

Rassegna del 04/09/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

04/09/2020	Italia Oggi	34	Intervista a Vincenzo Garruti - Rigenerazione, nessun dietrofront	...	1
04/09/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	9	Intervista a Stefano Patuanelli - Patuanelli: «Ecobonus strutturale Investimenti detassati ovunque»	Barbera Alessandro	2
04/09/2020	Sole 24 Ore Centro	5	Un patto trasversale sul Recovery Plan, Roma tenta il rilancio	Santilli Giorgio	4

SCENARIO

04/09/2020	Gazzettino	13	Aspi, al via la newco per la scissione	Amoruso Roberta	6
04/09/2020	Gazzettino Belluno	2	Anas promette: «A ottobre via l'imbutto di Longarone» - Caos traffico, sparisce l'imbutto	...	7
04/09/2020	Gazzettino Belluno	3	Passione in A27: dopo le ispezioni lavori nelle gallerie	...	9
04/09/2020	Gazzettino Venezia	7	La ministra De Micheli al Bologna	...	10
04/09/2020	Gazzettino Venezia	13	By pass, l'impresa presenta il conto e chiede altri 7 milioni - Campalto, altri 7 milioni per il bypass	Trevisan Elisio	11
04/09/2020	Nuova Venezia	29	Asfaltature in centro Negozianti arrabbiati	G.Ca.	13
04/09/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	7	Il Cda di Atlantia approva la scissione di Autostrade Verso una nuova Spa	...	14
04/09/2020	Sole 24 Ore	6	Ecco i mostri urbani salvati dal decreto semplificazioni - Città ingessate, nasce l'alleanza tra costruttori e Legambiente	Santilli Giorgio	16
04/09/2020	Sole 24 Ore	22	Agevolazioni. Superbonus, dai clienti retail 24 documenti per la cessione	Latour Giuseppe	20
04/09/2020	Sole 24 Ore	6	Maxi piano di Roma per il Recovery Fund, c'è la metro D	Marini Andrea	21

PARLA IL RELATORE VINCENZO GARRUTI (M5S)

Rigenerazione, nessun dietrofront

Un testo per nulla depotenziato in commissione, anzi notevolmente migliorato che consentirà di «mettere a terra» rapidamente i 209 miliardi di euro che arriveranno all'Italia con il Recovery Fund. **Vincenzo Garruti** (M5S), relatore del decreto legge Semplificazioni assieme a **Valeria Sudano** (Italia Viva), difende le modifiche introdotte dalle commissioni affari costituzionali e lavori pubblici del Senato dalle critiche di Ance e Legambiente che senza mezzi termini hanno parlato di «visioni retrograde e conservatrici» con riferimento ai paletti introdotti dall'emendamento della senatrice **Loredana De Petris** (Leu) in materia di rigenerazione urbana.

Domanda. Come giudica il lavoro delle commissioni sul decreto semplificazioni? Si aspettava che un provvedimento in origine apparentemente molto condiviso dalle forze di maggioranza potesse creare tante tensioni?

Risposta. Guardi, c'è sicuramente stata una dialettica vivace, ma più che altro concentrata su punti specifici. E questo ha oscurato la proficua sintesi che spesso è stata raggiunta da tutte le forze politiche durante gli enormi sforzi che abbiamo fatto nelle Commissioni, anche di notte. Ecco, il mio auspicio è che in futuro si possa raggiungere la stessa comunione d'intenti anche al di fuori del grande impegno notturno. La realtà è che qui abbiamo 209 miliardi di euro di Recovery Fund alle porte, il più grande piano di investimenti che l'Italia abbia mai avuto. Teniamo presente che queste risorse saranno erogate in base allo stato di avanzamento dei lavori. Il Dl Semplificazioni quindi, è un obiettivo in sé ma è anche un grande strumento, fondamentale per mettere a terra rapidamente queste risorse europee e per sbloccare le altrettanto ingenti risorse incagliate in questa o quella pastoia burocratica: oggi abbiamo più di 100 miliardi già scontati nel bilancio dello Stato da qui ai prossimi 15 anni.

D. Le aspettative sul decreto sono sempre state molto elevate e lo si è capito subito dalle tante richieste di modifica depositate nel corso delle audizioni. Sul testo che approda in aula sembra tuttavia esserci stato solo un lavoro di manutenzione ordinaria da parte delle commissioni.

R. Per prima cosa la manutenzione di tante buone norme contenute nel testo originario del decreto è un valore e non una deminutio, visto l'obiettivo che ci siamo posti: semplificare. Ma poi in fase di iter parlamentare abbiamo introdotto moltissimi miglioramenti, come quelli conseguenti agli emendamenti del Movimento 5 Stelle, firmatari **Giorgio Fede** e **Agostino Santillo**, che consentiranno di costruire e ricostruire più velocemente in zone sismiche sia limitando le procedure alla sola Scia, sia accorciando drasticamente i tempi delle autorizzazioni del genio civile con

tanto di principio del silenzio-assenso.

D. Cosa risponde a chi, come l'Ance, parla apertamente, riferendosi agli emendamenti approvati in commissione, di «visione retrograda e conservatrice», soprattutto in materia di rigenerazione urbana?

R. In realtà non vedo nulla di preoccupante. Le modifiche introdotte dal Parlamento, rispetto al testo del decreto legge, con riferimento alle zone omogenee A fanno salve le diverse previsioni delle leggi regionali e dei piani urbanistici. Questo significa che nelle zone "omogenee A", qualora gli strumenti urbanistici (come i Piani particolareggiati o la legge regionale) lo consentano, diventa possibile considerare la demolizione e ricostruzione oppure il ripristino di edifici crollati o demoliti quali interventi di ristrutturazione edilizia. La finalità della modifiche introdotte in conversione e più in generale dal decreto è proprio quella consentire gli interventi di rigenerazione urbana in particolare nelle aree più degradate e di agevolare l'efficientamento energetico e l'adeguamento antisismico, riducendo il consumo del suolo e salvaguardando gli edifici vincolati e aree di particolare pregio storico e architettonico.

D. Le procedure veloci per le gare sono state prorogate al 31 dicembre 2021, ma molti sostengono che il vero problema non sia la durata delle gare ma i tempi per portare a termine gli appalti. Si poteva fare di più in questo senso?

R. La proroga al 31 dicembre serve a intercettare e a spendere velocemente fino a fine 2021 i fondi Recovery. Visto che a partire dal 2021, e per tutto l'anno, saranno disponibili queste risorse, abbiamo bisogno di un sistema agile per mettere a terra risorse tempestivamente e proficuamente.

D. Un altro correttivo atteso era quello in materia di danno erariale. La Corte dei conti in audizione aveva bocciato la riforma del danno erariale contenuta nel decreto, ma la norma è rimasta immutata. Come mai?

R. Rispettiamo ovviamente il giudizio della Corte dei conti, ma siamo convinti della bontà della soluzione trovata per superare l'atavico problema italiano della «paralisi della firma», evidenziato in altre occasioni dalla stessa Corte dei conti e da altre autorità indipendenti.

— © Riproduzione riservata —



Vincenzo Garruti



Il ministro dello Sviluppo economico: «Per le coperture useremo in parte il Recovery Fund Vogliamo introdurre uno sconto fiscale al 100% sugli utili aziendali che saranno reinvestiti»

Patuanelli: «Ecobonus strutturale Investimenti detassati ovunque»

Il Sì al referendum passerà e comunque andranno le regionali, per il governo non ci sarà nessuna conseguenza

L'INTERVISTA

Alessandro Barbera / ROMA

Stefano Patuanelli, classe 1974, ingegnere edile di Trieste, una delle città del Nord peggio collegate e lontane dalla Capitale. Ministro dello Sviluppo economico, già capogruppo al Senato, è il più governativo dei Cinquestelle. Media, soppisce, ascolta. Nel mondo post-Covid e del neostatalismo il suo dicastero è tornato rilevante: i predecessori erano costretti a passare col cappello in mano dal collega dell'Economia. Risponde al telefono dopo due incontri troppo lunghi al primo piano del fascistissimo Palazzo Piacentini.

Patuanelli, che succede nel M5s? Due giorni fa 28 deputati non hanno partecipato al voto di fiducia sul decreto che proroga lo stato di emergenza. Erano gran parte firmatari dell'emendamento che chiedeva di bloccare la proroga dei vertici dei Servizi segreti. C'è una rivolta contro il premier? Una scissione degli amici di Di Battista?

«Mi risultano sette voti contrari fra i nostri, gli altri assenti per varie ragioni. No, non vedo rischi di scissioni, semmai un problema di dialogo fra governo e gruppi della maggioranza. Veniamo da mesi in cui abbiamo fatto largo uso di decreti, ma come è noto non avevamo alternative. Sono stato capogruppo, capisco il disagio. Dovremo tenerne conto in futuro».

A proposito di decreti: Con-

industria dice che quello di Ferragosto è assistenzialista. Cosa risponde?

«Confindustria sa che i decreti di questi mesi sono serviti a tamponare difficoltà enormi, ma abbiamo anche approvato misure importanti che renderemo strutturali».

Quali?

