

Rassegna del 10/07/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

10/07/2020	Gazzetta del Mezzogiorno	4 Semplificazioni Bonerba (Ance) «Ancora troppi lacci e laccioli»	...	1
10/07/2020	La Voce	4 Costruttori e Governo, la trattativa che deve sbloccarsi. L'Ance: "Anche 3 mesi per saldare"	F.M.	2

SCENARIO

10/07/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Coronaviris, mezzo milione per sistemare ottanta scuole	Collicelli Gian_Maria	4
10/07/2020	Gazzettino	2 Ultimatum ad Autostrade: ora l'offerta o revoca - Nuovo ultimatum ad Aspi: proposta subito o revoca	R.Amo	5
10/07/2020	Gazzettino	2 Atlantia a picco (-8%): per la Borsa lo spettro del fallimento di Aspi	Amoruso Roberta	7
10/07/2020	Gazzettino	3 Autostrade apre al governo Ma Conte: stufo, Cdm lunedì	Gentili Alberto	9
10/07/2020	Gazzettino	3 Intervista a Andrea Marucci - «Palazzo Chigi non perda altro tempo trattativa dura ma si deve decidere»	Pirone Diodato	13
10/07/2020	Gazzettino	15 Confartigianato Veneto: Tav Brescia- Padova e verso Bologna fondamentali, si ai commissari	...	15
10/07/2020	Gazzettino Pordenone	16 Bretella di Villotta, affidati i lavori	Mi.Pi.	16
10/07/2020	Gazzettino Rovigo	3 In Polesine il 75 per cento delle aule è di oltre 50 mq	F.Cam.	17
10/07/2020	Gazzettino Rovigo	6 Bretella di via Concilio Vaticano: l'iter è partito	F.Cam.	19
10/07/2020	Gazzettino Venezia	17 Ponte sul Piave, via libera al bando per il transito	D.Deb.	21
10/07/2020	Giornale di Vicenza	14 «Un commissario per l'Alta velocità»	Armeni Giulia	22
10/07/2020	Giornale di Vicenza	15 Covid, solo 6 mila euro per ogni scuola	Pilastro Laura	23
10/07/2020	Giornale di Vicenza	34 Lavori a Caltrano, auto in coda e disagi	Rigoni Gerardo	25
10/07/2020	Italia Oggi	30 Superbonus a soglie ridotte	Bongi Andrea - Poggiani Fabrizio_G.	27
10/07/2020	Mattino Padova	21 Palazzine al Basso Isonzo Partono i lavori. E le proteste	Belloni Gianni	29
10/07/2020	Nazione	15 Intervista a Stefano Frangerini - «Nove anni per un cantiere Cancellare la burocrazia»	Vetusti Stefano	32
10/07/2020	Nuova Venezia	19 Affitti non turistici sconto sulla cedolare	...	34
10/07/2020	Nuova Venezia	18 Su le 78 paratoie del Mose davanti al premier Conte - Per la prima volta si alzano 78 paratoie Mose, test ufficiale a lavori incompleti	Vitucci Alberto	35
10/07/2020	Nuova Venezia	18 Le inaugurazioni precedenti Una storia lunga quarant'anni	A.V	38
10/07/2020	Nuova Venezia	24 Baretta alla Gazzera, tra cantieri Sfmr case popolari sfitte e il verde del forte	Chiarin Mitia	39
10/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Autostrade prova a trattare - Autostrade cerca l'ultima trattativa Benetton ha tre giorni per decidere	Barbera Alessandra	41
10/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Intervista a Giovanni Toti - Toti: «Sono i giudici a dare le colpe Il governo abbaia, ma non decide»	De Fazio Mario	44
10/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 Conte irritato: «Perso tempo» Ora De Micheli rischia il posto	Lombardo Ilario	46
10/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 Pannelli fonoassorbenti pericolosi Indagato il manager Tomasi	...	48
10/07/2020	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	5 Ma quale ripartenza: i decreti attuativi non camminano, l'Italia resta paralizzata	Della Pasqua Laura	49
10/07/2020	Sole 24 Ore	28 Sismabonus sugli interventi che non danno il salto di classe - Sismabonus sugli interventi anche senza migliorare la classe	Latour Giuseppe	51
10/07/2020	Sole 24 Ore	29 Superbonus, il gioco dei tetti massimizza lo sconto fiscale	De Stefani Luca	52
10/07/2020	Sole 24 Ore	29 Capannoni, cappotti senza limiti di spesa	L.D.S.	53
10/07/2020	Sole 24 Ore	29 Tinteggiatura facciata al 110 se collegata all'isolamento	Gugliotta Giampiero - Tosoni Gian_Paolo - Gavelli Giorgio	54
10/07/2020	Tribuna-Treviso	16 Due famiglie su dieci non pagano più l'affitto di casa - I sindacati: «Emergenza sfratti 4 inquilini su 10 sono a rischio»	Passerini Andrea	55
10/07/2020	Voce di Rovigo	35 Case popolari, 115 in vendita	A.C.	57

EDILIZIA LE IMPRESE PUGLIESI

Semplificazioni Bonerba (Ance) «Ancora troppi lacci e laccioli»

● «Soddisfatti ma con riserva dal testo che abbiamo letto. Alcune semplificazioni previste, e le previsioni su abuso d'ufficio e danno erariale vanno nella giusta direzione, tuttavia il rischio che burocrazia e regole complesse continuino a far danni, bloccando il paese e favorendo la corruzione, non ci sembra sia stato azzerato»: questo il commento del presidente di Ance Puglia, Nicola Bonerba al testo del Decreto Semplificazioni licenziato dal Governo.

«Quello che davvero occorrerebbe – aggiunge Bonerba - è una riforma strutturale del corpo normativo riguardante i lavori pubblici: è troppo stratificato, con iter per la cantierizzazione di un'opera costellati di pareri e valutazioni che quasi mai arrivano nei tempi previsti, con la conseguente dilatazione dei tempi di ogni procedura. Non per altro, in media in Italia occorrono 16 anni per realizzare un'opera del valore superiore a 100 milioni di euro».

«L'auspicio – rileva Bonerba - è che la formula 'salvo intese' lasci lo spazio per delle modifiche che possano contribuire a trasformare l'inerzia di molte P.a. nel fare, consentendo la partenza di tanti cantieri strategici».



Ritardi cronici nei pagamenti, poca liquidità e dati preoccupanti per il futuro: crollo del 68% in un anno

Costruttori e Governo, la trattativa che deve sbloccarsi. L'Ance: "Anche 3 mesi per saldare"



Conte agli Stati generali

È allarme per circa 800mila occupati nelle costruzioni che fanno segnare un crollo verticale di quasi il 68% su base annua dell'indice della produzione che apre un nuovo fronte per l'economia italiana nella Fase 3 dell'emergenza coronavirus. È quanto emerge da una analisi dell'Unione europea delle cooperative (Uecoop) in riferimento agli ultimi dati Istat che, ad aprile 2020 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, per il mattone registrano il peggior risultato di sempre. Tra l'altro, l'analisi è stata pubblicata proprio mentre sono in corso gli Stati Generali del Governo per fare il punto sulla salute del sistema Italia. Il crollo delle costruzioni è reso ancora più preoccupante dal fatto che non sono stati ancora recuperati i 400mila occupati persi negli ultimi dieci anni – sottolinea Uecoop – visto che a oggi ci sono poco più di 800 mila addetti contro gli oltre 1,2 milioni del 2008. A soffrire sono sia il residenziale che il non residenziale.

Il trend dell'edilizia è preoccupante per tutto il paese e per le migliaia cooperative di costruzione e abitazione che operano nel settore – sottolinea Uecoop – mentre ci vorrà tempo perché le nuove misure introdotte, dall'ecobonus al sismabonus, facciano registrare i primi effetti positivi sul settore generando un circuito virtuoso che favorisca il recupero strutturale e ambientale degli edifici esistenti, spinga verso

abitazioni di qualità e – conclude Uecoop – favorisca al tempo stesso l'occupazione.

Certo, il Covid ha colpito un sistema già fortemente debilitato negli ultimi anni. Un settore che poi ha faticato a ri-

mettersi in carreggiata, anche e soprattutto per le difficoltà di liquidità dello Stato, e il conseguente rallentamento di cantieri e opere pubbliche. Senza considerare poi le tempistiche che hanno le amministrazioni pubbliche italiane nel saldare i debiti con le aziende.

Anche qui, tra Governo e costruttori è scontro: secondo i dati raccolti da Ance infatti, saremmo ben oltre la media dei 74 giorni indicata dall'esecutivo italiano. "Questo conteggio è falsato perché parte dalla richiesta di rimborso, cioè in media 3 mesi e mezzo dopo che le imprese non ricevono l'Iva. Quindi i 74 giorni sono solo un pezzo del tempo di attesa!" attacca il presidente dell'Ance Gabriele Buia. Il che vuol dire che "le imprese sono costrette il più delle volte ad attendere mesi e mesi prima di poter tornare in possesso di una importante liquidità".

Il numero uno dell'associazione dei costruttori si era scagliato fortemente contro la proroga del sistema dello split payment, cioè la "scissione dei pagamenti": un sistema studiato per combattere l'evasione fiscale e che permette alle pubbliche amministrazioni di versare direttamente l'Iva all'erario, senza passare per le imprese con cui hanno siglato un contratto. Introdotto con la legge di stabilità del 2015, lo split payment ha portato nel primo anno di applicazione un incremento del gettito Iva relativo alle pubbliche amministrazioni che lo hanno utilizzato del 5,7% (pari a +5,8 miliardi di euro). È stato poi ampliato a tutta la p.a nel 2017 e ridotto con il decreto dignità emanato dal governo gialloverde. Secondo l'Ance però, sarebbe un'altra inutile perdita di tempo.

L'Unione Europea, su esplicita richiesta del governo italiano, ha dato il via libera alla proroga dello split payment per altri tre anni, cioè almeno fino al 2023, scatenando così l'ira dei costruttori. "Questa volta la misura è colma. La pazienza delle imprese è finita" aveva dichiarato lo stesso Buia commentando la notizia. "Si sta perpetrando un furto di liquidità alle imprese in un momento drammatico come questo per giunta sulla base di dati sbagliati sui tempi dei rimborsi", spiega Buia che annuncia "un controrapporto che si basa sui dati reali forniti dalle imprese" e che l'associazione presenterà al Ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, "chiedendogli di fermare questa incredibile ingiustizia".

Secondo l'Ance, Lo Stato, d'altronde, "ha



tutti gli strumenti e i controlli necessari per colpire possibili evasori, come dimostrano anche i recenti dati positivi dell'Agenzia delle entrate sul recupero dell'evasione grazie alla fatturazione elettronica. Facciamo appello a tutto il Governo e alle forze politiche di maggioranza che peraltro, in gran parte, si sono pronunciate a favore della soppressione di questa misura iniqua di fermare la proroga". Anche da questa trattativa si capirà se il Paese sarà in grado o meno di ripartire.

f.m.

Coronavirus, mezzo milione per sistemare ottanta scuole

L'assessore Tolio: «Arrivano da Roma, ma non bastano e poi entro cinque giorni il governo vuole sapere come li usiamo». Incontro Comune-presidi

VICENZA Poco più di mezzo milione per adeguare le scuole di Vicenza alle attività ai tempi del Covid-19. Sarebbe questo il finanziamento annunciato dallo Stato e diretto al Comune, finalizzato proprio a sostenere gli interventi di adeguamento delle strutture scolastiche per poter ospitare gli alunni a settembre nel pieno rispetto delle norme anti-contagio. La novità arriva da Palazzo Trissino, che si trova però a dover rincorrere i tempi: «Per il momento quello che sappiamo è che dovrebbe arrivare questo finanziamento – dichiara l'assessore all'Istruzione, Cristina Tolio – ma già entro metà luglio il Governo vuole sapere come spenderemo quei fondi. È una follia, siamo in ritardo di quattro mesi sulla definizione di norme e procedure per la riapertura delle scuole e ora si vuole correre in questo modo su interventi così complessi».

La polemica dell'assessore arriva a margine dell'incontro che ieri mattina ha messo di fronte rappresentanti dell'amministrazione con i dirigenti dei dieci istituti comprensivi della città. Al centro del colloquio proprio la questione della ripresa dell'attività scolastica a settembre, specie nelle scuole elementari e medie, chiuse da febbraio. Le norme emanate dalla Regione nei giorni scorsi fissano criteri precisi riguardo alle distanze – circa 80 centimetri tra un banco e l'altro – e l'utilizzo di spazi e aule comuni come mensa e laboratori e dunque ora la necessità è quella di trovare spazio per ospitare tutti gli alunni nel rispetto di quelle prescrizioni anti-Covid. Per farlo, servono lavori, che il Comune potrà finanziare con

520 mila euro in arrivo da Roma: «Si tratta di una cifra comunque molto bassa – precisa Tolio – perché tra nidi, materne, elementari e medie stiamo parlando di circa 80 strutture a cui potremmo dover mettere mano». Calcolatrice alla mano, 520 mila euro spalmati su 80 scuole significa un tetto massimo di circa 6.500 euro a scuola, anche se ci sarà chi potrà spendere di più in virtù di chi, invece, avrà necessità inferiori. E quindi l'amministrazione comunale si trova a fare di necessità virtù: «La linea che abbiamo condiviso con i dirigenti – spiega l'assessore – è quella di concentrarsi non su interventi tampone quanto, piuttosto, su lavori che diano una qualche prospettiva anche in chiave futura, al fine di valorizzare al massimo quei fondi».

In ogni caso saranno interventi studiati e concertati con le singole scuole: da lunedì infatti sarà lo stesso assessore a confrontarsi con ciascun dirigente scolastico degli istituti comprensivi per capire le necessità e definire, in base a quelle, i lavori da eseguire. Per la riapertura delle scuole non si parla già più di mascherina a bambini e alunni fino alle medie mentre sul fronte della mensa non è ancora certo che tutti gli istituti possano ripartire: «La mia volontà – specifica Tolio – è quella di trovare una strategia comune da mettere in campo in tutte le scuole in modo da garantire parità di servizi a tutti gli utenti, anche se ci sarà la scuola con spazi più ampi e quella che, invece, dovrà prevedere turni o comunque spazi ridotti».

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rientro
Anche le scuole di Vicenza avranno bisogno di interventi per il rispetto delle norme anti-contagio



Concessioni

Ultimatum
ad Autostrade:
ora l'offerta
o revoca

«O arriva una proposta vantaggiosa per lo Stato o procediamo alla revoca, pur consapevoli che comporta insidie giuridiche». Il premier Giuseppe Conte aveva lasciato intendere pubblicamente già prima dell'incontro di ieri al Mit qual è la linea del governo. Il risultato del faccia a faccia di ieri non è stata che una conferma. Dunque è scattato l'ennesimo ultimatum dell'esecutivo. E dall'azienda del gruppo Benetton - che ha subito un crollo dell'8% in Borsa - è filtrata un'apertura per cedere il controllo.

Amoruso, Gentili e Pirone
alle pagine 2 e 3

Lo scontro sulla concessione
Nuovo ultimatum ad Aspi:
proposta subito o revoca

► Il dossier con condizioni migliorative nell'interesse ► Milleproroghe e tariffe i nodi più difficili emersi al Mit pubblico deve essere presentato entro domani alle 12 Ma ora i Benetton sono pronti anche a cedere il controllo

SPUNTA L'IPOTESI DELLA
MODIFICA DEL DECRETO
PER VIA AMMINISTRATIVA
NUOVO CDA DI ATLANTIA
PER DECIDERE
FIN DOVE SPINGERSI

LA TRATTATIVA

ROMA «O arriva una proposta vantaggiosa per lo Stato o procediamo alla revoca, pur consapevoli che comporta insidie giuridiche». Il premier Giuseppe Conte aveva lasciato intendere pubblicamente già prima dell'incontro di ieri al Mit qual è la linea del governo. Una linea dura rafforzata ancora di più della decisione della Consulta che ha dato torto ad Aspi sul De-

creto Genova. Il risultato del faccia a faccia di ieri non è stata che una conferma. Dunque è scattato l'ennesimo ultimatum dell'esecutivo. O arriva una nuova proposta entro il week-end, e precisamente entro mezzogiorno di domani, che tuteli l'interesse pubblico, a partire dalla revisione delle tariffe, da risorse compensative e da cambio di passo su manutenzione e controlli. Oppure lo strappo sulla Convenzione del 2007 sarà inevitabile per il governo. Anche perché le proposte avanzate finora, sarebbe stato ribadito al tavolo, non sono ritenute soddisfacenti e non possono in alcun modo interrompere la procedura di risoluzione della concessione. Dunque, la palla passa ad Autostrade per l'Italia.

Ieri mattina la situazione è stata

oggetto di una prima analisi in un cda di Atlantia già programmato, e che sarà chiamato a riunirsi nuovamente in queste ore anche per decidere fin dove spingersi con una proposta alternativa che, può contemplare anche una diluizione della quota in Aspi. E a quanto pare i Benetton sono ora pronti a cedere anche il controllo attraverso un aumento di capitale riservato.



Purchè il nuovo socio abbia le spalle larghe e si trovi un accordo accettabile sul prezzo.

GLI IMPEGNI

Secondo fonti del Mit si è trattato di un incontro convocato apposta per ribadire la posizione del governo. Un passaggio necessario dopo che la società autostradale aveva fatto sapere di «non aver mai ricevuto riscontri formale alle proposte inviate all'esecutivo».

Dunque, dopo la proposta di maggio andata anche oltre i 2,9 miliardi offerti in precedenza, Aspi dovrà mettere sul tavolo qualcosa di più, purché sia soddisfacente, fanno sapere dal Mit, e tenga conto di tutti gli elementi forniti dalla parte pubblica del tavolo, appunto nel interesse pubblico. Nel dettaglio, la nuova proposta deve contenere il nodo delle tariffe, delle risorse compensative, delle sanzioni in caso di inadempimento alle manutenzioni e quindi le manutenzione e controlli. Per il resto, ulteriori elementi, ma anche il tema del rias-

setto in Aspi, saranno affrontati nel prossimo Cdm. Del resto si tratta di un nodo tutto politico considerate le forti pressioni M5S per la revoca della concessione.

Al di là dei toni di facciata, però, l'incontro di due ore al ministero si è svolto in un clima definito collaborativo. Da una parte del tavolo i capi di gabinetto di Mit e Mef, Alberto Stancanelli e Luigi Carbone, e il segretario generale di Palazzo Chigi Roberto Chieppa, dall'altra gli ad di Aspi e Atlantia, Roberto Tomasi e Carlo Bertazzo si è parlato dei nodi tecnici. Senza nascondere l'obiettivo della «pacificazione» anche dal fronte politico.

