

## Rassegna del 26/05/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

26/05/2020	Arena	17	Ags, l'ok delle imprese «Bisogna ingrandirsi»	Giardini Enrico	1
26/05/2020	Arena	17	Come cambieranno gli spazi in cui viviamo	Perina Laura	3
26/05/2020	Corriere di Verona	8	Fusione Agsm, l'incontro con le categorie economiche	I.a.	4

### SCENARIO

26/05/2020	Arena	35	Stanziate 35mila euro per il progetto della variante	F.S.	5
26/05/2020	Gazzettino	11	Autostrade: Conte ora prova a riaprire i giochi - Atlantia, Conte in campo vertice con De Micheli Spiraglio sul prestito	Conti Marco	6
26/05/2020	Gazzettino	11	Prime aperture sul credito garantito incontro al Tesoro con i tecnici Aspi	Mancini Umberto	9
26/05/2020	Gazzettino Belluno	4	Cantieri Anas: lavori finiti solo nel 2024 - Anas intanto avvisa: opere finite nel 2024	Zambenedetti Andrea	10
26/05/2020	Gazzettino Belluno	4	Padrin ottimista: «Potremo lavorare con più calma»	...	13
26/05/2020	Gazzettino Padova	23	Metropolitan Garden nell'area della Fondazione Breda	Turetta Barbara	14
26/05/2020	Gazzettino Treviso	9	Lottizzazione Col di Lana il progetto è a Ca' Sugana - Via Col di Lana, la pista ciclabile in cambio del supermarket	Calia Paolo	15
26/05/2020	Gazzettino Venezia	21	I nuovi masegni non vanno bene il Comune avvia la sostituzione	Degan Diego	17
26/05/2020	Giornale di Vicenza	7	«Bene l'Ecobonus per l'edilizia Adesso attenti alla burocrazia»	Tomasoni Stefano	19
26/05/2020	Nuova Venezia	32	Mose, doppio test domenica Fanghi, stop all'accordo	Vitucci Alberto	21
26/05/2020	Nuova Venezia	33	Sul park Pili-Petroli nuova interrogazione inviata anche in Procura	M.CH.	22
26/05/2020	Repubblica	8	Appalti veloci e pratiche facili così il governo vuole semplificare	Amato Rosaria - Fontanarosa Aldo	23
26/05/2020	Repubblica	9	Intervista ad Aristide Police - Le idee per un'Italia che funzioni meglio - "Sulle opere pubbliche una deroga temporanea alle regole attuali"	Ruffolo Marco	26
26/05/2020	Sole 24 Ore	3	Edilizia e turismo a rischio fallimento - Alberghi, ristoranti e costruttori: uno su cinque è a rischio default	Orlando Luca	27
26/05/2020	Tribuna-Treviso	30	Terraglio Est Ecco il progetto con sottopasso e alberature - Ecco il tracciato del Terraglio Est Un sottopasso e barriere di alberi	Cipolla Federico	29

**ENTI.** Il piano preliminare industriale di aggregazione è stato illustrato in Comune ai vertici delle categorie economiche

# Agsm, l'ok delle imprese «Bisogna ingrandirsi»

Bauli, Confindustria Verona: «Il progetto ha un forte potenziale strategico e innovativo»  
Bellè (Ance): «Treno da non perdere». Arena (Confcommercio): «Pensare in grande»

**Enrico Giardini**

Aggregare aziende di pubblici servizi - energia, gas, acqua, ciclo dei rifiuti, teleriscaldamento - è un percorso obbligato per garantire sviluppo e maggiore competitività sul mercato, nell'interesse dei cittadini, i clienti finali. Quindi il percorso intrapreso da Agsm per l'aggregazione con Aim Vicenza e la scelta di un partner partendo, anzitutto, dal progetto industriale preliminare elaborato con A2A Milano e Brescia, da confrontare con eventuali altre proposte, va proseguito.

È quanto tra l'altro emerso dall'incontro, in municipio, nell'aula Gozzi del Consiglio, del sindaco Federico Sboarina, del presidente di Agsm Daniele Finocchiaro e degli advisor Roland Berger e Gitti and Partners con le categorie imprenditoriali, per presentare il progetto. Come più volte riferito, questo prevede l'aggregazione di Agsm e di Aim con A2A per creare una newco MuVen, Multiutility del Veneto, che punta a regime a superare il miliardo e mezzo di fatturato e si arriva-

re, in un quinquennio, a investimenti per 938 milioni. Agsm e Aim però, come già detto, entro metà giugno intendono valutare eventuali offerte delle aziende Iren, Hera, Alperia e Dolomiti Energia, per confrontarle con il progetto e valutare eventuali aspetti migliorativi.

«Il progetto ha un forte potenziale strategico e innovativo. Mi riservo di studiarlo nel dettaglio, ma mi sembra che possa rappresentare un cammino nuovo per Verona». È quanto ha commentato al termine il presidente di Confindustria Verona Michele Bauli, presente con il direttore Rita Carisano.

Tra i partecipanti il vicepresidente di Ance Verona-Costruttori edili Damiano Bellè, con delega all'edilizia privata, il quale considera il progetto «molto complesso, ma ben elaborato. Quello delle aggregazioni delle aziende di servizi è un treno da non perdere, perché ne va di mezzo il futuro di Agsm, anche se ora ha i bilanci positivi. Ci auguriamo che tutto non venga politicizzato e non si entri in logiche di parte». Paolo Arena, presidente di Confcommer-

cio Verona e dell'aeroporto Catullo, riporta l'impressione «di un notevole lavoro da un punto di vista industriale e tecnico, proiettato nel futuro e per un'azienda che pensa in grande, anche al di fuori delle mura di Verona». Il parere di Andrea Prando, coordinatore regionale di Casartigiani, si basa sul fatto che «il futuro del mondo dell'energia è imprevedibile, ma pensando a mercati più grandi, europei, soprattutto del gas, lasciare Agsm da sola potrebbe essere un grave problema». C'erano anche i presidenti di Coldiretti Veneto Daniele Salvagno, di Apindustria Verona Renato Della Bella, della Confederazione agromeccanici e agricoltori Gianni Dalla Bernardina, di Confartigianato Imprese Verona Roberto Iraci Sareri con l'ex Andrea Bissoli.

Intanto, giovedì sindaco e Agsm illustreranno il progetto ai consiglieri comunali di minoranza. E venerdì risponderanno ai parlamentari, ai consiglieri regionali e agli europarlamentari veronesi che avevano chiesto nel primo incontro approfondimenti. ●





L'incontro di Sboarina e Finocchiaro con i rappresentanti delle categorie economiche FOTO MARCHIORI

ATHESIS DIGITAL EVENTS. Domani tavola rotonda in diretta su larena.it

# Come cambieranno gli spazi in cui viviamo

Case, ambiente e siti di lavoro post-Covid: dialogano con l'assessore architetti, ingegneri e costruttori

**Laura Perina**

Nel giro di poche settimane si sono avviati processi di cambiamento, destinati a durare sul medio-lungo periodo, che ci costringono a ripensare le nostre città e il modo in cui ne percepiamo spazi e funzioni. Dovremo adattare le nostre case per trasformarle in luoghi di lavoro? Allargare i marciapiedi per mantenere le distanze? Quale sarà il ruolo dei parchi urbani e dell'ambiente rurale? Vorremo vivere ancora negli spazi sovraffollati delle nostre metropoli?

«Come cambiano case e città, il futuro post-Covid» è il tema sul quale si confronteranno domani, mercoledì 27 maggio, in diretta sul nostro sito [www.larena.it](http://www.larena.it), l'assessore all'urbanistica Ilaria Segala, il presidente dell'Ordine degli architetti Amedeo Margotto, il presidente dell'Ordine degli ingegneri Andrea Falsirolo e il presidente dell'Ance Carlo Trestini. La tavola rotonda digitale, con inizio alle 15.30, sarà moderata da Maurizio Battista, capo-

redattore del nostro quotidiano. Il resoconto sarà poi pubblicato su L'Arena e il dibattito andrà in onda su Telearena. Pensare a come saranno i centri urbani dopo il Coronavirus non è facile. Le case, che non abbiamo mai frequentato tanto come nei giorni del lockdown, richiederanno di essere sempre più connesse, digitali e confortevoli per far fronte alle esigenze di studio e lavoro delle famiglie. Anche gli uffici, le piazze, i centri culturali e i luoghi di aggregazione ad alta densità non saranno più gli stessi dopo la pandemia, dovranno prevedere la distanza sociale utile a non alimentare la diffusione di altri virus pur continuando a garantire vitalità e socialità.

