

Rassegna del 15/10/2020

SCENARIO

15/10/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, paratoie alzate alle 8 di mattina - Mose, via al sollevamento alle 8 Tredici navi lo dovranno «evitare»	A.Zo.	1
15/10/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Urbanistica, cinquant'anni dal primo corso «Clima e sostenibilità, boom di iscritti»	Gargioni Camilla	3
15/10/2020	Corriere delle Alpi	21 Aziende in difficoltà non trovano operai specializzati e artigiani	Dal Mas Francesco	4
15/10/2020	Gazzettino Belluno	11 Valle Imperina: 1,4 milioni per la provinciale franata	Gabrieli Raffaella	6
15/10/2020	Gazzettino Venezia	6 Intervista a Giuseppe Fiengo - Oggi acqua alta a 135 cm, su il Mose - Laguna e salvaguardia «Noi rimasti soli, ecco perché lascio»	Vittadello Raffaella	7
15/10/2020	Gazzettino Venezia	6 Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità	...	10
15/10/2020	Gazzettino Venezia	10 Bretella aeroporto, stop in Regione - Bretella di Tessera, ultimatum a Rfi	Trevisan Elisio	11
15/10/2020	Gazzettino Venezia	8 Il ponte del vecchio porto dopo un secolo viene rifatto	e.t.	13
15/10/2020	Gazzettino Venezia	9 Lazzaretto vecchio, slittano al 2021 i finanziamenti per gli interventi	Mayer Lorenzo	15
15/10/2020	Gazzettino Venezia	9 Ripartono i lavori sulla pista ciclabile e nella piazza	Babbo Giuseppe	17
15/10/2020	Giornale del Piemonte e della Liguria	3 Il settore edile intravede qualche spiraglio dopo la pesante crisi - Si intravede qualche spiraglio per l'edilizia	Ardini Salvatore	18
15/10/2020	Italia Oggi	26 Brevi - Fatturato 2019...	...	20
15/10/2020	Italia Oggi	27 Bonus casa, al restyling il modello per la comunicazione delle opzioni sui crediti - Il bonus 110% cambia modello	Poggiani Fabrizio_G.	21
15/10/2020	Italia Oggi	27 Pronto a Cuneo un portale internet dedicato alla misura	Damiani Michele	23
15/10/2020	Italia Oggi	12 Cemento italiano nella prima casa stampata in 3D	Merli Filippo	24
15/10/2020	Messaggero Veneto	18 In arrivo 120 milioni per gestire la ferrovia Trieste-Venezia-Udine	Pellizzari Giacomina	25
15/10/2020	Nuova Venezia	21 Oggi Venezia all'asciutto ma domani città allagata - Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l'acqua alta resta un problema	Tantucci Enrico	26
15/10/2020	Nuova Venezia	27 Ching ora vuole cedere i Palazzi Donà e Papadopoli alberghi mai realizzati	Tantucci Enrico	28
15/10/2020	Nuova Venezia	33 Crepe e spalline pericolanti Allerta per ponte San Giacomo	Zennaro Daniele	29
15/10/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13 Per Atlantia-Cdp la Borsa vede intesa Sconto, no manleva	Chiarelli Teodoro	30

Mose, paratoie alzate alle 8 di mattina

Le dighe difenderanno Venezia per la seconda volta: 13 navi dovranno «evitarle»

VENEZIA Il pulsante rosso sarà premuto intorno alle 8 e nell'arco di un'ora le paratoie saranno tutte su. Oggi il Mose si alzerà per la seconda volta per difendere la città, dopo la «prima» dello scorso 3 ottobre. La previsione di marea è stata infatti confermata a quota 135 centimetri, a causa del forte vento di scirocco che spirerà in Adriatico. Le dighe dovrebbero restare sollevate per circa 7 ore e ci saranno 13 navi che dovranno anticipare o posticipare i loro movimenti.

a pagina 8

Mose, via al sollevamento alle 8 Tredici navi lo dovranno «evitare»

Navigazione chiusa per otto ore. Autorità della laguna, appello di Thetis: non dimenticatevi

VENEZIA Il pulsante rosso sarà premuto intorno alle 8, anche se fino all'ultimo secondo i tecnici del Consorzio Venezia Nuova e del Provveditorato hanno eseguito delle simulazioni per definire al meglio la marea: e dopo circa un'ora la barriera gialla dividerà la laguna dal mare. Oggi le dighe del Mose si alzeranno per la seconda volta per difendere la città, dopo la «prima» dello scorso 3 ottobre. Le previsioni del Centro maree hanno infatti confermato per le 10.45 un picco di 135 centimetri, a causa del forte vento di scirocco che spirerà in Adriatico: a differenza dell'altra volta, l'ufficio di Ca' Farsetti non aveva specificato che il Mose sarebbe stato alzato, costringendo diversi utenti a chiederlo preoccupati. L'onda lunga del maltempo continuerà anche domani (120 centimetri alle 11) e sabato (picco a 105).

Ma è proprio lo scirocco che sta dando filo da torcere ai tecnici, che temono che l'evento possa essere molto repentino. Per questo sarà importante alzare le dighe in tempo e qui si ripropone la grande incognita: che quota sarà lasciata in laguna? Dodici giorni fa si decise di sollevare con largo anticipo e in città l'acqua restò intorno ai 70 centimetri. Oggi probabilmente ci sarà qualche centimetro in più, ma resterebbe la volontà di tenere all'asciutto piazza San Marco e la Basilica,

che comunque torneranno sott'acqua domani e sabato, quando le dighe resteranno sul fondale: il protocollo attuale prevede infatti che il «sollevamento in emergenza» scatti con previsioni sopra i 130 centimetri (saranno 110 a regime). «Nulla è ancora deciso», ha spiegato però ieri in serata il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zinconone, che ha stabilito il protocollo con il supercommissario del Mose Elisabette Spitz.

La Capitaneria di Porto ieri sera ha diramato l'ordinanza che prevede l'ultimo transito alla bocca di Malamocco alle 7 di mattina, cioè un'ora prima dell'avvio delle operazioni. L'ipotetica riapertura, che però dipende dall'evoluzione della marea (il 3 ottobre durò un'ora più del previsto), sarà alle 15.30. Secondo il *planning* del Porto ci sono 4 navi che rischiano di essere bloccate prima del sollevamento e 9 che invece dovranno attendere l'abbassamento per arrivare o ripartire, anche se il maltempo potrebbe rallentare le operazioni di carico e scarico. «Abbiamo inoltrato tutte le comunicazioni come previsto e stiamo cercando di far entrare e uscire più navi possibili al di fuori della chiusura delle dighe», spiega il comandante, l'ammiraglio Piero Pellizzari. Ci saranno 2 mezzi per schiera, uno lato mare, uno lato laguna, per evitare

che delle barche si avvicinino, oltre al presidio delle forze dell'ordine. Chi contravviene rischia una denuncia penale e una multa.

Intanto continua l'agitazione sul fronte del personale. Ieri si è tenuta all'Arsenale l'assemblea dei lavoratori di Thetis. Nel decreto che ha istituito la nuova Autorità per la laguna, infatti, la società non viene menzionata e anche se il governo ha promesso che l'occupazione sarà salvaguardata (parte nel nuovo ente, parte nella società operativa *in house* che verrà creata), c'è preoccupazione. «Le competenze e le professionalità di Thetis, unica società di ingegneria presente nella città storica di Venezia, sono importanti per il generale funzionamento del Mose - dicono Rsu e Filctem-Cgil - già oggi i lavoratori sono operativi nelle gallerie e nella *control room* per poter permettere l'innalzamento delle paratoie a difesa della città». Tensione anche sul fronte della selezione dei lavoratori che compongono le squadre operative per il sollevamento delle dighe, i quali - pare - riceveranno un premio di 900 euro ogni volta.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Protezione civile

Borrelli visita la Smart control room

Dai controlli sulle maree, alla gestione del traffico e degli accessi al centro storico. Al capo della Protezione civile Angelo Borrelli, ieri il vicesindaco Andrea Tomaello e il coordinatore della struttura commissariale per l'emergenza acqua alta Morris Ceron, hanno illustrato la funzionalità della Smart control room di Venezia. Borrelli ha discusso della situazione del commissariamento post acqua grande.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Urbanistica, cinquant'anni dal primo corso «Clima e sostenibilità, boom di iscritti»



VENEZIA Cinquant'anni fa (ieri) a Venezia veniva istituito allo Iuav il primo corso di laurea in Urbanistica in Italia. E, nell'anno dell'emergenza sanitaria, le nuove iscrizioni sono in

aumento. Come è cambiato e quali sono le sfide che attendono i futuri urbanisti e pianificatori? «Quando è nato, in primo piano c'era il tema sociale, con la ricostruzione del dopoguerra. Oggi, invece, c'è un cambio di paradigma – spiega il rettore Iuav Alberto Ferlenga (*in foto*) – I piani urbanistici vengono ideati in risposta al cambiamento climatico. In questo momento più che mai, abbiamo bisogno di attività di studio e controllo della città e che per i cittadini sia possibile intervenire nei processi urbani». Poi, il legame indissolubile con Venezia, culla dove l'urbanistica è nata e si è evoluta e con la quale gli studenti sono chiamati continuamente a confrontarsi. «Studiarla oggi, in una situazione di mutato interesse nei confronti della sostenibilità, ha un

significato diverso – sottolinea Ferlenga –. Venezia, forse ancora più di una volta, appare come una sorta di modello. Al di là di pericoli e crisi, del turismo e delle grandi navi, è la dimostrazione di una città potenzialmente sostenibile: è a misura d'uomo, percorribile a piedi, più sicura di altre». Ma Iuav guarda anche all'internazionalità, con attività di ricerca con la Commissione Europea sui temi legati alle trasformazioni urbane, al rapporto con la scarsità di risorse e attività di progettazione urbana sostenibile. E, per l'anno accademico 2020/2021 Iuav ospiterà seminari e convegni per rafforzare il ruolo dell'urbanistica in Italia. «Abbiamo registrato un aumento delle iscrizioni anche per i corsi di urbanistica, in linea con quanto abbiamo visto per architettura e i nostri altri corsi – conclude Ferlenga – Credo che le tante domande derivino dal fatto che, nei giorni del *lockdown*, avere lo sguardo fisso sulla propria città abbia portato a una nuova consapevolezza: servono attenzione e competenze».