«Il superbonus al 110 per cento sulle ristrutturazioni edilizie, tutto il pacchetto per l'innovazione e il trasferimento tecnologico, la decontribuzione per il lavoro dipendente».

Quest'ultima misura riguarda solo le aziende del Sud. Al Nord protestano.

«Stiamo ragionando su un'estensione della misura ai dipendenti delle aziende del Nord e uno sconto fiscale al 100% sugli utili reinvestiti».

Misure costose. Come le finanzierete?

«In parte col Recovery Fund».

Quando arriveranno questi soldi?

«Leggo che avremmo nutrito la speranza di ottenerli già quest'anno: nulla di tutto ciò. Entro la primavera del 2021 avremo il 10 % dei progetti finanziati. Il resto nella seconda parte dell'anno o nel 2022».

Avete calcolato che all'Italia spettano poco più di 200 miliardi, parte dei quali a fondo perduto, il resto prestati. Quanto chiederemo dell'uno e dell'altro strumento?

«Il piano di metà ottobre sarà completo, e programmerà tutto l'ammontare a nostra disposizione».

Per non fare altro debito non sarebbe utile l'aiuto dal fondo salva-Stati? Il commissario all'Economia Paolo Gentiloni ha detto mille volte che l'Ue non imporrà condizioni, eppure i suoi colleghi dei Cinque Stelle non vogliono sentirne parlare.

«Continuo a ritenere che i fondi del Mes non siano lo strumento più adatto per noi. Ve-

dremo come evolverà la situazione. Per ora mi concentrerei su come sfruttare al top l'opportunità del Recovery Fund».

Che farete d'altro con questi fondi? La sua collega del Lavoro Nunzia Catalfo ha proposto un piano per lavorare meno. Gentiloni teme si svuotino i cassetti delle opere mai finanziate.

«Non abbiamo svuotato nessun cassetto. Per quanto riguarda il mio ministero abbiamo individuato tre filoni: transizione digitale e ambientale, rafforzamento del sistema produttivo».

Che significa "rafforzamento del sistema produttivo"?

«Da un lato vogliamo sostenere chi vuol fare investimenti e riportare produzioni delocalizzate, il cosiddetto reshoring. Dall'altra consentire un miglior accesso al credito aiutando la ricapitalizzazione delle imprese. Stiamo studiando interventi "verticali" sulle filiere, come quella dell'aerospazio, per Leonardo e le aziende minori dell'indotto. Il Recovery servirà poi a sviluppare un piano nazionale dell'acciaio. Con un altro piano europeo - il Just Transition Fund - si potrà sostenere la decarbonizzazione dell'Ilva. Infine ci sarà la parte di interventi "orizzontali" per rendere strutturali le misure che citavo prima, dal superbonus edilizio a quello per l'innovazione delle imprese, il "mondo 4.0", potenziandone le aliquote».

La società unica delle reti a maggioranza Tim rischia di essere bocciata dall'Europa? Se così fosse non sarà possibile finanziare i progetti sulla banda larga con le risorse del Recovery.

«Della questione discuteremo con Bruxelles. Il progetto è una società che non si occupi solo di fibra, ma anche di 5G, cloud, i cosiddetti server di prossimità. E sarà aperta a tut-



ti. Telecom s'è riservata di tenere il 50,1%, ma non è detto che ciò alla fine avvenga. Una cosa è certa: la gestione della società sarà a trazione pubblica e la missione di essere neutrale. Avverrà grazie al combinato disposto tra le modalità di diritto di voto e il limite di sette consiglieri a Telecom».

Autostrade, Tim, ora pure la Borsa. Cassa depositi e prestiti è la nuova Iri?

«Non guardiamo al futuro con gli strumenti del passato. L'Iri era una cosa, Cassa un'altra. Lo Stato non deve fare l'imprenditore, ma in alcuni casi – penso alle reti – non possiamo limitarci a fare l'arbitro ma guida degli investimenti privati».

In passato su questo ha detto cose diverse. La verità è che oggi lo Stato fa l'imprenditore eccome. Con Alitalia fin troppo, e per questo ci sono problemi con Bruxelles.

«In effetti i tempi si sono dilatati oltre il dovuto. A breve avrò un confronto con gli altri ministeri interessati. Conto ci siano novità entro la fine della prossima settimana».

Che cosa accadrà al governo dopo il 21 settembre? Teme conseguenze dall'esito del referendum e delle amministrative?

«Il sì al referendum passerà, e comunque andranno le elezioni non ci saranno conseguenze sul governo».

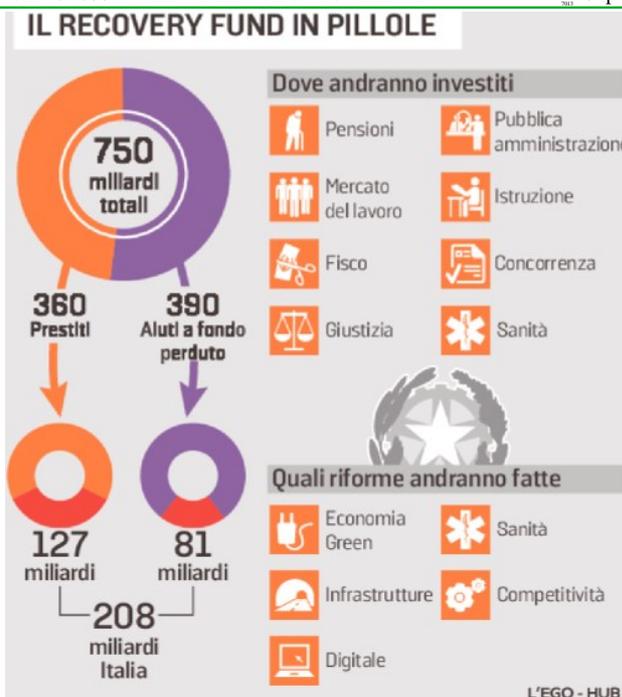
Nemmeno se vincessero le amministrative?

«Si vota per una tornata di amministrative ogni anno. Se dovessimo tenerne sempre conto, i governi cambierebbero continuamente. E poi alternative a questa maggioranza non ce ne sono».

Beh, si potrebbe tornare al voto nazionale.

«Noto un paradosso: coloro che vedono il governo vacillare sono gli stessi che chiedono stabilità. Le elezioni saranno nel 2023 per eleggere 400 deputati e 200 senatori». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STEFANO PATUANELLI
MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
ESPONENTE DEI CINQUESTELLE

Un patto trasversale sul Recovery Plan, Roma tenta il rilancio

Verso il voto del 2021. Tutte le forze politiche hanno interesse alla poltrona di sindaco ma serviranno risorse e progetti

Rebecchini (Ance): intesa su opere e fondi, poi vinca il migliore

Giorgio Santilli

La politica non ha sempre a che fare con la logica. Eppure sono molti, nella società civile ed economica romana, a vedere dietro il grande scontro politico del 2021 - le elezioni del nuovo sindaco della Capitale - una occasione unica di rilancio per la città. Auspici e previsioni favorevoli non sono indotti dal teatro e dai riti della politica, dalle solite alchimie stucchevoli di candidati, schieramenti e liste, di cui già si intravedono le avvisaglie, quanto da una doppia consapevolezza: la prima è che la poltrona di sindaco è ambitissima come mai da tutti i partiti politici di destra, di sinistra e di centro, per ragioni politiche diverse ma tutte molto forti; la seconda è che senza risorse finanziarie, progetti chiari e almeno un nocciolo di riforma istituzionale, anche il prossimo sindaco potrà poco o nulla per rimettere in piedi la città, paralizzata dal groviglio di nodi che la affondano ormai da anni.

Lo schema si propone non in un momento qualunque. Ed è proprio la circostanza temporale a dargli una facciata di realismo. Buona parte dell'autunno sarà impegnato dal governo - in

una cornice nazionale che non potrà non coinvolgere anche le opposizioni - a individuare un piano credibile di grandi priorità di sviluppo per l'Italia cui destinare alcune centinaia di miliardi di fondi in arrivo dall'Unione europea. Non è ancora chiaro che ruolo avranno le città nel Recovery Plan ma non c'è dubbio che nelle grandi città c'è oggi il motore dello sviluppo mondiale e in questo senso Roma costituisce uno spreco per l'intera Italia (si veda l'articolo sotto). La politica, alzando un po' lo sguardo oltre il brevissimo periodo, potrebbe dare lustro, benzina, concretezza alla battaglia elettorale per Roma.