Arriveranno il 5G e le opportunità dell'Ecobonus, ma se le abitudini e le necessità delle persone si trasformano, mutano anche gli spazi e viceversa. Perciò per gli amministratori locali, i progettisti, gli architetti e gli urbanisti la sfida è quella di indirizzare tali cambiamenti per migliorare l'ambiente e la qualità della vita dei cittadini. •



Maurizio Battista condurrà la tavola rotonda di domani alle 15.30



**La multiutility**

## Fusione Agsm, l'incontro con le categorie economiche

**VERONA (l.a.)** Continua il «tour de force» degli uomini di Roland Berger, chiamati a spiegare il progetto di aggregazione tra Agsm, Aim e A2A. Mentre resta aperto il dialogo con le altre big del settore che si sono dette interessate a sostituire A2A (Hera, Iren, Dolomiti e Alperia), i tecnici della società di consulenza hanno illustrato ieri la proposta alle categorie economiche, che finora avevano espresso giudizi abbastanza positivi, fatta salva la dura contrarietà di Apindustria. Ieri erano presenti Michele Bauli per Confindustria, Paolo Arena per Confcommercio, Renato Della Bella per Apindustria, Daniele Salvagno per Coldiretti, Andrea Prando per Casartigiani, Roberto Iraci per Confartigianato, Damiano Bellè per l'Ance e Andrea Bissoli per Confartigianato. Giovedì, in Gran Guardia, il progetto sarà illustrato ai consiglieri di opposizione (quelli di maggioranza lo hanno già visto la scorsa settimana). Proprio i problemi di natura politica continuano peraltro ad essere i più scottanti. La Lega non sembra affatto favorevole (e l'onorevole Paolo Paternoster ha attaccato sia la proposta di aggregazione sia la gestione di Agsm da parte del presidente in carica, sia pure aggiungendo di parlare a titolo personale). Anche in FdI e Verona Domani ci sono perplessità ed in questo momento, quindi, non esiste una maggioranza che possa dare il via libera al progetto in consiglio comunale, che peraltro sarà chiamato a votare solo nel prossimo ottobre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CEREA**

## Stanziati 35mila euro per il progetto della variante

Il Comune di Cerea finanzia con 35mila euro il progetto definitivo per la realizzazione della variante alla strada regionale 10. Dopo l'annuncio fatto lo scorso marzo, nell'ultimo consiglio comunale è stata approvata la convenzione, a cui hanno aderito anche le amministrazioni di Concamarise, Sanguinetto e San Pietro di Morubio, per stanziare parte delle risorse che serviranno a portare avanti un progetto di cui si parla da oltre quarant'anni. Il costo per aggiornare la progettazione dell'intervento è di 700mila euro.

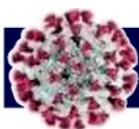
Cerea, assieme agli altri tre Comuni, metterà a disposizione 70mila euro, vale a dire il 10 per cento, Sanguinetto e San Pietro di Morubio investiranno 12.500 euro ciascuno, mentre Concamarise contribuirà con 10mila euro. L'accordo prevede che Veneto Strade, nel giro di un anno e mezzo, proceda all'aggiornamento del progetto fermo dal 2010. Dopo la progettazione definitiva, a cui dovrà seguire quella esecutiva, a realizzare la variante dovrà essere Anas. L'opera richiederà un investimento di circa 40 milioni suddivisi in due stralci. Il primo partirà da Sanguinetto e andrà ad innestarsi con la strada provinciale 2 all'altezza di San Zenò di Cerea, mentre con il secondo si collegherà la variante con la Transpolesana in località Palesella. ● F.S.



**Gruppo Benetton  
 Autostrade: Conte  
 ora prova  
 a riaprire i giochi**

Dalla tragedia del Ponte Morandi dell'agosto 2018, ancora non si riesce a capire quale sarà il destino delle nostre autostrade e, di conseguenza, della società Aspi che ha la concessione. Il governo sta ora valutando la risposta all'ultima mossa della controllante Atlantia, che ha congelato il piano di investimenti da 14,5 miliardi. Ieri il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha convocato a palazzo Chigi la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli.

Conti a pagina 11



**Lo scontro su Autostrade**

**Atlantia, Conte in campo  
 vertice con De Micheli  
 Spiraglio sul prestito**

►Pressing di Pd e Iv per chiudere la contesa ►Nella trattativa anche la rinuncia al controllo ma i grillini insistono sulla revoca per legge da parte della holding e l'ingresso di nuovi soci

**SI È APERTO  
 IL CONFRONTO  
 PER DARE LIQUIDITÀ  
 ALL'AZIENDA  
 CHE È IN AFFANNO  
 FINANZIARIO**

**IL PRESIDENTE  
 DEL CONSIGLIO PUNTA  
 A UNA SOLUZIONE  
 COME NEL CASO TAV  
 DOVE ALLA FINE HA  
 PREVALSO IL BUONSENNO**

**IL RETROSCENA**

ROMA Due anni, due governi, due ministri. Dalla tragedia del Ponte Morandi dell'agosto 2018, ancora non si riesce a capire quale sarà il destino delle nostre autostrade e, di conseguenza, della società Aspi che ha la concessione. Un'assurda incertezza e un temporeggiare che, dopo il nuovo scontro tra la holding dei Benetton e l'esecutivo per via della garanzia non concessa da Sace sul prestito, ha scatenato l'ira del segretario del Pd Nicola Zingaretti, anche perché la crisi economica provocata dal Covid19 sta raddoppiando i costi di tante

incertezze.

**LA FASE**

E così il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha deciso di rispolverare il faldone chiamando a palazzo Chigi la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli che da tempo ha consegnato nelle mani del premier il dossier sulla trattativa con Aspi nella quale sono riportati anche i pareri legali su ogni ipotesi. Un incontro che è stata più una ricognizione sullo stato dell'arte e della trattativa, con la De Micheli che ha aggiornato il premier anche sugli ultimi contatti. D'altra parte era da tempo che la mi-

nistra dem aspettava l'occasione per condividere, prima con Conte e poi con i ministri, il lavoro effettuato dal ministero di Porta Pia. E' quindi possibile che in settimana possano esserci altre riunioni sul tema, allargate ai ministri in qualche modo



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

competenti insieme alla De Micheli. A cominciare dal ministro dell'Economia Roberto Gualtieri sul quale è finita la faccenda della garanzia al prestito negata dalla Sace e sulla quale ieri al Mef è continuata la trattativa tra i tecnici Aspi e quelli del Tesoro. Mentre si moltiplicano i segnali del confronto in atto tra governo e Aspi, sale il nervosismo pentastellato.

Tra le soluzioni teoricamente c'è anche quella della revoca della concessione che buona parte del M5S continua a brandire, e che l'ex ministro Danilo Toninelli ha ribadito anche ieri attaccando di nuovo i Benetton e sostenendo che la gestione della rete autostradale italiana va affidata all'Anas, ma che per chiudere con Aspi «bisogna passare in Parlamento». Non così convinti della soluzione-Toninelli sono però sia i dem che i renziani. Ma le posizioni diverse all'interno della maggioranza sono note,

ma la sintesi non è stata ancora fatta e il percorso che sta seguendo Conte per arrivare ad una soluzione, molto somiglia a quello seguito sulla Tav dove alla fine hanno prevalso le ragioni del buonsenso rispetto anche agli impegni presi. Anche in questo caso, per cancellare del tutto la concessione ad Aspi e contenere - forse - i danni per il contribuente, occorrerebbe una legge che, salvo i grillini, nessuno nella maggioranza e nell'opposizione, intende condividere. Nelle carte che Conte ha ricevuto dalla De Micheli c'è anche traccia della trattativa avviata con la società dei Benetton per evitare proprio la revoca e il suo connesso contenzioso legale con tanto di maxi rimborso ipotizzato anche dall'Avvocatura dello Stato. Passi in avanti sono stati fatti sulla possibilità di aprire il capitale di Aspi, con Atlantia che sarebbe disposta a scendere fino al

49,9%, e di una revisione delle tariffe, anche se su questo punto l'intesa sarebbe ancora lontana. Di rinvio in rinvio, di parere legale in parere legale, il tempo sta per scadere soprattutto per due motivi. Il primo è legato al termine del 30 giugno entro il quale Aspi potrebbe chiedere la cessazione della concessione per "intervenuti e unilaterali" modifiche agli accordi, aprendo un contenzioso legale non di poco conto con lo Stato. L'altro argomento che scuote la politica e che ha spinto Conte a riprendere in mano il dossier già da tempo rimesso dalla ministra al governo, sta in un motivo tutto politico e che lega in qualche modo il destino di Aspi al decreto semplificazioni attraverso il quale l'esecutivo intende far ripartire i cantieri delle grandi opere e quindi gli investimenti anche di privati.

**Marco Conti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Atlantia: interessi in Italia e nel mondo





La sede di Autostrade

# Prime aperture sul credito garantito incontro al Tesoro con i tecnici Aspi

**SULLA TRATTATIVA PESA LA SCADENZA DI FINE GIUGNO: LA SOCIETÀ PUÒ RICONSEGNARE LA CONCESSIONE E CHIEDERE L'INDENNIZZO**

**PER USCIRE DALL'IMPASSE SERVIREBBE IL CONGELAMENTO DELL'ARTICOLO 35 DEL MILLEPROROGHE**

## IL FOCUS

**ROMA** Non c'è ancora la schiarita ma qualcosa si muove. Ieri al Tesoro si è svolto un incontro tra i tecnici di Autostrade per l'Italia (Aspi) e quelli del Mef sulla garanzia Sace per i finanziamenti al gruppo privato. Un vertice interlocutorio, in cui non si è deciso nulla, ma che apre la strada al dialogo. Senza liquidità - visto che le banche hanno chiuso i rubinetti a causa del taglio del rating - e con gli introiti dai pedaggi in panne per l'emergenza coronavirus che ha congelato il traffico autostradale, il sostegno pubblico, ovvero la garanzia Sace sui finanziamenti, diventa fondamentale per la sopravvivenza della società. Aspi può infatti contare solo sui 900 milioni che arrivano dalla holding Atlantia. Difficile comunque trovare una mediazione, una via d'uscita, perché a bloccare tutto sono proprio le norme volute dal governo che impediscono di dare certezze sulla concessione autostradale, lasciando così nel limbo l'azienda e i suoi 7 mila dipendenti. Nessuna banca al momento è disposta a concedere credito, a scommettere sul suo futuro in assenza di garanzie sul business, sui prossimi piani. Ma questo tema s'intreccia con un altro problema. Il governo non solo deve correre ai ripari per evitare che un gruppo industriale vada in default, ma ha poco tempo per evitare che la vicenda della revoca della concessione di Aspi, dopo quasi due anni trascorsi tra stop and go, giunga a un punto di non ritorno. C'è infatti una data oltre la quale non è

possibile andare, ed è il prossimo 30 giugno.