Camilla Gargioni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LAVORO

Aziende in difficoltà non trovano operai specializzati e artigiani

Il personale manca dall'edilizia al settore alimentare
l'analisi della Camera di Commercio sulle professioni

Pozza: «I nostri tirocini danno buone risposte dobbiamo generare percorsi virtuosi»

BELLUNO

Sono ben 500 le imprese, piccole e grandi, che operano soltanto in provincia di Belluno nei comparti dell'edilizia e delle costruzioni. «Numero di queste sono in difficoltà perché non trovano personale», fa sapere Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio. «Il problema sarà pesante nella prospettiva dei cantieri del superbonus edilizia». Secondo la più recente indagine Excelsior, le figure professionali più difficili da reperire in provincia sono gli artigiani e gli operai specializzati nell'industria alimentare, tessile e del legno (grado di difficoltà 73,9%), professioni qualificate nei servizi sanitari e sociali (62,7%), artigiani ed operai specializzati in metalmeccanica ed elettronica (57,3%), al sesto posto, con una percentuale del 51,7%, gli artigiani e gli operai in edilizia.

Ne servirebbero 710, pari al 3% delle figure professionali più richieste. Al primo posto, tra queste, vi sono le professioni qualificate nella ricettività e nella ristorazione (5850 unità, pari al 28,1%, altre 2250 figure non professionali nel commercio

e nei servizi, mentre 1600 sarebbero i professionalizzati da reclutare nella stessa area. Sono numeri che prescindono dalla crisi imposta dal covid. E che, per quanto riguarda l'edilizia, risalgono nella individuazione a prima delle nuove opportunità occupazionali date dal superbonus.

Comunque è vero che a settembre le aziende della provincia, stando ai dati raccolti dal sistema camerale, avevano previsto di poter assumere un migliaio di ingressi ed altri 2.880 sino a fine novembre. Previsioni, si badi, non assunzioni di fatto. C'è chi tirerà in ogni caso un sospiro di sollievo. Si tratta, in tutto, di 3800 posti di lavoro, ma nello stesso periodo dell'anno scorso le integrazioni erano state 5.200.

Esemplifica il presidente Pozza: «Fatte cento le richieste, si stimano problemi di reperimento tra i 50 e i 60 casi per i meccanici e in 51 casi per gli specialisti delle costruzioni». Le professionalità più ricercate sono – in questo mese, come precisa ancora Pozza – gli operai specializzati nell'edilizia e nella manutenzione degli edifici oppure quelli nelle attività metalmeccaniche ed elettromeccaniche. Ecco perché la stessa Camera di Commercio fa partire in queste settimane i tirocini per diplomati e laureati per facilitare l'inserimento

dei giovani nelle imprese di Treviso e Belluno.

«Tra il 2018 e il 2019 siamo riusciti ad attivare 19 tirocini. Degli 11 tirocini conclusi prima del Covid, 7 si sono tradotti in assunzioni», informa il Presidente Pozza, «Questo alto tasso di conversione dei tirocini ci ha fatto capire che possiamo generare dei percorsi virtuosi di inserimento occupazionale. A maggior ragione nel periodo attuale, nel quale i forti cambiamenti in atto rendono necessario per le aziende aprirsi a nuove competenze. Rilanciamo l'iniziativa per tutto il triennio 2020-2022. Puntiamo ad attivare altri 30 tirocini: fortemente appetibili per i giovani come per le aziende». Per ogni tirocinio completato, la Camera di Commercio mette a disposizione una borsa di studio di 4.000 euro ad esclusivo beneficio del tirocinante.

Sommato al compenso minimo previsto dalla normativa regionale a carico dell'azienda, vuol dire che il neo-laureato può portarsi a casa 1000-1100 euro di stipendio mensile, nei 6 mesi previsti. Non solo tirocini per i laureati, la Camera di Commercio, infatti, ha voluto includere in un ulteriore progetto anche i diplomati e i qualificati. Anche in questo caso è prevista una borsa: di 700 euro al mese per tirocini di 6 mesi. —

FRANCESCO DAL MAS





Il superbonus fa crescere l'offerta di lavoro nell'edilizia

Valle Imperina: 1,4 milioni per la provinciale franata

► La Provincia firma l'atto per il progetto «Intervento prioritario»

RIVAMONTE

Palazzo Piloni investe un milione quattrocentomila euro nel consolidamento della strada tra Agordo e Rivamonte. Di martedì la firma dell'atto da parte del presidente Roberto Padrin. I lavori, se tutto andrà per il verso giusto, inizieranno nel giro di qualche settimana.

«Per la Sp 3 della Valle Imperina - afferma Fabio Luchetta, consigliere provinciale delegato alle infrastrutture - si tratta di un intervento molto importante. A dimostrazione di come, da parte nostra, ci sia la massima attenzione nei confronti della viabilità provinciale. Il consolidamento della strada provinciale 3 della Valle Imperina - sottolinea Luchetta - può partire. È stato approvato ieri martedì, con atto del presidente, il progetto proposto da Veneto strade e arrivato agli uffici provinciali il 2 settembre scorso. Un vasto piano di messa in sicurezza e di ripristino totale del tratto di carreggiata franato nell'ultimo episodio di maltempo, una settimana fa. E al contempo un consolidamento di un lungo tratto tra Agordo e Rivamonte».

Si tratta di un progetto da 1,4 milioni di euro. «L'impegno della Provincia a favore delle strade provinciali storiche - eviden-

zia il consigliere - è sempre molto alto e la Sp 3 della Valle Imperina necessita di cure particolari da tempo, fin all'indomani della tempesta Vaia del 29 ottobre 2018. È per questo che con celerità è stata data risposta al progetto presentato da Veneto strade il 2 settembre scorso. Il dissesto verificatosi nell'ultima ondata di maltempo di pochi giorni fa non ha fatto altro che rendere ancora più evidente la necessità di intervento che sia la Provincia sia Veneto strade avevano già inserito nella lista delle priorità».

Frequenti gli episodi di smottamento per quella che è la via più breve che collega Agordo con Rivamonte e Gosaldo. L'ultimo, in ordine cronologico, si è registrato lunedì scorso quando al tornante detto di Conedera, a causa delle corpose piogge del weekend precedente, una porzione di muro di contenimento è franata a valle. Obbligando Veneto strade a chiudere la viabilità per alcune ore, per intervenire in somma urgenza, deviando i mezzi attraverso Voltago-Digoman e Forcella Aurine-Gosaldo. La circolazione, seppur a singhiozzo, è stata ripristinata nel corso della mattinata una volta terminato il rinforzo dell'area resosi necessario per consentire il transito in sicurezza anche se a senso unico alternato. «Questa strada - aveva commentato il sindaco Giovanni Nino Deon - è il nostro cruccio. Vaia l'ha gravemente danneggiata e ora serve un intervento radicale».

Raffaella Gabrieli

© riproduzione riservata



SP 3 La carreggiata franata



Venezia Il commissario Fiengo: «Ecco perché lascio»



Oggi acqua alta a 135 cm, su il Mose

VENEZIA Oggi acqua alta, la città confida ancora nel Mose

A pagina VI e in nazionale pagina 13

Laguna e salvaguardia

«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

►L'avvocato romano Giuseppe Fiengo spiega perché ha deciso di dimettersi da commissario del Consorzio Venezia Nuova

►«A un certo punto siamo rimasti isolati, ma ormai il Mose è al 90 per cento. Senza commissari sarebbe finito nel nulla»

«LA COMMISSIONE D'INCHIESTA VOLUTA DAL PREFETTO DI ROMA? NON SE NE E' PIU' SAPUTO NULLA, E' NAUFRAGATA»

«CON IL VIA LIBERA ALL'AUTORITA' IL MIO COMPITO E' FINITO, ERO PRONTO DA UN PAIO DI MESI ALMENO»

IL SIPARIO

VENEZIA Tra qualche giorno compirà 72 anni e lunedì scorso, quando è stato convertito in legge il decreto Agosto, che contiene l'articolo sull'istituzione dell'autorità sulla laguna e sulle disposizioni di scioglimento del Consorzio Venezia Nuova, ha rassegnato le proprie dimissioni al Prefetto di Roma. Giuseppe Fiengo, avvocato dello Stato, era uno degli amministratori straordinari che cinque anni e mezzo fa erano stati nominati dall'Anac di Raffaele Cantone per fare pulizia all'interno del Consorzio Venezia Nuova devastato da un tornado giudiziario.