Pochi, per ora, vengono allo scoperto, forse perché le grandi manovre per Roma cominceranno dopo il voto per le regionali. Ma il tema circola fra chi ha a cuore il rilancio romano, a partire dalle imprese che ci lavorano. Il presidente dell'Ance Roma, Nicolò Rebecchini, per esempio, non si fa pregare, non solo a stilare le priorità infrastrutturale e di servizio per Roma: dalla metropolitana linea C e B1 e prolungamento della B, all'anello ferroviario, dalla gestione dei rifiuti a un assetto più ordinato delle municipa-

lizzate, dai progetti di rigenerazione urbana, di sostituzione edilizia, vera risposta agli obiettivi green che l'Europa chiede, alla manutenzione straordinaria del patrimonio pubblico del Comune, dal sostegno alle famiglie con concreti aiuti a contrarre mutui, al rilancio del settore turistico colpito dal Covid. Ma anche a dire a quali condizioni tutto questo può diventare realtà. «Serve oggi più che mai - dice Rebecchini - un patto trasversale tra tutte le forze politiche che guardano a Roma con interesse per individuare un certo numero di progetti strategici, per garantire le risorse necessarie a finanziarli e anche per garantire al futuro sindaco poteri da supercommissario. Fatto questo patto trasversale, si potrebbe dire: vinca il migliore».

Sarebbe un segnale davvero importante per la città e per il Paese. Sarebbe un patto capace di alzare immediatamente il livello della competizione elettorale a Roma e probabilmente in Italia. Il primo effetto, concreto sarebbe che tanti big, che oggi si defilano quando si chiede loro di scendere in campo, potrebbero trovare la cornice giusta per ripensarci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nicolò Rebecchini.

Per il presidente dei costruttori romani serve un patto trasversale tra tutte le forze politiche «anche per garantire al futuro sindaco poteri da supercommissario»





Un piano per Roma.

Nella società civile ed economica romana si vede la partita del nuovo sindaco del 2021 come una occasione unica di rilancio per la città

Aspi, al via la newco per la scissione

►Ok del cda di Atlantia al veicolo in cui confluirà ►Nella trattativa con la Cdp da sciogliere i nodi fino all'88% di Aspi. La società sarà poi quotata a prezzo e manleva. Gualtieri: «Dossier complesso»

IL MINISTRO DE MICHELI: INVIATA LA PROPOSTA DI TRANSAZIONE CHE CHIUDE IL CAPITULO REVOCA. ARRIVATO L'OK AL PEF PER LE NUOVE TARIFFE

L'OPERAZIONE

ROMA Il primo passo è agli atti. Il via libera arrivato puntualmente ieri dal cda di Atlantia alla costituzione della newco che segnerà l'uscita della famiglia Benetton da Autostrade per l'Italia è il primo passaggio formale di una svolta nel controllo delle Autostrade, ma sarà la trattativa con Cdp a definire i dettagli della dote con la quale nascerà la nuova società "Autostrade Concessioni e Costruzioni spa".

Potrà confluire nel nuovo veicolo fino all'88% di Aspi, ha spiegato la nota di Atlantia al termine del cda. E sarà in un secondo momento quotata in Borsa. Tutto il resto è da scrivere, dalla valutazione di Aspi (si parla di 11 miliardi, corrispondenti al valore di carico delle quote di Silk Road e di Allianz), le modalità di accesso di Cdp (se davvero con un aumento riservato fino a 6 miliardi anche agli altri soci privati) e la cornice della manleva chiesta dalla Cassa sulla gestione futura.

Una fotografia della situazione

ha provato a farla ieri il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, riferendo alla Camera sul dossier autostradale davanti alla Commissione di vigilanza su Cdp. Il negoziato tra la Cassa e Atlantia «è complesso e delicato anche alla luce della circostanza che Atlantia ha proposto strutture dell'operazione alternative», ha detto il ministro ai parlamentari riferendosi alla possibilità di una cessione diretta di Aspi da parte di Atlantia sul mercato con asta competitiva.

Ipotesi, quest'ultima, confermata nella stessa nota della holding come alternativa percorribile allo scorporo e quotazione: «L'ipotesi di vendita diretta dell'intera quota dell'88% detenuta da Atlantia in Autostrade per l'Italia», si legge infatti nel comunicato, «permane quale alternativa all'operazione di scissione come già annunciato nel comunicato del 4 agosto 2020». E le ipotesi di accordo imminente con Cdp circolare negli ultimi giorni? È «in via di definizione» per Gualtieri, l'interlocuzioni tra le parti. Ma alcuni punti fermi ci sono, ha puntualizzato il ministro: sarà «un'operazione di mercato» con il «coinvolgimento della Cdp cui verrà trasferito il controllo» di Aspi. Il dossier richiede «riservatezza», ha ribattuto ai parlamentari, e la Cdp sta discutendo «in autonomia», ma Gualtieri si è detto «moderatamente fiducioso».

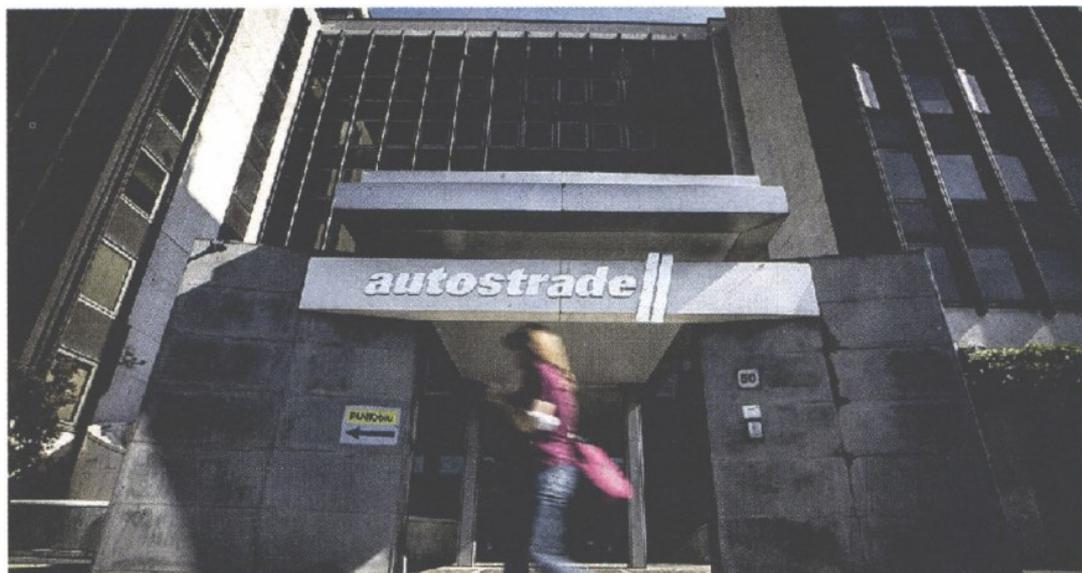
I TEMPI

Lo schema intorno al quale si sta concentrando la trattativa prevede: prima lo scorporo di Aspi da Atlantia per una quota del 70% da far confluire nella newco e poi la quotazione con successivo aumento di capitale a favore di Cdp. Ma ci sono ancora molti ostacoli da superare. E i tempi non saranno così brevi. Anzi. Di questo ha preso atto ieri il mercato, che dopo l'exploit della vigilia ha segnato ieri una pausa per i titoli Atlantia (-6,1% a 14,69 euro).

Per Gualtieri il governo vuole «aprire una pagina nuova con un regime concessorio più moderno che superi il regime di revoca e indennizzo, squilibrato a favore del concessionario, un sistema più equo e che dia spazio a una ambiziosa operazione con partner come Cdp». Ma è stata la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ieri a dare conferma della svolta sul dossier: «Per quanto riguarda la concessione, il Mit ha inviato la proposta di transazione ad Aspi». Tradotto: ha inviato la proposta di atto che chiude il procedimento di revoca della concessione avviato il 16 agosto 2018. Non solo. Lo stesso Mit ha appena inviato ad Aspi l'atto aggiunto, con tanto di approvazione, del Piano economico finanziario, tanto atteso anche per definire il valore di Aspi.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede di Autostrade



Anas promette: «A ottobre via l'imbuto di Longarone»

► Il 21 agosto è stato il giorno peggiore: contate 28mila auto

L'agosto da bollino rosso è terminato. Un mese, anzi un'estate di traffico e disagi sulla statale 51 con il record di 28mila auto a Longarone nel solo giorno del 21 agosto. Ma finalmente si vede la luce in fondo al tunnel. Il piano straordinario per i Mondiali 2021 sulla Statale 51 di Alemagna è a metà. Stanno per terminare le opere sui principali punti critici e in particolare

l'imbuto di Longarone sparirà entro ottobre. La seconda metà del piano dei Mondiali sarà poi in discesa. A spiegarlo è Anas: «I lavori di modifica dello svincolo tra la Alemagna e la Provinciale della val di Zoldo, che avrebbero dovuto concludersi prima della stagione estiva, hanno subito uno slittamento a causa del Covid». Il Piano Mondiali 2021 sulla Alemagna vede, ad oggi, 22 interventi completati (per oltre 21 milioni di euro) e 24 interventi in corso (che hanno prodotto un avanzamento di ulteriori 22 milioni di euro)

Bonetti alle pagine II e III



L'INCROCIO La Alemagna e la strada che scende dalla val di Zoldo

Caos traffico, sparisce l'imbuto

► Anas fa il punto sulle opere mondiali i lavori a Longarone ► Il punto ha creato gravi disagi nell'esodo e controesodo 2020 all'incrocio con la provinciale 251 termineranno a ottobre a causa della corsia unica: è il punto più critico per la Stradale

**IL PIANO DI LAVORI
"CORTINA 2021"
SULLA ALEMAGNA È
A METÀ: 22 INTERVENTI
COMPLETATI
E 24 IN CORSO**

IL PIANO

BELLUNO L'agosto da bollino rosso è terminato. Un mese, anzi un'estate di traffico e disagi sulla statale 51. Ma finalmente si vede la luce in fondo al tunnel. Il piano straordinario per i Mondiali 2021 sulla Statale 51 d'Alemagna è praticamente a metà strada. E gli automobilisti dovranno pazientare ancora per poco. Stanno per terminare le opere sulle principali criticità, e in particolare l'imbuto di Longarone sparirà entro ottobre. La seconda metà del piano dei Mondiali sarà poi in discesa. A spiegarlo è Anas, che fornisce un quadro dettagliato di quanto fatto.