## LE TAPPE

Tutto nasce a inizio 2020, quando l'esecutivo, sulla scia del pressing 5Stelle, decide di modificare in modo unilaterale il contratto di Aspi, introducendo l'articolo 35 del Milleproroghe. Non considerando o considerando solo secondaria una norma stabilita proprio dalla concessione, per l'esattezza la numero 9, che stabilisce che in caso di sopraggiunta «modifica della normativa», il concessionario (in questo caso Aspi) ha sei mesi di tempo per accettare esplicitamente i nuovi termini, dando un vero e proprio «assenso». Cosa che, ovviamente, non è accaduta, visto che la società ha contestato sin da primo istante la nuova cornice normativa e la ratio stessa del provvedimento.

## LA LUNGA MARCIA

Per la verità già a fine 2019, quando cominciarono a circolare le prime bozze del Milleproroghe, iniziò il braccio di ferro con l'esecutivo. Un cda della società, convocato d'urgenza il 22 dicembre, inviò infatti una comunicazione formale al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, ricordando che, in caso di modifiche normative che incidano sulla concessione, «Autostrade ha per convenzione la facoltà di chiedere di esercitare la clausola di recesso». Ebbene, sul piano letterale la convenzione stabilisce che, trascorsi sei mesi dall'entrata in vigore della modifica normativa, il concessionario ha due opzioni: può accettarla oppure automatica-

mente potrà avviare le procedure per riconsegnare la rete autostradale al Mit, ottenendo in cambio l'intero valore di indennizzo, che secondo valutatori indipendenti è pari a 23 miliardi di euro. La mina, che potrebbe esplodere nel caso in cui non si arrivasse ad un accordo, è tutta qui. E i tempi per evitare la deflazione sono strettissimi.

Il Milleproroghe è infatti entrato in vigore il 2 gennaio. Quindi il prossimo 30 giugno scadranno i 6 mesi di tempo previsti dalla convenzione unica.

Ma come si potrebbe uscire da questo impasse? Servirebbe, in sostanza, la modifica o il congelamento dell'articolo 35 del Milleproroghe per consentire ad Aspi di tornare ad essere bancabile. Una ipotesi circolata con insistenza nei mesi scorsi ma poi accantonata. Senza modifiche e con lo spettro del fallimento vicino, al gruppo non resterebbe che una sola scelta: restituire l'asset autostradale, battendosi per avere in cambio l'intero valore della concessione alla sua scadenza. Una scelta per certi aspetti obbligata visto che gli amministratori del gruppo hanno il dovere di tutelare la società e i suoi creditori dal punto civilistico e patrimoniale.

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Le opere previste per l'appuntamento iridato Mancano i pareri ambientali**



## Cantieri Anas: lavori finiti solo nel 2024

IL PROGETTO Così si presenterà la rotonda di San Vito una volta ultimati i lavori che Anas ha in programma lungo l'Alemagna: il rinvio dei Mondiali di sci da febbraio 2021 a marzo 2022 consentirà una maggior avanzamento dei lavori, ma l'Azienda delle strade ha già annunciato che comunque l'intero programma sarà completato nel 2024 A pagina IV

# Coronavirus e Mondiali di sci Anas intanto avvisa: opere finite nel 2024

► Il possibile rinvio della data dei Mondiali non interferisce sui piani aziendali delle strade: l'intero incartamento giace infatti ancora sui tavoli del Ministero

**PROGETTI IN ATTESA  
DELLA VALUTAZIONE  
D'IMPATTO  
AMBIENTALE FERMI  
DA 18 MESI: TEMPI  
COMUNQUE LUNGH**

### L'AVVISO

BELLUNO Lo slittamento dei Mondiali non basta, le opere

viarie non sarebbero comunque pronte. «L'ultimazione delle varianti potrà prevedersi nel 2024» mette subito in chiaro Anas. Una puntualizzazione, quella che arriva dall'Azienda nazionale autonoma delle strade, che mette in fila numeri e dati, dando corpo e credibilità alla - seppur amara - previsione. A livello di infrastrutture viarie che il Mondiale sia nel 2021 o nel

2022 non cambia niente. Il motivo? L'incartamento è ancora



sulle scrivanie del Ministero dell'Ambiente dove giace, indisturbato, da diciotto mesi.

### LA COMUNICAZIONE

«I progetti definitivi delle quattro varianti relative all'attraversamento degli abitati di Tai di Cadore, San Vito di Cadore, Valle di Cadore e Cortina - spiegano i vertici del colosso partecipato dalle Ferrovie dello Stato - sono dal dicembre 2018 in istruttoria presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Mttm) per acquisire il prescritto parere di Valutazione di Impatto Ambientale Via». Sull'ultimo timbro che potrà permettere alle carte di lasciare gli uffici di via Cristoforo Colombo a Roma c'è una previsione: arrivati a questo punto, infatti è questione di qualche mese. Il sostantivo scelto da Anas è "auspicio": del resto non essendo la società l'attore di questa fase non può che rimettersi ai tempi stabiliti da altri. «All'esito di tale procedimento che si auspica possa concludersi entro l'estate 2020 - continua Anas - saranno riav-

viate le Conferenze dei Servizi e quindi, concluso in quella sede il processo autorizzativo, si potrà procedere all'approvazione degli stralci di Piano da parte del Commissario e successivamente dar corso allo sviluppo del progetto esecutivo».

### LE PREVISIONI

Con tutte le incognite che un cantiere da quasi 150 milioni di euro può avere Anas non si tira comunque indietro e prova a fare una stima dei tempi. «Ad oggi appare possibile prevedere la conclusione della progettazione esecutiva entro il primo trimestre del 2021, per poi avviare le relative gare di appalto. Le opere, di particolare complessità in quanto si sviluppano in buona parte in galleria, prevedono un investimento di circa 142,7 milioni di euro e una durata complessiva di circa 36 mesi sicché l'ultimazione potrà prevedersi nell'anno 2024». Insomma, far slittare i Mondiali un anno più avanti è comunque troppo poco per avere le varianti pronte. L'obiettivo del rinvio non è

questo ma è legato al contagio. Inoltre, tutti si erano già messi l'animo in pace che le infrastrutture viarie "dei" Mondiali non sarebbero state pronte "per" i Mondiali. Il sogno che il rinvio potesse riallineare i calendari è durato poco più di una mattinata.

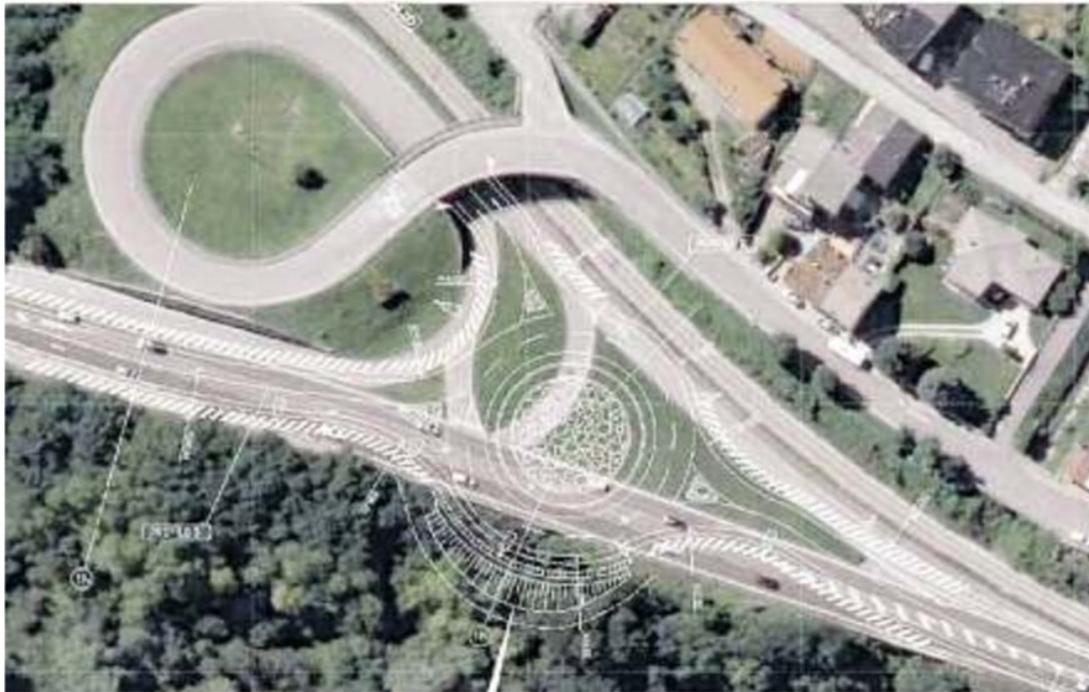
### CANTIERI AVVIATI

Tra i vari interventi uno era stato già avviato anche se ha sofferto il lockdown che aveva costretto Anas a bloccarlo per ragioni di sicurezza. «Gli interventi di miglioramento funzionale della statale 51 "di Alemagna" nei pressi di Longarone - proseguono i vertici Anas - da attuarsi in otto stralci funzionali, alcuni dei quali già affidati alle ditte esecutrici prima dell'emergenza Covid-19, sono stati riavviati a seguito del ripristino delle condizioni logistiche e di sicurezza per le maestranze. Inoltre, la settimana scorsa Anas ha aggiudicato in via definitiva ulteriori stralci funzionali, la cui consegna dei lavori alle imprese aggiudicatrici avverrà nei prossimi giorni».