Avvocato, se ne va prima del

completamento della grande opera. Sarà finita entro il 2021? «Ho rassegnato le dimissioni, ora deciderà il Prefetto di Roma. Da un paio di mesi ero pronto, ora il decreto è diventato legge e sono rimasto soltanto per traghettare la nave fino a fine estate. Il Mose è finito al 90 per cento, ci sarà qualche ritardo ma ormai ci siamo. Anni fa si parlava del 95 per cento perché si contava lo stato di avanzamento della spesa a preventivo»

La prefettura di Roma, tra l'altro, aveva nominato una commissione d'inchiesta sull'operato di voi amministratori del Consorzio Venezia Nuova dopo una segnalazione del commissario Vincenzo Nunziata che si dimise dopo un paio di

mesi dal suo insediamento. E dopo un'interrogazione parlamentare sulle consulenze del Consorzio. Che n'è stato?

«Non se n'è saputo più nulla. Naufragata. Ma me ne vado senza polemiche e senza rancori. Senza mai aver preteso di dire "Qui comando io". Abbiamo lavorato, abbiamo risolto molti problemi dal nostro insediamen-



to. Era un caos. Del Mose non c'era neppure il progetto. Del resto è un'opera in fieri, in continuo aggiustamento»

Dunque ha ragione l'ing. Vincenzo di Tella, quando dice che manca il progetto e che dunque il Mose non è collaudabile

«Avessi avuto un altro ruolo, lo avrei nominato all'interno di qualche commissione di collaudo. La miglior difesa è la trasparenza, giusto per avere un contraddittorio»

Quali sono i risultati di cui va più fiero?

«La più grande soddisfazione è che nessuno ha perso il posto di lavoro, anche nei momenti più difficili. Problemi sì, ce ne sono stati tanti, ma la forza lavoro è rimasta salva. Anche The-

tis, il cui percorso aziendale scadrà a fine anno: l'abbiamo salvata anni fa, da manovre poco chiare. Credo che senza il commissariamento il Mose sarebbe finito nel nulla».

Quale è stato il periodo migliore

«Quello a fianco di Magistro, ci siamo divertiti. Poi siamo stati lasciati soli. Lo dico con tristezza, questa città merita molto. Si merita un Mose che funzioni».

Oggi si mette in moto il Mose, e si polemizza già sui costi

«Le spese sono alte, ma si abbasseranno quando si andrà a regime. Ora ci vogliono più persone, la macchina è ancora in rodaggio. Più avanti tutto diventerà standardizzato e anche l'impie-

go delle squadre sarà diverso. In compenso dovranno aumentare i costi di vigilanza alle bocche di porto. Si tratta di un'opera strategica per lo Stato, anche il semplice vandalismo potrebbe creare danni enormi»

C'è la questione irrisolta delle manutenzioni delle paratoie

«Non è l'unico inghippo, il Tribunale si pronuncerà in novembre, ma è la stagione delle acque alte. Il periodo migliore per intervenire con le barriere di ricambio, ce ne sono due, sarà a gennaio, durante la stagione delle secche. E si partirà da Treporti, quelle più bisognose di sistemazione»-

Nessuno spazio per lei nella nuova agenzia?

«No, tornerò a fare quello che facevo prima. E scriverò libri»

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Associazione San Marco

Claudio Vernier: «Paratoie su anche a meno di 130 per il bene della piazza»

VENEZIA (d.gh.) «Per assurdo siamo arrivati a sperare che le acque alte siano superiori a 130 cm, così che il Mose venga messo in funzione. Non essendo purtroppo pronte le opere complementari che avrebbero dovuto essere fatte insieme al Mose, continua ad andare sotto acqua tutta l'area marciana: basilica, attività commerciali, l'intera piazza, Procuratie vecchie in primis, con i danni enormi che fa l'acqua per il salso che filtra e cammina per i muri». Il presidente dell'Associazione Piazza San Marco, Claudio Vernier, attende fiducioso oggi la nuova entrata in funzione delle paratie del Mose e auspica che vengano

utilizzate non solo per le maree molto sostenute. «Mi auguro che attivino il Mose anche venerdì, con previsione di 120 cm, perché è una misura che crea ugualmente un sacco di danni, allagando oltre il 40 per cento della città - afferma Vernier - Apriremo i rubinetti dell'acqua per alzare ulteriormente la marea. Lo scorso anni abbiamo avuto 28 acque alte sopra i 110 cm ed è evidente che bisogna trovare un equilibrio per alzare il Mose a maree più basse fintanto che non sono state fatte le opere complementari per tutelare i cittadini che abitano a piano terra e le attività commerciali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA GRANDE OPERA In alto, il sollevamento del Mose sabato 3 ottobre. A sinistra, Giuseppe Fiengo



Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

► Ieri assemblea sindacale in sede

LA VERTENZA

VENEZIA (r.vitt.) Per l'ennesima volta si respira aria di tempesta in casa Thetis, l'unica società di ingegneria di Venezia, che arriverà alla sua naturale scadenza il 31 dicembre di quest'anno.

Così si legge nella visura della Camera di Commercio, data stabilita all'atto della sua costituzione.

I dipendenti sono sul piede di guerra, e ieri si sono riuniti in assemblea con le rappresentanze sindacali unitarie e con la Cgil.

Quelli di Thetis sono lavoratori distaccati in tutti gli uffici che si occupano di Mose e di Salvaguardia della laguna, dai laboratori di analisi per gli scarichi civili e industriali del settore anti-inquinamento del Provveditorato alle opere pubbliche (dove queste figure professionali sono tanto necessarie, quanto non previste), agli uffici progettazione del Consorzio, fino alle squadre dedicate al sollevamento delle paratoie, nella control

room e nelle gallerie, che oggi saranno in funzione.

Ma se nella nuova autorità per la laguna ci sarà posto per i dipendenti di Comar e Consorzio, come promesso la settimana scorsa dal commissario Elisabetta Spitz, per quelli di Thetis nel decreto non si fa menzione. Probabilmente a causa del diverso assetto societario, visto che si tratta di una società per azioni in scadenza. E dal futuro ancora più incerto per il fatto che si tratta di una partecipata del Consorzio Venezia Nuova al 60 per cento, in fase di liquidazione.

Il nome del liquidatore sarà indicato infatti entro un mese, ma il tempo stringe e nel frattempo Thetis non ha interlocutori.

«I lavoratori ribadiscono come le competenze e le professionalità di Thetis siano importanti per il generale funzionamento del Sistema Mose - scivono in un comunicato - I lavoratori e il sindacato monitorano attentamente la situazione e fin da subito si dichiarano pronti alla mobilitazione se in tempi necessariamente brevi non ci fossero le risposte per tutelare i lavoratori e l'attività produttiva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARSENALE
La sede di Thetis



Bretella aeroporto, stop in Regione

►Pesanti rilievi della commissione Via sul progetto Rfi per portare i treni dalla stazione a Tessera. Dubbi anche sugli espropri

Ultimatum della Regione a Rfi e Italferr per il progetto della bretella ferroviaria che porterà il treno a Tessera. La Commissione regionale per la valutazione d'impatto ambientale ha dato dieci giorni ai promotori del progetto per fornire una serie di chiarimenti ulteriori rispetto a quelli già forniti a fine luglio. La Regione vuole vedere chiaro sulla lievitazione dei costi, dato che rispetto al primo

progetto del 2013 si è passati da 100 a 500 milioni di euro. Dubbi sono inoltre sollevati sul tracciato "a cappio" della linea che, dopo avere raggiunto il Marco Polo, tornerebbe indietro dopo avere aggirato lo scalo. Ma desta preoccupazione anche il taglio alla somma prevista per gli espropri, che da 14 milioni sarebbe passata a 10: una cifra ritenuta troppo esigua per rimborsare i proprietari.

Trevisan a pagina X

Bretella di Tessera, ultimatum a Rfi

►La Commissione Via regionale chiede chiarimenti sul progetto di collegamento ferroviario per l'aeroporto

►Nel mirino la scelta del tracciato, i costi per i trasporti per Palazzo Balbi e il taglio del budget per gli espropri

AEROPORTO

MESTRE Le integrazioni non sono bastate e, soprattutto sulle questioni più delicate, la Commissione Via regionale è tornata a scrivere a Rfi e a Italferr per chiedere che chiariscano il perché delle scelte fatte nel progetto definitivo depositato il 4 maggio scorso per la bretella ferroviaria che dovrà collegare l'aeroporto con la linea Venezia-Trieste e, da lì, con la stazione di Mestre.

LE TRE MAGGIORI CRITICITÀ

Il "cappio", i costi caricati sulla Regione a causa del numero di treni locali che si prevede di far passare per quel nuovo tratto ferroviario, e il taglio dei prezzi degli espropri di terreni e fabbricati sono i tre filoni principali del documento che la Direzione Ambiente dell'Area tutela e sviluppo del territorio della Regione Veneto ha inviato agli autori e ai proponenti del progetto da circa 500 milioni di euro, in buona sostanza la spina dorsale dell'intero intervento che i componenti della Via non hanno chiara nonostante Rfi e Italferr lo scorso 30 luglio avessero già presentato integrazioni per rispondere alle prime richieste di chiarimento. Pochi giorni dopo, il 5 agosto, la Regione aveva convocato l'"Inchiesta Pubblica" ascoltando tutti i portatori di interesse, da Comune e Città Metropolitana di Venezia ai proprietari di Terreni tra Tessera e Dese, fino alle aziende insediate in quell'area, tutti coinvolti per l'incidenza del progetto sul traffico automobilistico, sull'am-

biente, sulle proprietà che verranno smembrate, sul Quadrante Tessera dove dovrà sorgere il nuovo stadio del Venezia Calcio e la cittadella dello sport e dell'intrattenimento. Anche in seguito a quanto emerso in quell'occasione (nel corso della quale i responsabili di Rete ferroviaria italiana avevano ribadito che la maggior parte delle osservazioni non è inerente alla procedura attuale, ossia alla valutazione d'impatto ambientale, Via, e quindi in pratica non avevano risposto) ora la Regione è tornata a chiedere ulteriori chiarimenti, e ha dato a Rfi e Italferr dieci giorni di tempo per rispondere perché intende completare il suo lavoro entro la fine del mese.