L'IMBUTO DI LONGARONE

Più volte, in questi giorni di ingorghi, la stessa polizia stradale aveva confessato di attendere con ansia il termine dei lavori a Longarone, all'incrocio verso la 251, perché solo allora il traffico tornerà a respirare. «I lavori di modifica dello svincolo tra la SS 51 e la SS251, che avrebbero dovuto concludersi prima della stagione estiva, hanno subito uno

slittamento a causa del Covid - spiegano da Anas -. Oggi sono in corso e la loro ultimazione è prevista per il mese di ottobre. Non appena l'avanzamento dei lavori lo consentirà, la svolta da e per la SS 251 sarà ripristinata per diminuire i disagi alla circolazione, che sono stati gestiti mediante un presidio fisso del personale di cantiere in relazione all'intensità del traffico».

LO STATO DELL'ARTE

Il Piano Straordinario per i Mondiali 2021 sulla statale 51 d'Alemagna vede, ad oggi, 22 interventi completati (per oltre 21 milioni di euro) e 24 interventi in corso (che hanno prodotto un avanzamento di ulteriori 22 milioni di euro). L'ultimazione del Piano, come comunicato dal Commissario Straordinario nel suo incontro con gli amministratori del Cadore e del Comelico del luglio scorso, è prevista per gennaio 2021. «In ogni caso, per quella data - rassicura Anas -, eventuali interventi non completati saranno messi in sicurezza in modo da non creare interferenze al traffico».

ESTATE DI DISAGI

Quindi la prossima estate non sarà tutta da bollino rosso come quella 2020. «L'attivazione di un così importante piano di investimenti - conclude Anas -, su un orizzonte di tempo limitato e su una viabilità storica, genera necessariamente un aggravio alla

fluidità del traffico. Per questo i cantieri sono stati attentamente pianificati in modo da arrecare il minor disagio possibile, a seguito di uno studio condiviso con tutti gli enti locali. Va evidenziato che l'importante investimento stanziato e la pazienza richiesta all'utenza consentiranno di cambiare definitivamente la viabilità del Bellunese, insieme alle opere per le Olimpiadi del 2026, con importanti benefici per il territorio». In questa estate 2020 hanno lavorato sulla statale 51 d'Alemagna oltre 150 persone tra personale Anas e delle imprese esecutrici.

ACQUABONA

Il caso di Acquabona, con l'interruzione della statale 51 per 3 ore a causa dell'ennesima colata, nei giorni scorsi, aveva scatenato polemiche sui lavori "mondiali" recentemente realizzati. «Quella colata di acqua e fango si è verificata tra le progressive 98+320 e 98+370 - spiega Anas - e proviene dal cosiddetto "Canalone di Acquabona", da tempo praticamente inattivo. Le sue opere



di protezione, realizzate negli anni '90 da diversi soggetti e secondo idee di gestione stradale diverse da quelli odierne, sono oggetto di costante manutenzione da parte degli enti preposti. Hanno funzionato anche in questo caso, avendo trattenuto la colata di detrito e lasciato filtrare, durante il nubifragio di domenica, solo acqua mista a fango». Altro capitolo l'opera di sicurezza idraulica fatta nell'ambito dei Mondiali. «L'intervento realizzato da Anas nel 2015-2018 (tra 97+400 e 98+300 "Protezione del corpo stradale dalle colate detritiche in località Acquabona a Cortina") - prosegue - è adia-

cente al punto di interesse, ma intercetta la più cospicua "Colata di Punta Negra", diversa dalla precedente, e che aveva provocato gravi danni alla viabilità a partire dall'ottobre 2014. Dopo le opere realizzate da Anas, la colata di Punta Negra non ha più creato problemi al traffico». Sempre in quel punto l'impresa "Cme, Consorzio Imprenditori Edili" aveva realizzato tra il maggio ed il settembre 2018, i lavori di rifacimento del muro di sottoscampa e dell'opera idraulica al km 98+600, per un importo complessivo di circa 300.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LUCE IN FONDO AL TUNNEL
dopo giorni da bollino rosso per il traffico a causa dei lavori a Longarone un sospiro di sollievo: Anas spiega che l'imbuto sulla ss 51 all'incrocio con la strada 251 sparirà con ottobre e si tornerà a due corsie

Passione in A27: dopo le ispezioni lavori nelle gallerie

**NON SONO BASTATI
I DISAGI DEI MESI
SCORSI NEI TUNNEL
A SETTEMBRE
INTERVENTI A CAVE EST
E FADALTO OVEST**

L'AUTOSTRADA

BELLUNO Se gli automobilisti hanno pazientato in coda sulla statale 51 di Alemagna piena di cantieri, in quest'estate da bollino rosso, non è andata meglio sulla autostrada. Non solo al solito nodo in uscita a Pian di Vedoia, ma anche nel tratto a pagamento. Le ispezioni che erano in corso nelle gallerie in A27 hanno fatto penare gli utenti della strada portandoli alcune volte all'aspezzatura. E non è finita: altri cantieri inizieranno a settembre.

IL TRAFFICO

Nell'analisi dei movimenti della stazione di Belluno della A27 tra l'1 e il 24 agosto i flussi registrati da Autostrade per l'Italia Tronco di Udine sono in linea o lievemente in calo rispetto agli stessi periodi dello scorso anno. Qualcosa in meno: circa meno 1.5% in media.

I CANTIERI

Dopo le ispezioni gli adeguamenti. Per tutto il mese di set-

tembre sulla A27 tra Fadalto/Lago Santa Croce e Belluno sarà chiusa la direzione nord - dalle 06.00 di lunedì alle 14.00 di venerdì, per eseguire lavori obbligatori di adeguamento degli impianti di sicurezza ai sensi del D.Lgs. 264/06 della Galleria Cave Est e Fadalto Ovest. La modalità di cantierrizzazione - si apprende da fonti tecniche di Autostrade per l'Italia - prevede la deviazione del traffico nella carreggiata opposta ed è stato organizzato proprio per evitare riflessi sugli spostamenti del weekend quando le carreggiate tornano pienamente fruibili.

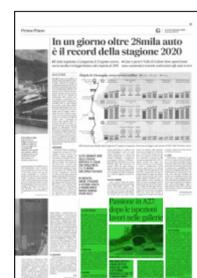
ALTRI LAVORI

È poi prevista in A27 prevista per giovedì 3 settembre, con orario 19.00 - 06.00 la chiusura dello svincolo tra la Tangenziale di Mestre e l'A27, direzione di Belluno per lavori di pavimentazione durante l'orario notturno a ridotto flusso di veicoli. Il traffico verrà deviato su itinerari prestabiliti coordinati con le Società Autovie e Cav. Venerdì 4 settembre sempre con orario 19.00 - 06.00 la chiusura dello svincolo tra l'A4 Torino - Milano e l'A27, in entrambe le direzioni, per lavori di pavimentazione durante l'orario notturno a ridotto flusso di veicoli. Il traffico verrà deviato su itinerari prestabiliti coordinati con le Società Autovie e Cav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANCORA LAVORI gallerie chiuse in A 27 a settembre si ricomincia



Appuntamenti

La ministra De Micheli al Bologna

INCONTRI Giornata targata Pd oggi a Mestre e a Marghera: questa sera, infatti, all'hotel Bologna di fronte alla stazione ferroviaria il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli interverrà, assieme al candidato sindaco Pier Paolo Baretta, ad un incontro con gli operatori portuali per parlare dei problemi dello scalo veneziano: dalle crociere della Marittima alle navi commerciali delle banchine della terraferma. Nel pomeriggio, invece, alle 15:30 nello storico capannone del Petrolchimico in via Bottenigo di fronte alla

vecchia entrata delle fabbriche, il Circolo Tematico Pd Insieme organizza un incontro aperto a tutti i lavoratori dell'area industriale, dal titolo "Opportunità, lavoro, diritti", al quale parteciperanno, tra gli altri, lo stesso Baretta e Andrea Martella, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri che si è impegnato nei mesi scorsi per ottenere dal Governo l'istituzione della Zona logistica semplificata (Zls) per le aree libere di Marghera e del Rodigino e per l'industria del vetro di Murano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Mestre

By pass, l'impresa presenta il conto e chiede altri 7 milioni

La ditta che ha costruito il by-pass di Campalto batte cassa con Anas per i maggiori costi sostenuti nella realizzazione del tunnel di via Gobbi

Trevisan a pagina XIII

Campalto, altri 7 milioni per il bypass

►Li chiede all'Anas l'impresa costruttrice per 40 mila metri cubi ►Per la Vittadello l'ulteriore intervento è servito per consolidare di cemento armato in più del previsto nella galleria San Martino via Gobbi e il sottopasso ma il committente non lo riconosce

INTANTO IL PAESE ASPETTA LE OPERE COMPLEMENTARI DELLE QUALI E' QUASI PRONTA LA PISTA CICLOPEDONALE DAL CENTRO AL CIMITERO

OPERE PUBBLICHE

MESTRE Il bypass di Campalto funziona, mancano alcune opere complementari, ma soprattutto mancano soldi. Si tratta di 7 milioni di euro che l'impresa Vittadello costruttrice dell'opera chiede all'Anas oltre ai 45 milioni che ha già pagato per realizzare la struttura. L'Anas non riconosce il debito ulteriore e così è nato un contenzioso che impiega uno stuolo di avvocati. Tutto sarebbe legato al sottopasso che permette di superare via Gobbi: in quel "buco", che è la parte più corposa dell'intera infrastruttura, l'impresa padovana ha gettato 40 mila metri cubi di cemento armato in più del previsto per garantire la sicurezza e la tenuta.