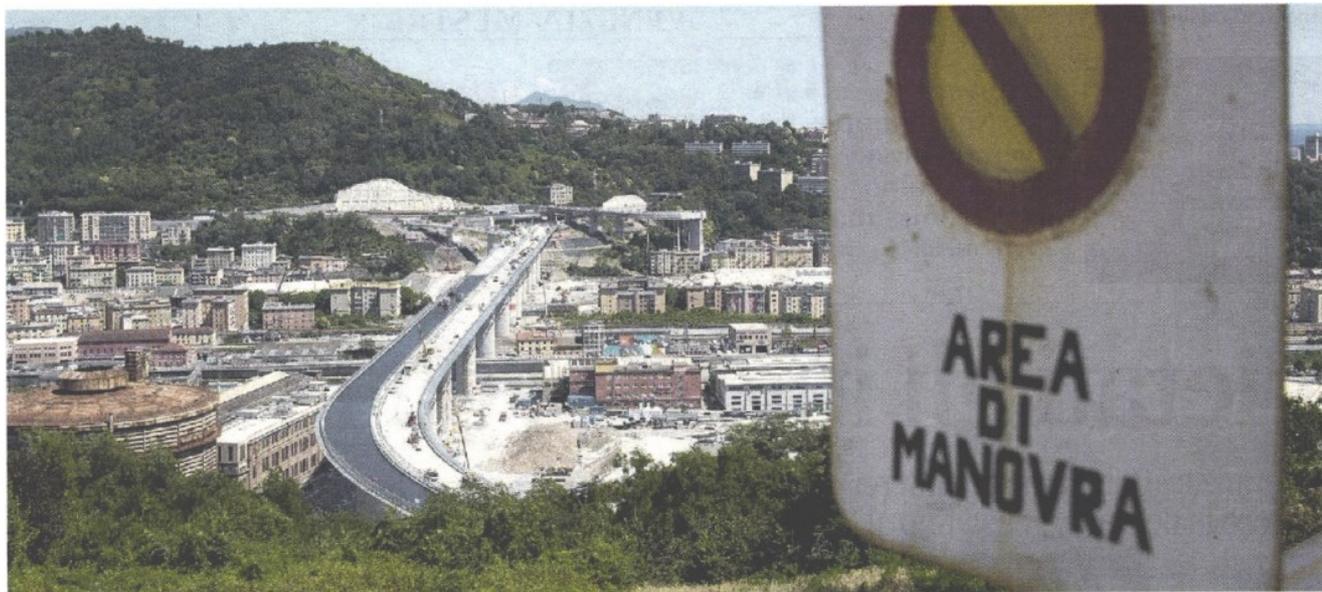
LE LIMATURE

I capitoli più spinosi? Il taglio delle tariffe e l'ostacolo alla bancabilità del gruppo posto dal Milleproroghe. Il governo insiste su un taglio dei pedaggi del 5%, mentre Aspi propende per riduzioni mirate di pedaggio. Un'ipotesi di compromesso, tutta da valutare, potrebbe essere una riduzione iniziale delle

tariffe sulla linea del governo da compensare in una fase successiva (quindi a saldi invariati). Più difficile superare invece il nodo dell'art. 35 del Milleproroghe che disciplina il caso in cui la revoca di una concessione derivi da «grave inadempimento». Perché una modifica del Decreto per via amministrativa con una restrizione delle fattispecie del «grave inadempimento» da sottoporre alla valutazione di una commissione potrebbe non bastare a convincere le agenzie di rating. Di qui le preoccupazione sulla bancabilità, che rimangono forti per Aspi. È da ricordare che nella sua ultima proposta Aspi si è resa disponibile a farsi carico di 1,5 miliardi di riduzioni tariffarie. A ciò si aggiunge un incremento di 700 milioni sulle manutenzioni già previste. Poi ci sono i 600 milioni per ricostruire il Morandi, più altri 100 per coprire eventuali extra-costi. Quasi 3 miliardi. Ma il governo chiede 500 milioni in più.

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo Ponte Morandi di Genova che sarà consegnato il 29 luglio in gestione ad Autostrade per l'Italia

Atlantia a picco (-8%): per la Borsa lo spettro del fallimento di Aspi

IN CASO DI REVOCA IMPOSSIBILE RIPAGARE 9 MILIARDI DI BOND, MA CON LE OBBLIGAZIONI DELLA CONTROLLANTE 18 MILIARDI A RISCHIO

GLI EFFETTI

ROMA Lo spettro della revoca costa quasi 1 miliardo in un colpo solo alla capitalizzazione di Atlantia in Borsa. La decisione della Consulta, che ha certificato la legittimità del Decreto Genova, ha anche consegnato un assist al governo, ora più forte nella trattativa con Aspi che vuole evitare la revoca. Dal giorno precedente il crollo del Ponte Morandi, Atlantia ha già perso quasi 10 miliardi, metà del suo valore. Ieri la Borsa ha apprezzato la società 10,8 miliardi, in calo di quasi il 30% da inizio anno. Perché per gli analisti a decidere il valore di Aspi, e quindi della controllante Atlantia, è il doppio pacchetto tra rischio revoca,

da oggi più alto, e articolo 35 del Milleproroghe. Perché se Atlantia-Aspi durante la trattativa non spunterà una modifica di quell'articolo che riduce unilateralmente l'indennizzo in caso di revoca da 23,5 a 7 miliardi, sarà andato in fumo anche un pezzo importante del valore della società autostradale. L'apertura choc per il titolo Atlantia è stata seguita da una chiusura ancora peggiore. Il titolo è arrivato a perdere oltre il 9% finendo più volte in asta di volatilità: ha chiuso a 13,1 euro con un ribasso dell'8,2%.

Lo stop inatteso della Consulta è ritenuto dannoso non solo perché Aspi non potrà chiedere un risarcimento per le decisioni contenute nel Decreto Genova, ma anche perché il futuro assetto delle concessioni potrebbe essere più punitivo del previsto. Sarà l'esito della trattativa a dire fino a che punto.

I RISCHI

Al di là della prova muscolare di facciata e delle forti pressioni dei Cinquestelle verso la revoca, il governo punta a un taglio delle tariffe del 5% e a un maxi indennizzo con più impegni sul fronte investimenti. Ma soprattutto il governo punta al riassetto azionario di Aspi, peraltro a prezzi da saldo, che Atlantia giudica inaccettabili. Soprattutto se si tratta di cedere il controllo di Autostrade.

Certo, il mercato non sottovaluta le difficoltà del governo a procedere con una revoca della concessione che non ha precedenti nei paesi occidentali con conseguenze sulla credibilità stessa del Paese nel rispetto dei contratti. Non solo. Aspi ha in programma oltre 10,5 miliardi di investimenti previsti dai piani concessori, alcuni già autorizzati e in corso di avvio, tra cui il Passante di Genova e il Passante di Bologna, che in caso di revoca per legge non potrebbero essere più finanziati con capitali privati e con una certa difficoltà potrebbero essere riaffidati in concessione considerata l'incertezza contrattuale. Oltre ai rischi per i lavoratori, senza una previsione di alcun termine per la corresponsione dell'indennizzo ridotto di 7 miliardi, mancherebbero comunque ad Aspi le risorse per la restituzione di 9 miliardi di debito, fino a causare il fallimento della società. A catena l'impatto si ripercuoterebbe sulla restituzione di 9 miliardi di debito di Atlantia (che controlla l'88% di Aspi ed è garante di parte del debito della controllata). Sicché il debito complessivo in default salirebbe a oltre 18 miliardi sui mercati internazionali. Peraltro, Aspi ha anche emesso un bond retail (da 750 milioni) detenuto da 17.000 piccoli risparmiatori italiani. E la serie di bocciature da parte delle agenzie di rating a "titoli spazzatura", dopo il Milleproroghe, non può non avere effetti anche su ADR e Abersis. Le conseguenze a catena colpirebbero una situazione debitoria complessiva di 46 miliardi circa.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA **Abond**



Roberto Tomasi, ad di Aspi mentre arriva al Ministero delle Infrastrutture



Autostrade apre al governo Ma Conte: stufo, Cdm lunedì

►La società pronta a venire incontro alle richieste dell'esecutivo. Il nodo societario

►C'è tensione tra il premier e De Micheli e Gualtieri che non vogliono Anas gestore

L'AZIENDA DEL GRUPPO BENETTON VALUTA SE AUMENTARE COME RICHIESTO DI 500 MILIONI GLI INVESTIMENTI

IL RETROSCENA

ROMA Un nuovo ultimatum, questa volta però con la pistola sul tavolo. E un nuovo rinvio. Si chiude così l'ennesima giornata di passione del governo e della maggioranza sul dossier della concessione ad Autostrade per l'Italia (Aspi). Un modo, neppure tanto mascherato, per rimandare la palla nel campo avversario. Forse con la speranza che siano «i Benetton a farsi fuori da soli rifiutando di presentare una proposta accettabile», dice una fonte grillina di rango che fotografa le divisioni tra i rosso-gialli. Ma da Aspi arrivano segnali di apertura, entro mezzogiorno di sabato (termine fissato dal governo) la società della famiglia Benetton dovrebbe venire incontro alle richieste dell'esecutivo.

Di certo, al momento, c'è che Giuseppe Conte è descritto «stanco, stufo da un bel po' di questa imbarazzante telenovela». Determinato a scrollarsi di dosso le accuse di attendismo che gli arrivano al Pd e a «chiudere lunedì», quando alle nove del mattino riunirà il Consiglio dei ministri, «tutta questa vicenda ridicola in cui sono proprio i dem a frenare la soluzione». A frenare sulla revoca.

LA POSSIBILE CONTA

Se fosse davvero questo l'epilogo, in Cdm si andrebbe alla conta. Non a caso il premier mercoledì ha parlato di decisione «collegiale, coinvolgendo l'intero governo e non solo i due ministri competenti». Vale a dire: i dem Paola De Micheli (Infrastrutture) e Roberto Gualtieri (Economia), più propensi ad arrivare a un compromesso con Aspi

attraverso una «radicale revisione della concessione nell'interesse pubblico», come dice il sottosegretario dem Roberto Morassut.

Così, a dispetto dei proclami 5Stelle e delle minacce di Conte, il resto del governo non va sparato verso la revoca. Che dovrebbe essere decisa con atto firmato da De Micheli e da Gualtieri. «Senza contare», aggiunge chi per il Pd segue il dossier, «che dopo la revoca ci vorrebbe un decreto per far gestire ad Anas i 3.300 chilometri di autostrade e che un decreto ha bisogno di una maggioranza in Parlamento...». Come dire: se Conte e i 5Stelle dovessero fare i furbi avremmo modo di fermarli.

GOVERNO DIVISO

Il Pd, Italia Viva e perfino la parte più moderata e governista dei 5Stelle non festeggerebbe infatti se, alla scadenza dell'ultimatum di sabato, Aspi dovesse rispondere picche. De Micheli, Gualtieri, le renziane Teresa Bellanova (Agricoltura) ed Elena Bonetti (Famiglia) coltivano due timori. Il primo riguarda le conseguenze legali ed economiche della revoca: un lungo e rischioso contenzioso, con un possibile indennizzo miliardario da dover pagare. Perché, come dice la renziana Raffaella Paita, «la revoca non sta tecnicamente in piedi». Il secondo timore riguarda le conseguenze immediate e pratiche: Anas, deputata a sostituire in corsa Aspi nella gestione della rete autostradale, è considerata «inadeguata».

Ecco perché, nonostante la sentenza della Consulta - che ha giudicato legittima l'estromissione di Aspi dalla ricostruzione del Ponte Morandi - abbia «rafforzato la nostra posizione» (Conte docet), il governo pur diviso non chiude la partita. I capi di gabinetto di De Micheli e Gualtieri, assistiti dal segretario generale di palazzo Chigi, si sono limitati ieri pomeriggio a giudicare «insoddisfacenti e inaccettabili» le proposte finora avanzate dai vertici di Aspi e Atlantia Rober-



to Tomasi e Carlo Bertazzo. E a lanciare, appunto, l'ultimatum.

Ebbene, da ciò che filtra da fonti politiche, la controproposta che sfonerà entro sabato alle dodici Aspi dovrebbe essere «positiva e accettabile». Questo perché i conti per indennizzi e investimenti sono stati fatti dal Tesoro, guardando bilanci e remuneratività. E dunque le condizioni poste - 500 milioni in più di investimenti e lo scarico di responsabilità, una manleva, per eventuali richieste di danni per Genova - non sarebbero capestro. Ma commestibili per Autostrade che ieri ha perso l'8% in Borsa sull'ipotesi di revoca.

IL PASSO SUCCESSIVO

Se finirà davvero così, se Aspi dovesse presentare una controfferta soddisfacente, si aprirebbe subito dopo l'altra partita. Forse quella più delicata e strettamente legata a un eventuale finale positivo: il passaggio dei Benetton in minoranza in Aspi (i grillini chiedono l'uscita tout court), argomento di cui non si sarebbe parlato ieri pomeriggio. Ma che è assolutamente dirimente.

Se infatti la famiglia di Treviso, considerata colpevole dai 5Stelle del crollo del Ponte Morandi, dovesse continuare a rifiutare di fare un passo indietro cedendo il con-

trollo di Autostrade a Cassa depositi e prestiti attraverso il fondo F2i, i grillini ribadirebbero il loro no al rinnovo della concessione revisionata. E lo stesso farebbe Leu che da tempo, al pari dei 5Stelle, invocano la nazionalizzazione dell'intera rete autostradale. Non a caso, a spingere più di tutti per il passaggio dei Benetton in minoranza sono coloro che vogliono l'accordo: Gualtieri, De Micheli. «La questione societaria è decisiva», taglia corto un'altra fonte governativa che segue il dossier, «i Benetton non possono più gestire le autostrade».

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NODI

<p>1 Tariffe più basse</p> <p>Il governo chiede ad Aspi di adottare le tariffe fissate dall'Autorità regolatrice deo trasporti</p>	<p>2 Maggiori investimenti</p> <p>Per l'esecutivo Aspi deve aumentare di 500 milioni gli investimenti per la rete autostradale</p>	<p>3 L'ingresso di Cdp e F2i</p> <p>Condizione irrinunciabile per l'esecutivo è il passaggio dei Benetton in minoranza con l'ingresso di Cdp</p>
--	--	--

Tutte le tappe del ponte sul Polcevera

14 agosto 2018

Crolla una campata del ponte Morandi, il viadotto sul torrente Polcevera. Muoiono 43 persone, 16 quelle ferite

28 agosto 2018

L'architetto **Renzo Piano** presenta un **progetto per la ricostruzione**

5 dicembre 2018

Inizia la demolizione degli edifici sottostanti il viadotto

18 dicembre 2018

Scelto il progetto presentato da Piano e dalla cordata Salini Impregilo con Fincantieri

7 febbraio 2019

Inizia la demolizione di quello che rimane del ponte Morandi

22 marzo 2019

Dichiarazione di agibilità, **apertura del cantiere** e inizio dei lavori

15 aprile 2019

Posizionamento del primo palo di fondazione di una pila

18 giugno 2019

Con 680 chili di esplosivo viene abbattuto il troncone Est del ponte Morandi

25 giugno 2019

Prima gettata di cemento per la fondazione della pila 9

1 ottobre 2019

Innalzamento della prima campata d'acciaio tra le pile 5 e 6

13 dicembre 2019

Incendio alla pila 13, ma il cantiere non subisce rallentamenti

9 marzo 2020

Inizio del lockdown a causa dell'epidemia da **Covid19**, ma il cantiere non si ferma

10 marzo 2020

Innalzamento della campata centrale che supera il Polcevera

27 aprile 2020

Un operario risulta positivo al Covid19 e vengono isolate 49 persone

28 aprile 2020

Sollevamento ultima campata; **fine lavori previsti al 29 luglio**

8 luglio 2020

Il governo riaffida il ponte ad Aspi

Fonte: Consorzio Per Genova - L'Espresso



Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte (foto MISTRULLI)

L'intervista **Andrea Marcucci**

«Palazzo Chigi non perda altro tempo
 trattativa dura ma si deve decidere»

**IL PRESIDENTE
 DEI SENATORI DEM:
 UNA DISPONIBILITÀ
 DELL'AZIENDA ANCHE
 SUGLI ASSETTI AZIONARI
 SAREBBE RISOLUTIVA**

**UN DRAMMA CHE
 NON PUÒ RESTARE
 SENZA COLPEVOLI
 GIUSTO AVER
 CONVOCATO IL TAVOLO
 AL MINISTERO**

Senatore Marcucci, il caso Autostrade è ogni giorno più caldo e comporta rischi sempre più alti anche per il governo. Come disinnescarlo?

«Faccio mio il richiamo che ormai il segretario del mio partito, Nicola Zingaretti, fa da settimane a questa parte: ormai ci sono molti file di estrema importanza che vanno approfonditi in tutti i loro aspetti. Ma poi occorre uscire dalla fase di studio o di trattativa e prendere una decisione. Per il governo non è più tempo di rinviare ma di prendere strade e di percorrerle fino in fondo».

Il caso Autostrade va avanti da due anni.

«E' obiettivamente un caso particolare perché ho l'impressione, confermata da qualche fatto, che il dossier - difficilissimo - si è ulteriormente complicato per l'eredità ricevuta dal governo precedente. Durante il quale ci sono stati scontri formidabili su questo tema dentro la maggioranza dell'epoca. Francamente noi, come Pd, non possiamo sentirci responsabili dei due anni passati sul dossier».

Intanto il nuovo ponte è praticamente pronto...

«Il nuovo ponte è stato costruito a tempo di record e dunque a questo punto sarebbe assurdo perdere tempo nel riaprirlo. Per quanto possa sembrare paradossale se il modo più veloce di far entrare in funzione il ponte è quello di affidarlo ad Aspi in via provvisoria farei di necessità virtù. Diverso è il destino della concessione...».

E cioè?

«C'è stato un dramma che non può rimanere senza colpevoli. La magistratura deve fare la sua parte e individuare le responsabilità penali e tuttavia non si può non vedere un certo grado di responsabilità da parte di chi doveva controllare e mantenere quel ponte».

Dunque via libera alla revoca...

«Io sono capogruppo al Senato, non faccio parte del governo. Ed è il governo che ha il mandato da parte del Parlamento a risolvere la questione».

Come secondo lei?

«Intanto ha fatto benissimo la ministra De Micheli a convocare oggi Aspi perché quello che serve è avviare una trattativa dura, severa, diretta e poi prendere una decisione in tempi brevi».

E cosa dovrebbe fare Autostrade?

«Venire al tavolo di trattative con proposte serie. I temi sono stranoti e già arati: taglio dei pedaggi, aumento degli investimenti, livelli di sicurezza più alti, verificabilità delle intese. Si tratta di trovare un accordo su questi temi che sia netto e trasparente».

E basta?

«Eh no. A mio giudizio serve una disponibilità dell'azienda anche sul fronte degli assetti azionari. Che nelle ultime ore mi pare stia arrivando. Sarebbe certo risolutiva».

Si tratta di temi che erano in campo anche prima del lockdown.

«E' per questo che il governo non deve perdere più tempo».

Il suo è un atto d'accusa verso

Palazzo Chigi?