La Commissione Via chiede in particolare modo di capire perché dal progetto originario del 2003 che prevedeva un investimento di un centinaio di milioni di euro, si sia arrivati al definitivo attuale che comporta un esborso di circa 500 milioni per una bretella definita "passante" ma che in realtà più di qualcuno ha chiamato "cul de sac" dato che collegherà l'aeroporto solo con la stazione di Mestre, e quindi i treni non potranno né arrivare da San Donà o Trieste, né proseguire per San Donà o Trieste, e nemmeno tutte le altre linee ferroviarie potrebbero transitare per l'aeroporto se non attraverso una doppia manovra in stazione a Mestre. La bretella di circa 8 chilometri, buona parte dei quali in galleria a forma di cappio, che oltretutto lambirà le case di Tessera, avrà questa forma per consentire ai treni di en-

trare in aeroporto e ripartire sempre nella stessa direzione, percorrendo appunto un grande cerchio, evitando così che debbano tornare indietro come avviene nelle stazioni di testa che ci sono nella maggior parte degli aeroporti.

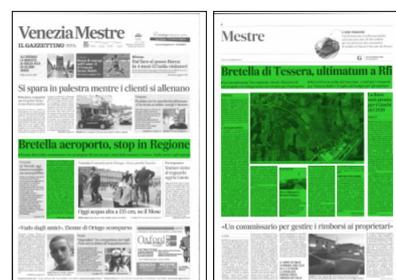
Su questo aspetto la Commissione scrive a Rfi e Italferr che nelle integrazioni del 30 luglio scorso ripropongono l'analisi multicriteriale alla base del progetto ma «senza porre in evidenza i benefici apportati da tale soluzione che ne dimostrino i vantaggi» rispetto al progetto del 2003.

TROPPI COSTI PER LA REGIONE

Altro punto critico rilevato riguarda il modello di esercizio, e la Commissione chiede di chiarire le motivazioni «per cui si ipotizzerebbero l'instradamento di tutti i treni regionali da e verso Trieste per la bretella dell'aeroporto, con il conseguente aumento dei tempi di percorrenza per i passeggeri pendolari». Dall'analisi di tutta la documentazione del progetto e delle integrazioni, oltretutto, «tale soluzione di esercizio non pare giustificata e comporta un maggior onere per le finanze regionali».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto



Otto chilometri di nuovi binari

La linea per l'aeroporto progettata da Rfi e Italferr sarà lunga otto chilometri con una diramazione dalla Venezia-Trieste che porterà allo scalo di Tesserà per poi tornare indietro con un percorso cosiddetto "a cappio".

La linea sarà pronta per i Giochi del 2026

MOBILITÀ

MESTRE Il progetto di collegamento per l'aeroporto Marco Polo, da anni caldeggiato da Save, la società di gestione dell'aeroporto Marco Polo, è stato varato lo scorso giugno dopo avere raccolto le osservazioni presentate da soggetti istituzionali e privati interessati all'operazione. Il percorso ipotizzato a binario unico si snoda lungo otto chilometri, parzialmente in trincea e in tunnel, dalla linea ferroviaria Mestre-Trieste. Il costo preven-

tivato è di poco inferiore a 500 milioni di euro, da realizzare, stando alle stime dei progettisti di Italferr e Rfi, in 49 mesi di lavoro, in modo da concludere l'opera in tempo per i Giochi olimpici invernali di Milano e Cortina del 2026.

Il progetto ha incontrato però l'opposizione in sede locale di forze della maggioranza - Comune in testa - e dell'opposizione, con il parlamentare Pd Nicola Pellicani che due settimane fa ha chiesto l'intervento del Governo per vedere chiaro sul progetto, in particolare sul protocollo d'intesa siglato ancora nel 2017 da Rfi, Save ed Enac. Ma i dubbi riguardano anche gli espropri previsti di abitazioni e attività produttive situate lungo il tracciato e le modalità di scavo di milioni di metri cubi di terreno potenzialmente contaminato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRACCIATO La Commissione Via regionale chiede chiarimenti sulla soluzione "a cappio" per il tracciato della nuova linea

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il ponte del vecchio porto dopo un secolo viene rifatto

► Si tratta della struttura di San Nicolò ► Intanto è sempre bloccata in Comune che unisce San Basilio con Santa Marta la pratica per ponte Molin verso le Zattere

PORTO

MESTRE Il Porto continua nell'opera di sistemazione dei ponti veneziani di sua competenza. In attesa che il Comune sblocchi la pratica del ponte Molin, ora è la volta della manutenzione del ponte stradale San Nicolò che unisce Santa Marta con San Basilio passando sopra al Rio di San Nicolò dei Mendicoli che a sua volta sfocia nel canale della Giudecca.

L'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) ha approvato infatti il progetto esecutivo e l'avvio della gara per l'assegnazione dei lavori di demolizione e ricostruzione del ponte. Ed era ora dato che quel manufatto risale a ben 90 anni fa (con le parti più recenti che sono invece degli anni Ottanta) quando ancora quella era tutta zona portuale con le navi per le merci che attraccavano a quella che era una delle tante banchi-

ne, quando ancora il porto di Marghera non esisteva.

Il degrado della struttura era stato rilevato già nel 2017 quando l'Adspmas aveva effettuato una campagna di rilievi su tutti i ponti di propria competenza: le strutture del ponte S. Nicolò presentano un diffuso distacco del copriferro, con conseguente corrosione delle armature scoperte e delle parti della carpenteria metallica esposte alle onde e all'atmosfera salina della laguna.

Il nuovo ponte sarà probabilmente completato alla fine del 2021 dato che i lavori, una volta assegnati, dureranno circa 4 mesi e mezzo e verranno svolti in due fasi distinte, in modo da consentire il traffico di pedoni e veicoli a senso alternato in una zona trafficata da residenti e operatori portuali: si inizierà a metà 2021 con la demolizione della metà impalcato lato nord; per quanto riguarda invece le lavorazioni lato Giudecca, verranno eseguite nel periodo invernale per ridurre i conflitti con l'attività di ormeggio e di ri-

fornimento dei natanti. L'intervento costerà 580 mila euro, dei quali oltre 35 mila per garantire la sicurezza dei lavoratori sulla base dei vigenti protocolli anti-Covid.

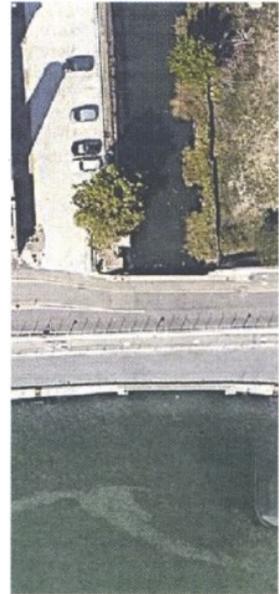
Quanto al ponte Molin che collega San Basilio con le Zattere, più famoso perché da anni ormai il Porto sta tentando di ricostruirlo dato che quello attuale in legno e ferro è decrepito (rattoppato più volte per garantire il passaggio dei pedoni), si sta ancora aspettando, appunto, che il Comune sblocchi la pratica per poter intervenire. Il progetto che è stato bocciato sarebbe stato già finanziato con 1 milione e 300 mila euro e sarebbe stato il primo vero ponte costruito senza barriere a Venezia, e avrebbe potuto costituire un'alternativa a piazzale Roma per le persone diversamente abili: l'inizio del percorso già accessibile che, dalle Zattere con 15 ponti, attraversando in battello il Canal Grande solo dalla Salute a S. Marco, arriva fino alla Biennale. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL CONFINE Nel cerchio il ponte San Nicolò, visto dal canale della Giudecca, che unisce San Basilio con Santa Marta



DALL'ALTO Il ponte sul rio

Lazzaretto vecchio, slittano al 2021 i finanziamenti per gli interventi

►Undici milioni erano anche destinati
al museo archeologico della laguna

**IL PRIMO CONTRIBUTO
ASSEGNATO A FIRENZE
MA L'OBIETTIVO
E' DI RECUPERARE
LO STANZIAMENTO
NEL PROSSIMO ANNO**

PROGETTI

VENEZIA Mancano ancora all'appello gli 11 milioni e 500 mila euro che il Ministero ai Beni Culturali aveva promesso per il restauro dell'isola del Lazzaretto Vecchio a Venezia e l'apertura del Museo Nazionale di Archeologia della città di Venezia e della Laguna. Lungaggini burocratiche hanno impedito, fino ad ora, l'arrivo del finanziamento statale che era stato predisposto dal ministro ai Beni culturali, Alberto Bonisoli, titolare del dicastero alla Cultura del primo Governo Conte. Il finanziamento era atteso ancora all'inizio del 2020, ma non arriverà entro quest'anno.