**Andrea Zambenedetti**



LA PARTENZA della pista Vertigine a Cortina creata appositamente per i Mondiali 2012: l'evento è stato rinviato all'anno successivo, ma non tutti erano d'accordo



# Padrin ottimista: «Potremo lavorare con più calma»

**BICCHIERE MEZZO PIENO  
PER IL PRESIDENTE  
DELLA PROVINCIA CHE  
VEDE NEL RINVIO  
UN'OPPORTUNITÀ  
DI PERFEZIONAMENTO**

## IL PRESIDENTE

**BELLUNO** Ieri mattina il presidente della provincia di Belluno, Roberto Padrin, come prima cosa, ha preso in mano il suo smartphone ed ha composto il numero di telefono di Giovanni Malagò. Obiettivo: provare a capire la nuova lista delle priorità. Provare a immaginare, con il diretto interessato, quale scenario si sarebbe aperto dopo le parole pronunciate in diretta nazionale. La giornata di ieri è rimasta a lungo sospesa in attesa di un cenno dalla Fisi per capire se, e quando, le parole di Malagò da «volontà» avessero assunto il crisma di certezza.

## L'OBIETTIVO

Un colloquio telefonico da cui Padrin è comunque uscito confortato. «Il rinvio di un anno delle Olimpiadi - spiega Padrin - non vuol dire che possiamo fermarci e che abbiamo più tempo ma che dobbiamo lavorare in modo ancora più intenso. Il rinvio dei Mondiali non è necessariamente un male» spiega il presidente della Provincia di Belluno che prova ad analizzare i pro e i contro dell'annunciato slittamento al 2022 dell'appuntamento iridato di Cortina.

## GLI ASPETTI SPORTIVI

«Diciamo subito - prosegue l'inquilino di Palazzo Piloni - che il fatto di calendarizzare i Mondiali di Sci nel 2022, poche settimane dopo le Olimpiadi di Pechino, non sarà sicuramente un vantaggio per il nostro evento. Ma lo spostamento in avanti di un anno ci offre aspetti molto positivi. Su tutti, il fatto di non

correre nessun rischio per quanto riguarda pubblico e ospitalità: tenere le gare nel 2021 poteva rappresentare un problema sotto questo punto di vista; e avremmo potuto avere un evento in tono minore, il che sarebbe stato un danno economico e per la visibilità di Cortina e del nostro territorio. Nel 2022 contiamo di aver archiviato definitivamente la pandemia Covid-19. Poi, avere un anno in più significa poter spingere al massimo sul completamento delle opere infrastrutturali. Per quanto riguarda le opere di Cortina, non avremmo avuto problemi, visto che eravamo in dirittura d'arrivo. Così, però, possiamo chiedere ad Anas di accelerare ulteriormente i tempi e completare il più possibile delle opere viabilistiche del Piano Mondiali».

## SCALINO VERSO L'OBIETTIVO

È anche - e Padrin lo sa bene - una questione di prospettive. Il rinvio di un anno costringe a nuovi investimenti in termine di pubblicità e di marketing ma è uno scalino che, una volta superato, accorcia le distanze dall'obiettivo. «Nel frattempo - continua il presidente Padrin - ho parlato con il presidente del Coni Malagò. Crediamo che lo slittamento in avanti al 2022 dei Mondiali e la vicinanza con le Olimpiadi 2026 ci consentiranno di fare un lavoro funzionale al grande appuntamento di Milano-Cortina, mettendo a punto tutto quello che serve per le gare sportive, ma anche per l'accoglienza degli atleti e del pubblico, e per le infrastrutture di collegamento verso le nostre Dolomiti». Insomma nel momento in cui è troppo presto per dire se il bicchiere sia mezzo vuoto, Padrin prova a vederlo mezzo pieno. «Cortina - conclude - e la provincia di Belluno supereranno anche questo scoglio. Andiamo avanti con lo stesso entusiasmo provato a Losanna un anno fa».



**IL PRESIDENTE della Provincia di Belluno Roberto Padrin**



# Metropolitan Garden nell'area della Fondazione Breda

► Nei sei ettari di terreno sorgerà un quartiere per cinquecento abitanti

## LIMENA

Riparte il piano di lottizzazione Breda 3 che cambierà volto all'ingresso nord del paese: nei sei ettari di terreno edificabili sorgerà il Metropolitan Garden. Un intervento immobiliare che anticipa le direttive internazionali in termini di risparmio energetico, gestione del consumo del suolo, abbattimento delle emissioni in atmosfera e maggiori livelli di comfort abitativo. Da quando nel 2008 questa area edificabile era entrata nell'inchiesta del dissesto finanziario della Fondazione Breda tutto si era fermato. Il terreno era stato abbandonato e le opere di urbanizzazione primaria lasciate a metà. Un cantiere a cielo aperto che ora cambierà aspetto: il piano è stato rivisto ma con gli stessi diritti che i privati avevano acquisito con il Prg di 18 anni fa.

La progettazione è stata affidata dal General Contractor Industrie Edili a 3ndyStudio, uno studio di professionisti specializzato in interventi di grandi dimensioni. L'idea intorno alla quale ruota l'intera progettazione è quella di un vero e proprio parco urbano, con all'interno spazi dove vivere e soggiornare. Cinquecento i residenti che potrà accogliere il nuovo quartiere residenziale: ospiterà 28 edifici che occuperanno i 70 mila metri quadrati edificabili, affacciati da

un lato su via Fornace, per l'area prospiciente il canale Brentella, e dall'altro lato sulle vie Marzolla e Braghetta. Tutti gli edifici sono completamente immersi in aree verdi. L'intervento si divide in due macroaree unite dalla viabilità attuale rappresentata da via Braghetta. Lo studio urbanistico ha permesso di individuare e delimitare con precisione le due aree, definendo un piano che favorisce la sicurezza e la privacy dei proprietari degli immobili. Nell'area A la viabilità viene contenuta ai margini, favorendo i percorsi pedonali interni e permettendo la creazione di un grande spazio a verde pubblico posizionato proprio al centro ed attrezzato con spazi di gioco per bambini. In questa cornice sorgeranno edifici caratterizzati da una particolare configurazione ad "isola", ogni singolo edificio sarà infatti contornato da vialetti pedonali che collegano i vari building tra loro, in un contesto naturale capace di ricreare vere dune verdi con una duplice funzione: mimetizzare il piano terra, dove sono posti i garage di servizio, ed enfatizzare l'emergere dei piani superiori dei singoli fabbricati. L'area B prevede invece una redistribuzione dei lotti edificabili circondati da verde pubblico e collegati da un percorso ciclo pedonale di oltre un chilometro. 15 nuovi lotti, suddivisi in modo omogeneo e funzionale, verranno intervallati dalle aree dedicate ai parcheggi e ai garage privati, in particolare i box auto verranno completamente mitigati dal verde.

**Barbara Turetta**



NUOVO QUARTIERE Nell'area ex Breda



**Nuovo supermarket**  
**Lottizzazione Col di Lana**  
**il progetto è a Ca' Sugana**

Depositare le carte sul complesso commerciale di Santa Maria del Sile, ora le osservazioni. Il Comune in cambio vuole una ciclabile  
Calia a pagina IX

# Via Col di Lana, la pista ciclabile in cambio del supermarket

► Per compensare l'impatto della struttura commerciale a S. Maria del Sile il Comune vuole un percorso per ciclisti

**DEPOSITATA LA RICHIESTA  
PER L'AUMENTO  
DELLA CUBATURA  
ADESSO UN MESE  
DI TEMPO PER PORTARE  
DELLE OSSERVAZIONI  
IL PROGETTO**

TREVISO Le carte sono state tutte depositate. Adesso a Ca' Sugana attendono le osservazioni, e saranno molte. Negli uffici comunali è arrivata la richiesta di variante urbanistica per la lottizzazione "Col di Lana" progettata nell'omonima via di Santa Maria del Sile. Il costruttore ha chiesto di poter ridurre la volumetria destinata a residenziale per aumentare quella commerciale. L'argomento ha già scatenato varie polemiche tra i residenti di Santa Maria del Sile, ma adesso l'iter per è ufficialmente partito. La richiesta, che ha già avuto un primo "ok" dal settore urbanistica, è di portare la volumetria commerciale da 1195 metri cubi a 3.500, corrispondenti a un immobile di circa 1.000 metri qua-

drati complessivi. Un aumento che però non incide nella cubatura globale della lottizzazione, ma semplicemente trasferisce alcuni metri cubi dal residenziale al commerciale. I progettisti parlano di "Unità commerciale di media grandezza". I residenti la chiamano direttamente supermarket. I piccoli commercianti della zona hanno già alzato le antenne, la protesta si sta già diffondendo. E adesso che la richiesta è diventata ufficiale, c'è tempo 30 giorni per presentare le osservazioni e tentare di bloccare il progetto.