I CONTI

Il contenzioso non è una bazzecola perché 7 milioni di euro, se Anas dovrà pagarli, faranno lievitare di quasi il 20% il costo dell'opera che già così è costata

parecchio per 2 chilometri di strada dei quali 640 metri di rampe di accesso alla galleria

San Martino sotto a via Gobbi che è lunga appena 75 metri.

Come andrà a finire la storia non lo sa nessuno, per fortuna intanto l'impresa sta continuando i lavori per completare una delle opere complementari, la pista ciclopedonale che, con una spesa di 225 mila euro, unirà il centro di Campalto all'altezza della chiesa di San Martino al cimitero in corrispondenza del centro Don Vecchi IV dove risiedono un centinaio di anziani e della chiesa copta. La pista dovrebbe essere pronta e percorribile per fine mese, mentre altri interventi sono ancora in attesa di essere realizzati e non a caso il 16 luglio scorso, quando venne inaugurato il bypass proprio sotto alla galleria di San Martino, don Massimo Cadamuro, parroco di Campalto, aveva chiesto l'istituzione di un osservatorio per assicurare che l'Anas realizzi davvero le opere mancanti: barriere fonoassorbenti, le strade per le vie Casilina, Morosina e Carlo Martello, il ripristino dei collegamenti fognari, la posa dei cavidotti per l'illuminazione pubblica lungo le arterie secondarie, la ciclabile da sistemare su

via dei Lamponi. Secondo Alessandro Baglioni, capogruppo Pd della Municipalità di Favaro, inoltre, le due rotatorie di collegamento tra via Orlanda e il bypass non sarebbero ancora correttamente illuminate «e questo

le rende pericolose»; un altro punto pericoloso sarebbe in corrispondenza della bretella, parallela al bypass, che collega via Triestina, lato Tessera, con via Gobbi, e termina con un doppio incrocio: è una strada che, secondo la segnaletica, dovrebbe essere utilizzata per raggiungere il centro di Campalto e di Favaro; al termine della bretella, però, il traffico trova un segnale di stop in corrispondenza con via delle Felci, e pochi metri dopo un altro cartello indica di dare la precedenza per immettersi nella rotatoria di via Gobbi, dove incrocia pure la pista ciclopedonale.

I lavori per costruire il bypass di Campalto iniziarono nel 2016, tra polemiche sui prezzi considerati eccessivi pagati per gli espropri, e si erano fermati nel 2018 perché, durante gli scavi, emersero reperti archeologici, e si approfittò per consolidare via Gobbi all'incrocio col nuovo sottopasso, mentre i residenti della zona protestavano perché trovavano crepe sui muri.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CAMPALTO Qui sopra la galleria San Martino del nuovo bypass finanziato dall'Anas; a sinistra gli operai durante i lavori in via Gobbi dopo una voragine del sottopasso

SAN DONÀ

Asfaltature in centro Negozianti arrabbiati

SAN DONÀ

Nuove asfaltature in centro, subito la protesta dei commercianti di via Eraclea con Diego Paludetto: «Non ci hanno avvertito per tempo». Da ieri e fino all'11 settembre sono in corso lavori di asfaltatura e rifacimento della segnaletica orizzontale su via Battisti e via Eraclea. Sono anche stati avviati lavori di asfaltatura in affiancamento e ampliamento di quelli che

sta svolgendo Open Fiber a chiusura dei suoi cantieri, che sono già iniziati e coinvolgono via Carbonera e via della Ferriera. Nel corso del mese anche alcuni rappazzi di asfaltatura sulle vie Falesé e Verdi, e inoltre verrà completamente asfaltata via Risorgimento, oltre al tratto finale a senso unico di via Verdi. Il sindaco, Andrea Cereser, ha ringraziato gli uffici per l'impegno profuso. —

G.CA.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL NODO DELLE INFRASTRUTTURE

Il Cda di Atlantia approva la scissione di Autostrade Verso una nuova Spa

Primo passo per l'uscita totale dei Benetton dal settore resta la possibilità di vendita diretta dell'88% di Aspi

**Il ministro Gualtieri
sentito in commissione
«La trattativa con Cdp
è complessa e procede»**

ROMA

Via libera di Atlantia alla creazione di una società per la scissione di Autostrade per l'Italia ma per una decisione definitiva serve altro tempo. Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia «ha deliberato di procedere alla costituzione della società destinata a ricevere il compendio scisso, che includerà sino all'88% del capitale di Autostrade per l'Italia, e che sarà denominata Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa», ha reso noto il gruppo dopo il Cda di oggi, spiegando che la nuova società, nella quale dovrebbe entrare Cdp, sarà poi quotata in Borsa. Questo progetto di scissione verrà sottoposto all'approvazione di un prossimo Cda.

Ma resta sul tavolo anche l'ipotesi di «vendita diretta» dell'intera quota dell'88% detenuta da Atlantia in Aspi come «alternativa» alla stessa scissione.

In Borsa il titolo dei Benetton dopo il boom dell'altro giorno ha virato al ribasso, colpito da prese di beneficio, e ha chiuso la seduta con un tonfo del 6,1% a 14,69 euro.

«Sono moderatamente fiducioso per una soluzione positiva» sulla trattativa Aspi-Cdp «ma questo dipende dal nego-

ziato in corso», ha detto il ministro dell'Economia e delle Finanze, Roberto Gualtieri, in commissione bicamerale di controllo su Cdp circa il dossier Autostrade, alcuni minuti prima che Atlantia rendesse noto le deliberazioni del Cda, parlando di necessaria «riservatezza» proprio perché la trattativa è in corso.

«Le negoziazioni sono state avviate da Cdp il 16 luglio e sono in corso, è necessario rispettare la riservatezza», ha spiegato il ministro. «Il negoziato è complesso e delicato anche perché Atlantia ha successivamente proposto operazioni con strutture differenti», ha sottolineato Gualtieri, incalzato dai membri della commissione.

Di «complessità evidente» sul fronte della trattativa societaria ha parlato anche la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, a margine della firma di un accordo con la Svizzera per l'allargamento della linea ferroviaria del Sempione. Ma «vanno avanti entrambi i negoziati, sia quello sulla concessione che quello che riguarda la società», ha specificato la titolare del Mit, aggiungendo che per quanto riguarda la concessione il Mit ieri «ha inviato la proposta di transazione ad Autostrade per l'Italia». Una proposta «collegata agli impegni che l'azienda si era assunta nella lettera del 24 luglio al governo che noi abbiamo discusso

nel cdm del 14», ha spiegato De Micheli.

Il Mit ha inoltrato due proposte di documenti, tra loro collegati, su cui la concessionaria dovrà dare un riscontro. La prima riguarda una bozza di atto aggiuntivo. Si tratta dell'addendum contrattuale che, una volta siglato dalle due parti e dopo aver passato il vaglio dell'Avvocatura di Stato, riceverà il nuovo Piano economico e finanziario nel sistema regolatorio di Aspi. Esso prevede: 14,5 miliardi di investimenti al 2038 (compresa la «gronda» di Genova), 7 miliardi di manutenzioni, 3,4 miliardi di risorse compensative per il disastro del ponte Morandi. Dal punto di vista tariffario, una riduzione del tasso di rendimento degli investimenti effettuati al 7,09% (al posto dell'11%) e un cap dell'incremento medio annuo tariffario dell'1,75%. Il Mit, dunque, dice ok a quanto proposto su questo fronte da Aspi.