TIMORI

E a Venezia si respira un senso di preoccupazione, anche perché l'importo, pur inserito nella Programmazione finanziaria

del Mibac non era mai approdato alla fase esecutiva. Inizialmente il ministro Bonisoli aveva proposto un importo di 14 milioni di euro, poi ridotto a 11,5, dopo alcuni approfondimenti tecnici. Una somma comunque rilevante ed indispensabile per procedere all'allestimento e all'apertura del museo archeologico in un paio di anni. Qualcosa, però, nell'avvicendamento al ministero che ha visto il passaggio di consegne tra Bonisoli e l'attuale ministro alla Cultura, Dario Franceschini, sembra essersi inceppato nella procedura per il Lazzaretto Vecchio. Se si tratterà di una "impasse" solo momentanea, o qualcosa di più consistente, solo il tempo potrà dirlo. La cosa certa è che al momento i soldi in cassa non ci sono e dunque i lavori non possono ancora partire. Ad alimentare la preoccupazione è anche un'altra coincidenza e cioè il fatto che, recentemente, il ministro Franceschini abbia deciso di finanziare con 12 milioni di euro - ovvero più o meno la stessa cifra destinata al Lazzaretto - l'entrata laterale della Galleria degli Uffizi a Firenze ideata dall'architetto giapponese Arata Isozaki.

L'opera ha vinto il concorso internazionale di design nel 1999 con lo scopo di ampliare lo spazio espositivo della Galleria degli Uffizi, una grande uscita monumentale moderna inserita tra gli edifici antichi. Il progetto è stato concepito come una grande loggia in acciaio e pietra da contrapporre alla Loggia dei Lanzi in Piazza della Signoria.

TEMPI

A Venezia, tra fondi ben informate, è subito rimbalzata la notizia che il finanziamento previsto da Bonisoli per il Lazzaretto Vecchio rischia di essere (momentaneamente) spostato. Il ministro Franceschini ha voluto rassicurare spiegando che è in fase di preparazione un piano quinquennale delle opere ed interventi che verranno finanziati. Ed anche il direttore del Polo museale del Veneto soprintendente Daniele Ferrara ha spiegato che è partito l'inter per l'assegnazione dei fondi al Lazzaretto. Ma Firenze rischia di battere, sul tempo, Venezia. Ora la palla, o patata bollente, passa anche ai parlamentari veneziani.

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LAZZARETTO VECCHIO I fondi per i lavori quest'anno non arriveranno

Ripartono i lavori sulla pista ciclabile e nella piazza

► Operai in via Pordelio il Comune potenzia l'illuminazione

CAVALLINO-TREPORTI

Sono ripresi i lavori per la realizzazione della pista ciclabile a sbalzo lungo via Pordelio. Operai in azione anche in via della Fonte a Ca' Ballarin per la riqualificazione della strada comunale e in piazza Santa Maria Elisabetta a Cavallino dove è già stato abbattuto l'ex sede della Polizia locale. Avviati anche i lavori per la realizzazione della nuova illuminazione pubblica a Cavallino, Ca' Savio e proprio da questi giorni anche a Treporti. Per quanto riguarda i lavori in via Pordelio, da giovedì verrà chiusa alla viabilità la strada comunale, all'altezza di via degli Arditi fino a via della Fonte, per interventi al sedime stradale collegati ai lavori della ciclabile, che interesseranno entrambe le carreggiate di percorrenza. La strada sarà chiusa al traffico automobilistico dal fino al 23 ottobre e sarà resa transitabile nei giorni di sabato 17 pomeriggio e domenica 18. «Il pe-

riodo indicato nell'ordinanza - spiega l'assessore ai Lavori pubblici Nicolò D'Este - è stato determinato con una stima prudenziale dei tempi, ma la ditta ha comunque assunto l'impegno di terminare quanto prima l'intervento. Chiediamo ai nostri concittadini un po' di pazienza, la scelta del periodo per l'intervento è stata valutata tenendo conto del minor numero di presenze sul territorio. Il cantiere della pista ciclabile sta avanzando, a breve sarà on line attraverso il sito del comune, su cui sarà possibile seguire l'avanzamento dei lavori». Ad essere sottolineato è poi l'impegno dell'Amministrazione comunale. «Stiamo riqualificando - conclude D'Este - le piazze delle frazioni, dando poi respiro verso il fronte lagunare alla piazza di Cavallino che diventerà un punto di forte attrazione. Da ricordare che un vista dell'inizio della scuola sono stati avviati anche i lavori alla scuola "Carpaccio" e si sta procedendo con l'accordo quadro sulla viabilità. Stiamo anche predisponendo la nuova illuminazione pubblica».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della pista ciclabile



PIEMONTE

IL SETTORE EDILE INTRAVEDE QUALCHE SPIRAGLIO DOPO LA PESANTE CRISI

■ Passato il lockdown e le fasi più tragiche della pandemia il settore torinese delle costruzioni inizia a intravedere qualche spiraglio. A rivelarlo è un'indagine di Ance Torino, il collegio dei costruttori edili, che mette in luce anche come la crisi per il settore del mattone arrivasse da molto prima dell'emergenza Coronavirus. I dati peggiori però arrivano ovviamente dal periodo di lockdown nazionale, che nel mese di aprile ha portato alla

chiusura di quasi tutti i cantieri privati (ne è rimasto aperto solo un quinto) e allo stop momentaneo degli interventi di edilizia pubblica (38% è il tasso di cantieri rimasti aperti). Una situazione che però a differenza di altri settori ha avuto una fine più immediata: a maggio il settore edile è stato uno dei primi a tornare ad una semi-normalità.

Ardini a pagina 3

RIPRESA L'indagine di Ance Torino

Si intravede qualche spiraglio per l'edilizia

Dopo mesi di crisi del settore ora serve pianificazione e lo stop all'incertezza data dal covid per ripartire

Salvatore Ardini

■ Passato il lockdown e le fasi più tragiche della pandemia il settore torinese delle costruzioni inizia a intravedere qualche spiraglio. A rivelarlo è un'indagine di Ance Torino, il collegio dei costruttori edili, che mette in luce anche come la crisi per il settore del mattone arrivasse da molto prima dell'emergenza Coronavirus. I dati peggiori però arrivano ovviamente dal periodo di lockdown nazionale, che nel mese di aprile ha portato alla chiusura di quasi tutti i cantieri privati (ne è rimasto aperto solo un quinto) e allo stop momentaneo degli interventi di edilizia pubblica (38% è il tasso di cantieri rimasti aperti). Una situazione che però a differenza di al-

tri settori ha avuto una fine più immediata: a maggio il settore edile è stato uno dei primi a tornare ad una semi-normalità. Il Coronavirus ha comunque inciso sulle compravendite di case ed immobili, con una riduzione del 27,5% nel primo semestre dell'anno, caratterizzato anche da limitazioni nelle contrattazioni. Da giugno, invece, l'interesse verso l'investimento casa pare essersi rialzato. Idem per quanto riguarda gli investimenti relativi alle opere pubbliche: dopo un crollo del -50% al 31 luglio, nei mesi più recenti la tendenza è positiva per il 10%. Un leggerissimo spiraglio per un settore che potrebbe andare sicuramente meglio. «Siamo però in mezzo a una bulimia normativa legata a continui

dpcm e maggioranze politiche litigiose - dice il presidente di Ance Torino, Antonio Mattio -. Ad aggravare il calo degli investimenti spesso è la burocrazia eccessiva e i tempi biblici delle gare: ci sono oltre 100 milioni di euro in stallo destinati al Piemonte, di cui 45 solo per Torino e provincia, a cui si devono aggiungere i quasi 54 milioni che stanno arrivando nella nostra Regione per l'edilizia



scolastica, di cui quasi metà per Torino». Il settore edilizio, come tanti altri comparti penalizzati dall'emergenza Coronavirus, sembra dunque necessitare di una maggiore capacità di pianificazione. «Siamo in un Paese che sta cadendo a pezzi -aggiunge il presidente di Ance Torino - ma i fondi stanziati non arrivano mai. E il Piemonte di recente sta pagando il conto di questo dissesto. Mentre un euro in manutenzione ne fa risparmiare 4 nel ripristino, ma la natura ha tempi diversi rispetto alla nostra burocrazia e al continuo rimpallo di responsabilità». Se a confermare la ripresa ci sono anche i dati della cassa edile, in rialzo del 3% rispetto al trimestre giugno-agosto 2019, con un agosto che ha visto dimezzare la cassa integrazione rispetto a luglio, a preoccupare ancora è l'incertezza sull'andamento dell'epidemia: «Sul bene-casa - dice il presidente torinese di Ance - c'è stato un riscontro di maggiore interesse che dovrà però trovare concretizzazioni in futuro, anche alla luce dell'incertezza, come quando si parla di lockdown mirati o dal blocco dei licenziamenti o delle moratorie dei debiti verso il sistema bancario». Enormi rallentamenti per un settore che sta cercando di rialzarsi arrivano infine anche dallo smart working: «speriamo che si allenti un po' sulla pubblica amministrazione - auspica Mattio - perché questo ci sta causando enormi rallentamenti. Si rischia di navigare a vista».



POST LOCKDOWN
A maggio il settore edile è stato uno dei primi a tornare alla semi-normalità

BREVI

Fatturato 2019 a 2,8 miliardi, in aumento dell'8,4%, ma nel 2020 stimato in calo del 5,8%; addetti oltre i 19 mila, in ulteriore crescita nel 2020; aumenta il mercato interno, con project management e ingegneria pura, in calo l'estero ma prevalentemente nel turn key. Sono questi i principali dati sull'andamento del settore delle società di ingegneria e architettura emersi dalla rilevazione Oice/Cer sui risultati 2019 e stime 2020 presentata nei giorni scorsi alla presenza del neo presidente Anac Giuseppe Busia, dell'onorevole Chiara Braga e dell'ingegnere Antonio Scalamandrè dell'Anas e degli operatori del settore collegati in modalità Zoom.