**L'AFFONDO**

Uno che sta già preparando la sua osservazione è Luigi Calessio per Coalizione Civica: «La presenteremo senza dubbio - conferma - puntandolo sia sull'aspetto commerciale che sulla viabilità. Nel primo caso il nuovo supermarket è pensato a meno di cento metri da una struttura commerciale analoga e già attiva. Senza contare i tanti negozi di generi alimentari che danno vita a una rete di piccolo commercio. È poi inevitabile

che il nuovo supermarket attiri nuovo traffico che si riverserebbe soprattutto sulla vicina rotonda». La giunta si è sempre difesa dagli attacchi di chi l'accusa di aver dato il via libera a un progetto che andrà ad aggiungere nuovo cemento, oltre che portare un altro punto per la grande distribuzione, dicendo che la lottizzazione è stata approvata dalla giunta Manildo. Tutto quello che è venuto dopo è quindi una conseguenza di quanto deciso all'epoca. Ma Calessio ribatte: «L'aumento della cubatura della struttura commerciale lo ha però approvato la giunta Conte, non Manildo».

**LE CARATTERISTICHE**

La nuova lottizzazione prevede, oltre al supermarket, circa



8.600 metri cubi di edilizia residenziale. Si tratta di abbinare, villette a schiera e un immobile di massimo tre piani. I calcoli prevedono una sessantina di nuovi residenti. In più ci sarà un'area parcheggio e una zona verde. Nel progetto c'è anche l'abbattimento di alcuni alberi tra cui «la siepe posta a lato della massicciata ferroviaria, necessario per l'allargamento del fossato e l'adeguamento della rete di scolo; alcune alberature nell'area a verde a nord, necessarie per permettere la realizzazione dei nuovi percorsi ciclabili; alcune alberature lungo via Col di Lana per la realizzazione della nuova pista ciclabile richiesta dall'amministrazione comunale». I progettisti però garantiscono costruzioni a basso impatto ambientale e la realizzazione di una collina tra la lottizzazione e la massicciata della vicina linea ferroviaria. Al posto degli alberi tagliati è prevista la piantumazione di aceri campestri, carpini, platani, querce, ligustri e arbusti sempre verdi.

**BICICLETTE E PEDONI**

Il beneficio pubblico del progetto consiste invece nella realizzazione di un percorso ciclopedonale dal sottopasso di via Sarpi alla nuova lottizzazione. Il tracciato si svilupperà lungo via Col di Lana parallelamente alla ferrovia partendo da via J. Palma. «L'attraversamento del sottopasso di via Sarpi - si legge nella relazione - avverrà mediante la realizzazione di una passerella ciclopedonale. Per il collegamento dei percorsi ciclopedonali a nord e a sud del sottopasso esistente lungo via Sarpi è prevista la realizzazione di una nuova passerella ad arco ribassato con struttura in legno lamellare».

**Paolo Calia**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**In numeri**

**Un punto vendita alto dieci metri**

La lottizzazione “Col di Lana” prevede la realizzazione di sette lotti tra commerciale e residenziale. Il costruttore ha chiesto di diminuire la volumetria pensata per le abitazioni aumentando invece quelle per l'attività commerciale, che passerà così da 1200 metri cubo a 3.500 per circa 1.000 metri quadrati di superficie di cui circa 850 riservata all'esercizio commerciale. Ne verrebbe fuori un immobile alto fino a 10 metri.



IL CANTIERE L'area in cui si sta costruendo la zona residenziale e commerciale in via Col di Lana

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

# I nuovi masegni non vanno bene il Comune avvia la sostituzione

►Scoppia la polemica in piazza Duomo in merito ai lavori alla pavimentazione

## CHIOGGIA

«Abbiamo chiesto a Veritas di sostituire i masegni lisci, usati per la nuova pavimentazione, con altri bucciardati (con la superficie ruvida) più simili a quella esistente ma, al momento, sono ancora in attesa della relazione tecnica sul sopralluogo e della risposta di Veritas». L'assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, fa il punto sull'intervento eseguito, nei giorni scorsi, in piazza Duomo e Corso del popolo, dove la rottura di una condotta fognaria ha obbligato allo scavo e sostituzione di parte della pavimentazione.

## IL CASO

Un appassionato cultore di storia locale, Paolo Voltolina, postando su facebook le foto dei lavori, aveva suscitato un acceso dibattito, osservando che la nuova pavimentazione, in lastre di zovonite, di colore giallo, contrastava con il grigio scuro della vecchia pavimentazione circostante, in trachite, creando una specie di effetto patchwork. Non solo: mentre le lastre di trachite, nella faccia inferiore, hanno una forma a cuneo che le rende particolarmente stabili per l'infissione nel terreno, quelle di zovonite sono piatte e, pertanto, più facili a rompersi se sottoposte al carico di mezzi pesanti. E piazza Duomo, si può aggiungere, con il via vai di camion che vanno e vengono dal mercato ittico, alle prime luci dell'alba, è particolarmente sottoposta a questi stress da traffico, tanto che l'ul-

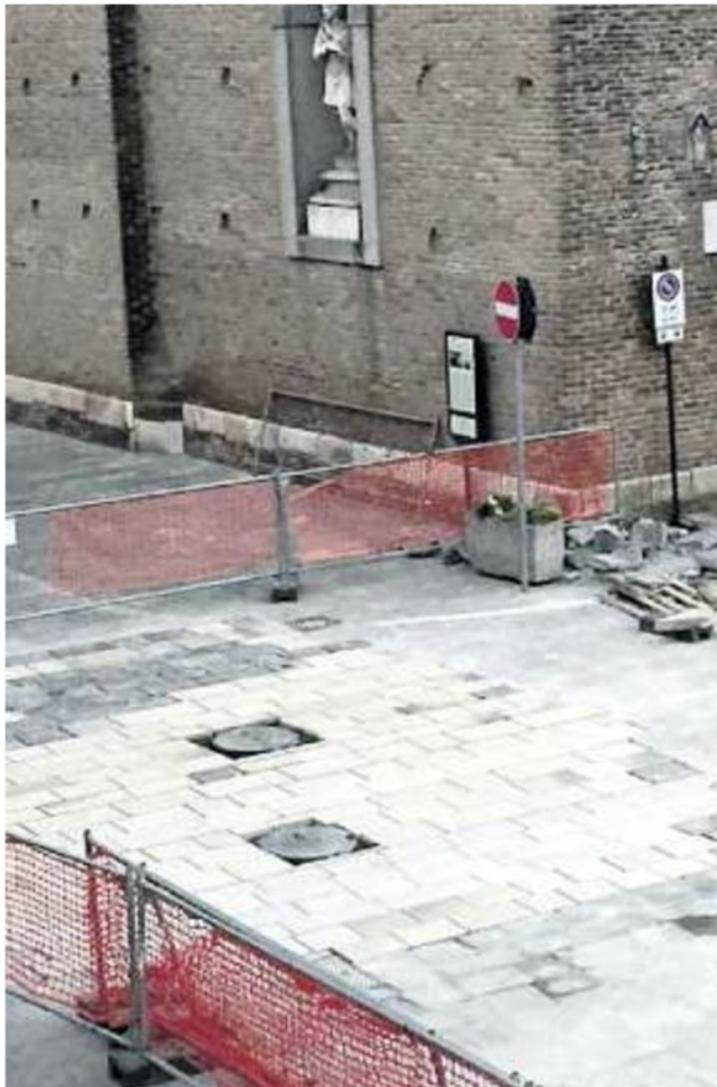
timo intervento "a zone" sulla pavimentazione, eseguito una decina di anni fa, da almeno un paio manifesta segni di cedimento. L'assessore Penzo aveva risposto assicurando un sopralluogo congiunto dei tecnici comunali e di Veritas nel giro di un paio di giorni e spiega così quanto è stato accertato. «Causa altri impegni non era presente al controllo – dice la Penzo – e sto aspettando la relazione ufficiale dei tecnici. Tuttavia, per prima cosa voglio rassicurare sul colore: è l'effetto della polvere del cantiere che contrasta con l'incurimento, dovuto al tempo, della pavimentazione circostante. La differenza sparirebbe, comunque, un po' alla volta. Ma di quelle lastre l'amministrazione ha chiesto la sostituzione, perché sono lisce e non hanno la bucciardatura di quelle circostanti». Quanto alla scelta della zovonite, al posto della trachite, ci sarebbero fattori sia tecnici che economici. «E' stato, purtroppo, necessario rompere con il martello pneumatico – spiega rispetto all'osservazione che i masegni si sarebbero dovuti togliere uno ad uno e numerandoli – perché erano cementificati da precedenti interventi, quindi molti si sono rotti. Inoltre quelli con il fondo a cuneo vanno bene su un letto solo di terra, ma adesso si lavora con un letto di cemento, sul quale si devono posare lastre piatte. Un sistema già utilizzato sulla rive dal Consorzio Venezia Nuova. Questa combinazione è più resistente dei "vecchi" masegni e richiede meno manutenzioni».