La seconda bozza riguarda la proposta di atto transattivo per la chiusura della procedura di revoca. Nella bozza, il Mit propone una ridefinizione dell'articolo 9 della Concessione, relativo al «grave inadempimento», introducendo una definizione più puntuale. In pratica grave inadempimento viene considerato un evento straordinario che interrompe in modo strutturale l'utilizzo della rete autostradale. Nel caso venga contestato al conces-



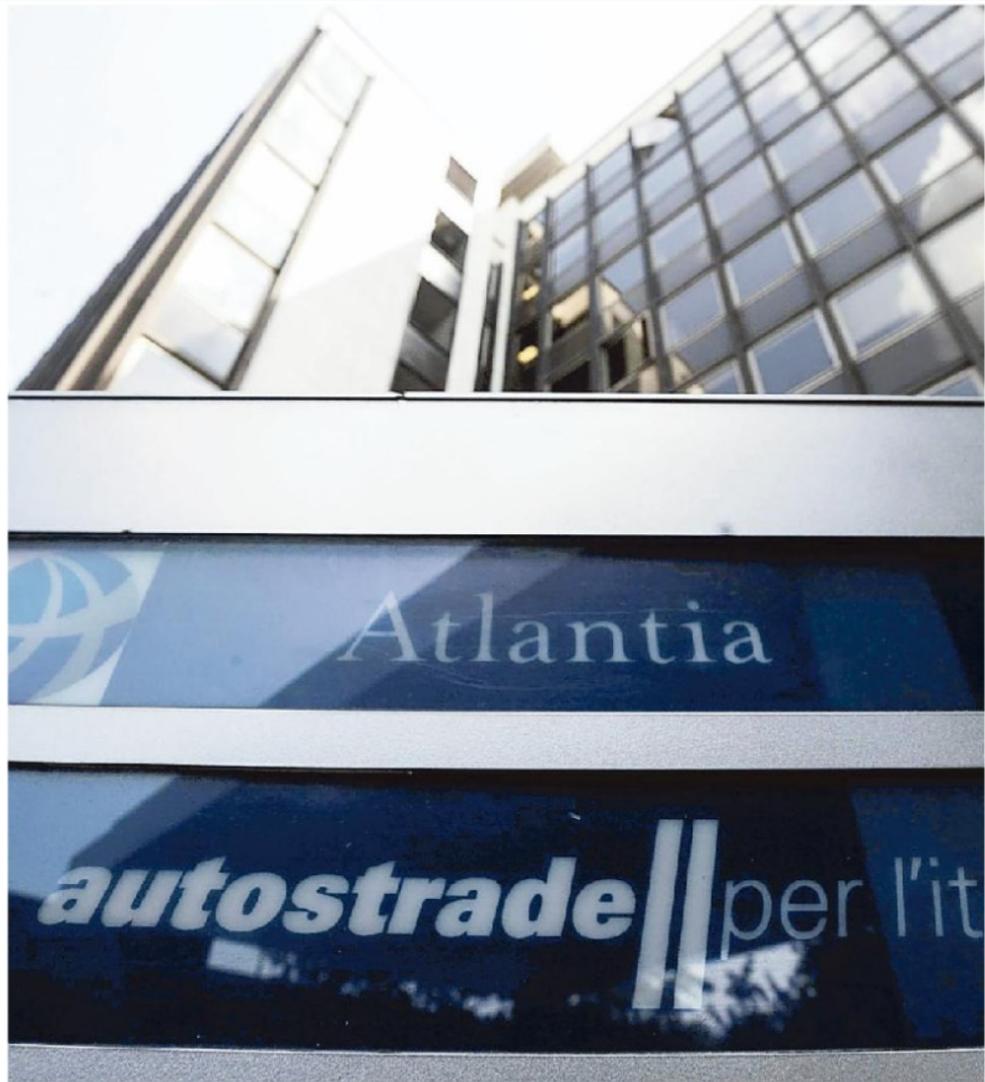
sionario un grave inadempimento, questi ha 60 giorni di tempo per controdedurre.

La scissione da Aspi è un punto di mediazione che potrebbe trovare d'accordo Atlantia, Cdp e gli investitori istituzionali esteri in quanto garantirebbe un percorso di mercato e un aumento di capitale, osservano fonti vicino al dossier. Questa soluzione non danneggerebbe gli azionisti di minoranza come Allianz, Edf e Silk road, che insieme controllano il 12% di Aspi, spiegano gli analisti.

L'ipotesi che prevale tra gli osservatori è quella di una scissione di circa il 70% di Aspi a favore della newco. Nella trattativa in corso, però, restano ancora delle distanze su diversi punti. In particolare non ci sarebbero ancora intese sugli aspetti sottostanti il progetto generale, a partire dal prezzo e dalle quote, per finire alla manleva e all'accollo di una parte del debito.

«Il negoziato è in corso, non è concluso, non esiste ad oggi una procedura di valutazione, un prezzo, sono cose che faranno parte di un eventuale accordo», ha spiegato sempre Gualtieri in Commissione bicamerale. La trattativa «lasta conducendo Cdp nella sua autonomia, con la piena fiducia da parte del governo nel rispetto dell'autonomia di quella che è un'operazione di mercato», ha precisato il ministro dell'Economia.

La strada intrapresa da Atlantia, quella della scissione appunto, fa parte della trattativa che il gruppo sta portando avanti con Cdp e prevede un iniziale conferimento del 70% di Aspi nella newco, un successivo aumento di capitale da 6 miliardi per far entrare nel capitale della "nuova" Aspi, Cdp e altri investitori. Circa 4 miliardi dei 6 di tale aumento, verrebbero subito utilizzati per abbattere il debito di Autostrade mentre gli altri 2 miliardi servirebbero per rilevare la rimanente quota del 18% di Atlantia nella società. Il tutto dovrebbe concludersi a primavera 2021. —



Le sedi di Atlantia a Roma e della controllata Autostrade per l'Italia

Ecco i mostri urbani salvati dal decreto semplificazioni

OGGI IL VOTO DI FIDUCIA AL SENATO

Sono edifici come questo quelli che intende tutelare, ingessare, blindare il decreto semplificazioni che oggi il Senato si accinge ad approvare con voto di fiducia. Uno stop a progetti di rigenerazione urbana e di demolizione e ricostruzione contro cui si salda anche l'alleanza fra costruttori dell'Ance e Legambiente. **Santilli — a pag. 6**

Città ingessate, nasce l'alleanza tra costruttori e Legambiente

Di semplificazioni. Polemica anche per la norma che consente a professori e ricercatori universitari di avere in affidamento diretto progetti e consulenze

Giorgio Santilli

ROMA

«Preoccupanti le modifiche al decreto Semplificazioni che il Senato sta votando: invece di semplificare e avviare un grande piano di sostituzione edilizia e di rigenerazione di zone degradate dei nostri centri urbani si stanno riproponendo visioni retrograde» che rischiano «di bloccare le città». Sono le parole durissime, forse storiche, che sanciscono il ritorno della Santa alleanza fra i costruttori dell'Ance e l'ambientalismo di Legambiente contro le visioni ideologiche dell'ambientalismo ideologico e radicale confluente negli emendamenti della ex Verde, ora Leu, Loredana De Petris, all'articolo 10 del decreto semplificazioni. Le parole sono del presidente dell'Ance, Gabriele Buia, e del vicepresidente di Legambiente, Edoardo Zanchini. Le semplificazioni - dicono - sono «solo di nome e non di fatto», con una critica che travalica lo stesso riferimento esplicito all'articolo 10 sulla rigenerazione urbana. Ma è lì, sulle città, che l'alleanza si salda. «Non possiamo accettare - dice la

dichiarazione congiunta - che la confusione e i veti politici mettano a rischio il futuro dei nostri centri urbani, uno dei motori principali della nostra forza economica e sociale». Secondo Ance e Legambiente «in questo momento così difficile non ci si può affidare a una girandola di emendamenti spesso contraddittori, occorre una visione, un progetto sul quale tutte le forze politiche devono lavorare con spirito di unità nell'interesse del Paese, che deve tornare a crescere e svilupparsi in un'ottica di sostenibilità e di innovazione. Spirito che ci dovrà guidare e che sarà essenziale per spendere al meglio le risorse del Recovery fund». Buia e Zanchini fanno appello al governo e alle forze di maggioranza: «Rimettere subito al centro dell'agenda politica le vere priorità, sulle quali tutti dobbiamo e possiamo dare un contributo importante per il raggiungimento di obiettivi comuni».

Se l'emendamento De Petris, estendendo alla città storica in senso molto ampio le aree dove non scatterà la semplificazione della demolizione e ricostruzione, ha reso evidente la volontà della maggio-

ranza di ingessare le città e ha impedito con una sorta di interdizione qualunque miglioramento effettivo del testo dell'articolo 10, bisogna dire anche che già il decreto legge andava nella stessa direzione, escludendo le «zone omogenee A» dalla classificazione della demolizione e ricostruzione come ristrutturazione edilizia: passaggio che consente di realizzare gli interventi in Scia pur modificando volumi e sagome. Di fatto, il combinato disposto del decreto e dell'emendamento De Petris congela qualunque serio programma di rigenerazione urbana mediante edilizia di sostituzione e impone rammendi sugli edifici esistenti. Porte sbarrate anche all'insediamento nelle città consolidate di



architetture di qualità.