© Riproduzione riservata — ■



Bonus casa, al restyling il modello per la comunicazione delle opzioni sui crediti

Poggiani a pag. 27

Crediti casa, le Entrate modificano lo strumento per la comunicazione delle opzioni

Il bonus 110% cambia modello

Campi ridenominati, luce verde alle specifiche tecniche

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Modello per la comunicazione delle opzioni per la cessione e/o lo sconto sul corrispettivo dei bonus casa al restyling. Ridenominazione di alcuni campi, integrazione delle istruzioni per la compilazione e, soprattutto, approvazione delle specifiche tecniche.

Con il provvedimento dello scorso 12 ottobre (n. 326047/2020, si veda *ItaliaOggi* di ieri), di fatto collocato sul sito istituzionale dell'agenzia il giorno successivo, sono state apportate alcune modifiche, più di stile (lievi modifiche) che sostanziali, al modello denominato «Comunicazione dell'opzione relativa agli interventi di recupero del patrimonio edilizio, efficienza energetica, rischio sismico, impianti fotovoltaici e colonnine di ricarica» e alle relative istruzioni.

Come indicato nel provvedimento direttoriale in commento sono state introdotte talune modifiche al modello già introdotto con il provvedimento dell'8/8/2020 (n. 283847/2020), in attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 119 e 121 del dl 34/2020, convertito con modificazioni nella legge 77/2020, da utilizzare per l'esercizio delle relative opzioni da oggi (15/10/2020).

Si tratta di una ridenominazione di un campo del quadro

«A», che cambia da «Intervento trainato Supebonus» in «Intervento Superbonus», di alcune indicazioni fornite con le istruzioni (pag. 3, in particolare) con una migliore indicazione delle barrature nel campo «Tipologia intervento» e una serie di ridenominazioni di alcune colonne nella tabella dei 27 interventi (eliminazione o inserimento di una X) di pagina 4 delle istruzioni.

Con il provvedimento dello scorso 12 ottobre, inoltre, sono state approvate le specifiche tecniche per la trasmissione del modello di comunicazione all'Agenzia delle entrate, al fine di gestire definitivamente le opzioni per il trasferimento dei bonus casa, ai sensi dell'art. 121 del dl 34/2020.

È opportuno ricordare che il modello deve essere compilato dai contribuenti che sostengono, negli anni 2020 e 2021, spese per una serie di interventi sugli edifici che, in luogo dell'utilizzo «diretto» della detrazione, in abbattimento delle imposte dirette dovute, optano per un contributo sotto forma di sconto di corrispettivo dovuto fino a concorrenza dell'importo massimo pari al medesimo corrispettivo o per la cessione di un credito d'imposta di pari ammontare ad altri soggetti, imprese e banche o intermediari finanziari.

Con l'intervento non sono state fornite ulteriori istruzioni e il modello non è stato modificato nella sostanza, con la conseguenza che nel silenzio delle istruzioni, per effetto della struttura del modello, si rende necessario presentare una comunicazione autonoma e separata per ogni intervento eseguito (nelle istruzioni sono

stati indicati ben 27 tipologie diverse), in relazione alla quale si intende esercitare una delle opzioni indicate dal citato art. 121 del dl 34/2020.

L'opzione per la cessione può essere esercitata anche per le rate residue non fruite delle detrazioni riferite, però, alle sole spese sostenute negli anni 2020 e 2021 e deve ritenersi irrevocabile (provvedimento n. 283847/2020 § 1.4).

La ricezione del modello è attestata da una ricevuta rilasciata dall'Agenzia delle entrate che la emette entro cinque giorni dal ricevimento della citata comunicazione, tenendo conto che, entro il quinto giorno del mese successivo a quello dell'invio la comunicazione già presentata può essere annullata o può essere interamente sostituita presentando una ulteriore e diversa comunicazione.

Nel dettaglio, il campo A si compone di dieci campi su due righe con indicazione, soprattutto, della tipologia dell'intervento e l'ammontare della



detrazione spettante, il quadro B si compone di sei campi necessari per l'identificazione catastale dell'immobile oggetto dell'intervento mentre il quadro 2C è suddiviso in due sezioni, di cui la prima deve essere compilata se nel frontespizio è stata indicata e sottoscritta la parte relativa ai «Dati del beneficiario o del rappresentante del beneficiario» e la seconda nel caso in cui nel frontespizio sia stata indicata e sottoscritta la parte «Condominio».

© Riproduzione riservata



Le modifiche al modello di comunicazione

Quadro "A"	<ul style="list-style-type: none"> Il campo "Intervento trainato Superbonus" è rinominato "Intervento Superbonus"
Istruzioni	<ul style="list-style-type: none"> La casella "Intervento trainato Superbonus" deve essere barrata nel caso in cui l'intervento selezionato nel campo "Tipologia intervento" sia un intervento trainato, ossia un intervento di efficienza energetica, di installazione di impianti fotovoltaici e relativi 2 sistemi di accumulo integrativi, oppure di installazione di colonnine di ricarica, ammesso al Superbonus perché eseguito congiuntamente ad uno degli interventi trainanti. La denominazione dell'ultima colonna "Intervento trainato Superbonus" è sostituita con "Intervento Superbonus". È stata inserita una "X" nell'ultima colonna rinominata "Intervento Superbonus" in corrispondenza degli interventi 13, 14, 15, 26 e 27 (vedi tabella a pagina 4 delle istruzioni) È stata eliminata la "X" nell'ultima colonna rinominata "Intervento Superbonus" in corrispondenza degli interventi 3, 24 e 25 (vedi tabella a pagina 4 delle istruzioni).
Specifiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> Approvate anche le specifiche tecniche per la trasmissione telematica del modello all'Agenzia delle entrate.

CONFARTIGIANATO

Pronto a Cuneo un portale internet dedicato alla misura

MICHELE DAMIANI

Un nuovo portale internet completamente dedicato al superbonus, nel quale l'utente potrà reperire tutte le informazioni relative alla misura attraverso un sistema di ricerca avanzata. È l'iniziativa lanciata da Confartigianato Cuneo. Nella nota diffusa ieri, Confartigianato ricorda innanzitutto i numeri della misura: «a livello nazionale, interessa una vasta platea costituita da 1 milione di imprese del sistema della casa - di cui 500 mila nelle costruzioni, 238 mila nelle attività immobiliari e 196 mila studi di architettura, di ingegneria e tecnici - con 2,3 milioni di addetti, di cui 2 milioni, pari all'87,6%, nelle micro e piccole imprese. Secondo i dati della relazione tecnica al provvedimento, il Superbonus del 110% mobilita risorse per 14 miliardi di euro fino al 2026, con una media annua di 2,3 miliardi di euro. Vista la complicata predisposizione della documentazione necessaria per l'applicazione della detrazione» si legge ancora nella nota, «Confartigianato imprese Cuneo ha predisposto un nuovo portale Internet www.bonus-casa.eu completamente dedicato al Superbonus 110%, nel quale l'utente può facilmente reperire tutte le informazioni relative alla misura governativa, approfondirne i vari dettagli e attraverso un sistema di ricerca avanzata ottenere indicazioni di imprese e professionisti per la realizzazione dei lavori». «Il 2020 sarebbe dovuto essere l'anno di rilancio per l'edilizia», spiega Domenico Massimino, vicepresidente nazionale di Confartigianato. «L'arrivo del Covid-19 invece ha accentuato le difficoltà di un settore già da alcuni anni in affanno. Il Superbonus 110% rappresenta quindi un'importante opportunità di rilancio del comparto. Tuttavia, l'applicazione della norma è molto articolata e necessita dell'intervento di professionalità e competenze specifiche per portare a buon fine la pratica».

— © Riproduzione riservata — ■



LA BERGAMASCA ITALCEMENTI HA FORNITO IL MATERIALE PER UN'ABITAZIONE COSTRUITA IN GERMANIA

Cemento italiano nella prima casa stampata in 3D

Grazie all'adattamento del calcestruzzo con le offerte della digitalizzazione

DI FILIPPO MERLI

Una casa stampata in 3D. Circa 80 metri quadrati di superficie abitabile suddivisi su due piani. Beckum, Renania Settentrionale-Vestfalia, Germania: lì si trova la prima abitazione realizzata con una stampante tridimensionale. Con cemento italiano.

A fornire il materiale per la tecnologia 3D printing è stata Italcementi, un'azienda bergamasca che dal 1967 è attiva nella progettazione e nella produzione di prodotti che migliorano le performance dei manti stradali. Un esempio su tutti: l'asfalto ecosostenibile che Italcementi ha realizzato per il ponte San Giorgio, l'ex viadotto Morandi di Genova.

Ora l'azienda di Bergamo ha sviluppato il materiale tech 3D, adatto per un uso versatile con diversi tipi di stampanti. Alla ricerca hanno partecipato ingegneri, chimici dei materiali, architetti, tecnici e ricercatori di laboratorio per un totale di circa 15 persone e 15 mila ore di lavoro.

Il cemento, una volta trovata la formula, è servito per preparare la malta 3D printing utilizzata per la casa.

«Grazie alle nostre conoscenze abbiamo adattato il calcestruzzo, il tradizionale materiale da costruzione, alle possibilità offerte dalla digitalizzazione», ha spiegato il direttore di innovazione prodotti di Italcementi, **Enrico Borgarello**.

«Il materiale innovativo per la stampa 3D non solo permette una nuova libertà nella progettazione, ma anche più varietà, dato che ogni componente può essere progettato individualmente.