**Diego Degan**



## L'ASSESSORE

**Alessandra Penzo assicura:  
«Abbiamo chiesto a Veritas  
di sostituirli con quelli  
che hanno la superficie ruvida»**



**PIAZZA DUOMO** La foto scattata da Paolo Voltolina appassionato di storia locale. In alto l'assessore Penzo

**CONFARTIGIANATO.** Il vicepresidente Cavion: «Opportunità per nuove generazioni di artigiani»

# «Bene l'Ecobonus per l'edilizia Adesso attenti alla burocrazia»

«Ci sono molti aspetti positivi, ma dev'essere regolata con chiarezza»

**Speriamo non arrivino restrizioni che scoraggino l'applicabilità della misura prevista**

**GIANLUCA CAVION**

Vicepresidente Confartigianato Vicenza

**Stefano Tomasoni**

Lode al 110, ma attenti alla burocrazia italiana sempre in agguato. Confartigianato Imprese Vicenza guarda con interesse al provvedimento inserito nel decreto Rilancio che ha portato al 110% le detrazioni per gli interventi edili di efficientamento energetico per spese sostenute dal 1° luglio 2020 fino al 31 dicembre 2021. Si tratta di un Ecobonus che può dare una scossa positiva al settore edile artigiano, arrivando a interessare nel Vicentino quasi 9.500 imprese con un totale di circa 19 mila addetti.

Per dare l'idea: in provincia nel 2018 gli investimenti per lavori di efficientamento energetico sostenuti dalle famiglie sono stati di 77,5 milioni di euro, mentre nel triennio 2016-2018 sono stati di 233,5 milioni (1.295 a livello regionale). Però attenzione, dicono gli Artigiani berici: adesso i buoni propositi non devono finire nel solito trita-tutto della burocrazia.

«L'accelerata che il Governo intende imporre a favore della riqualificazione degli edifici esistenti è positiva - commenta il vicepresidente di Confartigianato Imprese Vicenza, Gianluca Cavion -. La misura prevista riqualifica e rivaluta il patrimonio edilizio delle famiglie, dà vigore

all'economia e spinta all'innovazione tecnologica, offre opportunità per nuove generazioni di artigiani, professionisti nella filiera del Sistema Casa, ad esempio edilizia, impianti e serramenti».

**IDENTIKIT DEL BONUS.** In sostanza con l'Ecobonus il privato, all'interno di un intervento che sia "sostanziale", può fare ad esempio il cappotto della propria abitazione unifamiliare o rifare l'impianto termico e contestualmente sostituire i serramenti. L'operazione dovrà garantire però almeno il salto di 2 classi energetiche dell'edificio.

Il privato potrà poi pagare i lavori in tre modi: sfruttando direttamente la detrazione fiscale come fatto finora (nel caso del cappotto portata al 110%); chiedendo a chi ha eseguito i lavori uno sconto pari alla detrazione fiscale spettante, che poi la ditta potrà recuperare sia come credito di imposta sia con la cessione del credito ad altri soggetti; infine, trasformando la detrazione fiscale in credito d'imposta da usare in compensazione, cedibile anche ad altri soggetti.

«La possibilità di cedere il credito d'imposta alle banche apparentemente facilita il tutto: è positivo che sia relativo non solo al bonus 110%, ma anche agli altri interventi che danno diritto alle detrazioni fiscali, come il bonus facciate, il recupero del patrimonio edilizio e l'efficientamento energetico - osserva Cavion -. Resta però da capire a quali condizioni si chiede alla banca di acquistare questo credito. Perciò serve

fin da subito fissare in maniera chiara le "regole d'ingaggio" affinché le condizioni di ricorso al sistema del credito siano davvero competitive rispetto al meccanismo della cessione del credito di imposta ad altri soggetti. Il rischio è che, anziché concentrarsi su criteri di qualità per il consumatore e di responsabilità sociale nei confronti del tessuto locale di imprese artigiane, comandino logiche esclusivamente finanziarie. La cessione del credito deve spettare in primo luogo al soggetto committente e deve essere libera, con parità di condizioni nei confronti di qualsiasi soggetto cessionario. Trattandosi di un debito dello Stato, vanno evitate speculazioni e distorsioni della concorrenza a tutela del mercato, delle imprese e dei consumatori».

**OCCHIO ALLA BUROCRAZIA.**

Attenzione a disciplinare bene, in fretta e in modo chiaro tutte le nuove misure legate al Superbonus, mette in guardia Confartigianato, perché altrimenti il rischio è quello di un ulteriore stop delle commesse, già parzialmente in essere per le imprese del settore. «Temiamo che le prossime disposizioni attuative aggrangano ulteriore burocrazia (e conseguenti costi) a quanto già previsto dal decreto e che quindi allontanino l'effetto positivo di un provvedimento green - conclude Cavion -. L'auspicio è che non avvengano restrizioni di sorta che scoraggino l'applicabilità della misura». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In provincia l'Ecobonus interessa quasi 9.500 imprese edili artigiane

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

# Mose, doppio test domenica Fanghi, stop all'accordo

Alberto Vitucci / VENEZIA

Protocollo fanghi di nuovo al punto di partenza. Annunci entusiasti, pressioni, accuse al governo. E poi l'accordo tra ministeri. Sembrava pronto a partire. Approvato dai due ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente e dall'Ispra. Ma adesso si torna al punto di partenza. Il ministero per l'Ambiente ha chiesto nuove integrazioni e garanzie. Analisi e dati. E tutto è di nuovo bloccato. Nel frattempo la situazione dei canali portuali e lagunari si aggrava. Interramenti e necessità di scavare per garantire la navigabilità. Una nuova emergenza che sta per arrivare.

Perché il Protocollo, nelle intenzioni dei suoi proponenti, doveva servire proprio a questo.

A «derubricare» la tossicità dei materiali scavati, per poterli riutilizzare anche per le barene artificiali e le opere in laguna. Milioni di tonnellate di fanghi estratti dal fondo della laguna e in buona parte «non tossici». Tutti di categoria A, senza più la vecchia distinzione tra «A» e «B» del vecchio protocollo che data 1993.

Ma la sensibilità su questo tema è alta. Così il «protocollo» è di nuovo fermo. Nervosismo negli uffici dello Stato e all'Autorità portuale, che tanto aveva premutato per l'approvazione del nuovo accordo. Ma anche in Comune. Dove si lancia l'allarme riinterni. «Anche il canale di Tessera si

sta interrando», hanno detto ieri in municipio.

Dove si metteranno allora i fanghi scavati? In attesa del nuovo Protocollo il materiale continua a essere trasportato nell'isola delle Tresse in mezzo alla laguna. Ma non può che essere una soluzione provvisoria.

E' in scadenza la concessione, già prorogata, alla società Tressetre spa, di proprietà della Mantovani, primo azionista del Mose e del Consorzio Venezia Nuova. Il progetto è stato approvato al Provveditorato fra le polemiche e le minacce di esposti da parte degli ambientalisti.

Anche i collaudatori dell'isola hanno espresso qualche riserva. E i lavori vanno a rilento. Si dovrà per forza fare una nuova gara per l'affidamento. Ma intanto si va verso il blocco. Nuova «grana» per la salvaguardia. Che potrà essere affrontata tra qualche giorno nella nuova riunione della Cabina di coordinamento convocata in prefettura per venerdì mattina dal prefetto Vittorio Zappalorto.

All'ordine del giorno la prova di sollevamento delle due schiere di paratoie del Mose di Malamocco e Chioggia, prevista in simultanea con l'aiuto dell'Esercito per i ponti radio domenica 31 maggio.

Al vertice, dove si dovrà fare il punto dei lavori e del cronoprogramma Mose, ci saranno la commissaria del Mose Elisabetta Spitz, il

provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. E il sindaco Luigi Brugnaro. Si farà il punto sulla situazione per verificare se i tempi potranno essere rispettati, anche alla luce delle ultime novità.

Le prove sulle barriere di Chioggia nei giorni scorsi hanno dato esito positivo. Ma c'è sempre da risolvere il problema del loro comportamento in situazioni di mare mosso e agitato. Con il rischio della risonanza subarmonica denunciato dall'ingegnere Vincenzo Di Tella e dal Codacons.

E a quanto pare minimizzato dai consulenti dell'Università di Padova e Cassino, richiesto di un parere un anno fa sulla questione sollevata anche dalla società principia nel 2006.