«No. E' un appello. Io non sono critico verso il presidente del Consiglio. Secondo me sta facendo un buon lavoro su emergenze difficilissime e in particolare nel rapporto con l'Europa. Io poi ho avuto modo di apprezzare anche gli Stati Generali che secondo me hanno raccolto suggerimenti utili. E tuttavia Palazzo Chigi deve dimostrare di sapere che il tempo è una variabile rilevante. E ora il premier deve decidere su questo e su altri dossier pungolando anche i vari ministri responsabili dei diversi comparti».

Marcucci, al di là di Autostrade cosa ne pensa dell'apertura fatta da Prodi su un ingresso di Forza Italia in maggioranza? In Senato avrete tirato un bel sospiro di sollievo.

«Apprezzo non da ora l'atteggiamento di Forza Italia. Quando Tajani dice che non vuole votare a scatola chiusa lo scostamento di bilancio ma capire cosa c'è dentro dice una cosa utile al Paese. Non vuol dire che ci sia disponibilità a entrare in maggioranza ma un atteggiamento costruttivo e non orientato solo a incassare voti come accade per Lega e Fratelli d'Italia. E poi penso che l'Europa sarà la discriminante di molte cose, la differenza la farà la distanza fra chi capisce che la soluzione dei nostri problemi passa per l'Europa e chi no. E questo elemento determinerà gli scenari futuri».

Diodato Pirone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Andrea Marcucci,
presidente dei
senatori del Pd

Confartigianato Veneto: Tav Brescia- Padova e verso Bologna fondamentali, sì ai commissari

**IL PRESIDENTE BONOMO:
«CONCENTRASI
SU QUESTE DUE OPERE
E SERVONO ANCHE
INVESTIMENTI
IN BANDA ULTRALARGA»**

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Veneto ancora troppo ... lento per gli artigiani regionali. «Nei nuovi provvedimenti messi in campo dal governo troppe opere messe sullo stesso piano. Serve fare una scelta sulle priorità. Chiediamo che le Tav Brescia-Padova e Padova-Bologna siano realizzate con gestione commissariale», propone Agostino Bonomo, presidente Confartigianato del Veneto.

Nelle 130 opere "strategiche" definite dal governo nel piano Italia Veloce ce ne sono una decina in Veneto. «Un numero - afferma Bonomo - così elevato significa, di fatto, l'assenza di una vera prioritizzazione. Basterebbe, ad esempio, iniziare facendo lo sforzo di individuarne 3 per ogni regione. Ci troveremo già con 60 opere strategiche».

LUNGO ELENCO

«La lista dei sogni fa parte della programmazione infrastruttu-

rale italiana dalla Legge Obiettivo del 2001 - aggiunge Bonomo -. Dalla bozza del decreto Semplificazioni, per ora, si capisce solo che la procedura Via (Valutazione di impatto ambientale) correrà su un binario accelerato e che ogni passaggio burocratico sarà velocizzato. La cosa che mi preoccupa di più - sottolinea il presidente di Confartigianato Veneto - sono però le scelte del governo che evidenziano la non comprensione dell'importanza strategica di connettere le tre regioni Veneto, Emilia Romagna e Lombardia, che rappresentano insieme il 40% del Pil dell'Italia, il cui sviluppo è una risorsa per tutto il Paese. C'è la necessità di dimezzare il tempo di percorrenza sia della tratta Mestre-Milano, portandola ad 1 ora e 10, che quella della Padova - Bologna dagli attuali 59 minuti a 34. Ed è necessario che vengano abbattuti i tempi di realizzazione. L'emergenza Covid-19 non ci consente di attendere oltre. Chiediamo - conclude Bonomo - che vengano realizzate la Tav tra Padova e Bologna e il tratto Brescia e Padova entrambe con gestione commissariale. Senza dimenticare il completamento della rete di banda ultralarga, infrastruttura non citata in Italia Veloce altrettanto vitale per il Veneto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AGOSTINO BONOMO
Il presidente di Confartigianato Veneto:
«Alta velocità fondamentale»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Bretella di Villotta, affidati i lavori

► I ricorsi potranno arrivare entro 35 giorni
Un'opera da 2 milioni
CHIONS

Il progetto della circonvallazione sud di Villotta di Chions va avanti. La procedura di gara aperta per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva, dei lavori di costruzione della bretella di collegamento, il primo e secondo stralcio, se l'è aggiudicata la Coop Progetti srl con sede a Pordenone, che risulta aver ottenuto il migliore punteggio e la migliore offerta economica. Un progetto quello della bretella dal costo di oltre 2 milioni di euro, di cui 1,8 derivano da contributo regionale. Il Comune progetta l'opera e Fvg Strade la realizzerà l'opera.

«Una lunga gara per un progetto importante - ha considerato il sindaco Renato Santin - che è stato affidato alla Coop Progetti. Ora ci saranno 35 giorni di tempo per i ricorsi, poi i professionisti potranno procedere. Seguiranno altri 90 giorni e per fine anno il progetto definitivo sarà consegnato alla Regione per poi partire, mi auguro, nei primi mesi del 2021. Una volta consegnato il progetto a Fvg Strade - precisa - che dovrà realizzare l'opera, il

nostro compito si potrà ritenere esaurito».

I fondi regionali non sono sufficienti per completare le opere (mancano circa 50 mila euro), ma nel corso dell'iter, aggiunge Santin «si potranno recuperare anche le ultime risorse». Con la bretella il traffico pesante sarà deviato e quindi via Vittorio Veneto (il tratto di fronte al municipio) sarà liberata da camion e altri mezzi pesanti. «Un progetto datato, tanto che se ne parla da trent'anni, accantonato dalle svariate amministrazioni comunali, sino a quando - spiega Santin - abbiamo trovato le risorse, grazie alla Regione. Nel corso del 2018 è stato redatto ed approvato il progetto di fattibilità, unitamente all'adozione della variante di "reiterazione dei vincoli", approvata poi definitivamente nella seduta del consiglio comunale del 29 marzo 2019 (variante n.51)».

Il progetto prevede in via ipotetica, due rotatorie: una in via Primo maggio, all'innesto con l'A28, l'altra sulla strada regionale 251, all'incrocio con le vie Trento e Osoppo, accanto al cimitero di Villotta-Basedo. Tra le due rotatorie, secondo un tracciato tra le campagne già previsto dal piano regolatore, nascerà la bretella: circa un chilometro di strada a sud-est delle vie Cividale e Osoppo.

Mi.Pi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMUNE Il primo cittadino di Chions Renato Santin



L'edilizia scolastica in provincia di Rovigo

In Polesine il 75 per cento delle aule è di oltre 50 mq

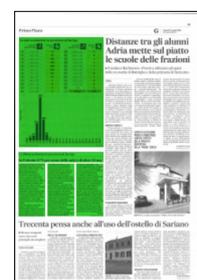
È stato presentato a Venezia il "Manuale operativo per la ripartenza della scuola", che già nei giorni scorsi la direttrice dell'Ufficio scolastico regionale del Veneto Carmela Palumbo aveva spiegato essere «una sorta di prontuario per offrire uno strumento comune per dirigenti scolastici e enti locali, molto concreto, stando nella cornice del piano nazionale e dei parametri del Comitato tecnico scientifico». Ovvero parte del lavoro che avrebbe già dovuto aver fatto il Ministero in vista della riapertura in sicurezza delle scuole. Il primo aspetto riguarda misure e distanze, non limitandosi a ripetere che fra uno studente e l'altro ci deve essere almeno un metro, ma misurando una per una tutte

le 28.139 aule delle scuole venete in modo da fornire indicazioni operative sui distanziamenti, con tanto di cartine con il suggerimento della disposizione-tipo, e fornendo suggerimenti come l'utilizzo di nastro adesivo per segnare a terra le posizioni dei banchi. Da questo "censimento", emerge come delle 1.321 aule polesane, solo 340, il 25%, siano inferiori ai 50 metri quadrati, ritenuti la misura adatta a contenere la numerosità media di una classe, anche se va considerata l'ulteriore variabile della dimensione dei banchi, così come quella del tipo di finestre presenti. «Il 74% delle 30mila aule ordinarie presenti in Veneto hanno una superficie superiore ai 50 metri quadri - ha ribadito ieri la direttrice dell'Ufficio

scolastico regionale - e la media degli alunni per classe è di circa 20. Le situazioni più critiche si potranno verificare per le classi prime delle secondarie superiori, in particolare nei licei delle città capoluogo, dove le classi contano anche 27 o 28 alunni». In Polesine il 75% delle aule è di 50 o più metri quadrati. In particolare, 583, il 44%, è proprio fra 50 e 60 metri quadri, 282, il 21%, fra 60 e 70 metri quadri, 82, il 6%, fra 78 e 80 metri quadri, mentre 34, il 2,5%, sono ancora più grandi. Il problema vero e proprio in Polesine può arrivare per le 45 aule, il 3%, sotto ai 40 metri quadrati. Ma la provincia di Rovigo ha anche molte classi con pochi studenti e plessi da poco dismessi "recuperabili".

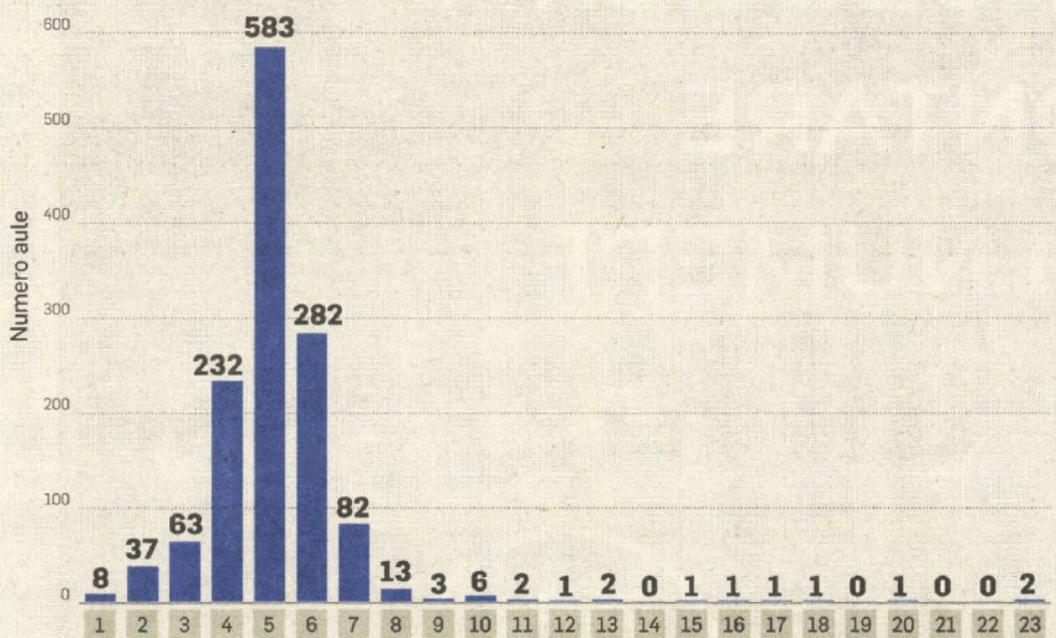
F.Cam.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le aule scolastiche in provincia di Rovigo

Intervalli superfici (mq)		Numero aule	Intervalli superfici (mq)		Numero aule
1	≥ 10 e < 20	8	13	≥ 130 e < 140	2
2	≥ 20 e < 30	37	14	≥ 140 e < 150	0
3	≥ 30 e < 40	63	15	≥ 150 e < 160	1
4	≥ 40 e < 50	232	16	≥ 160 e < 170	1
5	≥ 50 e < 60	583	17	≥ 170 e < 180	1
6	≥ 60 e < 70	282	18	≥ 180 e < 190	1
7	≥ 70 e < 80	82	19	≥ 190 e < 200	0
8	≥ 80 e < 90	13	20	≥ 200 e < 210	1
9	≥ 90 e < 100	3	21	≥ 210 e < 220	0
10	≥ 100 e < 110	6	22	≥ 220 e < 230	0
11	≥ 110 e < 120	2	23	≥ 230	2
12	≥ 120 e < 130	1	TOTALE		1.321



Fonte: Ministero dell'Istruzione

L'Ego-Hub

Bretella di via Conclio Vaticano: l'iter è partito

► Gambardella
e Rossini spronano
l'Amministrazione

**LA REALIZZAZIONE
DELL'OPERA CONSENTE
AI RESIDENTI
DI RISPARMIARE
STRADA NEI PRESSI
DELLA TANGENZIALE**

VIABILITÀ

ROVIGO La bretella di via Concilio Vaticano II? Si farà. A chiedere e spiegare è un doppio intervento che arriva dallo stesso gruppo consiliare, la Lista civica Monica Gambardella, con la capogruppo Gambardella che quasi risponde a un'interpellanza del consigliere Antonio Rossini. La bretella in questione sono i poco più di 200 metri di strada che possono evitare un giro di circa un chilometro a un gruppo di residenti di via Concilio Vaticano II, che da anni chiedono la realizzazione di un tratto, parallelo alla Tangenziale, che li porti direttamente al sottopassaggio di via Fermi. Il problema è rappresentato proprio dalla Tangenziale, che limita svolte e immissioni. Con un'interpellanza Rossini sottolinea come «la vicenda va ben oltre la semplice "dimenticanza" di una promessa fatta» e chiede a sindaco e assessore «di precisare le motivazioni alla base del mancato avvio o rallentamento dei procedimenti per la realizzazione dei lavori, confermando o meno la decisione di stanziare e impegnare la somma previ-

sta, avuto riguardo alla soluzione concordata per rendere più sicura e meno rumorosa la zona a ridosso della Tangenziale Est, anche con l'intervento dell'Anas per installare pannelli fonoassorbenti, e far conoscere le modalità e i tempi con i quali questa Amministrazione ritiene di dover informare i cittadini interessati dello stato dell'arte».

DOMANDA-RISPOSTA

Una prima risposta arriva proprio dalla sua capogruppo, che spiega come «il Comitato dei residenti di via Pizzarda, aveva chiesto con forza a tutti i candidati e poi all'Amministrazione comunale la soluzione dei problemi di viabilità della zona, con la costruzione di una bretella» e precisa di aver «avuto risposta positiva dall'assessore Giuseppe Favaretto: il completamento della strada tra via Concilio Vaticano II e via Fermi è compreso nel Programma delle opere pubbliche approvato dal Consiglio comunale il 27 aprile e sta avendo seguito. Per l'opera, il cui costo di 500mila euro troverà copertura finanziaria dalle alienazioni di immobili comunali, l'assessore Favaret-

to riferisce che è stato redatto lo studio di fattibilità, mentre è in corso la redazione dei progetti definitivo ed esecutivo: il Comune prevede l'ultimazione dei progetti entro l'estate. Sono pure in corso gli adempimenti amministrativi per l'approvazione della necessaria variante urbanistica, per porre il vincolo espropriativo propedeutico all'avvio della fase di affidamento dei lavori, una volta assicurata la copertura finanziaria. Confidiamo in tempi brevi per il reperimento delle somme necessarie».

La consigliera Gambardella spiega poi che sempre su sua richiesta «su altri punti pericolosi di intersezione con la Ss.16, da Boara in poi, l'assessore Favaretto informa di essere in costante contatto con Anas, perché sia messa in assoluta sicurezza, in particolare per quanto riguarda le immissioni da strade comunali. Anas dovrà comunicare, si spera a breve, l'installazione di barriere fonoassorbenti: il lavoro è già programmato e finanziato».

F.Cam.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VIA CONCILIO VATICANO II I residenti attendono una bretella

Ponte sul Piave, via libera al bando per il transito

FOSSALTA DI PIAVE

Tutti d'accordo per il bando sul passaggio del ponte sul Piave.

Il consiglio comunale di Fossalta lunedì sera ha votato ad unanimità la convenzione relativa alla concessione sul fiume, finora prorogata dopo la scadenza nel dicembre del 2019. La convenzione riguarda lo spazio acqueo, non il ponte in sé, ma la proprietà del manufatto sarà uno dei punti cruciali da chiarire in futuro. Quello del ponte di barche è un caso particolare: è stato costruito dalla società Zamuner che lo gestisce da generazioni facendo pagare un pedaggio. Nel frattempo la ditta Zamuner ha presentato ricorso al Tar e investito sulla manutenzione della struttura, sistemato la zona di accesso (anche le sponde sono private) e il passaggio è interessato da un certo traffico che non può essere sottovalutato.

L'attraversamento, infatti, riguarda centinaia di persone che ogni giorno si spostano sulle due sponde e quando l'autostrada A4 è intasata il traffico viene scaricato sul ponte.

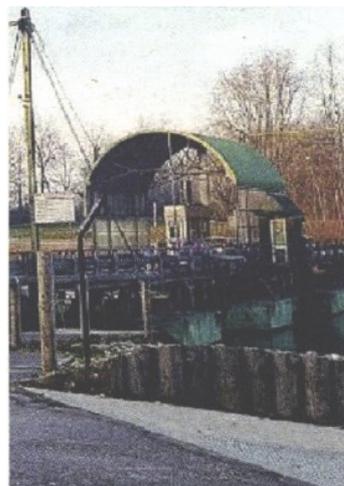
«Abbiamo elaborato questa bozza di convenzione in accordo con il Comune di Noventa - ha spiegato il sindaco Manrico Finotto - e ci siamo relazionati con la Città metropolitana poiché la strada provinciale 48 attraversa il fiume in quel punto».

Il consigliere di opposizione Gianpietro Zaramella ha rilevato come la strada sia pubblica e si possa pensare di comprare il ponte per renderlo pubblico.

«La convenzione è il primo passo - ha spiegato il sindaco - la questione emergerà con lo strumento tecnico ossia il piano di gestione. In merito al ricorso al Tar è stata incaricata l'avvocatura metropolitana di resistere in giudizio». La possibilità di far diventare pubblico il ponte rientra, infatti, tra le previsioni condivise dai sindaci di Fossalta e Noventa. L'assessore al Bilancio Diego Falcier (pur favorevole) ha espresso alcune preoccupazioni personali sul tema.

D.Deb.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PONTE DI BARCHE
Il ponte sul Piave



INFRASTRUTTURE. Confartigianato Veneto sollecita interventi più mirati nel rilancio dei cantieri annunciato dal governo

«Un commissario per l'Alta velocità»

Bonomo: «Devono essere indicate le priorità, senza perdere tempo»

Giulia Armeni

Less is more. Meno è meglio, anche quando si parla di cantieri da avviare e portare a termine. Soprattutto se l'obiettivo dichiarato è far ripartire l'economia. «Ci sono troppe opere messe sullo stesso piano, serve fare una scelta sulle priorità e, di certo, la Tav Brescia-Padova e Padova-Bologna rientrano tra queste e devono essere realizzate con gestione commissariale». A chiederlo, all'indomani della pubblicazione dell'elenco di interventi per l'«Italia Veloce» contenuto nel decreto Semplificazioni, è il presidente di Confartigianato Imprese Veneto Agostino Bonomo.

Il riferimento è ai 130 progetti definiti «strategici» dal governo per la ripresa dell'economia nazionale.