Ma quella della rigenerazione urbana non è l'unica bufera che si è abbattuta sul decreto semplificazioni. Ieri si sono scatenati anche gli ordini professionali contro la corsia preferenziale, non nuova in realtà, data a professori e ricercatori universitari. Si tratta di un emendamento della Lega che fornisce un'interpretazione autentica alle norme già presenti nell'ordinamento e consente le consulenze purché non si tramutino in un regime di subordinazione e non contemplino un'organizzazione di mezzi e persone. Non mancano pressioni, anche nella maggioranza,

per stralciare la novità dal maxiemendamento che in serata doveva essere presentato per il voto di fiducia di oggi e continuava a slittare di ora in ora. Nelle ultime bozze non c'erano stati significativi cambiamenti rispetto al testo approvato nelle commissioni Affari costituzionali e Lavori pubblici. Si discuteva ieri anche dello stralcio di un altro emendamento, a firma Leu, che rimette alla Valutazione di impatto ambientale (Via) gli elettrodotti marini rientranti nei progetti di competenza statale, tra cui sarebbe anche quello che deve arrivare in Sardegna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Possibile stralcio dell'emendamento Leu sulla Via per gli elettrodotti marini di competenza statale

La commissione darà anche indicazioni finanziarie: prevale l'idea di fondi pubblici Ue e nazionali, addio al project financing

Ironia sui social per la pista ciclabile ipotizzata dalla De Micheli Il Mit: i ponti moderni in Usa, Cina e Ue sono percorsi da mezzi diversi

LE ZONE OMOGENEE A

Rigenerazione, ecco i mostri salvati dal decreto semplificazioni

Nelle grandi città le zone «omogenee A» si estendono ben oltre i centri storici

Giorgio Santilli

Il decreto legge semplificazioni e l'emendamento De Petris (Leu) all'articolo 10 vorrebbero tutelare - cioè blindare, ingessare - intere zone delle città italiane che con i centri storici e con i patrimoni di pregio non hanno nulla a che vedere. Soprattutto nelle grandi città, le «zone omogenee A» si estendono ben oltre le cinture storiche. E l'emendamento 10.3 approvato in Senato va addirittura oltre queste zone, definendo confini più incerti con «zone assimilabili», «nuclei storici consolidati», «ambiti di particolare pregio storico e architettonico». Si tutela

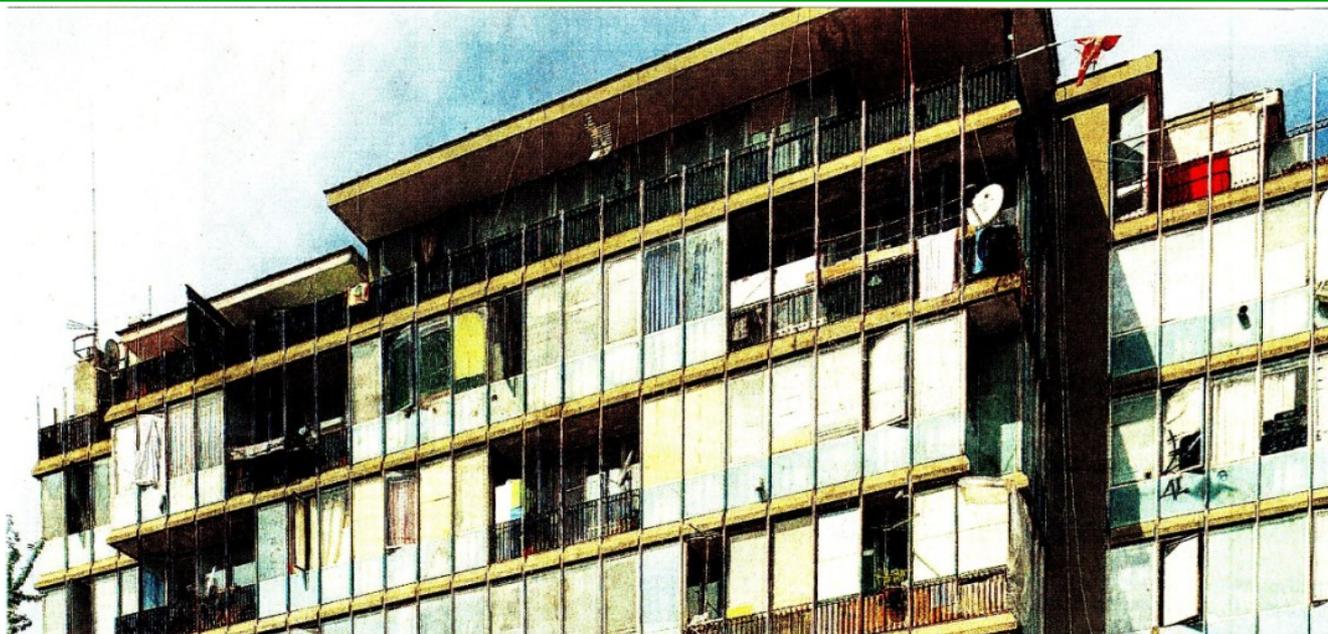
(ingessa) così con una norma nazionale buona per moltissima edilizia del dopoguerra, povera, brutta, di scarsissima qualità, spesso neanche in sicurezza e comunque molto inefficiente sul piano energetico. A Roma, per dire, le «zone omogenee A» arrivano anche oltre il raccordo anulare, fino a Ostia. In questi giorni circolava negli ambienti politici romani una battuta certamente esagerata ma efficace: «Per demolire e rifare uno stabilimento a Ostia si dovranno seguire le stesse procedure che ci vorrebbero per buttare giù il Colosseo».

Battute a parte, è un brutto segnale quello che arriva da un governo che aveva detto di voler scommettere su una riqualificazione spinta delle nostre città in chiave di sostenibilità energetica e ambientale. Magari con qualche pesante incentivo a sostituire un patrimonio,

pubblico e privato, degradato. Invece la sostituzione edilizia - leva di sviluppo in tutto il mondo e in Europa - resta un tabù per l'Italia e per le nostre città: in questo modo si toglie spazio a progetti di rigenerazione radicale e a innesti di architettura di qualità, anche contemporanea (dove pure abbiamo un gap da Paese ingessato).

Niente demolizione e ricostruzione semplificata e veloce - con una Scia e non con un permesso di costruire e parere della Sovrintendenza come è stato finora - in zone e per edifici (non certo di pregio) come alcuni di quelli che si vedono nelle foto pubblicate qui sopra. Parliamo di zone limitrofe al centro (viale delle Province) o molto distanti (Circoscrizione Casilina). Ma anche a San Giovanni bisogna difendere proprio tutto quello che c'è?

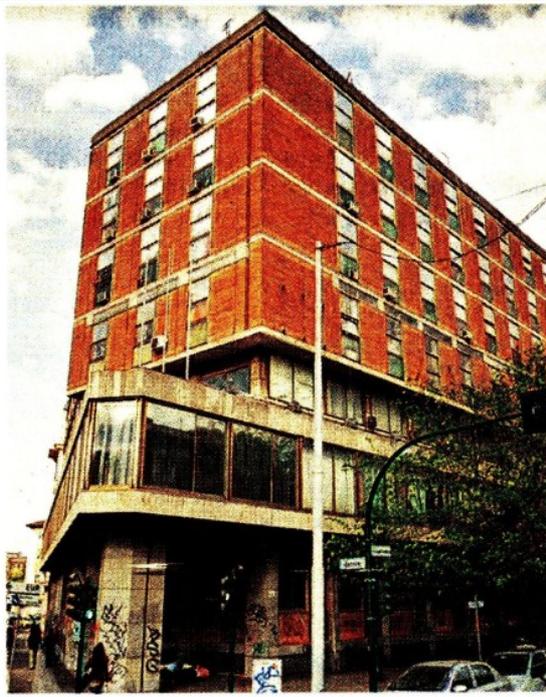
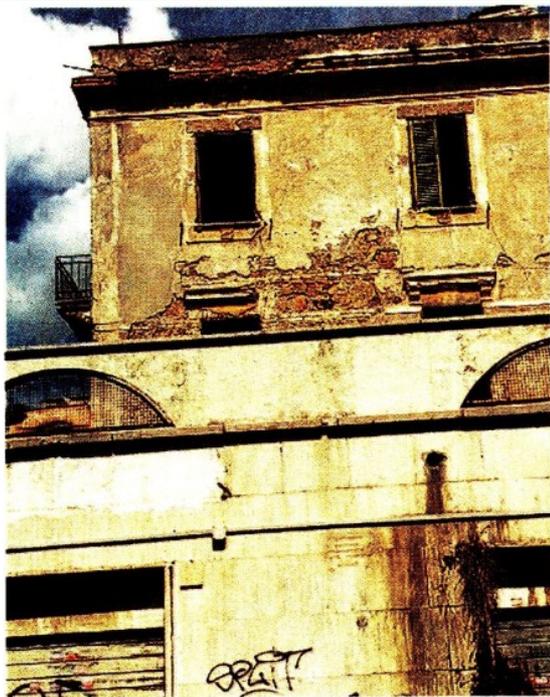
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rigenerazione mancata. Un palazzo occupato a Roma, salvato in base alla nuova versione del decreto legge semplificazioni



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Edifici salvati a Roma dai Dl semplificazioni.

