passo a cui sta lavorando il presidente del Consiglio, che dovrebbe vedere la luce tra due-tre settimane al massimo. L'idea è quella di sospendere alcune parti del codice appalti fino alla fine dell'emergenza Covid 19, sfruttando il clima di necessità e urgenza che si respira in Italia. Un modo anche per superare le resistenze interne alla maggioranza.

Da febbraio il premier ha in mano la ricetta con la quale intende sburocratizzare l'Italia sul “modello Genova”, che ha permesso di rimettere in piedi il ponte della tragedia, con un commissario, saltando vincoli burocratici, accelerando i lavori. Un modello che oggi Conte intende estendere all'Italia. La Stampa è in grado di anticipare il piano che presenterà «entro 15-20 giorni», confermato da

fonti della presidenza del Consiglio, del ministero dei Trasporti e dello Sviluppo economico e supportato dalla visione delle bozze del «Piano rilancio cantieri e lavoro», il decreto che il vicesegretario grillino alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri ha messo sul tavolo di Conte. La sintesi che farà il premier, anche sulla base delle proposte del ministro Stefano Patuanelli, dell'agenda «choc» di Renzi, e mediando con alcuni muscoli lunghi dentro M5S e Pd, prevede tre «direttrici». Prima: abbreviazione dei procedimenti amministrativi. L'esempio che fa è la Via, valutazione di impatto ambientale. «Non si può aspettare un anno» è la convinzione di Conte. All'articolo 1 del decreto, si propone la sospensione dei tempi previsti per legge: da 180 si scende a 60 giorni per la consegna della documentazione, ed entro 30 giorni si deve esprimere il ministro all'Ambiente. Se sono stati già introdotti alcuni benefici, come l'ecobonus, è il ragionamento di Conte, vanno snellite le procedure sottostanti. Seconda direttrice: mettere in moto i cantieri. Il capo del governo fornirà l'elenco di «25-30 opere» considerate fondamentali. Usa l'inglese e dice che serviranno a dare il «boost», la spinta all'economia, appunto «sul modello Genova», e con il ruolo decisivo dei com-

missari, forse 12. Sa già Conte che l'Anac, l'Autorità anticorruzione, storce il naso e che diversi 5 Stelle, soprattutto nelle commissioni Ambiente e Industria, temono la piovra mafiosa sulle zone grigie della velocizzazione dei lavori. Per questo, tiene a precisare che «non salteremo i controlli, ma troveremo una formula per abbreviarli». La terza direttrice è conseguenza della seconda: Conte assicura che non smantellerà il Codice degli Appalti, sul quale nervosamente vigila il capogruppo del Pd Graziano Delrio, che da ministro lo ridisegnò nel 2016. «Non voglio riscriverlo completamente - ha spiegato ai suoi Conte - anche perché ci impiegheremmo due anni... Ma voglio appalti più veloci». Quando svelerà il progetto il premier però farà un passo in avanti ulteriore che al momento è oggetto di polemiche tra i partiti: saranno disattivate alcune norme, quelle più stringenti, con una deroga temporanea collegata a tutta la

fase di crisi post-Covid.

La cautela delle parole di Conte nasconde una piccola rivoluzione potenzialmente esplosiva per i credi dei paladini ambientalisti e antimafia tra i grillini e dem. Ce n'è ampia traccia nella bozza del decreto. Si parla di «normativa speciale», che «consenta di cantiere nel più breve tempo possibile nuove opere», di «semplificazione delle procedure vigenti», «anche mediante la previsione di poteri straordinari da riconoscersi in capo alle stazioni appaltanti». Cancellieri prevede di nominare commissari straordinari agli amministratori delegati di Anas ed Rfi, Massimo Simonini e Maurizio Gentili. Sarebbero loro a garantire «affidamento ed esecuzione degli appalti relativi al contratto di programma di Anas (2016-2020, approvato dal Cipe) e quello Rfi, 2017-2021». Si tratta di 109 miliardi da sbloccare.

Più nel dettaglio Conte, che da avvocato ha lavorato sul diritto societario, punta a «semplifica-



re, in via temporanea, le regole per i contratti pubblici sotto soglia, riducendo le attuali procedure alla trattativa privata e alla procedura negoziata. Per i contratti sopra soglia concederemo poteri di deroga alle stazioni appaltanti salvo il rispetto delle normative fondamentali sulla trasparenza e l'antimafia». Si velocizzeranno inoltre tutti i procedimenti di spesa pubblica «attraverso l'innovazione digitale». Il premier si deve coprire dalle accuse che gli piovono addosso, dal Pd, sponda Delrio, e dal M5S. Già a febbraio, prima del virus, Luigi Di Maio e Cancellieri affrontarono in una riunione i gruppi M5S preoccupati dalle indiscrezioni. L'ex capo politico fu categorico: «Abbiamo cento miliardi di lavori da sbloccare, c'è già l'accordo tra tutti i partiti, non possiamo frenare». Come a dire: fatevene una ragione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La bozza