Di queste, come ricorda Bonomo, dieci sono previsti sul territorio veneto: «La prima considerazione che mi sento di fare dopo aver letto con attenzione sia il decreto che la lista di opere è che un numero così elevato significa, di fatto, l'assenza di una vera prioritizzazione - rileva Bonomo - mentre invece basterebbe fare lo sforzo di individuarne tre per ogni regione». Una scrematura che ridurrebbe il maxi faldone del ministero dei trasporti ad un più agile pacchetto di 60 infrastrutture «veramente strategiche». Il rischio, altrimenti, è di trovarsi tra le mani una «lista

dei sogni che fa parte della programmazione infrastrutturale italiana fin dalla promulgazione della legge Obiettivo del 2001», sottolinea Bonomo. Che registra anche come, «da almeno vent'anni», «il termine priorità ha perso il suo significato originario».

Per questo occorre tenere a mente che «Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia rappresentano il 40 per cento del Pil dell'Italia e che è d'importanza strategica connettere queste tre regioni».

«C'è la necessità - prosegue Bonomo - di potersi muovere rapidamente al loro interno dimezzando il tempo della percorrenza sia della tratta Mestre-Milano, portandola ad un'ora e 10, che della Padova-Bologna, dagli attuali 59 a 34 minuti». Urge perciò «abbattere anche i tempi di realizzazione», tanto più dopo lo stallo Covid. Ecco perché la richiesta di una gestione commissariale per entrambe le Tav, mentre «dalla bozza del decreto semplificazioni si capisce solo che la procedura Via, la valutazione d'impatto ambientale, correrà su un binario accelerato, che ogni passaggio burocratico sarà accelerato». Posizioni troppo generiche per bastare a rassicurare le imprese: «Opere subito - conclude Bonomo - senza dimenticare che a servire è anche la banda ultralarga, di cui va completata la rete, ma che non viene contemplata tra le infrastrutture di «Italia Veloce»». ●



Confartigianato chiede un commissario per l'Alta velocità. ARCHIVIO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Covid, solo 6 mila euro per ogni scuola

Al Comune destinati 520 mila euro
mentre alla Provincia 1,7 milioni
Serviranno per adeguare gli spazi
così da garantire il distanziamento

**Tolio preoccupata
per le scadenze
«Pochi giorni
di tempo
per mandare
avanti i lavori»**

Laura Pilastro

Un tesoretto di 1,7 milioni di euro da destinare agli interventi nelle scuole superiori della provincia, un altro gruzzolo di 520 mila per gli istituti del primo ciclo di istruzione in città e oltre 1,8 milioni per le scuole dell'obbligo di un'altra quarantina di comuni del Vicentino. Sono le cifre che compaiono nella graduatoria pubblicata sul sito del ministero dell'Istruzione e relativa ai risultati del bando con cui il governo ha messo a disposizione 330 milioni di euro (assegnati in base alla popolazione scolastica degli enti che hanno presentato la richiesta), in vista della ripartenza delle lezioni a settembre. Quando sarà necessario avere spazi idonei a favorire il distanziamento: proprio a questo, cioè "all'adeguamento e adattamento funzionale delle aule in conseguenza dell'emergenza sanitaria da Covid-19", servono le risorse appena assegnate. Che, calcolatrice alla mano, solo nel territorio comunale, corrispondono a poco più di 6 mila euro per ciascuno degli 80 plessi scolastici dell'obbligo, tra primarie e medie, più scuole dell'infanzia e asili nido comunali. L'importo complessivo, va detto, non sarà suddiviso in quote uguali, ma speso secondo le reali necessità. Ciò non toglie che la coperta sia sempre troppo corta, come evidenzia l'assessore all'istruzione del Comune di Vicenza, Cristina Tolio: «È un buon aiuto, ma insufficiente

considerando i problemi che la scuola si porta dietro da tempo». Più che di arrivo, è un punto di partenza, perché ora che le risorse sono certe, dovrà scattare la grande corsa agli interventi. «I tempi strettissimi mi preoccupano. Dietro ogni operazione di edilizia scolastica, di solito, ci sono mesi di lavoro. Ora, in pochi giorni dovremo mandare avanti le progettazioni. Ho l'impressione che per quanto gli uffici comunali vadano spediti, ci saranno sempre dei tempi amministrativi da rispettare. Sono stati persi 4 mesi e ora ci fanno correre. E se ci saranno delle procedure burocratiche più snelle, ricordo che siamo già a metà luglio». Ieri mattina, l'esponente della giunta ha incontrato i presidi degli istituti comprensivi: «Vorrei costruire per ogni plesso un abito su misura, a seconda delle esigenze - sottolinea Tolio -. I dirigenti riceveranno altri fondi per acquistare materiale di sanificazione e affrontare piccole sistemazioni, tutto il resto andrà concordato con l'amministrazione» e sarà sostenuto attingendo dai 520 mila euro. «Cercherò di utilizzare questa somma al meglio - conclude l'assessore -, ma con visione, non voglio fare degli interventi tampone». Un lavoro di squadra, quello degli uffici comunali, per programmare la ripartenza di settembre: in prima linea non solo il settore istruzione, ma anche i lavori pubblici e il patrimonio che ha fornito le planimetrie ai singoli istituti. Una fase delicata si apre anche per la Provincia. Palazzo Nievo porta a casa per gli 89 edifici che ospitano le scuole superiori del Vicentino, 1,7 milioni di euro. «Bene così - considera la consigliera delegata all'edilizia scolastica, Cristina Balbi - ora ci attende un lavoro intenso per coordinare le richieste delle scuole». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'assessore Cristina Tolio è in contatto con le scuole per valutare il piano di interventi da eseguire in vista della riapertura di settembre

IL CASO. Pesanti rallentamenti per chi sale sull'Altopiano, in particolare nei giorni festivi, a causa del cantiere di Vi.Abilità sul ponte dei Granatieri

Lavori a Caltrano, auto in coda e disagi

Rigoni e Magnabosco: «Non si poteva aspettare settembre?». Dellai: «Ritardi per il Covid e si asfalta in estate. La situazione durerà sino a metà agosto»

Gerardo Rigoni

Colonne chilometriche e tempi da percorrenza di oltre le due ore. È la situazione che si crea ogni domenica per chi sale, e poi scende, dall'Altopiano lungo la strada provinciale del Costo. Lavori improrogabili di Vi.Abilità sul ponte dei Granatieri di Caltrano stanno rendendo davvero difficoltosa la gita fuori porta per molti vicentini e veneti. Numerose le lamentele giunte agli amministratori locali. Comuni altopianesi, tra l'altro, che temono che le lunghe code potrebbero dissuadere molti a trascorrere la giornata tra i Sette Comuni preferendo altre mete di montagna.

«Non ci è stato dato alcuna comunicazione - si lamenta il sindaco di Asiago, Roberto Rigoni Stern - e non è certo il momento più opportuno di provocare disagi a chi vorrebbe salire sull'Altopiano. Il periodo è assolutamente delicato dopo il lockdown da coronavirus, con una lenta ripresa e le incertezze sul futuro.

Non voglio creare inutili polemiche, e sono ben consapevole delle necessità di effettuare interventi sul ponte dei Granatieri ma mi chiedo, domanda girata anche al presidente della Provincia Francesco Ruco, se non si poteva posticipare almeno fino a metà settembre». Che le amministrazioni stiano raccogliendo numerose rimostranze lo conferma il sindaco roanese, Elisabetta Magnabosco. «La domenica pomeriggio soprattutto i tempi di percorrenza tra la conca centrale altopianese e la rampa di ingresso dell'autostrada arrivano a superare le due ore e mezza - illustra -. Stiamo comunque collaborando con la Provincia per trovare soluzioni migliorative almeno per il sabato e la domenica visto anche il crescente pendolarismo».

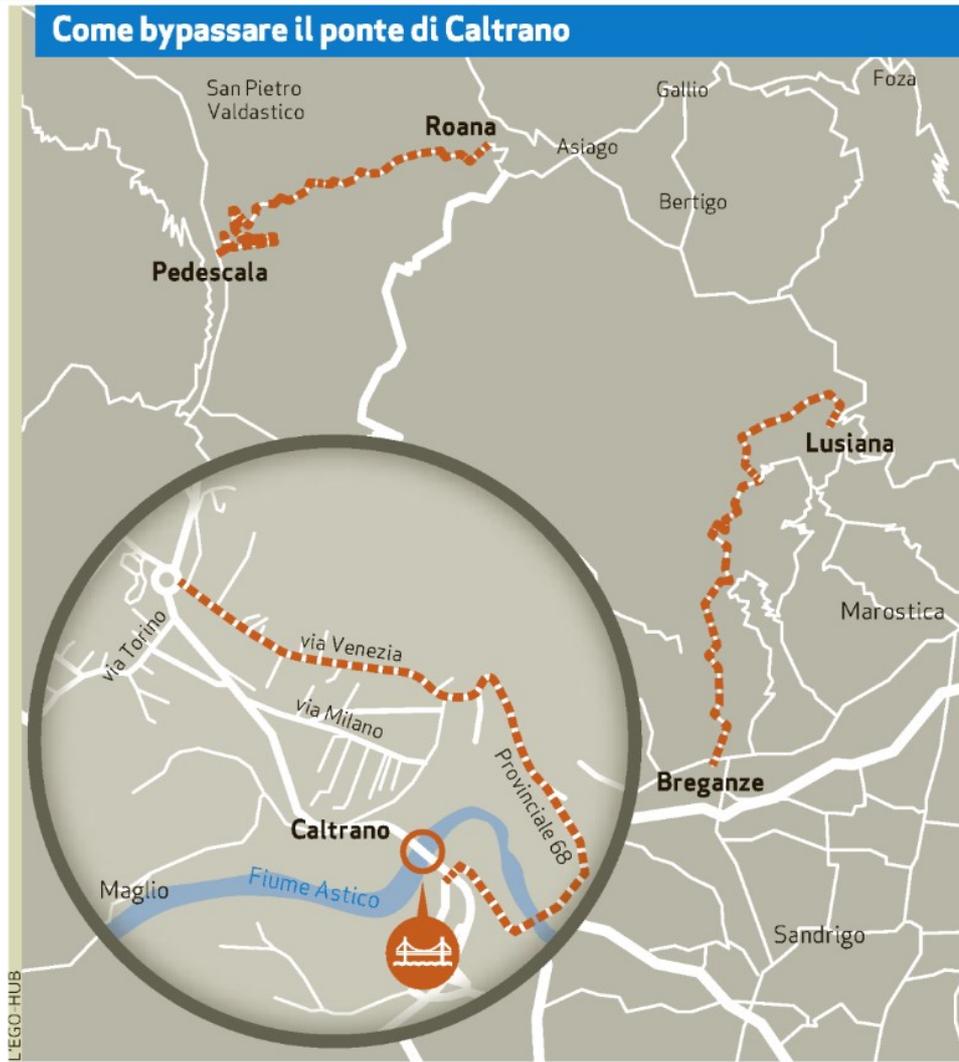
Sul ponte dei Granatieri erano stati riscontrati ammaloramenti sia sulla carreggiata sia nelle traversine di sostegno. «I lavori sono stati rallentati dall'epidemia - spiega il presidente di Vi.Abilità Magda Dellai - portandoci a ridosso dell'estate. Inoltre il

manto d'asfalto deve essere steso con le temperature estive. Assieme al rifacimento della strada saranno rimessi a nuovo i cordoli e sostituito il guardrail».

Iniziato il 3 giugno, il cantiere ha una durata di 200 giorni ma l'intervento sulla parte superiore del ponte, ovvero quello che ha imposto il senso unico alternato, dovrebbe terminare entro la seconda metà di agosto. «Stiamo cercando di rendere meno pesanti i rallentamenti - ribadisce Dellai - anche con l'apporto della polizia provinciale e già qualche miglioramento si è visto».

Tre i percorsi alternativi. Il primo è quello sul vecchio ponte di Caltrano, passando per Chiuppano sulla sp 68 riagganciandosi al Costo lungo via Roma. Il secondo prevede l'uscita dalla A31a Thiene o Dueville, proseguendo per Fara, imboccando la sp 69 verso Lusiana. Il terzo consente di raggiungere Rotzo e Roana attraverso la provinciale "del Piovan" salendo la Valdastico fino a Pedescola. •





Tra le modifiche al dl Rilancio le novità per accedere alla riqualificazione energetica

Superbonus a soglie ridotte

Detrazioni modificate e autorizzate da un tecnico

DI ANDREA BONGI
E FABRIZIO G. POGGIANI

Ridotte le soglie di spesa per la fruibilità del bonus del 110%. Salta la soglia unica di 60 mila euro e si passa a una modulazione differenziata e variabile da 50 mila euro a 15 mila, sulla base dei diversi interventi trainanti, restando fermi i limiti per gli altri lavori eseguiti contestualmente a quelli che danno accesso alla detrazione maggiorata. Prevista, inoltre, una dichiarazione asseverata, obbligatoria anche per l'accesso alla detrazione, rilasciata da un tecnico abilitato anche per la stima di congruità delle spese sostenute.

Queste le più recenti novità introdotte recentemente in sede di conversione del decreto legge con la totale sostituzione dell'attuale art. 119 del dl 34/2020 (decreto «Rilancio»), riferibili al superbonus del 110% per le spese sostenute dall'1/7/2020 al 31/12/2021 relative agli interventi di riqualificazione energetica, da ripartire in cinque quote annuali di pari importo.

Preliminarmente, trattando l'ambito soggettivo, si evidenzia che viene estesa la fruibilità del bonus del 110% alle associazioni e alle società sportive dilettantistiche, iscritte nel registro del Coni, di cui alla lett. c), comma 2, art. 5 del dlgs 242/1999 limitatamente agli immobili destinati a spogliatoi, restando invariati gli altri destinatari ovvero condomini, persone fisiche, Iacp, cooperative di abitazione a proprietà divisa, onlus, organizzazioni di volontariato e associazione di promozione sociale.

Restano fuori dalla detrazione maggiorata tutti gli interventi eseguiti sulle unità immobiliari classate nelle categorie «A1», «A8» e «A9», mentre la detrazione risulta fruibile per gli immobili «vincolati» e nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione, di cui alla lettera d), comma 1, dell'art. 3 del dpr 380/2001.

I beneficiari possono beneficiare delle detrazioni in commento per gli interventi

realizzati su un massimo di due unità immobiliari, fermo restando il riconoscimento delle detrazioni per gli interventi eseguiti sulle parti a comune.

Sono state ridefinite le soglie per gli interventi «trainanti», tenendo presente che la detrazione può essere applicata anche a tutti gli altri interventi di efficientamento energetico, di cui all'art. 14 del dl 63/2013, convertito nella legge 90/2013, se eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi trainanti (cappotto, impianti di climatizzazione condominiali o eseguiti su unità indipendenti collocate in edifici plurifamiliari), di cui alle lettere a), b) e c), del comma 1 del novellato art. 119, con l'ulteriore possibilità di accedere anche per l'installazione, sempre congiunta con almeno una delle principali e trainanti, di impianti fotovoltaici o colonnine per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici.

In effetti, per gli interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali, orizzontali e inclinate che interessano l'involucro dell'edificio con un'incidenza superiore al 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio medesimo o dell'unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari che sia funzionalmente indipendente e disponga di uno o più accessi autonomi, le soglie sono state ridotte (da 60 mila euro di soglia unica) e fissate a 50 mila euro per gli edifici unifamiliari e per ogni unità immobiliare situata all'interno degli edifici plurifamiliari funzionalmente indipendenti e che disponga di uno o più accessi autonomi all'esterno, a 40 mila euro per ogni unità immobiliare inserita in un edificio composto da due a otto unità immobiliari e a 30 mila euro per ogni unità immobiliare inserita in un edificio composto da più di otto unità immobiliari.

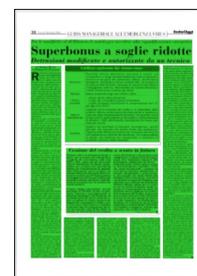
Per gli interventi sulle parti comuni degli edifici per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti centra-

lizzati per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria a condensazione, con efficienza almeno pari alla classe «A» di prodotto prevista dal regolamento delegato della Commissione (Ue) n. 811/2013, a pompa di calore, ivi inclusi gli impianti ibridi o geotermici, anche abbinati all'installazione di impianti fotovoltaici e relativi sistemi di accumulo, ovvero con impianti di microgenerazione, le soglie sono state stabilite in 20 mila euro per ogni unità immobiliare inserita in un edificio composto fino a otto unità immobiliari e 15 mila euro per ogni unità immobiliare inserita in un edificio composto da più di otto unità immobiliari mentre, per il medesimo intervento ma eseguito sugli edifici unifamiliari o sulle unità immobiliari situate all'interno di edifici plurifamiliari che siano funzionalmente indipendenti e disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno la soglia è stata fissata in 30 mila euro per ogni unità immobiliare.

Per gli interventi di riqualificazione energetica di cui all'art. 14 del dl 63/2013 (per esempio, l'installazione di pannelli o schermature solari), nei limiti di spesa previsti per ciascun intervento ed a condizione che siano eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi trainanti, sopra indicati.

Tra gli interventi principali è stato inserito, sia per le parti a comune che per le unifamiliari, anche l'allaccio a sistemi di teleriscaldamento efficienti, ai sensi della lett. h), comma 2, art. 2, dlgs 102/2014 ma per gli immobili collocati nei comuni montani non soggetti a procedura di infrazione comunitaria (n. 2014/2147 o 2015/2043).

Infine, si evidenzia l'inserimento di un nuovo comma (il 13-bis) all'interno del novellato articolo 119 con il quale sono stati rivisti i meccanismi relativi alle asseverazioni che i tecnici abilitati devono rilasciare sia per gli interventi di riqualificazione energetica che per quelli finalizzati alla riduzione del rischio sismico degli edifici; per le dette tipo-



logie è previsto che le asseverazioni da parte dei tecnici abilitati potranno essere rilasciate sia al termine dei lavori, sia per ogni singolo stato di avanzamento degli stessi ma le stesse dovranno attestare i requisiti tecnici sulla base del progetto e della sua effettiva realizzazione, nonché la congruità delle spese sostenute sulla base dei prezzi indicati da un apposito provvedimento del ministro dello sviluppo economico.

—© Riproduzione riservata—

Cessione del credito o sconto in fattura

Possono cedere la detrazione fiscale o optare per lo sconto sul corrispettivo i soggetti che sostengono, negli anni 2020 e 2021, spese per gli interventi relativi all'adozione di misure antisismiche, per recupero del patrimonio edilizio, per l'installazione di impianti solari fotovoltaici, per il recupero o il restauro della facciata degli edifici esistenti, ivi inclusi quelli di sola pulitura o tinteggiatura esterna, per l'efficienza energetica nonché quelli per l'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.

Il nuovo comma 1-bis dell'art. 121 del novellato dl 34/2020, al fine di anticipare l'incasso e non appesantire le posizioni finanziarie dei fornitori e/o cessionari prevede che la scelta di cedere o scontare il credito, da parte dei soggetti che sostengono le relative spese, può essere fatta anche in relazione a ciascuno stato di avanzamento dei lavori ma tenendo conto di due limiti: le cessioni in corso d'opera non possono

essere più di due per ciascun intervento complessivo e ciascuno stato di avanzamento deve riguardare almeno il 30% dell'importo complessivo dei lavori.