I professori dovrebbero presentare uno studio con le loro conclusioni tecniche nei prossimi giorni. E in Prefettura si parlerà anche del Protocollo fanghi. Annunciato come la soluzione nelle ultime riunioni. Ma adesso tornato alla base di partenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



POLEMICA POLITICA

# Sul park Pili-Petroli nuova interrogazione inviata anche in Procura

Nuova interrogazione depositata dal consigliere comunale del Gruppo Misto, Ottavio Serena, per chiarire tanti punti non chiari sulla vicenda del park navetta Pili-Petroli attivato all'imbocco del ponte della Libertà. Interrogazione inviata da Serena al sindaco e alle 3 commissioni competenti. Ma il testo è stato inviato, per conoscenza, anche al Procuratore della Repubblica visto che viene citata la Procura nonché a Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale visto che nella documentazione, fatta anche di articoli di stampa, si cita un articolo che parla, infatti, di una azione in autotutela del Porto con un esposto sulla realizzazione del parcheggio, che non sarebbe stato autorizzato ai sensi del Piano regolatore portuale.

Serena nella interrogazio-

ne chiede di sapere «se l'area dei Pili rientra tra le proprietà immobiliari del sindaco e sia inserita nel suo blind trust» e ancora come mai si sia proceduto a realizzare il parcheggio per auto, con servizio gratuito di navetta per Venezia « senza prima aver predisposto l'eventuale bonifica, la perizia trasportistica e il necessario vaglio urbanistico». Ancora il consigliere chiede di visionare le delibere o gli atti amministrativi che hanno autorizzato le realizzazione del parcheggio, e di conoscere i responsabili del provvedimenti. Ancora sollecita al sindaco come si intende «gestire amministrativamente e legalmente quest'area privata, una volta che essa sia posta in opera come parcheggio», oltre ovviamente alla informazione sulla spesa complessiva per la realizzazione del parcheggio e le relative fonti di finanziamento. —

M.CH.



Ottavio Serena

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE



# Appalti veloci e pratiche facili così il governo vuole semplificare

**Identità digitale  
unica e misure per  
battere la burocrazia  
che non decide mai**

**Poteri di commissari  
ai vertici Anas e Fs  
per sbloccare subito  
30 miliardi di lavori**

di **Rosaria Amato**  
Aldo Fontanarosa

**ROMA** – Autocertificazione e semplificazione delle procedure. Responsabilità dei funzionari pubblici delimitate, in modo che non ritardino all'infinito il momento della firma per la paura di essere accusati di danno erariale. Razionalizzazione della normativa sulla privacy, per impedire che diventi un ostacolo al passaggio dei documenti tra le amministrazioni. Sono le direttrici lungo le quali si muoverà il decreto Semplificazioni, atteso a breve in Consiglio dei ministri. L'impegno del governo è di presentarlo entro la fine di questa settimana: è la promessa fatta alle associazioni imprenditoriali quando alcune norme di semplificazione degli appalti sono state stralciate dal decreto Rilancio. Con ogni probabilità, però, si slitterà almeno alla prossima settimana. L'importante è che si arrivi alla conversione entro i primi giorni di agosto, prima della pausa estiva. A coordinare i lavori tra i ministeri la ministra della Pubblica Amministrazione, Fabiana Dadone. Per gli appalti si punta a una riforma mirata che consentirà di sbloccare per quest'anno circa 70 miliardi e altrettanti nei prossimi due anni. Si tratta di una parte consistente dei 220 miliardi di opere previste da leggi degli anni passati e finora rimaste bloccati: Il governo stima che ogni euro investito in un cantiere ne genera tra i 4 e i 5 nell'indotto.

I fondi, stanziati in modo da essere distribuiti nell'arco dei prossimi 15 anni, verrebbero anticipati dalla Banca europea degli investimenti o dalla Cassa Depositi e Prestiti. Una prima tranche, di circa 30 miliardi, riguarda le Ferrovie e l'Anas: ai rispettivi amministratori delegati verrebbero attribuiti poteri commissariali. Si fa largo anche l'idea di nominare 12 super-commissari che porteranno a termine 25 opere nazionali strategiche; procedure semplificate, anche se resterà in vigore la normativa antimafia, per arginare i rischi di infiltrazione. Si parla di modello Genova, un modello che non piace molto ai costruttori riuniti nell'Ance e a parte del sindacato: il timore è che non venga pienamente garantita la concorrenza tra imprese. Altri 39 miliardi, infine, verrebbero sbloccati per finanziare le opere pubbliche di interesse locale, strade, ma soprattutto scuole. Per questo è necessario partire presto, approfittando della pausa estiva.

Sarà snellito anche il meccanismo di "qualificazione della stazione appaltante" che oggi ne certifica l'affidabilità organizzativa e tecnica d'intesa con l'Anac. Allo studio il "passaporto delle imprese", che permetterà alle aziende di sapere subito se si hanno i requisiti per partecipare a un appalto.

Per quanto riguarda l'edilizia privata, invece, la parola d'ordine è la salvaguardia e la ristrutturazione

del patrimonio edilizio esistente, evitando il consumo di suolo pubblico. Accogliendo anche i suggerimenti delle professioni tecniche, verrà semplificato il procedimento di rilascio dei titoli abitativi e alleggeriti gli oneri edilizi, in modo da disincentivare le nuove costruzioni e favorire la riqualificazione (con l'utilizzo di ecobonus e sismabonus) o la demolizione e ricostruzione di quelle esistenti, con la stessa volumetria.

Snellimento delle procedure, sia per l'edilizia pubblica che privata, significa anche allentare le norme sulla privacy che spesso impediscono il passaggio dei documenti da un'amministrazione all'altra, ma soprattutto rendere meno minaccioso per i funzionari pubblici lo spettro del danno erariale, che spesso porta a una "sindrome da firma", che non viene mai apposta proprio per evitare future imputazioni.

Il decreto punta anche a semplificare le norme per la posa dei cavi in fibra ottica ultra-veloce: l'attività degli operatori delle telecomunicazioni è regolata da una normativa soffocante che include persino un Regio decreto. Verrà inoltre rafforzato il diritto delle startup a innovare, facendo in modo che non vengano bloccate dalle ordinanze degli enti locali. E per i cittadini si parla di "credenziale unica", sul modello della Spid o della carta d'identità elettronica, per garantire l'accesso a tutti i servizi di tutte le Pubbliche Amministrazioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA



## I punti

1

### Grandi opere

Nel decreto potrebbe essere prevista la nomina di 12 commissari per 25 opere strategiche

2

### Le imprese

Allo studio un "passaporto" da assegnare alle imprese che hanno i requisiti per gli appalti

3

### Le startup

Il decreto potrebbe contenere il loro diritto ad innovare semplificando la fase delle sperimentazioni





▲ **Ministra**  
Fabiana Dadone è la  
ministra per la Pubblica  
amministrazione

# Le idee per un'Italia che funzioni meglio

Aristide Police

“Sulle opere pubbliche  
una deroga temporanea  
alle regole attuali”

Nessun esecutivo c'è mai riuscito in pieno: rendere più fluido il rapporto tra pubblica amministrazione e cittadini e accorciare i tempi di decisione dello Stato diventa però essenziale adesso per aiutare il rilancio dell'economia piegata

**ROMA** – Addio alle gare d'appalto aperte per uno o due anni; impossibilità per il giudice di bloccare un contratto in caso di vizio di legittimità; ritorno all'appalto integrato. Le tre proposte che Aristide Police, professore di diritto amministrativo alla Luiss e a Tor Vergata, ha presentato insieme ad alcuni suoi colleghi, vanno nella direzione di accelerare le opere pubbliche derogando ad alcune garanzie ma rispettando le norme europee.

**Lei propone di eliminare le procedure aperte di gara per un certo periodo?**

«Sì, ma come spinta temporanea alla necessità impellente di rimettere in moto l'economia. Noi proponiamo che la gara sia sostituita da una procedura negoziata, senza bando per lavori sotto la soglia comunitaria, e con pubblicazione di bando sopra la soglia».

dagli effetti del coronavirus  
Abbiamo chiesto a quattro esperti le loro formule per ridurre le complicazioni burocratiche e puntare sulla trasparenza, rimettere in moto il settore delle costruzioni, affrontare i problemi dei nostri dati

**Che pensa dell'idea di applicare alle altre opere il modello Genova?**

«Non lo ritengo possibile: quella soluzione non solo ha eliminato la gara ma non ha neppure previsto una procedura negoziata».

**E se poi le aziende escluse ricorrono al Tar?**

«Proponiamo che sia preclusa al giudice la possibilità di dichiarare l'inefficacia di un contratto già stipulato. I lavori andranno avanti lo stesso e se c'è un vizio formale, il giudice disporrà un risarcimento».

**Perché lei propone il ritorno all'appalto integrato: progettazione ed esecuzione in capo allo stesso soggetto?**

«Il Codice degli appalti aveva previsto che le stazioni appaltanti fossero razionalizzate e ridotte. Cosa che non è avvenuta, cosicché molte amministrazioni oggi non sono in grado di fare i progetti».

– **marco ruffolo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Aristide Police**  
Insegna Diritto amministrativo



# Edilizia e turismo a rischio fallimento

## LIQUIDITÀ

**Default al 22% nello scenario più grave stimato dal Cerved Industria: auto la più colpita**

**DI Liquidità: per i prestiti basta l'autocertificazione (il limite sale 30mila euro)**

Un caso su cinque nelle costruzioni. Valori simili per alberghi, ristoranti o per la filiera dell'auto. Si aggravano le stime di impatto del Covid sull'economia italiana, spingendo verso l'alto le probabilità di default per le singole aziende. Rispetto a due mesi fa, quando il lockdown produttivo era ancora di là da venire, le ipotesi di Cerved rating agency peggiorano. Modifiche al DI liquidità: per i prestiti basta l'autocertificazione, e il limite sale a 30mila euro.