Non da ultimo, come è stato

dimostrato a Beckum, il cemento per la stampa 3D consente un'accelerazione notevole del processo di costruzione e può rappresentare una spinta verso l'innovazione per diverse realtà nel settore delle costruzioni.

La casa di Beckum è stata stampata dalla multinazionale tedesca Peri, uno dei principali produttori di casseforme e di sistemi per impalcature nel settore delle costruzioni. «La costruzione dell'edificio residenziale stampato in 3D a Beckum è una pietra miliare per la tecnologia di stampa 3D applicata alle costruzioni», ha sottolineato l'innovation & marketing director di Peri, **Thomas Imbacher**.

«Siamo sicuri che nei prossimi anni la costruzione tramite stampa diventerà sempre più importante in alcuni segmenti del mercato e che avrà un notevole potenziale. In Germania sono in fase di elaborazione altri progetti di stampa per edifici residenziali.

Siamo orgogliosi del fatto che il coinvolgimento di Peri nel progetto a Beckum ci abbia visti diventare pionieri e precursori di questa nuova tecnica edilizia».

«Lo sviluppo di un materiale a base di cemento per la stampa 3D è una sfida notevole», ha detto **Jennifer Scheydt**, direttrice della divisione engineering & innovation di HeidelbergCement, la società capogruppo di Italcementi che ha supervisionato le operazioni in Germania. «Deve anche sviluppare rapidamente una sufficiente capacità di sopportazione del carico affinché gli strati inferiori non cedano sotto al carico degli strati superiori. E allo stesso tempo si deve assicurare il legame tra gli strati».

© Riproduzione riservata ■



NUOVE COMPETENZE AL FVG

In arrivo 120 milioni per gestire la ferrovia Trieste-Venezia-Udine

Dopo lo stop in Senato, la norma sarà nella legge di Bilancio Rojc (Pd): «Il ritardo ci penalizza. Subito un tavolo di lavoro»

«Si poteva iniziare a ragionare molto prima, i pessimi collegamenti danneggiano il turismo e i pendolari»

Giacomina Pellizzari / UDINE

La gestione dei servizi ferroviari regionali passa al Veneto e al Friuli Venezia Giulia. Entro fine anno da Trentitalia le competenze sui cosiddetti treni "indivisi" e quindi sui servizi ferroviari lungo la tratta Trieste-Venezia-Udine, dovrebbe finire in mano alle Regioni. Il condizionale è d'obbligo perché nonostante il Ministero dei trasporti abbia già chiesto il consenso ai governatori, l'articolo di legge è stato bloccato dalla presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, dichiarando irricevibile l'emendamento al "Decreto agosto" presentato dal Pd.

In ballo ci sono circa 220 milioni di euro fino al 2025: 95 milioni per il Veneto e oltre 120 per la nostra regione. La gestione diretta può portare solo vantaggi ai lavoratori pendolari visto che il Friuli Venezia Giulia, assieme al Trasporto pubblico locale (Tpl), potrà gestire autonomamente la tratta interregionale, puntando su maggiori sinergie e sul miglioramento del servizio. L'assessore regionale ai

Trasporti, Graziano Pizzimenti, ne è certo anche perché, spiega, «il presidente Fedriga ha chiesto che la norma venga inclusa nella legge di Bilancio». Pizzimenti ci tiene a sottolineare che il «no» della Casellati non è stato determinato da una posizione politica bensì dall'invito del Capo dello Stato, Sergio Mattarella, a includere nel Decreto agosto solo interventi legati all'emergenza sanitaria.

L'emendamento proposto da Vincenzo D'Arienzo (Pd) è stato sottoscritto anche dalla senatrice dem, Tatjana Rojc, la stessa che continua a sollecitare la costituzione di un tavolo per definire un accordo di programma fra i soggetti coinvolti per partire subito con gli affidamenti. L'obiettivo è non perdere tempo per formalizzare il passaggio l'1 gennaio. A quanto pare maggioranza e opposizione rimangono nella stessa direzione nel momento in cui Fedriga vuole inserire nella legge di Bilancio pure l'aumento dei collegamenti aerei giornalieri attraverso tratte pagate dallo Stato. «Spero che

questa perdita di tempo sia solo un fatto tecnico legato all'emergenza sanitaria» sottolinea la senatrice nel ricordare i motivi che l'hanno portata a sostenere l'emendamento. «Si poteva iniziare a lavorare molto prima, abbiamo collegamenti pessimi e questo ritardo penalizza i passeggeri, il turismo e l'attività portuale».

Il passaggio delle competenze consentirà alla Regione di aumentare i collegamenti e di migliorare la qualità del servizio. Detto questo Rojc non risparmia la frecciatina politica al centrodestra chiedendosi «chissà cosa pensano i due presidenti leghisti Zaia e Fedriga su questo mancato trasferimento di competenza ostacolato da Forza Italia, l'alleata di sempre». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TATJANA ROJC
LA SENATRICE DEM
FIRMATARIA DELL'EMENDAMENTO



ACQUA ALTA A 135 CM: SI ALZA IL MOSE

Oggi Venezia all'asciutto ma domani città allagata

Vento di scirocco, la marea si alza fino a quota 135 centimetri. E, come già successo una settimana fa, entrano in funzione le paratoie del Mose. Il picco atteso per le 10,45 del mattino. E domattina acqua alta bis. La

marea dovrebbe arrivare a un massimo di 120 centimetri, troppo poco perché parta il Mose. Ma sufficiente per allagare Piazza San Marco e Venezia. Tesserin: «Va salvaguardata la Basilica». TANTUCCI/PAGINA 21

MAREA ECCEZIONALE IN ARRIVO

Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l'acqua alta resta un problema

Il primo procuratore di San Marco Tesserin chiede che venga attuata l'impermeabilizzazione della Piazza

«Le barriere sono una difesa provvisoria finché non si alzano a un livello più basso»

Il vento di scirocco ha ripreso a spirare con forza e le previsioni del Centro Maree confermano per questa mattina un'acqua alta eccezionale di un metro e 35 centimetri intorno alle 10,45 del mattino. E per la seconda volta nel giro di due settimane le barriere del Mose dovrebbero chiudersi alle bocche di porto per fermare l'acqua fuori della laguna e lasciare Venezia relativamente all'asciutto, visto che il sistema comincerà ad entrare in azione intorno a quota 115 centimetri sul medio mare.

Ma per domattina con un'alta marea comunque molto elevata, a quota 120, le paratoie resteranno invece in fondo all'acqua senza proteggere la città, a cominciare dall'area marciana e dalla Basilica di San Marco,

ancora prive delle protezioni promesse. E si ripropone il problema se le barriere, con un sistema comunque non ancora collaudato e per cui i problemi non mancano, debbano alzarsi a una quota inferiore, pregiudicando però l'attività del Porto, ancora privo di una vera conca di navigazione efficiente.

«Noi abbiamo l'acqua alta anche oggi (ieri)» commenta il primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin. «Ed è chiaro che un'alta marea di 130 metri per noi è esiziale, procura danni serie alle strutture e agli apparati della Basilica. Bene dunque che si cominci finalmente a sollevare il Mose, ma è ancora tutto provvisorio. Se finalmente si attuasse il rialzo della Piazza a 110 o 115 centimetri, come prevede il progetto che c'è già ma non è stato ancora realizzato, è chiaro che anche il problema della quota di sollevamento delle paratoie del Mose assume-

rebbe una valenza diversa. Allo stesso modo, non si può dire di non abbassarlo a livelli più bassi dei 130 centimetri per non disturbare le attività del Porto, perché bisogna creare le condizioni perché questo sia possibile, e se la conca di navigazione già prevista è stata realizzata male, bisogna provvedere. Siamo solo alla metà di ottobre e abbiamo già avuto diverse acque alte di notevole rilevanza, non si tratta più di fenomeni periodici. Ormai è chiaro che le acque alte saranno sempre più frequenti e dunque non ci si può affidare solo alla provvisorietà degli an-



cora sporadici sollevamenti del Mose. Bisogna mettersi tutti insieme intorno a un tavolo a collaborare, compresi gli ambientalisti che non possono sostenere che alzare il Mose due volte al giorno comprometta l'ecosistema lagunare. L'importante è che il ricambio d'acqua sia assicurato, allora cosa dovremmo fare nei periodi di secca, portare a forza l'acqua all'interno della laguna? Anche i tempi di messa a regime del sistema sono destinati a cambiare. Se ora con un solo compressore le barriere si alzano nel giro di un'ora, quando saranno due e tre, come dovrà avvenire, i tempi potranno dimezzarsi. Ma nel frattempo anche la città deve fare la sua parte, rialzando le protezioni dove è possibile, a cominciare proprio dall'area marciana».

In attesa che tutto ciò cominci effettivamente ad avvenire, si aspetta di vedere se anche oggi il sistema funzionerà in modo efficiente, garantendo la protezione idraulica della città. Perché i problemi ancora non mancano per dire che il Mose sia pienamente funzionante, con la sabbia che si deposita nei cassoni, la corrosione delle paratoie, il non perfetto funzionamento delle valvole e il fatto che le dighe mobili alle bocche di porto non siano state ancora collaudate in condizioni di mare veramente agitato. Con il problema della sua futura manutenzione che deve essere ancora pienamente affrontato.—

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie del Mose: si alzeranno di nuovo

ACQUISTATI PRIMA DELL'OPERAZIONE PILI

Ching ora vuole cedere i Palazzi Donà e Papadopoli alberghi mai realizzati

E adesso Ching di Venezia non ne vuole più sapere e sarebbe pronto a “mollare” al primo offerente i due palazzi da trasformare in alberghi, acquistati dall'Amministrazione comunale durante la prima giunta Brugnaro. La sua entrata di scena in laguna, prima della più robusta operazione Pili, poi non andata a buon fine.