L'Agenzia delle entrate potrà eseguire, successivamente, controlli e verifiche, anche documentali e, qualora sia accertata la mancata «sussistenza» (e non più «integrazione»), anche parziale, dei requisiti che danno diritto alla fruibilità della detrazione, procederà con il totale recupero dell'importo non spettante, nei confronti dei beneficiari, sebbene abbiano optato per la cessione e/o lo sconto in fattura, ferma restando la responsabilità in solido del fornitore che ha applicato lo sconto o del cessionario del credito, in presenza di accertato concorso nella violazione; nel caso in cui non emerga un concorso nella violazione tra beneficiario e fornitore e/o cessionario, questi ultimi rispondono esclusivamente dell'utilizzo irregolare o maggiore, rispetto allo spettante, del credito d'imposta.

—© Riproduzione riservata—

L'utilizzo opzionale dei «bonus casa»

<i>Interventi</i>	Possibile utilizzo alternativo (cessione o sconto sul corrispettivo, in luogo di quello diretto) per tutte le detrazioni inerenti al recupero del patrimonio edilizio, all'efficienza energetica, all'adozione misure antisismiche, al recupero e al restauro delle facciate, comprese le spese di sola pulitura o tinteggiatura esterna, alla installazione impianti fotovoltaici e delle colonnine per ricarica dei veicoli
<i>Periodo</i>	Spese sostenute negli anni 2020 e 2021
<i>Utilizzo possibile</i>	<ul style="list-style-type: none"> • utilizzo diretto della detrazione • sconto del corrispettivo dovuto al fornitore • credito d'imposta da utilizzare in compensazione (art. 17 del dlgs 241/1997)
<i>Stati di avanzamento</i>	L'opzione per la cessione del credito o, in alternativa, dello sconto in fattura, potrà essere esercitata anche in relazione a ciascuno stato di avanzamento dei lavori, ma tenendo conto di due stati di avanzamento (e del saldo) e dell'ammontare di almeno il 30% dell'importo complessivo dei lavori per ciascuno di essi
<i>Verifiche</i>	Qualora sia accertata la mancata «sussistenza», anche parziale, dei requisiti che danno diritto alla detrazione, l'Agenzia delle Entrate procederà con il recupero dell'importo non spettante nei confronti dei beneficiari, con responsabilità in solido, con fornitore e/o cessionario, in presenza di accertato concorso nella violazione

Palazzine al Basso Isonzo Partono i lavori. E le proteste

Altavita Ira ha avviato gli interventi per costruire 100 alloggi nell'area di proprietà Ma i residenti e gli ambientalisti contestano: «Deve restare parco urbano»

L'ente: «Obbligati a fare entro settembre le opere di urbanizzazione»

La Consulta di quartiere: azionariato popolare per acquistare i terreni

Gianni Belloni

Tutto è iniziato pochi giorni fa da una chiacchierata: «Il trattorista che stava pulendo un campo di via Bainsizza, nel pieno dell'area del Basso Isonzo, mi ha raccontato che non ci lavorerà più, ad agosto partiranno i lavori di costruzione delle palazzine», racconta Antonio Attisani, residente nel quartiere, che ha immediatamente attivato una febbrile catena di messaggini. È così che martedì pomeriggio una cinquantina di persone, molti residenti alla Sacra Famiglia, si sono ritrovate al Parco degli Ulivi. Qui è toccato alla presidente della Consulta di quartiere, Mila Masciari mettere in fila le questioni e prospettare la strategia di "resistenza".

Altavita Ira, l'ente pubblico che gestisce tra le altre le case di riposo di via Beato Pellegrino e di Palazzo Bolis a Selvazzano, ha tutte le carte in regola per costruire nel suo terreno di 36 mila metri quadri 30 mila metri cubi di fabbricati, dieci fabbricati per un centinaio di alloggi, nel cuore di quello sarebbe dovuto diventare il Parco del Basso Isonzo. Lo stabilisce una convenzione sottoscritta nel 2009 con l'allora sindaco Flavio Zanonato - perfezionata nel 2012 con la previsione di un adeguamento delle strade di accesso - per cui, grazie al meccanismo della perequazione urbanistica, l'Ira ha ceduto 3/4 della sua proprietà al Comune,

che ci ha fatto l'attuale Parco dei girasoli e, in contropartita, ha acquisito il diritto di edificabilità nella restante parte.

Dal canto loro i dirigenti dell'Ira non ci stanno a far la parte dei cementificatori: «Alta Vita Ira è obbligata - sottolinea in una nota la dirigenza - a effettuare entro settembre le opere di urbanizzazione primaria altrimenti scade il diritto a costruire con il terreno che perderebbe ancora valore».

Parliamo della costruzione di strade, parcheggi, fognature, acqua e quant'altro. L'ente di assistenza deve far urgentemente fronte alle spese ai lavori di ristrutturazione e di messa a norma dell'edificio di via Beato Pellegrino già in fase di affidamento. Una volta attrezzati gli otto lotti l'Ira cercherà di venderli come già tentato di fare almeno nove volte in questi anni. Un'ipotesi che si fa strada durante l'assemblea è quella di un azionariato popolare per l'acquisto dell'area.

«Abbiamo fatto i conti, si tratterebbe di chiedere 100 euro a metro quadro, potremmo farcela», sottolinea Mila Masciari. Porte aperte al confronto con gli amministratori di Altavilla Ira, invitati all'incontro cittadino in programma il 14 luglio presso il Parco dei Girasoli al Basso Isonzo dove hanno assicurato la loro presenza il vicesindaco Arturo Lorenzoni e l'assessore al verde Chiara Galla-

ni.

Malgrado sia stata in questi anni sbocconcellata da diverse edificazioni, l'area del Basso Isonzo è un significativo polmone verde, intessuto da prati, boschetti, sorprendenti attività agricole, un luogo dove ancora è possibile apprezzare l'ampiezza del cielo. Tante le tessere che stanno già componendo il mosaico del Parco: due aziende agricole biologiche, Terre del fiume e Terre Prossime, attive su porzioni significative di terra, così come la cooperativa sociale Coishla, l'impegno di 200 mila euro da parte dell'assessore al Verde Chiara Gallani per percorsi ciclopeditoni, filari di vigneti e di frutteti, l'attività degli orticoltori e quella di una giovane apicultrice. Per non parlare della nuova sensibilità dei cittadini che con la quarantena hanno avvertito sulla loro pelle la necessità di spazi di respiro. Ma la loro rappresentanza politica più naturale risulta indebolita dall'uscita dalla scena politica padovana di Lorenzoni. Il parco agricolo era una dei cavalli di battaglia degli "arancioni" che in caso di nuove edificazioni ne uscirebbero con le ossa rotte. Come confermato dai dirigenti di AltaVita Ira il vicesindaco starebbe febbrilmente cercando un accordo per spostare almeno il 70% dei diritti edificatori in altre aree della città. «La soluzione migliore è che il Comune acquisti l'area - scandisce Sergio Liro-



ni, presidente onorario di Legambiente –, certo si tratta di circa 3 milioni di euro, ma si può affrontare mettendo in campo una capacità progettuale che ancora non si è vista, in grado di intercettare i finanziamenti europei in arrivo sul fronte della salute e dell'ecologia. Va costituito un tavolo di progettazione che coinvolga l'equipe di Stefano Boeri, incaricato della redazione del nuovo Piano degli Interventi». A pochi metri da via Bainsizza di fronte all'entrata del Couver Tennis di via Monte Pertica, lo striscione di un'agenzia immobiliare invita, da almeno cinque anni, all'acquisto delle "Ville nel parco", mentre nell'area a fianco si continua a costruire.

Il parco del Basso Isonzo fa la sua comparsa, nel 1998, grazie ad una variante del Piano regolatore che perimetra l'area e la sottopone a tutela. Nel 2004, sindaco Flavio Zanonato, il dietrofront con la cancellazione delle perimetrie che delimitavano il parco e la trasformazione della destinazione d'uso da verde pubblico a zona di perequazione. La perequazione prevede uno scambio: le volumetrie edificabili a vantaggio dei proprietari in cambio della cessione di una quota delle aree al Comune. Il meccanismo viene ritenuto inevitabile, visti i costi, per poter acquisire terreni da destinare a servizi. D'altronde a Ravenna, grazie ad un indirizzo generale dello sviluppo della città, con la perequazione è stata costituita una cintura verde attorno alla città e i diritti edificatori previsti sono stati trasferiti in una grande area dismessa. box 400 Sono già disponibili i pacchi di pasta made in Parco del Basso Isonzo. È il frutto del grano coltivato dall'azienda agricola Terre prossime, grano antico "gentilrosso" ovviamente privo di pesticidi o veleni di alcun genere. I prodotti di Terre del Fiume, l'altra azienda agricola biologica del Basso Isonzo, sono in vendita presso lo spaccio di via Baisizza. Entrambe le aziende sono condotte da "neo contadini" entusiasti e determinati. —



Sopra la piantina che mette in evidenza l'area della lottizzazione Ira dove verranno realizzate dieci palazzine per un totale di un centinaio di alloggi e nelle foto accanto parti del terreno. I terreni sono di proprietà di Alta Vita e l'intervento di urbanizzazione delle opere primarie è disposto per legge, ma i residenti e gli ambientalisti chiedono una destinazione diversa, a parco.

«Nove anni per un cantiere Cancellare la burocrazia»

Frangerini (Ance): «E' un'occasione storica per farlo, non possiamo sprecarla
Chi governa il territorio deve essere vicino alle imprese, non ostacolarle»

TEMPI CHOC

**In Toscana tra la
decisione di avviare
un progetto e la fine
dei lavori passano
3242 giorni**



**Stefano
Frangerini**
«Lavoriamo tutti
per un piano
di rigenerazione
della città»

di **Stefano Vetusti**
FIRENZE

Si diceva una volta che non c'è ripresa se non riparte l'edilizia, un settore ad alta intensità di manodopera e con un elevato moltiplicatore degli investimenti. Chissà se è vero anche oggi, in questo mondo che cambia a ritmi forsennati. Certo è che per rimettersi in moto l'edilizia, oltre a superare il gigantesco ostacolo della crisi causata dal virus che tutto ha congelato, deve battere il solito, terribile male italiano: la burocrazia.

In Toscana tra la decisione di avviare un progetto per un grande cantiere (almeno 5 milioni o superiore) e la fine dei lavori trascorrono 3242 giorni, quasi no-

ve anni. Lo ha certificato una ricerca nazionale di pochi mesi fa commissionata dall'Ance - l'associazione dei costruttori edili - alla Fondazione PromoPa. Per i piccoli lavori, tra 100mila e 500mila euro, in Toscana occorrono in media 1254, cioè quasi tre anni e cinque mesi. Per opere tra un milione e 5 milioni ci vogliono più di sei anni.

Stefano Frangerini, lei è presidente di Ance Toscana, vi battete da sempre contro la burocrazia. Spera che questa sia la volta buona?

«Questa è un'occasione storica, se perdiamo anche questa allora vuol dire che c'è una mancanza di volontà e se c'è mancanza di volontà si rischia di sfociare nel dolo... Il rischio che corriamo è quello di un default di tutto il sistema economico».

Nove anni per vedere la fine di una grande cantiere sono una enormità...

«E' un tempo biblico. In nove anni le esigenze di mercato cambiano e quel progetto magari diviene vecchio. Se non si va verso una semplificazione si rischia di restare impantanati nella burocrazia, nelle valutazioni di impatto ambientale, in tutte quelle norme urbanistiche che invece di facilitare le attività di fatto

rappresentano un freno enorme».

Che cosa occorre per invertire la rotta?

«Dobbiamo avere una visione diversa, andare verso quel New Green Deal europeo di cui tanto si parla, la riqualificazione delle città verdi, che consumano meno, che inquinano meno, favorire le attività di rigenerazione urbana. L'amministrazione pubblica deve essere il facilitatore del sistema economico, se non comprende questo non riusciremo a far ripartire l'edilizia, la filiera, l'economia. Chi governa il territorio deve dimostrare di essere accanto alle imprese».

Qualche proposta concreta?

«Abbiamo chiesto ad esempio che venga tolto il regime di salvaguardia a quei comuni che non hanno ancora provveduto a formalizzare gli adeguati strumenti urbanistici. Così come abbiamo spinto molto per la revisione del danno erariale che era quello che di fatto bloccava gli appalti pubblici, poiché i funzionari si trovavano esposti al rischio di una causa per danno erariale e quindi, anche comprensibilmente, questo portava a un rallentamento delle pratiche. Ora speriamo in una completa rivisitazione del danno erariale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

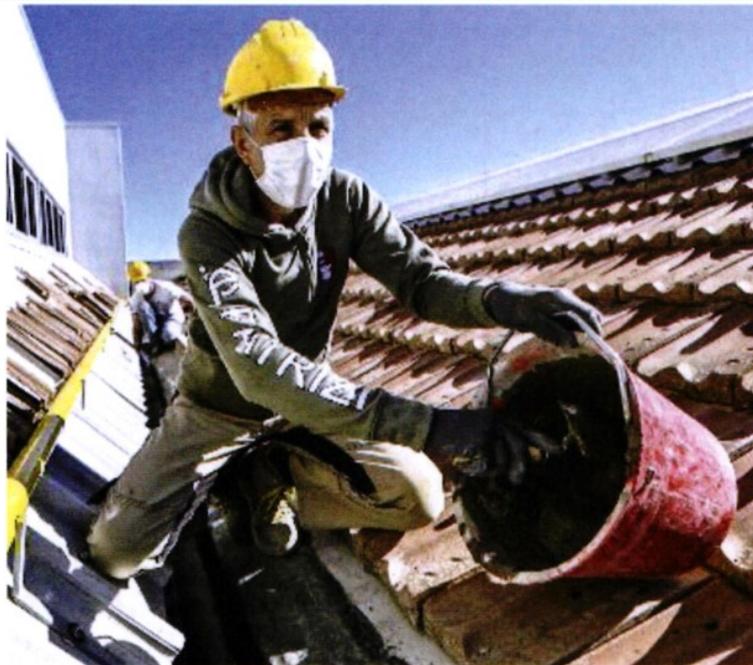


TOSCANA

Settore costruzioni Vale il 5% del Pil

Il settore della costruzioni ha un peso notevole sull'economia della Toscana: con l'intera filiera, vale circa il 5% del prodotto interno lordo regionale.

Conta seimila imprese di stazza robusta, con 22mila lavoratori. Nel complesso, se si considerano tutte le imprese della filiera, si arriva a quasi 60mila imprese.



LE GRANDI OPERE

Dalla Tirrenica alla Pontremolese Arrivano i commissari

1 «Italia veloce»

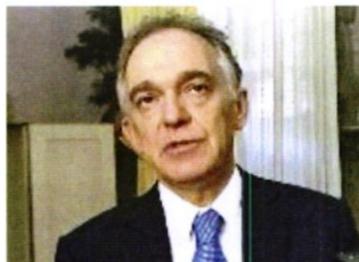
Via libera dal governo



Ecco le opere toscane che hanno ottenuto il via libera dal governo: completamento del corridoio tirrenico, ferrovia Pontremolese, Darsena Europa nel porto di Livorno, Grosseto-Fano e il nuovo ponte di Albiano ad Aulla sul fiume Magra.

2 Le prospettive

«I fondi ci sono finalmente»



«I fondi secondo me ci saranno, se prenderemo tutti i fondi europei verrà davvero da chiederci come poterli spendere in tempi rapidi: speriamo che il commissariamento funzioni, sono estremamente favorevole» ha detto il governatore della Toscana Enrico Rossi

3 Natura e collegamenti

400 chilometri di ciclovia



In Toscana la ciclovia dell'Arno e il Sentiero della Bonifica costituiscono un sistema di viabilità lenta di circa 400 km in gran parte già esistente e operativo che vedrà la luce definitiva entro il 2023, grazie all'intervento della Regione Toscana e degli enti locali

DL RILANCIO ALLA CAMERA

Affitti non turistici sconto sulla cedolare

Decreto Rilancio, alla Camera accolto ordine del giorno del deputato Pd Nicola Pellicani sulle affittanze turistiche, «per contrastare lo spopolamento dei centri storici delle città d'arte e favorire la residenza» introduce incentivi fiscali come la riduzione della cedolare secca sui contratti ad uso abitativo di durata di almeno un anno. In una città che deve uscire dalla monocultura turistica e ripensarsi, spiega Pellicani, servono «vantaggi fiscali, abbassando la cedolare secca, portandola ad esempio al 5% per chi affitta a residenti, city user, studenti, che vivano in città almeno un anno. Venezia può fare da apripista a una regolamentazione delle affittanze turistiche». Approvato anche un ordine del giorno di Renato Brunetta (Fi) che impegna il Governo a garantire maggiori risorse al trasporto pubblico di Venezia e rilanciare il tessuto urbanistico dei comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino-Treporti rifinanziando la Legge Speciale. —



OGGI A SANT'ERASMO

Su le 78 paratoie del Mose davanti al premier Conte

Le paratoie non vanno giù, la corrosione e i guai tecnici non sono stati risolti. Ma oggi alle 11 nell'isola artificiale del bacàn di Sant'Erasmus, in mezzo alla bocca di porto di Lido, sbarcano il premier Conte e la

ministra De Micheli a "inaugurare" la grande opera. Saranno alzate per la prima volta insieme le 78 paratoie delle quattro barriere che dovranno separare la laguna dal mare. VITUCCI / APAG.18

Per la prima volta si alzano 78 paratoie Mose, test ufficiale a lavori incompleti

Stamattina alle 11 ennesima cerimonia in stile militare
Presenti anche il premier Conte e la ministra De Micheli

Alberto Vitucci

Le paratoie non vanno giù, la corrosione e i guai tecnici non sono stati risolti. Ma oggi nell'isola artificiale del bacàn di Sant'Erasmus, in mezzo alla bocca di porto di Lido, sbarca il governo a "inaugurare" la grande opera. Saranno alzate per la prima volta insieme le 78 paratoie delle quattro barriere che dovranno separare la laguna dal mare. Il test più importante – e spettacolare – dei circa cinquanta che sono già stati fatti. Ma il Mose non è finito, né collaudato. Lo sarà, se tutto va bene, il 31 dicembre del 2021, come da cronoprogramma. Mentre si parla di grandi opere, finanziamenti e ripartenza dell'economia, il premier Giuseppe Conte ha deciso di esserci. Non è un'opera che gli appartiene, il Mose, con la sua storia quarantennale costellata di ritardi, polemiche errori e malaffare. Ma dopo l'Aqua grande del 12 novembre 2019 il mondo ha rinnovato la sua domanda: che fine hanno fatto i progetti per

la salvaguardia di Venezia di cui si parla dal 1966? Ecco allora la nomina di un commissario straordinario (Elisabetta Spitz, architetto e già direttore del Demanio) e un'accelerazione "mediatica".