In alto a sinistra, il palazzo occupato in viale delle Province, in alto a destra edificio in Circonvallazione Casilina. In basso a sinistra, il palazzo di via Voghera e in basso a destra quello di via Statilia, entrambi dietro la stazione Termini

Agevolazioni Superbonus, dai clienti retail 24 documenti per la cessione

Sono tanti i documenti da presentare per chi vuole effettuare la cessione del 110% alla propria banca.

Giuseppe Latour

— a pagina 22

Superbonus, dai clienti retail 24 documenti per la cessione

BUROCRAZIA

Strada in salita per i privati che puntano ad attivare operazioni con le banche

Il materiale è necessario ad alimentare finanziamenti e anticipo dei bonus fiscali

Giuseppe Latour

Visti di conformità, asseverazioni, comunicazioni all'Enea. E, ancora, visure, contratti di appalto e autocertificazioni. Per alimentare il prestito ponte e la cessione del credito legati al superbonus, la clientela retail avrà bisogno di 24 documenti. È quanto emerge dai prospetti di uno dei principali istituti di credito italiani.

Un carico notevole. Anche se bisogna considerare che i privati si attiveranno autonomamente soprattutto per le unità autonome che, dal punto delle regole, sono quelle per le quali è più semplice organizzarsi. Per i lavori condominiali, gestiti dagli amministratori, il carico sarà certamente maggiore.

I primi documenti andranno depositati prima dell'inizio dei lavori. Si parte, quindi, dal titolo abilitativo (Scia/Cila o permesso di costruire) e dalla dichiarazione firmata dal cliente e dall'impresa o da un tecnico che attesti: la maturazione del bonus fiscale, il miglioramento delle due classi

energetiche previste dalla norma e l'iscrizione all'albo del tecnico.

Ancora, occorrono la visura catastale che attesti la proprietà dell'unità, l'autorizzazione ai lavori firmata dal proprietario dell'immobile, il contratto di appalto o la lettera di incarico professionale, il verbale dell'assemblea (in caso di condomini), un'autocertificazione a firma del beneficiario della detrazione che attesti di non fruire del 110% su più di due unità immobiliari e che l'unità non è utilizzata per professione o impresa. Per chiudere questa prima parte, una dichiarazione sulla conformità dei documenti consegnati in copia. Otto documenti solo per iniziare.

Finita questa fase, a cantiere aperto, andrà innanzitutto alimentato il prestito ponte, considerando che nella gran parte dei casi si andrà avanti con gli stati di avanzamento lavori. Bisogna, quindi, trasmettere tutte le fatture, a partire da quelle di acconto. E, successivamente, le ricevute dei bonifici parlanti. Oltre al modulo firmato dall'impresa che esegue i lavori con la dichiarazione sull'avanzamento.

Una volta che sia stato raggiunto un certo livello di avanzamento, si potrà procedere con la cessione del credito maturato. E qui serviranno il visto di conformità, rilasciato da una figura abilitata, sulla maturazione del credito, la dichiarazione, da parte di chi ha rilasciato il visto, che sia abilitato e che abbia fatto la polizza di Rc professionale. Inoltre, servirà l'invio della comunicazione all'agenzia sull'eser-

cizio dell'opzione di cessione.

Saranno, poi, necessarie l'asseverazione tecnica rilasciata da un tecnico, la ricevuta di presentazione all'Enea di questa asseverazione, la dichiarazione di conformità dei documenti. E, per gli interventi antisismici, l'asseverazione da parte dei professionisti incaricati dell'efficacia degli interventi realizzati. I professionisti incaricati devono anche attestare la congruità delle spese sostenute in relazione agli interventi agevolati. Siamo così a quota 18 documenti. Anche se qualcuno (come le fatture o i bonifici) andrà presentato più volte.

Si arriva, così, alla fase di fine lavori. Qui serve, ancora una volta, il visto di conformità rilasciato da una figura abilitata, corredato dalla dichiarazione sull'abilitazione, la polizza Rc e dalla comunicazione alle Entrate dell'opzione. Serve, poi, l'asseverazione tecnica rilasciata da un tecnico abilitato per l'efficientamento, con ricevuta di presentazione all'Enea, o l'asseverazione relativa agli interventi antisismici. Oltre alla consueta dichiarazione di conformità. Con 24 documenti si chiude il percorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PROPOSTE DELLA SINDACA RAGGI

Maxi piano di Roma per il Recovery Fund, c'è la metro D



Virginia Raggi. La sindaca di Roma punta sulla costruzione ex novo della nuova linea D della metro della Capitale, da presentare come fiore all'occhiello in vista della sua ricandidatura alle amministrative della primavera dell'anno prossimo

2,8 miliardi

RISORSE STIMATE PER LA METRO D DI ROMA

È il valore previsto per la costruzione della linea D della Capitale previsto nel piano di sviluppo della giunta Raggi

Necessari 25 miliardi per attuare 159 progetti per i prossimi sette anni

Andrea Marini

ROMA

Un piano da 25 miliardi, fatto di 159 schede di intervento per altrettanti progetti. Dentro c'è di tutto: dal prolungamento delle linee della metro A, B, B1 fino al completamento (e prolungamento) della linea C. Ma soprattutto la costruzione ex novo della nuova linea D, vecchio progetto già sognato dal sindaco Walter Veltroni e che ora la sindaca di Roma Virginia Raggi conta di presentare come fiore all'occhiello in vista della sua ricandidatura alle amministrative della primavera dell'anno prossimo. Ma il progetto che ha elaborato la giunta di Roma Capitale per ottenere le risorse del Recovery Fund assume le caratteristiche di un vero e proprio megapiano che punta a realizzare molti sogni che ha in mente da anni la sindaca.

Basti pensare alla funivia urbana che dovrebbe passare da piazzale Clodio-Monte Mario-Ponte della Musica. Un progetto, anche questo della funivia urbana, che già in pas-

sato è stato accarezzato da tutte le amministrazioni da Veltroni in poi, e che Raggi ha fatto proprio. Ma nel piano ci sono risorse che puntano a risolvere problemi storici della Capitale: l'edilizia residenziale pubblica, la riqualificazione energetica di scuole ed edilizia residenziale pubblica, il recupero dello Stadio Flaminio e così via.

Il progetto della metro D, nel complesso 2,8 miliardi, punta a dotare Roma in sette anni di una nuova linea in grado di mettere in connessione i popolosi quartieri della periferia Nord Est della Capitale con lo storico quartiere Eur, sede di molti uffici e ministeri. Il tutto passando nel centro storico a Piazza di Spagna e a Piazza Venezia.

Altri due miliardi saranno messi per completare l'attuale linea C, che al momento porta i passeggeri a San Giovanni (mentre si è scavato fino a Fori imperiali). Le risorse serviranno per arrivare a completare il tracciato fino a Piazzale Clodio/Mazzini. Mentre 1,7 miliardi puntano al prolungamento fino a Grotta Rossa, a ridosso del Grande raccordo anulare. Sembrano ormai lontani anni luce i dubbi che l'allora

candidata sindaco Raggi esprimeva nel 2016 sulla fine del prolungamento della linea C.

Ma risorse massicce saranno destinate, nei piani della giunta Raggi, anche a risolvere l'emergenza abitativa della Capitale: 2 miliardi andranno alla acquisizione diretta di unità immobiliari da destinare ad alloggi di edilizia residenziale pubblica. Saranno invece 3 i miliardi che andranno alla riqualificazione energetica delle scuole (un altro miliardo è previsto per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica).

Per evitare che il piano di Roma capitale resti un libro dei sogni, bisognerà vedere se si realizzerà quel patto trasversale tra tutte le forze politiche che guardano con interesse alla poltrona di sindaco in palio il prossimo anno Roma. Un patto trasversale su fondi, progetti strategici, poteri straordinari senza i quali il prossimo sindaco non riuscirà a garantire il rilancio della Capitale. Una richiesta che si fa strada anche fra le imprese: nel rapporto Centro allegato al Sole 24 Ore oggi in edicola parla il presidente di Ance Roma, Nicolò Rebecchini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Priorità a trasporti ed edilizia: prolungamento delle metro, funivia urbana, riqualificazione energetica



IL SOLE 24 ORE CENTRO, 4 SETTEMBRE 2020, PAG. 5

Verso le elezioni comunali della primavera del 2021: Un patto trasversale sul Recovery Plan, Roma tenta il rilancio



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

I progetti principali

Valori in milioni di euro

	VALORE	DURATA
Edilizia residenziale pubblica	2.000	7 anni
Riqualificazione energetica scuole	3.000	7 anni
Riqualificazione energetica edilizia residenziale pubblica	1.000	7 anni
Opere d'arte stradali, gallerie e viabilità	1.500	7 anni
Funivia urbana	35	7 anni
Recupero Stadio Flaminio	80	5 anni
Metro C Clodio Grottarossa	1.700	84 mesi
Metro C Fori imperiali-Clodio/Mazzini	2.000	84 mesi
Metro D	2.200	84 mesi
Metro D	600	84 mesi

Fonte: Roma capitale