Si tratta di Palazzo Donà, in campo Santa Maria Formosa, e di Palazzo Poerio Papadopoli, già sede del comando dei vigili urbani.

Palazzo Donà, trasformato in hotel di lusso camere, con un bar, un ristorante e un'area benessere per i suoi ospiti, è stato il primo investimento “veneziano” del facoltoso imprenditore di Singapore con la sua società Grandeur Oxley srl, la stessa che ha acquisito poi anche Palazzo Poerio Papadopoli dal Comune, anch'esso a fini alberghieri.

Ma l'hotel a oggi non è ancora aperto, dopo la lunga battaglia legale in corso con la società che ha effettuato la ristrutturazione, la Sama Global Italia di Villorba, la stessa tra l'altro coinvolta nell'operazione Pili, ma con cui si sono guastati i rapporti, e che ha coinvolto poi anche un'altra società, la Ducale Restauri, subentrata nei lavori, con reciproco scambio di accuse. Il Palazzo era la sede dei servizi sociali della Municipalità di Venezia.

Il Comune aveva ceduto Palazzo Donà all'Ive, l'immobiliare veneziana controllata dalla stessa Amministrazione, per 4 milioni, dando poi a sua volta alla società la possibilità di cedere il palazzo di campo Santa Maria Formosa a un nuovo offerente privato. L'ex palazzo comunale è stato infatti ceduto alla Grandeur Oxley srl. Ma da allora – e sono ormai passati diversi anni – il palazzo trasformato in albergo resta ancora chiuso e il nuovo proprietario starebbe cercando di venderlo. La stessa sorte sembra riservata a Palazzo Poerio Papadopoli, che Ching vorrebbe a vendere nello stato di fatto, senza avviare la trasformazione alberghiera che pure gli consente l'autorizzazione comunale con la quale è stato acquistato, alla metà del 2018, con un'offerta di 10,8 milioni di euro.

L'imprenditore di Singapore, con la sua società, era stato l'unico a presentare un'offerta per l'immobile cinquecentesco nei pressi di piazzale Roma. Il Comune, per agevolare la vendita, aveva anche calcolato il numero di stanze che potranno essere ricavate dall'immobile, per presentarlo così “chiavi in mano” al futuro compratore. L'edificio era già stato inserito dal Comune nel piano delle alienazioni immobiliari del 2017 e aveva provato a venderlo, senza succes-

so, in precedenza per 14 milioni di euro, ribassando poi il prezzo. Ma i lavori di trasformazione alberghiera di Palazzo Poerio non sono mai partiti e l'immobile, appunto, sarebbe ora nuovamente sul mercato, alla ricerca di un compratore disposto a portare avanti a sue spese la trasformazione in hotel.

L'acquisto dei due palazzi sarebbe stato l'“antipasto” della grande operazione immobiliare sui Pili, che era quella che stava veramente a cuore a mister Ching, quasi un modo di presentarsi sulla “piazza” veneziana. Ma sfumato il grande affare sui terreni di “Porta di Venezia” – la società di proprietà del sindaco Luigi Brugnaro di cui avrebbe dovuto acquistare le quote, costituendo un fondo immobiliare ad hoc – anche il business alberghiero nella città storica sembra destinato a ridimensionarsi a una pura e semplice operazione immobiliare. Ma vendere alberghi a Venezia in questo momento non è esattamente una cosa facile. —

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ching Chiat Kwong



CHIOGGIA

Crepe e spalline pericolanti Allerta per ponte San Giacomo

Preoccupazione per la carenza di manutenzione e i rischi per auto e Tir che vi transitano
L'assessora Penzo: la situazione viene monitorata dai tecnici
CHIOGGIA

Crepe profonde, spalline staccate, parapetti in marmo ammalorati e basamenti che sembrano scivolare verso il canale. La situazione del ponte San Giacomo, ricostruito nel dopoguerra per farci passare sopra anche le automobili e unico carrabile del centro storico, a prima vista non appare delle migliori.

Il traffico pesante, costituito da camion e Tir che non dovrebbero nemmeno passare in quanto in quanto vige per loro il divieto di transito, è probabilmente la causa principale dei cedimenti e se il problema dello stacco dei calcinacci dalla volta, denunciato dal consigliere regionale leghista Marco Dolfin, è stato bollato come un non problema, il degrado della struttura in marmo e mattoni appare decisamente più preoccupante, quasi a rischio crollo.

E, considerando che ci passano centinaia di veicoli al giorno, molto pericoloso.

Dagli uffici tecnici comunali vengono monitorate costantemente le condizioni del ponte.

L'assessora ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, informa che è stato fatto un sopralluogo che ha visto coinvolti i tecnici comunali, assieme ai tecnici dell'impresa "Ccc" e del consorzio Venezia Nuova, già impegnato nel restauro dei ponti pedonali sul canal Vena.

«Da un primo esame visivo» spiega l'assessora Penzo «le lesioni sul ponte non destano particolari preoccupazioni. Non ci sono segni sulla pavimentazione o sulla spalla e la condizioni dell'intradosso appare consueta, sia per l'età del ponte che per l'esposizione del calcestruzzo agli agenti corrosivi. Pertanto i tecnici, che in questi anni hanno seguito gli interventi sui ponti che attraversano la Vena, pensano che quanto osservato sia dovuto ad un cedimento della riva, identico a quelli già osservati in altre circostanze, come per esempio durante l'impianto di micropali di sostegno di qualche anno fa. L'abbassamento del pilastro che sta interessando l'edificio prospiciente, posto in continuità con il ponte, avrebbe trascinato con sé il parapetto fessurandolo e lesionandone la muratura. A breve saranno comunque posizionati dei rilevatori sul ponte e sull'edificio adiacente». —

DANIELE ZENNARO



Lo stato di degrado e pericolosità in cui versa ponte San Giacomo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La holding: domenica un'offerta vincolante
Una valorizzazione tra 10 e 12 miliardi

Per Atlantia-Cdp la Borsa vede intesa Sconto, no manleva

**Il titolo della società
controllante chiude a
+7,9% dopo essere
arrivato a +10,2%**

IL CASO

Teodoro Chiarelli

La cordata a tre per rilevare il controllo di Autostrade per l'Italia, e sbloccare una trattativa che imbarazza il governo, piace a Piazza Affari. Il titolo della controllante Atlantia ha chiuso in Borsa a +7,9% dopo essere arrivato a toccare +10,2%. La strada per un possibile accordo tra Atlantia e Cdp insieme al fondo Usa Blackstone e al fondo australiano Macquarie sulla cessione dell'88,06% di Aspi è ufficialmente aperta. Anche se non si può negare che il percorso resti accidentato. Cdp e partner hanno tempo fino alla mattina di lunedì per sottoporre al cda della holding controllata dalla famiglia Benetton, che si riunirà nel pomeriggio, un'offerta vincolante.

I colloqui fra le parti proseguiranno nei prossimi giorni, durante i quali non si esclude, nel caso si arrivasse a una proposta, un cda di Cassa. La strada su cui si sta lavorando, che poi non è altro che una delle due opzioni già previste dagli accordi del 14

luglio, è la vendita dell'intera quota dell'88,06% di Atlantia in Aspi a Cdp e ai due investitori internazionali. La svolta, dopo oltre due mesi di stallo, con il governo tornato a minacciare la revoca della concessione a suon di ultimatum puntualmente rivelatisi refofi di vento nello spazio, è arrivata dal cda di Atlantia di lunedì. La holding, testardamente ferma sul "no" all'articolo 10 contenuto nell'atto transattivo (che vincola l'efficacia dell'atto al passaggio di Aspi sotto il controllo di Cdp), ha dato la sua disponibilità a valutare un'eventuale proposta da parte di Cdp e altri investitori per un accordo sull'acquisto dell'intero suo pacchetto azionario di Aspi, concedendo alla Cassa un periodo di esclusiva fino al 18 ottobre. Nella lettera inviata a Cdp, Atlantia pone una serie di richieste: chiede entro domenica un'offerta vincolante con il prezzo, i criteri di determinazione di questo prezzo e la sua variazione massima a seguito della due diligence che scatterà se l'offerta verrà accettata dal cda del 19. A quel punto Cassa, Blackstone e Macquarie avranno 10 settimane per due diligence e offerta definitiva. Cifre, per ora, non se ne fanno. Chris Ohn di Tci, uno dei fondi esteri che controllano complessivamente il 44% di Atlantia, in un'intervista al

Financial Times nelle scorse settimane aveva dichiarato di ritenere equa una valutazione di Aspi fra 11 e 12 miliardi di euro.

E la manleva chiesta da Cdp sulle richieste di risarcimento danni per il crollo del Ponte Morandi? La Cassa potrebbe alla fine considerare al posto della manleva uno sconto sul prezzo d'acquisto di Aspi: un percorso da mettere a punto nei dettagli. Le parti discutono anche di un meccanismo di aggiustamento su eventuali correzioni del nuovo Piano economico finanziario (Pef) di Autostrade, in attesa che si pronunci l'Authority dei trasporti. Il Pef deve recepire un sistema tariffario elaborato dall'Authority meno generoso per il concessionario. Rimane sullo sfondo il processo di "dual track" avviato da Atlantia a fine settembre: la vendita dell'88% per processo competitivo o scissione. Percorso già tracciato e pronto a ripartire se la trattativa con Cdp non decollasse. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