In realtà i grandi problemi del Mose non sono affatto risolti. Come la corrosione delle cerniere, la sabbia che si ammassa nei cassoni quando le paratoie vengono sollevate. È successo anche pochi giorni fa, nell'ultimo test ufficiale. Sei paratoie della barriera di Treporti si sono alzate regolarmente ma non sono tornate nei loro alloggiamenti. Un guaio successo anche nel 2013. Segnalato dai tecnici già dai primi anni Duemila. La sabbia e la manutenzione sono problemi importanti. I costi non ancora decisi. Dunque, perché l'inaugurazione di oggi? Non c'è da celebrare un «modello Venezia», al contrario del modello Genova che ha consentito di rifare un ponte crollato in meno di due anni. In laguna il Comune è stato quasi sempre estromeso dalle decisioni, sono state

sempre scartate le alternative al Mose. E la storia della grande opera e del grande monopolio, nato nel 1984, è carica di scandali e di lati ancora oggi oscuri.

Cerimonia in perfetto stile militare. Con l'impiego massiccio di forze dell'ordine, motovedette, elicotteri. Sull'isola artificiale – costruita in mezzo alla laguna per ancorare le paratoie che stanno sott'acqua nella bocca di porto più grande (900 metri di larghezza) – è stata allestita una postazione da campo dell'Esercito per ospitare giornalisti e cameramen, ammessi in numero ridotto.

Lo sbarco di Conte e De Micheli è previsto per le 10. Il sollevamento delle paratoie



intorno alle 11. Alzarle non sarà un problema, viste le prove già fatte e le condizioni di mare calmo con assenza di vento. I problemi ci saranno al momento di riporle sul fondale. Quando le autorità probabilmente se ne saranno già tornate a casa dopo le foto e le interviste di rito. L'insabbiamento si ripresenterà quasi sicuramente. Perché la sabbia della settimana scorsa non è stata rimossa.

Un problema dai costi notevoli, che vanno ad aggiungersi agli almeno cento milioni l'anno previsti oggi per la manutenzione delle dighe mobili, costate fino ad oggi quasi sei miliardi. Che dovranno essere staccate, ripulite e ridipinte una ogni mese.

Ci saranno anche i parlamentari veneziani del Pd. Nessuno dei Cinquestelle a parte il ministro D'Incà. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CIFRE E DATI

2021

Il 31 dicembre del 2021 dovrebbe essere terminato il Mose. Questo secondo il cronoprogramma stilato dai tecnici e al netto di inconvenienti.

900

È la lunghezza della bocca di porto del Lido dove c'è anche l'isola artificiale costruita per ancorare le paratoie.

12

È il giorno di novembre 2019 che sarà ricordato per l'Acqua grande. Quella sciagura ha convinto il governo ad accelerare i lavori per terminare l'opera.

2013

Anche sette anni fa ci furono problemi con alcune paratoie a Punta Sabbioni. Anche in quell'occasione i cassoni si riempirono di sabbia.

17

Sono gli anni trascorsi dalla posa della prima pietra di quest'opera faraonica.

IL SINDACO

Brugnaro: «La città ha bisogno che lo finiscano e che funzioni»

«Il Mose? Speriamo che funzioni. La città adesso ha bisogno che lo finiscano». Non è entusiasta della cerimonia annunciata per oggi dal governo e dal commissario Spitz, il sindaco Luigi Brugnaro. Da tempo chiede inascoltato - come i suoi predecessori - maggiori poteri sulle acque della laguna e sul controllo del Mose. E' riuscito a ottenere nell'au-

tunno scorso la convocazione della Cabina di coordinamento coordinata dal prefetto. Dove si fa il punto dello stato dei lavori. «Certo che ci vado», dice, «è positivo che un Presidente del Consiglio venga. Approfitteremo per ricordargli che siano avviati gli altri interventi in laguna e per la manutenzione della città».

A.V.



Questa mattina i tecnici del Consorzio Venezia Nuova testeranno le 78 paratoie del Mose

Nel 1988 le prime foto con il "Modello sperimentale elettromeccanico" De Michelis e Bernini. Poi Berlusconi e Matteoli, fino a Lupi e Delrio

Le inaugurazioni precedenti Una storia lunga quarant'anni

Sono passati diciassette anni dalla posa della prima pietra E quaranta dalla creazione del Cvn

LE CERIMONIE

Dalla posa della "prima pietra" sono passati 17 anni. Dall'inaugurazione del primo Mose 32. Dalla creazione del Consorzio Venezia Nuova, concessionario monopolista della salvaguardia, quasi 40. Una storia lunga due generazioni, quella del Mose. Opera scelta nei primi anni Ottanta e mai più messa in discussione. Gli olandesi a Rotterdam l'avevano scartata per via dei meccanismi sott'acqua. In laguna l'avevano scelta preferendola ad altre soluzioni. «Non impatta sull'ambiente». In realtà le barrere di cento e le isole artificiali sono oggi ben visibili. Annunci, conferenze, inaugurazioni. Passerelle di ministri. E alla fine, nel 2013-2014, le inchieste della Guardia di Finanza che avevano messo fine al sistema.

Il primo a inaugurare il Mose, il 3 novembre del 1988 e Gianni De Michelis, socialista e vicepresidente del Consiglio. Il «Modulo sperimentale elettromeccanico» viene fotografato davanti a San Marco.

Il «partito del fare» ha segnato il primo punto in suo favore. Anche se a Venezia la giunta guidata dal delfino di De Michelis Nereo Laroni cade per mano di un altro socialista, l'ex sindaco Mario Rigo «Prima il disinquinamento poi il cemento», lo slogan coniato. Con lui nelle foto sorridenti ci sono i ministri dei Lavori pubblici Enrico Ferri (Psd), quello delle Partecipazioni statali Carlo Francanzani, il presidente della Regione Carlo Bernini. Doge Dc.

Il 14 maggio 2003 è Silvio Berlusconi a mettere il primo mattone, in una cerimonia blindata nel Collegio Morosini a Sant'Elena, assediato dalle barche dei manifestanti. Con lui i ministri Pietro Lunardi e Altero Matteoli, il sindaco Paolo Costa, il governatore Giancarlo Galan.

L'8 giugno del 2010 tocca a Luca Zaia, leghista succeduto a Galan, visitare i cantieri del Mose a Treporti. Cerimonia che si ripete tre anni più tardi, il 23 luglio 2013 con il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, che torna a Chioggia un anno dopo, e il 23 luglio 2015 con Graziano Delrio. Cerimonie che non sempre hanno portato fortuna a ministri e politici, in parte finiti anche nelle inchieste Mose come Galan e Matteoli.

Oggi, cinque anni dopo, tocca al governo Conte e alla ministra Paola De Micheli. —

A.V.



L'EX MINISTRO MAURIZIO LUPI E MAURO FABRIS AI CANTIERI DEL MOSE NEL LUGLIO DEL 2013



VERSO LE ELEZIONI

Baretta alla Gazzera, tra cantieri Sfmr case popolari sfitte e il verde del forte

Tappa ieri alla Gazzera per la campagna di ascolto del candidato sindaco del centrosinistra e attuale sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta. Tanti i temi toccati nell'incontro con vari gruppi di cittadini, accompagnato dal consigliere comunale Emanuele Rosteghin. Tra le zone toccate dalla passeggiata del candidato l'area del cantiere della nuova stazione Sfmr, sotto il cavalcavia della tangenziale, progetto abbandonato dalla Regione che ha però trasferito le risorse al Comune per il riavvio dei cantieri con un primo lotto di lavori, ha annunciato l'amministrazione nei giorni scorsi, vicino alla conclusione entro la fine di agosto. Ma alla Gazzera molti residenti restano critici e hanno spiegato a Baretta di non essere stati ascoltati nella richiesta di realizzare un parcheggio. Oggi l'intervento, senza un adeguato sbocco stradale, rischia di aumentare il disagio e il degrado dell'area anziché risolverlo. «Alla Gazzera ci sono problemi di mobilità, di traffico e flussi da gestire ma c'è anche qui un grande problema di case popolari senza manutenzioni adeguate e case sfitte che rimangono chiuse. Oggi con il bonus energetico al 110 per cento del governo si può intervenire subito con la riqualificazione e il Comune deve dare l'esempio per pri-

mo, riqualificando gli alloggi e assegnando quelli sfitti», ha spiegato il sottosegretario Baretta.

Baretta ha incontrato i residenti delle case popolari di via Postumia che lamentano l'assenza di interventi da parte dell'amministrazione comunale e chiedono la messa a norma delle caldaie e la sanificazione ambientale degli alloggi che presentano problemi di umidità e muffe. Il conto in questa zona di Mestre è di 18 appartamenti sfitti su 80 alloggi del complesso e a riguardo Rosteghin è tornato ad illustrare nei dettagli il progetto del Pd che propone di intervenire su larga scala sull'edilizia pubblica attraverso non solo l'Ater ma Insula che dovrebbe diventare una sorta di Agenzia per la casa che gestisce i fitti delle case comunali ma anche la riqualificazione, intercettando i benefici del provvedimento nazionale. E infatti Baretta ha ribadito che i «soldi ci sono, non possiamo permetterci di perdere questa occasione». Nella passeggiata il candidato ha incontrato anche i commercianti del quartiere. «Li ho visti sensibili, sono espressione di commercio di vicinato e questa è una realtà da valorizzare. Dopo la pandemia abbiamo riscoperto quanto serve il negozio vicini-

no a casa e serve intervenire sul tema serissimo degli affitti», ha ribadito il sottosegretario. Molte serrande restano ancora chiuse anche per le difficoltà della ripresa post Pandemia. Ultima tappa infine a Forte Gazzera nel verde di uno dei forti del campo trincerato di Mestre. «Un luogo verde da valorizzare e animare ma anche da riqualificare. I forti del nostro territorio sono una preziosa risorsa per i cittadini, le famiglie, i bambini. Luogo di incontro e di socializzazione nel verde. Molte le associazioni che sono impegnate, ma necessitano di vero sostegno», ha ribadito Baretta. Il candidato ribatte al sindaco sia sulla proposta di riaprire le scuole il 10 ottobre. «Le scuole non si tengono chiuse in funzione del voto o dell'economia», ha ribadito. «È giusto, invece, che si aprano al più presto. Sia per i ragazzi, che hanno bisogno di recuperare la loro dimensione formativa e sociale, sia per le famiglie e i genitori che hanno bisogno di programmare ed essere aiutate a gestire la loro quotidianità drammaticamente interrotta dall'emergenza sanitaria. Se il problema sono le elezioni approfittiamo di questa situazione per trovare posti alternativi che possano valere anche per dopo». —

MITIA CHIARIN





Pier Paolo Baretta con i cittadini del quartiere Gazzera

AUTOSTRAD E PROVA A TRATTAREIncontro con il governo per evitare la revoca della concessione a Genova
PAGINE 2 E 3

Autostrade cerca l'ultima trattativa Benetton ha tre giorni per decidere

L'intesa deve essere trovata entro lunedì. Calo dei pedaggi del 10% e un risarcimento superiore ai 3 miliardi euro

Alessandro Barbera / ROMA

Se fossimo su un ring, si potrebbe sostenere che da ieri il pugile Benetton vacilla e il governo può sferrare il colpo finale. La sentenza della Corte costituzionale sull'esclusione di Autostrade dalla ricostruzione di ponte Morandi dà allo Stato il margine per ottenere ciò che finora non aveva ottenuto. Se la soluzione passasse dai numeri, la distanza fra le parti è colmabile. Ieri i capo di gabinetto dei tre palazzi coinvolti (Palazzo Chigi, Tesoro e Infrastrutture) hanno trattato a lungo con gli amministratori delegati di Atlantia (controlante di Autostrade) e della stessa Autostrade. Il governo chiede una riduzione immediata delle tariffe fino al 10%, Autostrade partiva dal cinque ma è disposta a trattare. Il governo chiede 3,4 miliardi di compensazioni, Autostrade fino a ieri era ferma a 3, ma è disposta a trattare. Il governo propone una modifica della norma che regola l'eventuale revoca della concessione, Autostrade è disposta a discuterne. E poi c'è la questione più delicata: la perdita del controllo di Autostrade da parte della famiglia Benetton. Oggi Atlantia ne possiede l'88%: i 5Stelle

chiedono di scendere sotto al 51%. Anche su questo la famiglia Benetton è disposta a trattare. Il governo fa sapere di aver dato tempo fino a lunedì, il giorno in cui dovrebbe esserci un nuovo incontro. Se non fosse l'ennesimo, lo potremmo definire un ultimatum.

Il governo è nel momento magico. Di qui a un mese sarà inaugurato il nuovo ponte, i Benetton e gli altri soci del gruppo sono indeboliti. Dopo la modifica con l'ultimo decreto Milleproroghe del valore della concessione (da 23 a 7 miliardi) il rating delle obbligazioni di Autostrade è junk (spazzatura): se non è ancora fallita, lo si deve ad un prestito della capogruppo. Il problema non sono gli azionisti di Autostrade, ma quelli del governo. La maggioranza arriva al taglio del nastro dilaniata: Pd contro Cinque Stelle e viceversa, il premier Conte contro i suoi ministri e viceversa. Non solo: fra gli stessi 5S c'è chi - vedi Alessandro Di Battista - soffiava sul fuoco della richiesta di revoca della concessione. Le amministrative sono alle porte (a settembre, anche in Liguria) e non c'è argomento migliore per recuperare il consenso perduto. Conte finora ha

preso tempo, l'unica arma a sua disposizione.

Racconta una fonte che la ministra dei Trasporti Paola De Micheli si è spinta a ipotizzare coi vertici della società l'uscita totale di Atlantia da Autostrade. Una richiesta finita nel nulla, ma che spiega il clima. Per i duri e puri dei 5S la soluzione passa solo di lì. Fra zero e 88% in realtà c'è il compromesso che porrebbe fine all'estenuante trattativa. La soluzione la stanno discutendo i consulenti di ambo le parti, ed è simile a quella che evitò il fallimento di Salini-Impregilo. Cassa depositi e prestiti è disposta a partecipare a un aumento di capitale dedicato che farebbe scendere i Benetton (o meglio Atlantia) sotto il 51% di Autostrade. Così i grillini avrebbero a disposizione l'argomento politico decisivo: le Autostrade sono tornate nelle mani dello Stato. O meglio, di quelle dei risparmiatori postali che avevano già contribuito a salvare dal fallimento proprio la società di costruzioni che ha rimesso in piedi ponte Morandi. «È tutta una questione di prezzi», dice una fonte impegnata nella trattativa. Il prezzo delle azioni dei Benetton, quello politico dei 5S. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA VICENDA

**Il dramma del Morandi**

Il 14 agosto 2018, crolla il ponte che attraversa Genova, l'incidente provoca 43 vittime. Decine di feriti

**Contro Autostrade**

A Genova, il giorno dopo il dramma, tre ministri annunciano la revoca della concessione ad Autostrade. Di Maio annuncia: «I responsabili del disastro hanno un nome e un cognome».

**Il decreto Genova**

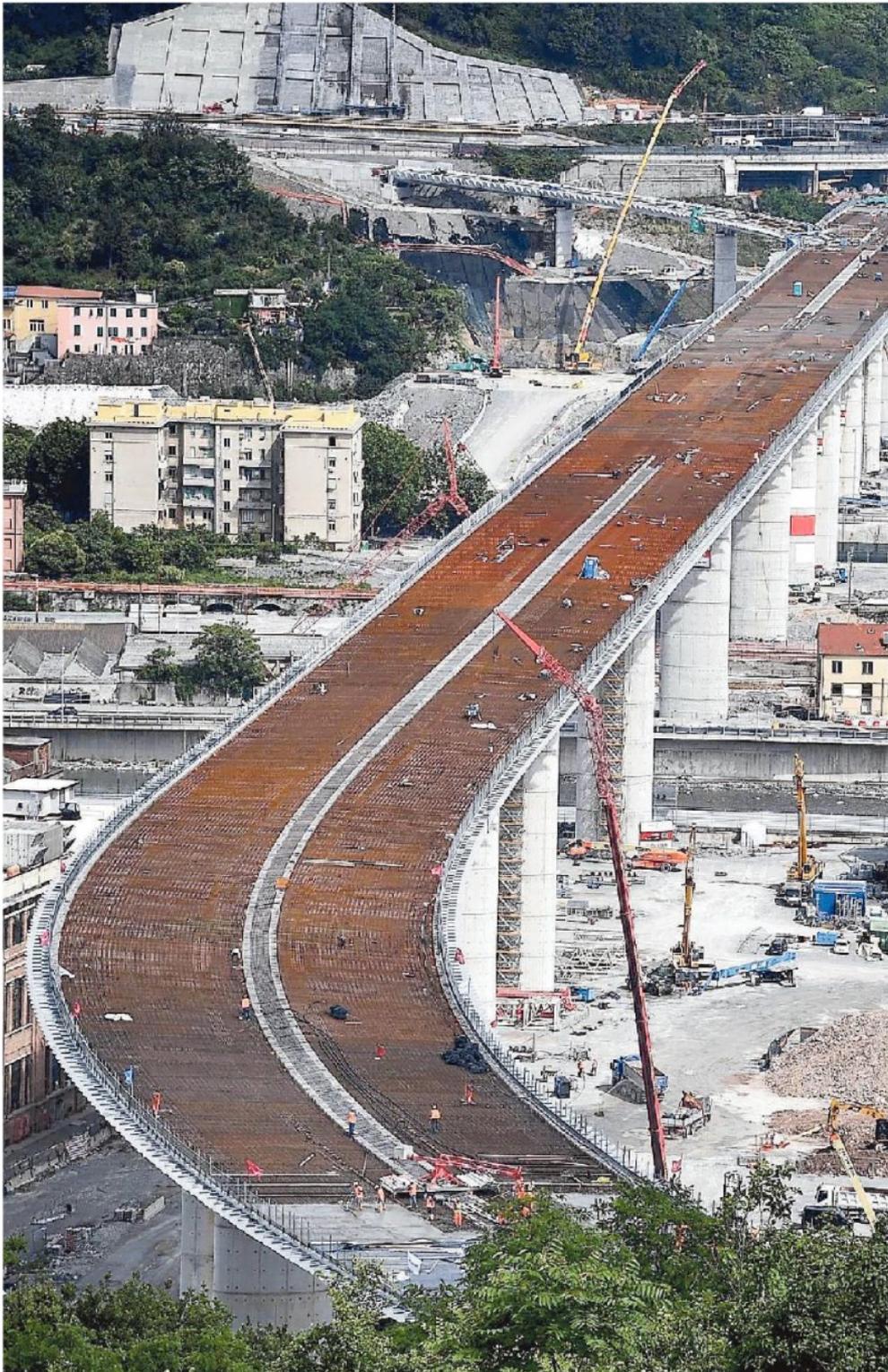
Il 28 settembre 2018 il governo approva il Decreto Genova per la ricostruzione del ponte, la nomina del commissario e l'avvio di una procedura più rapida per il cantiere. Autostrade viene esclusa dall'opera. A dicembre Autostrade ricorre al Tar.

**La aresa del governo**

Il 6 luglio 2020, il ministro delle Infrastrutture De Micheli scrive al commissario Bucci e autorizza l'affidamento della gestione del nuovo ponte alla società Autostrade.