**Orlando, Trovati** — alle pagg. 2 e 3

### L'ANALISI DEL CERVED RATING AGENCY

## Alberghi, ristoranti e costruttori: uno su cinque è a rischio default

**Le stime dell'impatto Covid. Nello scenario peggiore il rischio default è al 22%**

Tra i settori "graziati" dall'emergenza i servizi di informazione, produzione e commercio di farmaci e alimentari, agricoltura.

**Luca Orlando**

Un caso su cinque nelle costruzioni. Valori non distanti per alberghi, ristoranti o per la filiera dell'auto. Con il passare del tempo le stime di impatto del Covid sull'economia italiana si fanno sempre più cupe, spingendo verso l'alto le probabilità di default per le singole aziende.

Rispetto a due mesi fa, quando il lockdown produttivo era ancora di là da venire, le ipotesi di Cerved rating agency si modificano in peggio, aumentando la dose di rischio insita

nel sistema. Probabilità di fallimento che nella media rispetto a inizio marzo si alzano di un punto al 7,7% nello scenario soft, quello ritenuto più ottimistico (nessuno stop oltre il mese di maggio), e che invece balzano di cinque punti al 15,5% nel caso in cui l'evoluzione della crisi richieda fino a sei mesi di lockdown. Medie, tuttavia. Che presentano un'ampia dispersione tra i diversi settori presi in esame, con l'impatto più pesante anzitutto per le costruzioni, tra le vittime più immediate di uno stop prolungato che paralizzi nuovi investimenti così come l'attività nei cantieri esistenti.

Nello scenario "hard" il rischio default qui sale al 22%, distanziando solo marginalmente l'area vasta dei servizi alberghieri, della ristorazione e di tutto ciò che ruota attorno al turismo, comparti in prima linea nell'affrontare i danni del virus. Mentre in ambito manifatturiero l'impatto più pesante è per il settore automotive, penalizzato dal crollo della propensione all'acquisto delle famiglie.

Anche nell'ipotesi peggiore vi sono tuttavia settori ritenuti più robusti, "graziati" in una certa misura dall'emergenza o piuttosto rilanciati proprio da questa. È il caso dei servizi di informazione e comunicazione, così come di produzione e commer-

cio di farmaci e alimentari, agricoltura. Altra dimensione rilevante è la dimensione, fattore chiave in generale, che diventa dirimente nella crisi. Se infatti per le aziende di stazza maggiore le probabilità di default sono contenute in un range tra 3,6 e 8,5% a seconda degli scenari, via via che la taglia si riduce lievitano i rischi, con percentuali che per Pmi e microaziende arrivano al 20% e oltre.

In termini di rating ciò che accade è uno spostamento rilevante verso le fasce di rischio più elevate, con l'area speculativa a lievitare di 16 punti nello scenario più lieve, di 42 al verificarsi delle condizioni peggiori.

Se oggi il 55% del campione si trova in una condizione di relativa tranquillità (area di sicurezza o solvibilità), tale perimetro scenderebbe al 39,5% nell'ipotesi "soft", al 14% nel caso peggiore. Stime quanto mai cupe, che tuttavia ancora lasciano uno spazio all'ottimismo: lo scenario "soft", quello in cui i ricavi calano del 12,5%, in cui l'Ebitda si riduce solo di tre punti restando comunque in terreno positivo e dove le misure del Governo producono effetti significativi, è al momento ritenuto da Cerved Rating Agency il più probabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**20%**

**PICCOLE IMPRESE A RISCHIO**

Via via che la dimensione si riduce lievitano i rischi, per Pmi e microaziende arrivano al 20% e oltre.



## Esposti all'insolvenza

### PIÙ PENALIZZATI

Dati in percentuale

#### Costruzioni

22,0

#### Servizi di alloggio e ristorazione

19,1

#### Att. amm. e servizi di supp. al settore

18,9

#### Automotive

18,6

#### Attività immobiliari

18,1

#### Commercio - tessile/vegiario

17,8

Fonte: Cerved

### PIÙ RESILIENTI

Dati in percentuale

#### Commercio - farmacie ecc.

6,5

#### Industria alimentare

6,8

#### Commercio - alimentari

7,9

#### Agricoltura

10,1

#### Industria farmaceutica

11,4

#### Servizi informazione e comunicazione

12,7

Fonte: Cerved

### La crisi dell'auto.

In ambito manifatturiero l'impatto più pesante è per il settore automotive, penalizzato dal crollo della propensione all'acquisto delle famiglie



**I settori più colpiti.** Tra i diversi settori presi in esame dall'analisi Cerved, con l'impatto più pesante dal Covid ci sono le costruzioni, tra le vittime più immediate di uno stop prolungato che paralizza nuovi investimenti così come l'attività nei cantieri esistenti.

INFRASTRUTTURE

**Terraglio Est  
Ecco il progetto  
con sottopasso  
e alberature**

Presentato da Veneto Strade a Regione e comuni di Treviso e Casier, il progetto finale del Terraglio Est: alberi e lungo sottopasso. / APAG.30

# Ecco il tracciato del Terraglio Est Un sottopasso e barriere di alberi

Veneto Strade ha consegnato ieri il progetto definitivo  
Costa 20 milioni per 3,4 chilometri da Dosson a Treviso

**Federico Cipolla**

Comune di Treviso, Casier, Provincia e Regione da ieri sono in possesso del progetto definitivo del secondo tratto del Terraglio Est, che pubblichiamo qui a fianco. Sarà schermato da alberi e collegherà Casier alla rotonda del Ca' Foncello, in tangenziale: Veneto Strade lo ha inviato agli enti interessati per aprire a brevissimo la conferenza dei servizi. Servirà però la procedura di Valutazione d'impatto ambientale (Via) che verrà gestita dalla Provincia.

**IL PIANO È PRONTO**

«ora il piano è pronto e mi auguro che anche la sua valutazione verrà eseguita in tempi rapidi. Il progetto ha rispettato le indicazioni ricevute dai Comuni con alcuni accorgimenti per limitare al minimo gli espropri», dice Silvano Vernizzi, amministratore delegato di Veneto Strada, società a cui è stata affidata la redazione del progetto definitivo

dell'arteria. I tempi ora? Molto dipenderà dalla commissione Via, ma volendo spingere sull'acceleratore anche in sei mesi si può ottenere il via libera, per proseguire con l'appalto e quindi i lavori. Il costo previsto è sempre di 20 milioni, comprese la pista ciclabile e la bretella al casello di Treviso Sud. Il secondo stralcio del Terraglio Est sarà lungo 3,4 chilometri, dalla rotonda di via Alta a Dosson di Casier fino alla rotatoria dell'ospedale di Treviso. Qui uno degli interventi più delicati.

**GLI INTERVENTI**

In tangenziale, un centinaio di metri prima della rotonda del Ca' Foncello, verrà realizzata una corsia di uscita per imboccare il Terraglio Est, mentre chi arriverà dall'ospedale di Treviso dovrà percorrere la rotonda e utilizzare l'uscita che sarà posizionata all'incirca dove oggi confluisce via Pasteur. Quest'ultima invece avrà un accesso dedicato sul Terraglio Est, con ob-

bligo di svolta a destra e sempre con corsia di immissione. Se si vorrà andare verso sud si dovrà percorrere a 360 gradi la rotatoria dell'ospedale. La nuova strada continuerà verso sud per 800 metri, passando dietro alla palestra comunale di Sant'Antonino, fino all'attuale via del Fuin. Qui verrà realizzato un sottopasso, che renderà il Terraglio Est di fatto impermeabile al traffico del quartiere: attraverserà le coltivazioni poste a sud dell'abitato di Sant'Antonino per altri 900 metri fino a raggiungere via dell'Industria a Dosson. In questo tratto sarà realizzato un sottopas-



so di piccole dimensioni per la stradina poderale che collega a via del Fuin. Il tratto finale di un chilometro vedrà invece la sistemazione di via delle Industrie sempre a Casier, con la riqualificazione anche della rotonda di viale della Liberazione, fino alla rotonda in cui inizia il primo stralcio del Terraglio Est in via Peschiere. Il progetto definitivo prevede inoltre la sistemazione di un altro tratto, quello da via Alta a via Peschiere (circa 700 metri), che già oggi è considerato di fatto parte del Terraglio Est, ma che in realtà non è stato fino ad ora toccato.

## LA CICLABILE

Nel progetto definitivo è stata inserita la pista ciclabile, che da via Alta costeggerà il Terraglio Est fino alla rotonda di via della Liberazione, dove verrà spostata verso ovest – dietro alla zona industriale – per poi tornare a fianco alla nuova strada appena superata la sede della Dopla. Da qui continuerà fino al sottopasso di via del Fuin, dove si interromperà e dove dovrà intervenire il Comune per completare il collegamento con la città su via Sant'Antonino. Per ridurre l'impatto il Terraglio Est verrà schermato da filari di alberi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