#### MANUBRILANCIO CANTIERI E LAVORI

##### IL PROVVEDIMENTO DELLA BOZZA

- 19751 (articolo 11, 12, 13 e 14) - 19752 (articolo 15)
- 19753 (articolo 16)
- 19754 (articolo 17)
- 19755 (articolo 18)
- 19756 (articolo 19)
- 19757 (articolo 20)
- 19758 (articolo 21)
- 19759 (articolo 22)
- 19760 (articolo 23)
- 19761 (articolo 24)
- 19762 (articolo 25)
- 19763 (articolo 26)
- 19764 (articolo 27)
- 19765 (articolo 28)
- 19766 (articolo 29)
- 19767 (articolo 30)
- 19768 (articolo 31)
- 19769 (articolo 32)
- 19770 (articolo 33)
- 19771 (articolo 34)
- 19772 (articolo 35)
- 19773 (articolo 36)
- 19774 (articolo 37)
- 19775 (articolo 38)
- 19776 (articolo 39)
- 19777 (articolo 40)
- 19778 (articolo 41)
- 19779 (articolo 42)
- 19780 (articolo 43)
- 19781 (articolo 44)
- 19782 (articolo 45)
- 19783 (articolo 46)
- 19784 (articolo 47)
- 19785 (articolo 48)
- 19786 (articolo 49)
- 19787 (articolo 50)
- 19788 (articolo 51)
- 19789 (articolo 52)
- 19790 (articolo 53)
- 19791 (articolo 54)
- 19792 (articolo 55)
- 19793 (articolo 56)
- 19794 (articolo 57)
- 19795 (articolo 58)
- 19796 (articolo 59)
- 19797 (articolo 60)
- 19798 (articolo 61)
- 19799 (articolo 62)
- 19800 (articolo 63)
- 19801 (articolo 64)
- 19802 (articolo 65)
- 19803 (articolo 66)
- 19804 (articolo 67)
- 19805 (articolo 68)
- 19806 (articolo 69)
- 19807 (articolo 70)
- 19808 (articolo 71)
- 19809 (articolo 72)
- 19810 (articolo 73)
- 19811 (articolo 74)
- 19812 (articolo 75)
- 19813 (articolo 76)
- 19814 (articolo 77)
- 19815 (articolo 78)
- 19816 (articolo 79)
- 19817 (articolo 80)
- 19818 (articolo 81)
- 19819 (articolo 82)
- 19820 (articolo 83)
- 19821 (articolo 84)
- 19822 (articolo 85)
- 19823 (articolo 86)
- 19824 (articolo 87)
- 19825 (articolo 88)
- 19826 (articolo 89)
- 19827 (articolo 90)
- 19828 (articolo 91)
- 19829 (articolo 92)
- 19830 (articolo 93)
- 19831 (articolo 94)
- 19832 (articolo 95)
- 19833 (articolo 96)
- 19834 (articolo 97)
- 19835 (articolo 98)
- 19836 (articolo 99)
- 19837 (articolo 100)

Il piano di rilancio cantieri e lavoro voluto dal premier Giuseppe Conte e dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli è racchiuso in una bozza di decreto. Sei gli articoli di cui è composto il provvedimento. Tra le novità la nomina di due commissari straordinari: l'amministratore delegato di Anas spa e quello di Rete Ferroviaria. Entrambi con un mandato iniziale di tre anni prolungabile di altri due. —



L'avanzamento dei lavori al cantiere della Tava a Chiomonte nel Torinese



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

## EDILIZIA POPOLARE

## "Dieci nuovi alloggi pronti entro l'anno"

BADIA POLESINE - 10 nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica previsti entro l'anno ed altri si renderanno disponibili nei mesi successivi. A fare il punto della situazione degli alloggi Erp presenti sul territorio badiese è l'assessore al Sociale Valeria Targa, che nel corso del proprio mandato ha mantenuto un costante rapporto con Ater, cercando di non abbassare i riflettori sul tema dell'emergenza abitativa. "A seguito di mia formale richiesta di chiarimenti in ordine alle politiche di edilizia residenziale pubblica che l'Ater intende attuare sul territorio badiese - fa sapere - mi sono state fornite queste indicazioni di breve-medio periodo: attualmente gli alloggi Ater presenti nel territorio comunale sono 107, dei quali 73 alloggi regolarmente locati (dei quali 5 previsti in alienazione agli occupanti); 6 alloggi in fase di costruzione che si renderanno disponibili nel 2021; 10 alloggi oggetto di un progetto di manutenzione straordinaria, 4 dei quali saranno disponibili all'assegnazione per luglio, 3 unità per agosto e 3 unità per settembre 2020; 11 alloggi sono oggetto di ricerca fondi per poterli rendere nuovamente disponibili all'utenza; 6 alloggi sono inseriti nel piano vendita ed a breve sarà indetta l'asta ad evidenza pubblica ed un alloggio è attualmente in fase di assegnazione. Le indicazioni fornite dal presidente Ater Guglielmo Ferrarese appaiono rassicuranti e consentirebbero nel corrente anno di offrire una risposta concreta a numerose famiglie".

S. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