**La Corte costituzionale**

L'8 luglio 2020 la Consulta dichiara legittima la scelta del governo di escludere Autostrade dalla ricostruzione del ponte.



Il nuovo ponte nato a Genova sulle macerie di quello crollato ad agosto 2018. In basso un dettaglio dell'opera

Il governatore ligure: «I politici seri avrebbero dato soluzioni alternative
Se vogliono revocare la concessione, devono dire a chi daranno la rete»

Toti: «Sono i giudici a dare le colpe Il governo abbaia, ma non decide»

Mentre qui a Genova si costruiva il ponte, dall'esecutivo sono arrivate solo frasi belligeranti e minacce verso Autostrade

L'INTERVISTA

Mario De Fazio / GENOVA

Presidente Giovanni Toti, il governo ha affidato il ponte ad Autostrade. Scelta tecnica o brutto segnale per la Liguria?

«Mentre qui a Genova si costruiva il ponte, si trovava una casa agli sfollati e si risarcivano le imprese, dal governo sono arrivate solo frasi belligeranti e minacce verso Autostrade».

Ma si poteva fare diversamente?

«Non ho una risposta, perché il contratto di concessione è molto complesso. So che la politica dovrebbe parlare il linguaggio della verità: se si dice che quel ponte non si darà mai più ad Autostrade, significa che ho studiato e approfondito e sono in grado di mantenere quella promessa. Altrimenti è una fanfaronata di chi parla a vanvera».

Come finirà la vicenda della revoca?

«Io non so che colpe abbia Autostrade: essendo caduto un ponte che gestiva, ne avrà. In uno Stato di diritto, però, deve dimostrarlo la magistratura. Ma delle due l'una: o il contratto di concessione è scritto così male che non consente allo Stato di intervenire, e allora bisognava avere il coraggio di dirlo, oppure se si poteva intervenire e non lo si è fatto hanno abbaiato alla luna per due anni. In ogni caso o si tratta di

pura propaganda o di omissione».

Quale posizione prevarrà nel governo?

«Ho sentito tutto e il contrario di tutto. Ma devono esserci i presupposti giuridici prima di fare giustizia sommaria di piazza e non riuscire neanche a mantenere la parola. Un governo serio avrebbe immaginato soluzioni alternative».

Anas, ad esempio?

«Nessuno si è premurato di rinforzare Anas, che tra l'altro ha ammesso di non avere interesse e risorse per gestire la rete. E vorrei ricordare che al confine con la Toscana un ponte gestito da Anas si è sbriciolato poche settimane fa. Per non parlare dell'Aurelia, piena di frane e sensi unici alternati. Se voglio fare la revoca, devo chiedermi dopo chi gestisce la rete. Altrimenti questo governo parla per dare aria alla bocca».

La sentenza della Consulta ha detto che il decreto Genova era legittimo. Il modello Genova è frutto anche del lavoro del M5S.

«Quel modello fu pensato in Prefettura, a Genova, dove c'erano il premier Conte, un vice-premier di nome Salvini e un viceministro di nome Rixi, oltre Toti e Bucci. Qualche perplessità giuridica la sollevava, ma fortunatamente i giudici le hanno respinte. Ma per il ponte non cambia nulla».

Non avrebbe scatenato un'altra battaglia legale?

«Certo, ma ormai è finito. Le scelte del governo, sia sull'affidamento del ponte che sulla revoca, le rispetteremo. Ma ciò non toglie che da due anni non sappiamo neanche cosa dicono».

Avete chiesto da giorni un intervento del Ministero dei Trasporti sul piano delle ispezioni alle autostrade. Risposte?

«Nessuna, avranno inventato il silenzio-dissenso. Anzi, veniamo a sapere che gli interventi non finiranno il 10 luglio ma il 15, e che ci saranno ripercussioni anche dopo. Nessuna nostra esigenza è stata accolta: tutta la Liguria dice che questo piano è insostenibile e il Mit non batte ciglio. Se questa è leale collaborazione istituzionale...».

Presenterete una richiesta danni al governo?

«A questo punto non ci resta che andare per vie legali».

Avete già quantificato il danno per la Liguria?

«Per ora no. Ma parliamo di danni d'immagine immensi, al turismo, ai porti. Miliardi di euro».

Dopo l'esposto della Regione sulle ambulanze bloccate nel traffico, la Procura di Genova ha aperto un fascicolo. Come giudica l'iniziativa dei pm?

«Ben venga l'indagine della magistratura: dai dati dei nostri 118, risultano ambulanze che hanno impiegato anche il triplo del tempo rispetto allo scorso anno. Evitare che mi cada la volta di una galleria sulla testa è sacrosanto, ma se poi muoio in ambulanza bloccato nel traffico non mi sembra un bel risultato».

Che soluzioni possono esserci?

«Le stiamo chiedendo da settimane. Non avere risposte fa pensare male: qualcuno vuole destabilizzare la Liguria a due mesi dal voto, lucrando piccoli spazi di consenso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GIOVANNI TOTI
GOVERNATORE DELLA LIGURIA
ESPONENTE DI CENTRODESTRA

Il premier contro la ministra e Gualtieri. «Lo Stato non può essere socio dei Benetton»
I 5 Stelle non parlano più di revoca ma rilanciano: Atlantia deve uscire del tutto da Aspi

Conte irritato: «Perso tempo» Ora De Micheli rischia il posto

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo / ROMA

Da come si concluderà l'infinita trattativa su Autostrade, dipenderà il futuro del governo e dei suoi protagonisti. Dei Cinque Stelle che, ingagliarditi dalla sentenza della Corte Costituzionale sfavorevole ai Benetton, sulla ricostruzione del Ponte Morandi, rilanciano e chiedono che Atlantia, la holding che ha la maggioranza di Autostrade per l'Italia all'88 per cento, venda tutte le quote e abbandoni la società autostradale.

I grillini - Alessandro Di Battista a parte - sanno che la revoca comporterebbe conseguenze insondabili, politicamente ed economicamente. È l'arma finale, se ogni altra strada dovesse fallire. Ma adesso al Movimento Cinque Stelle sembra comunque non bastare più quanto proposto ai tempi dallo schema del viceministro Stefano Buffagni: obbligare Aspi a tagliare le tariffe, ai risarcimenti e infine ridurre l'azionariato sotto il 50 per cento.

La tesi è semplice: in caso di acquisto pubblico lo Stato si troverebbe a essere comunque socio dei Benetton, cioè di coloro che accusano dei crimini peggiori. Questo irrigidimento, però, potrebbe anche essere, come appare al Partito democratico, una tattica negoziale per piegare le ultime resistenze della controllante. Ieri i Cinque Stelle ne

avrebbero dovuto parlare in serata a Palazzo Chigi, in una riunione, poi rinviata, con il capo politico Vito Crimi e il capodelegazione Alfonso Bonafede.

Ma a giocare il futuro è anche Paola De Micheli, la ministra sconsigliata per aver ereditato una delle peggiori rogne di questo governo.

Mercoledì pomeriggio, a Madrid, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, aveva consegnato una data ai cronisti: entro domenica l'incubo della concessione ad Aspi deve avere termine. Il giorno dopo, l'ultimatum è stato trasmesso a De Micheli e al ministro dell'economia Roberto Gualtieri. Con tutta l'irritazione del premier per quello che considera una perdita di tempo provocata dai due titolari del dossier.

In più passaggi, durante la sua visita lampo in Spagna, Conte fa cenno ai negoziati condotti dai ministri dei Trasporti e del tesoro, fa intendere di non aver partecipato in prima persona ai confronti con Atlantia e di essersi affidato alle interlocuzioni di De Micheli che più volte, per scongiurare la revoca, gli aveva assicurato l'imminenza di una contro-proposta dei Benetton, che sarebbe stata favorevole anche per le casse dello Stato. Contro-proposta che Conte sostiene di aver atteso invano. Perché quelle arrivate sul tavolo del governo «sono considerate irrivibili».

E così il premier chiama De Micheli e l'avverte che

non avrebbe accettato altri rinvii: «Ora basta, ho detto a televisioni e giornali che al massimo aspettiamo fino a domenica». Per dimostrare che questa volta fa sul serio, al vertice con i manager dei Benetton, manda l'uomo di cui si fida di più, il segretario generale di Palazzo Chigi Roberto Chieppa. Il premier vuole vigilare. Non si fida più dei tentennamenti.

De Micheli da parte sua gli chiede il coinvolgimento al massimo livello di tutto il governo. «Una decisione di questa portata ha bisogno del massimo della collegialità». Non vuole avere solo lei la responsabilità di arrivare alla revoca. Nel Pd c'è chi la racconta con più malizia e dice che la ministra sta indugiando perché, consapevole ormai di essere in cima alla lista di chi lascerà il governo nel probabile rimpasto d'autunno, trova insensato firmare di suo pungo un decreto interministeriale che potrebbe costare cause per anni.

Di certo, per i Cinque Stelle molto dipenderà dall'esito della trattativa con Autostrade. Nel Movimento c'è anche chi sarebbe disposto a rinunciare alla Giustizia per avere i Trasporti e le Infrastrutture, il ministero dove passeranno la gran parte della montagna di miliardi che dall'Europa finiranno in cantieri, ferrovie, porte e strade. Un tesoretto di consenso al quale però il Pd, l'ex ministro Graziano Delrio in testa, difficilmente intende rinunciare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia

PROCURA

Pannelli fonoassorbenti pericolosi Indagato il manager Tomasi

L'attuale ad di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, è iscritto sul registro degli indagati nell'inchiesta sulla pericolosità dei pannelli fonoassorbenti in autostrada. Il manager è coinvolto non per la carica di ad che ricopre dall'inizio del 2019, ma per la sua presenza nel «comitato nuove opere», una sorta di raccordo tra Aspi e la holding Atlantia. Il comitato aveva deciso l'acquisto di una maxi partita per circa 30 milioni di euro di pannelli poi risultati pericolosi. Per ciò a fine 2019 il pm Walter Cotugno aveva notificato un avviso di garanzia a tutti i membri del gruppo. L'iscrizione degli indagati è definita dagli inquirenti «un atto dovuto». Dopo l'interrogatorio, si conferma in ambienti investigativi, la sua posizione si è alleggerita. Aspi in una nota dice che Tomasi ha risposto ai pm «fornendo ogni informazione disponibile».

T.FREG-R.SCU



DL RILANCIO E SEMPLIFICAZIONI: I FRENI DELLA BUROCRAZIA

Ma quale ripartenza: i decreti attuativi non camminano, l'Italia resta paralizzata

Ance all'attacco: per un'opera pubblica oltre i 100 milioni servono 16 anni, per interventi di manutenzione 4-5 anni

di LAURA DELLA PASQUA

I due decreti, Rilancio e Semplificazioni, considerati dal governo i motori della ripartenza del Paese, chissà quando diventeranno operativi. Le norme sulla carta ci sono: mancano, però, i decreti attuativi, e per il provvedimento Semplificazioni non c'è neanche l'accordo nella maggioranza. Il decreto licenziato da Palazzo Chigi con la formula del "salvo intese" ha raccolto molte perplessità anche da parte dell'Ance, l'associazione dei costruttori.

HANDICAP DI PARTENZA

Entrambi i decreti nascono con una formulazione che ne compromette l'efficacia. Il Rilancio, partito ad aprile nel momento più delicato dell'uscita dalla quarantena del Covid, ha avuto un parto travagliato, nonostante il governo gli abbia spianato la strada con la fiducia. Dopo il via libera della Camera, mercoledì scorso, ci sarà un ultimo passaggio al Senato per la conversione in legge, ma senza modifiche. Questa manovra da 55 miliardi è appesa però a 148 provvedimenti attuativi. Serviranno 9 Dpcm su proposta dei ministri interessati, 41 decreti ministeriali da emanare di concerto con il Mef, 15 decreti del Mef in raccordo con altri ministeri o la Conferenza Stato-Regioni e 18 decreti solo del Mef.

Il decreto contiene misure per le famiglie e le imprese, il rinnovo degli ammortizzatori sociali con il prolungamento della cassa integrazione, i bonus babysitter anche per i centri estivi, quelli per colf e badanti e la sanatoria per i migranti, soldi in più per il bonus bici e monopattini. Ci sono poi i bonus di 600 euro per professionisti e autonomi, il credito d'imposta sugli affitti commerciali e la proroga del blocco degli sfratti, il reddito di emergenza e il prolungamento dello *smart working* per gli statali fi-

no al 31 dicembre oltre ai 3 miliardi per l'Alitalia e i 300 milioni per le scuole paritarie.

ECOBONUS A OSTACOLI

Ma soprattutto contiene l'ecobonus del 110% per le ristrutturazioni esteso anche a seconde case unifamiliari e villette a schiera.

Per questo provvedimento, molto atteso, bisogna aspettare le spiegazioni delle Entrate e il decreto del ministero dello Sviluppo economico. Il punto interrogativo principale riguarda la possibilità per il committente di emettere fatture in acconto senza sborsare soldi. Va chiarito quali saranno le modalità e la modulistica per l'acquisto del credito d'imposta.

C'è poi un ostacolo a monte, cioè l'impossibilità per il momento, in base alla normativa sulla sicurezza, di svolgere assemblee di condominio se coinvolgono molte persone. Non sono previste le videoconferenze su piattaforme informatiche, come alternativa.

Altro nodo da sciogliere è il prezioso, cioè il riferimento unico su cui si fanno i preventivi in base ai quali si stabilisce se un prezzo è congruo o no. Dovrà essere il ministero dello Sviluppo economico a spiegarlo in un decreto attuativo.

Questi sono solo alcuni dei temi in sospeso. Quindi difficilmente qualche condominio o privato si avventurerà a intraprendere lavori di ristrutturazione prima che il quadro sia chiaro, con il rischio di un passo falso che potrebbe mettere a rischio l'agevolazione fi-

scale. La normativa sembrerebbe fatta apposta per scoraggiare o indurre a sbaigliare.

LE INCOGNITE

Numerose incognite ha davanti il decreto Semplificazioni che dovrebbe, nelle intenzioni del governo, portare alla riapertura dei cantieri e spingere l'economia. Innanzitutto il provvedimento è "salvo intese", ossia nasce senza un accordo nella maggioranza, ma fortemente voluto dal premier Conte per facilitare la trattativa europea sul *Recovery Fund*.

Poi non sembra soddisfare nemmeno gli operatori direttamente interessati. Il presidente dell'Ance, l'Associazione che riunisce i costruttori, Gabriele Buia, ha sollevato alcune criticità. Il provvedimento, così come è consegnato, non sarebbe in grado di accelerare i tempi dei lavori. Il problema è che l'iter autorizzativo dei progetti, la fase prima della gara, resta identico a prima, non cambia nulla. Stessa dose di burocrazia. Buia sottolinea che la giungla dei procedimenti non è stata sfolta, mentre sono stati effettuati tagli alla concorrenza.

In sostanza si è pensato che abolendo le gare, si possa velocizzare l'avvio dei lavori, in realtà gli ostacoli sono all'origine, nella selva di pareri, procedure e valutazioni. Questo cammino tortuoso fa sì che per realizzare un'opera pubblica sopra i 100 milioni di euro, servano almeno 16 anni e per interventi di manutenzione 4-5 anni. Tempi che l'Italia non può più permettersi.



DECRETI ATTUATIVI - LO STATO DI AVANZAMENTO

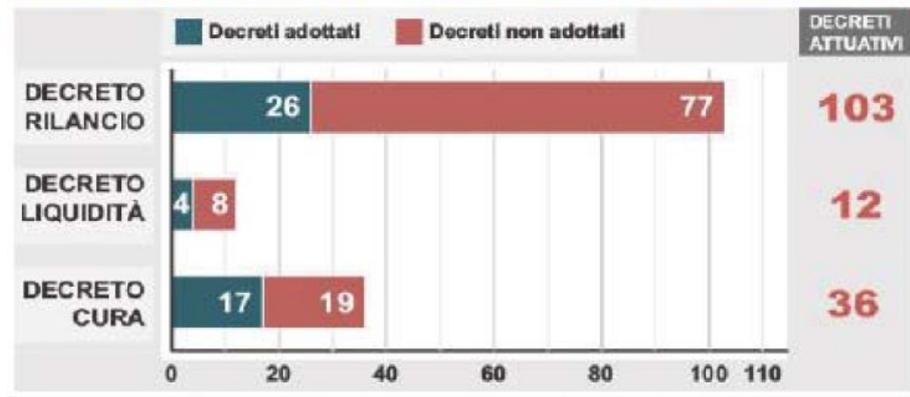


Illustrazione di Giulio Poggini

Fisco e immobili

Sismabonus sugli interventi che non danno il salto di classe

La classificazione sismica diventa irrilevante ai fini fiscali. È l'effetto delle nuove norme in materia di superbbonus del decreto Rilancio.

Giuseppe Latour — a pag. 28

Sismabonus sugli interventi anche senza migliorare la classe

SICUREZZA

La struttura dell'incentivo rende di fatto irrilevante la classificazione sismica

**Per tutte le opere c'è il 110%
Isi critica: antieconomico
intervenire in modo efficace
Giuseppe Latour**

La classificazione sismica diventa irrilevante ai fini fiscali. È l'effetto delle nuove norme in materia di superbbonus, dopo il passaggio parlamentare della legge di conversione del decreto Rilancio. Il 110% archivia, infatti, il modello degli incentivi parametrati ai salti di classe nella sicurezza complessiva dell'edificio (introdotto dal vecchio sismabonus), per preferire un modello piatto, che premia allo stesso modo tutte le operazioni di messa in sicurezza antisismica.

Il comma 4 dell'articolo 119 del decreto Rilancio introduce una detrazione del 110% per le spese relative a interventi antisismici, nel periodo che va da luglio 2020 a dicembre 2021. Questa detrazione si applicherà in modo indifferenziato a tutte le ipotesi previste finora dal sismabonus, compresa quella che non richiede la classificazione si-

smica, attualmente incentivata al 50 per cento.

Si tratta, nello specifico, degli interventi di messa in sicurezza su parti strutturali degli edifici avviati nelle zone sismiche ad alta pericolosità (zona sismica 1 e 2). Sono opere attualmente incentivate al 50% che, in base alla formulazione del nuovo incentivo, ora passano in blocco al 110 per cento.

Questo rende, nella sostanza, quasi irrilevante il richiamo alle norme successive in materia di sismabonus, nelle quali si fa riferimento agli interventi che consentono di ottenere il salto di una o due classi di rischio. Con il vecchio assetto, questo salto portava a ottenere un premio fino all'85 per cento. Adesso, invece, non sarà necessario dimostrare questo salto perché, in ogni caso, si potrà ottenere lo sconto massimo.

Questo non significa che qualsiasi intervento rientrerà nel perimetro della messa in sicurezza antisismica. L'efficacia degli interventi - come ricorda lo stesso articolo 119 - andrà asseverata dai professionisti incaricati della progettazione strutturale, della direzione dei lavori delle strutture e del collaudo statico. Bisognerà, però, genericamente attestare l'efficacia, senza spiegare nel dettaglio qual è il livello di miglioramento ottenuto, come succedeva con la

vecchia classificazione.

La diagnosi andrà, come avviene ora, allegata al titolo abilitativo con il quale si chiede al Comune l'autorizzazione dell'intervento. E avrà una struttura simile alla vecchia classificazione, come dice il richiamo al decreto del Mit 58/2017. La sua validità sarà, quindi, più legata agli aspetti amministrativi che a quelli fiscali.

Da questo assetto, comunque, potrebbero derivare diverse conseguenze negative. Come spiegano da Ingegneria sismica italiana (Isi), associazione che riunisce tutti i diversi operatori di questo settore: «L'articolo 119, comma 4, pur citando il Dm 58/2017, di fatto elimina ogni premialità legata alla classificazione e allinea al 110% di detrazione ogni intervento strutturale». In questo modo viene posto «sullo stesso piano qualsiasi intervento strutturale nella finestra temporale luglio 2020-dicembre 2021; di fatto, in sintesi, tendendo antieconomico intervenire in maniera efficace e performante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superbonus, il gioco dei tetti massimizza lo sconto fiscale

AGEVOLAZIONI

Per migliorare l'impatto sarà necessario combinare interventi trainanti e trainati

Diversi lavori si sommano per arrivare alla valutazione della classe energetica

Luca De Stefani

Considerando i bassi limiti di spesa previsti per i tre nuovi interventi trainanti dell'ecobonus al 110% e che per ottenere il miglioramento della classe energetica dell'edificio o della casa a schiera vanno considerati tutti i lavori green effettuati, oltre che l'eventuale installazione dell'impianto fotovoltaico, la massimizzazione del bonus fiscale potrà essere ottenuta solo dopo un'accurata analisi del budget di spesa dei singoli interventi da pianificare, tenendo conto anche della capacità di assorbimento della detrazione fiscale nei prossimi dieci anni.

Il miglioramento di almeno due classi energetiche, o se ciò non è possibile (ad esempio, per una classificazione iniziale già appena inferiore a quella massima) il conseguimento della classe energetica più alta, dell'edificio o dell'unità immobiliare situata all'interno di case a schiera, è un requisito essenziale per beneficiare del superbonus del 110% sugli interventi dell'ecobonus (che, ricordiamolo, comprendono i tre interventi trainanti). Ogni intervento, inoltre, deve rispettare i requisiti tecnici minimi dei Dm 19 febbraio 2007 e 11 marzo 2008 (che dovrebbero essere aggiornati).

Il miglioramento della classe energetica non deve dipendere solo da uno o più interventi trainanti ma, assieme a questi (che sono comunque necessari, almeno uno), deve considerare anche: tutti gli altri interventi dell'ecobonus effettuati, diversi da quelli trainanti; l'eventuale installazione di impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo (agevolata al 110%).

Tutti questi interventi, pertanto,

vanno considerati, nel loro complesso, ai fini della valutazione della classe energetica.

Considerando che è sufficiente un solo intervento trainante e che questi hanno limiti bassi, conviene quindi che, dal secondo in poi, si scelga un intervento con le caratteristiche tecniche richieste per l'ecobonus trainato al 110 per cento (si veda Il Sole 24 Ore del 1° luglio).

Ad esempio, se per l'isolamento di una villa unifamiliare sono sufficienti 50mila euro, si potrà considerare questo come intervento trainante. L'intervento trainato, invece, potrà essere quello relativo alla sostituzione (anche parziale, per l'articolo 1, comma 5, decreto 19 febbraio 2007) dell'impianto di climatizzazione invernale con un impianto dotato di caldaie a condensazione di classe A e contestuale messa a punto del sistema di distribuzione (articolo 1, comma 347, legge 296/2006).

Questo intervento trainato ha un limite di spesa di 60mila euro, con una detrazione al 110% di 66mila euro, da ripartire in dieci anni (utile per chi ha poca Irpef), e consente anche la sostituzione «parziale» dell'impianto (non obbliga a sostituirlo completamente), mentre il nuovo intervento trainante similare (articolo 119, comma 1, lettera c, Dl 34/2020), prevede un limite di spesa di 30mila euro, con una detrazione al 110% di 33mila euro, da ripartire in cinque anni. Inoltre, bisognerà attendere il nuovo decreto attuativo del Mef-Mise per conoscere gli eventuali ulteriori requisiti tecnici minimi e se sarà consentita anche la sostituzione parziale dell'impianto.

Viceversa, se per l'isolamento termico la spesa prevista è più elevata di 50mila euro, l'intervento trainato potrà essere quello dell'articolo 1, comma 345, legge 296/2006, con un limite di spesa di 92.307,69 euro (detrazione di 101.538,50 euro, da ripartire in 10 anni), mentre per la sostituzione dell'impianto di climatizzazione invernale ci si dovrà accontentare del nuovo intervento trainante, con un limite di spesa di 30mila euro (detrazione al 110% di 33mila euro, da ripartire in cinque anni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Capannoni, cappotti senza limiti di spesa

La legge non indica tetti per l'isolamento termico di queste unità immobiliari

Con la conversione in legge del decreto Rilancio, non è stato previsto alcun limite di spesa per l'isolamento termico «trainante» al 110%, effettuato su capannoni, uffici o spogliatoi, singolarmente accatastati, e comunque in generale sulle unità immobiliari non unifamiliari, autonomamente accatastate, diverse dalle categorie catastali A/1, A/8 e A/9.

Nonostante i complicati requisiti del superbonus, non vi è alcuna limitazione per queste unità immobiliari, se possedute, ad esempio, da contribuenti persone fisiche, non imprenditori o professionisti, da Onlus o da associazioni e società sportive dilettantistiche (limitatamente ai lavori destinati ai soli immobili o parti di immobili adibiti a spogliatoi).

Per l'intervento trainante relativo all'isolamento termico, la spesa massima detraibile al 110% è pari a: 50mila euro per gli edifici unifamiliari o per le unità immobiliari situate all'interno di case a schiera; 40mila euro moltiplicati per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio per gli edifici composti da 2 a 8 unità immobiliari; 30mila euro moltiplicati per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio per gli edifici composti da più di 8 unità immobiliari.

Non sono stati, quindi, previsti limiti massimi di spesa per l'unità immobiliare autonomamente accatastate, non unifamiliare, come ad esempio un capannone o un ufficio, singolarmente accatastato.

In base alle condizioni soggettive e oggettive previste dalla norma, però, l'isolamento termico di queste unità immobiliari è pienamente agevolato con il super bonus del 110% (in 5 anni). Pertanto, la mancanza del limite di spesa non dovrebbe influenzare questa possibilità.

—L.D.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA MISURA

Tinteggiatura facciata al 110 se collegata all'isolamento

Le risposte degli esperti del Sole 24 Ore al forum con i lettori

Pubblichiamo alcune risposte ai quesiti sul superbonus del 110%, che sono stati spediti dai lettori all'indirizzo internet@www.ilsole24ore.com/forum110 (le risposte fornite dagli esperti del Sole 24 Ore sono consultabili a questo indirizzo)

Il cappotto termico interno

Sto valutando se realizzare un cappotto termico interno per la mia villetta a schiera, ma non so ancora se il condominio deciderà di aderire al bonus. Nel caso decidessi di realizzarlo, aggiungendo l'installazione di pannelli fotovoltaici sulla mia parte di tetto, potrei accedere in autonomia alle agevolazioni fiscali in questione (ammesso che riesca a fare il salto di due «categorie energetiche»)? E se il condominio approvasse a posteriori dei lavori comuni (ad esempio per la facciata) avrei diritto anche a quella detrazione? In aggiunta o nel limite dei 60mila euro?

Premesso che occorre attendere la conversione in legge del Dl 34/2020, decreto Rilancio, si precisa che anche gli interventi interni di per sé possono avere i requisiti di legge per l'ottenimento del superbonus 110%, in quanto l'articolo 119 del decreto prevede interventi che «interessano l'involucro dell'edificio», senza specificare alcunché circa il fatto che l'intervento debba essere esterno o interno. Per quanto riguarda l'eleggibilità dell'intervento sulla villetta a schiera, senza che il condominio aderisca al bonus, in mancanza di chiarimenti circa la definizione di «edificio» si propende per l'applicabilità del superbonus al caso descritto. Quale che sia il condominio approvasse a posteriori dei lavori comuni, al ricorrere di tutti i presupposti di

legge, il lettore si potrebbe giovare anche delle ulteriori detrazioni nei limiti posti dalla norma.

Giampiero Gugliotta

Facciate, tinteggiatura al 90% Se un condominio delibera lavori per la tinteggiatura della facciata fruiscie del superbonus 110%, oppure questo intervento dev'essere agganciato al sisma bonus o ecobonus? E qual è la differenza tra cessione del credito e sconto in fattura?

I lavori di tinteggiatura della facciata pagati nel 2020 hanno diritto alla detrazione del 90% a norma dell'articolo 1, comma 219, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e possono accedere al superbonus del 110% solo se «assorbiti» nell'ambito del «cappotto» di cui all'articolo 119, comma 1, lettera a del Dl 34/2020 (decreto Rilancio). Per quanto riguarda il secondo quesito, la cessione del credito corrispondente alla detrazione può avvenire (nell'ambito delle disposizioni del nuovo decreto Rilancio) a favore di chiunque ed è un atto bilaterale tra il contribuente cedente e il terzo cessionario, che riconosce al contribuente un corrispettivo per il credito ceduto. Lo sconto in fattura, invece, consiste in un pagamento del corrispettivo spettante al fornitore il quale realizza i lavori agevolati, che non avviene tramite danaro ma tramite trasferimento del credito collegato alla detrazione d'imposta.

Giorgio Gavelli

Sconto fattura o cessione del credito

Sono proprietario di un'abitazione in casa bifamiliare, vorrei fare il cappotto e sostituire i serramenti. Ho una Irpef di 10.000 euro/anno. Potrei eseguire le opere senza anticipare denaro, beneficiando dello sconto fattura o in altra maniera?

L'isolamento termico (cappotto) è agevolato con la detrazione del 110% come pure - in questo caso - l'acquisto dei serramenti, trattandosi di un intervento «trainato» dal primo, che è il principale. È possibile fare l'intervento senza spesa solo a condizione che il prestatore accetti lo sconto fattura che dev'essere sull'intero importo. Fatta 100 la spesa, il prestatore potrà recuperare fiscalmente, in cinque anni, 110. Però non sempre le imprese riusciranno ad anticipare le somme, nel qual caso l'alternativa consiste nel pagare la prestazione e poi cedere il credito fiscale a qualsiasi soggetto.

Gian Paolo Tosoni

Utilizzo del credito d'imposta

La mia domanda riguarda l'utilizzo del credito d'imposta a seguito di cessione o di sconto sulla fattura. L'impresa esecutrice dei lavori può utilizzare il credito d'imposta acquisito, oltre che per la compensazione di qualsiasi tipo d'imposta, anche per il pagamento dei contributi previdenziali? Se sì, quale disposizione di legge lo permette?

La compensazione da parte dell'acquirente del credito (o del fornitore a seguito dello sconto in fattura) è un'ordinaria compensazione disciplinata dall'articolo 17 del Dlgs 214/1997, pur con l'eliminazione di alcuni vincoli quantitativi. I debiti compensabili sono citati al comma 2 dello stesso articolo 17.

Giorgio Gavelli



LE NUOVE POVERTÀ

Due famiglie su dieci non pagano più l'affitto di casa

Due famiglie su 10 non riescono a pagare l'affitto. Altre due hanno l'acqua alla gola, dice il Sunia. Per Uppi il problema sono i negozi. / A PAG. 16

I SINDACATI SUNIA, SICET E UNIAT

I sindacati: «Emergenza sfratti 4 inquilini su 10 sono a rischio»

Due affittuari su dieci sono già morosi cronici, altrettanti lo stanno diventando «Fondi e aiuti insufficienti e non razionali, devono intervenire Comuni e Regione»

Due inquilini su 10 sono già in morosità costante, impossibilitati a rispettare le scadenze degli affitti. E un altro 20% sta annaspando, sotto i colpi del Covid 19 e dell'emergenza socioeconomica conseguente. Cifre impressionanti, dal momento che la Marca sfiora gli 80 mila nuclei familiari in affitto: c'è una città reale, di oltre 30 mila abitanti, che non esiste sulle carte geografiche, ma rischia di ricevere lo sfratto.

«C'è un'emergenza sfratti che richiede interventi urgenti da parte di tutte le istituzioni», dicono all'unisono i sindacati degli inquilini della nostra provincia.

Nemmeno il recentissimo fondo Covid della Regione, 400 euro ciascuno a circa 700 inquilini bisognosi della Marca perché hanno visto il loro reddito dimezzarsi nel primo semestre 2019 - ha potuto risolvere la situazione. Moltissime le richieste di aiuto a Sunia Cgil e Sicut Cisl («E ci sono Comuni che inviano le persone con problemi ai nostri sportelli», dicono gli operatori); si annuncia una raffica di sfratti. Ci sono altri due fondi, in teoria, per aiutare gli inquilini in difficoltà: un legato ai fondi sociali, ma dev'essere cofinanziato dai comuni so-

pra i 10 mila abitanti (e no tutti l'hanno fatto, vedi Conegliano), l'altro per la morosità incolpevole arriva a citazioni e giunta in tribunale, e dunque tampone più che prevenire. Ma entrambi non sono molto ricchi, in tempo di tagli agli enti locali.

«Da anni e anni gli affitti non sono proporzionati al reddito dei trevigiani», denuncia Alessandra Gava, coordinatrice provinciale del Sunia, che aderisce alla Cgil. «E purtroppo da decenni non si interviene né sugli affitti né sul mercato, con interventi realmente calmieratori, né tantomeno sui redditi. E nemmeno si rifinanziano adeguatamente i fondi, specie quello avviato da Prodi nel 1996.

Nel frattempo è esplosa la questione delle spese condominiali, è necessario un intervento strutturale e sistemico dei comuni, che devono veramente avviare un aiuto sociale di prossimità, superando il concetto di assistenza. I servizi sociali sanno bene i bisogni, e chi è più bisognoso di altri. E ancora si devono unificare i fondi, e soprattutto potenziarli. E non ultimo bisogna impedire che ci sia chi magari accede a due contributi e chi a

nessuno, come insegnava Trilussa».

Dal fronte dei sindacati inquilini anche un appello a sindaci e giunte: abbassare l'Imu a quei proprietari che rinegoziano gli affitti.

L'analisi di Pietro Scomparin, responsabile della Sicut-Cisl, muove da quanto registrano gli sportelli: «Nelle ultime settimane arrivano in moltissimi, disperati, cominciano ad arrivare le lettere degli avvocati per gli sfratti», dichiara, «è vero che il blocco degli sfratti dovrebbe venir prorogato fino alla fine dell'anno, ma non si può continuare con questi provvedimenti, bisogna intervenire, il problema deve diventare una priorità per tutti, Regione e comuni. Come Sicut siamo molto preoccupati, perché i segnali di allarme aumentano. E non è bello vedere gente che ti chiede aiuto, e chiede agli sportelli di bandi dove, bef-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

fa delle beffe, magari non hanno diritto ad accedere. Bisogna rivedere il sistema di contributi e aiuti».

Anche Mario Tozzato, dell'Uniat-Uil, lancia l'allarme. «I prossimi 3 mesi saranno decisivi: senza un'inversione di rotta la questione degli sfratti è destinata a esplodere, e non solo per il commercio e gli insediamenti artigianali e industriali», sostiene, «Il blocco degli sfratti fa sì che ancora una volta la situazione tracchetti, e uso volutamente questo termine. Ma quello che è avvenuto negli ultimi mesi a causa del Covid 19 è qualcosa di straordinario, che richiede misure straordinaria da chi ha potere in materia dai comuni ai giudici che decidono sugli sfratti». —

ANDREA PASSERINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL VERSANTE PUBBLICO

Ater, cala la morosità E in pochi "decadono"

La commissione odierna dovrà valutare 10 casi di possibile decadenza dall'assegnazione degli alloggi popolari. Eppure l'allarme non risuona, in Ater Treviso e negli oltre 5.550 alloggi gestiti dall'ente di via D'Annunzio, come in altre province. Una contraddizione?

E' oggettivo che il tasso di morosità è sceso dall'8,2% al 5,2% fra 2019 e 2020, grazie anche all'efficace politica di recupero crediti che ha visto moltissimi inquilini morosi regolarizza-

re la propria posizione. E basti pensare che a Padova il tasso è salito del 7% negli ultimi tempi...

Non solo: l'Ater, guidata dal presidente (ed ex commissario) Luca Barattin ha appena censito le situazioni più a rischio di decadenza. Se la (contestatissima) riforma Zaia del 2019 vedeva non meno di 500 famiglie assegnatarie fuori dai parametri, destinate a lasciare i loro alloggi fra due anni (il termine massimo concesso per mettersi in regola), i nuovi parametri socioeconomici introdotti nella revisione della legge (specie la soglia Isee alzata a 35 mila euro) fa sì che gli assegnatari a rischio siano scesi a 100. E di questi, 80 hanno oltre 65 anni, esentati per la deroga dell'età. Alla fine, si stima che a rischiare di perdere casa siano non più di 20-25 nuclei, dunque lo 0,5% del totale. —



Condomini di Treviso: i sindacati inquilini denunciano l'emergenza sfratti a seguito del Covid 19

OCCHIOBELLO Il Comune ha incontrato gli inquilini per parlarne

Case popolari, 115 in vendita

OCCHIOBELLO - Sono 115 gli alloggi interessati dal piano di alienazione di edilizia residenziale pubblica.

L'amministrazione comunale e l'ufficio tecnico hanno incontrato gli assegnatari delle abitazioni che rientrano nel piano di vendita: gli alloggi sono stati valutati, tenendo anche conto degli interventi realizzati autonomamente dagli inquilini nel corso del tempo, e saranno proposti a un costo inferiore al prezzo di mercato. Potrà candidarsi all'acquisto solo chi ha sottoscritto un regolare contratto di locazione di alloggio di edilizia residenziale pubblica da almeno cinque anni ed è in regola con il pagamento del canone d'affitto. Non possono, invece, acquistare l'abitazione le persone estranee al nucleo familiare del locatario dell'alloggio, chi non paga regolarmente l'affitto o l'assegnatario che usa l'alloggio in modo improprio.

Il piano di vendita ha l'obiettivo di garantire investimenti per la manutenzione del patrimonio esistente, composto da 190 alloggi, e favorire l'eventuale realizzazione di nuove case.

Durante gli incontri con gli inquilini, sono stati distribuiti moduli per la manifestazione di interesse all'acquisto, il piano di vendita ha durata cinque anni, entro i quali gli assegnatari potranno richiedere di comprare l'abitazione. L'interesse può essere dichiarato dagli inquilini presentando il modulo all'ufficio protocollo del Comune, per informazioni sui tempi e le modalità della vendita è a disposizione l'ufficio case popolari 0425766163.

A. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Comune di Occhiobello informa gli inquilini della possibilità

