

Rassegna del 22/01/2021

ANCE VENETO

22/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Superbonus e Comuni in tilt «Un tavolo per velocizzare» - Comuni soffocati dal 110% Variati: «Sugli organici ora un tavolo con Anci»	M.Za.	1
------------	---	--	-------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

22/01/2021	Adige	16 Tita all'Apac e l'assemblea dei costruttori	...	3
------------	-------	--	-----	---

SCENARIO

22/01/2021	Arena	15 I geometri volontari per snellire pratiche dell'edilizia privata	E.G.	4
22/01/2021	Arena	33 Traffico, torna la strada di gronda	Madinelli Camilla	5
22/01/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	11 Confindustria attacca: «Opere pubbliche strategiche? Ignorati»	M. G. - K. T.	6
22/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Tav veneta, scelto il commissario lavori per 8,6 miliardi: stretta sui tempi - La scelta del ministero Macello è il commissario per l'alta velocità veneta	Zambon Martina	7
22/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12 Confindustria Vicenza, la sfida dei quattro - Confindustria Vicenza, via alla sfida Ci sono già squadre e programmi	f.n.	9
22/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12 In Autogrill aumento da 600 milioni Edizione dice sì, ma il titolo cade in Borsa	...	11
22/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Miani, Spitz, Zincone: sul rebus dei poteri decide l'Avvocatura E il deficit supera i 110 milioni	Mo.Zi.	12
22/01/2021	Corriere delle Alpi	29 Fermi tutti i progetti di Terna D'Inca: la Regione intervenga	Aliprandi Irene	14
22/01/2021	Gazzettino Rovigo	7 Cantieri, interventi per 3,3 milioni	Fraccon Guido	16
22/01/2021	Gazzettino Venezia	10 Mose, a Ossola consulenza da 1.100 euro al giorno - Mose, consulenza da 1.100 euro al giorno	Vittadello Raffaella	18
22/01/2021	Gazzettino Venezia	12 Porto, 30 milioni per potenziare i trasporti fluviali e ridurre lo smog	E.T.	20
22/01/2021	Giornale di Vicenza	17 Superbonus: offre il 102% a privati e 110% a imprese	...	22
22/01/2021	Giornale di Vicenza	18 Accelerata sulla Tav Scelto il commissario	Zorzan Alessia	23
22/01/2021	Mattino Padova	22 Affitti, i rendimenti tengono un bilocale vale il 6,8% annuo	Sandre Riccardo	24
22/01/2021	Messaggero Veneto Udine	31 Ecco il progetto da 25 milioni per l'ex ospedale psichiatrico	Palluelo Sara	25
22/01/2021	Nuova Venezia	21 Mose, ultima spiaggia Se non si trovano 530 milioni il Consorzio fallisce	Vitucci Alberto	27
22/01/2021	Nuova Venezia	30 Traffico container giù dell'11 per cento Venezia peggiore porto dell'Adriatico	Favarato Gianni	29
22/01/2021	Nuova Venezia	30 Vecon in cassa integrazione senza la linea diretta cinese	...	31
22/01/2021	Piccolo	21 Treno veloce verso Venezia nominato il commissario - Supertreno per Venezia, c'è il commissario	D'Amelio Diego	32
22/01/2021	Sole 24 Ore	23 Come muoversi fra interventi trainanti, trainati e tetti di spesa - Cappotto trainante, finestre a plafond autonomo	De Stefani Luca	34
22/01/2021	Sole 24 Ore	23 Nei comuni colpiti da sisma massimali aumentati del 50%	Tosoni Gian_Paolo	36
22/01/2021	Tribuna Treviso	12 «Apro una scuola in azienda per trovare manodopera»	De Polo Andrea	37

GLI UFFICI INTASATI

Superbonus e Comuni in tilt «Un tavolo per velocizzare»

a pagina 7

Il Superbonus e gli uffici tecnici in tilt Comuni soffocati dal 110% Variati: «Sugli organici ora un tavolo con Anci»

VENEZIA Un tavolo nazionale con Anci per rivedere (e velocizzare) i criteri di assunzione dell'organico dei municipi ma anche una tirata d'orecchi, per quanto garbata, ai sindaci che non sanno imporre standard di produttività accettabili ai dipendenti comunali in smart working. Achille Variati sottosegretario dell'Interno con delega agli Enti Locali risponde così all'allarme sugli uffici tecnici sepolti da quintali di pratiche d'accesso agli atti legate al Superbonus 110%. «Non ci possiamo inventare in due e due quattro ciò che non c'è - spiega il vicentino Variati - ma il lavoro a distanza è un lavoro e deve essere concesso nella misura in cui si raggiungono gli obiettivi di produttività, non può avere come conseguenza il rallentamento dell'attività. Ed è nella disponibilità dei sindaci, pur in un orientamento sull'attivazione del lavoro a distanza, richiedere che resti fermo l'obiettivo di servire cittadini e imprese». Che un problema di organico ci sia, però, è evidente. Anche a causa delle selezioni bloccate dalle procedure anti Covid. «Sulle selezioni giusto è l'appello che viene fatto - concede il sottosegretario - e nella misura in cui ci sarà qualche segnale positivo nella curva epidemiologica dovremo allargare il cordone per poter far fare le selezioni ai Comuni. Ora, è vero che i nostri Comuni non sono certo affollati di personale ma se fosse necessario, data l'evoluzione del ruolo del Comune in questo periodo, si può riaprire un tavolo nazio-

nale con Anci per rivedere le regole di assunzione». Variati aggiunge con una nota positiva: «È un fenomeno, quelle delle pratiche legate al 110, che va gestito ma possiamo leggerlo anche come un buon segnale. Sappiamo quanto indotto poi trascina l'industria delle costruzioni. Per questo non lo dobbiamo soffocare per l'inefficienza dei meccanismi quindi su questi bisognerà intervenire».

La parola chiave è «soffocare», **Paolo Ghiotti**, presidente di **Ance Veneto**, fa presente che l'archivio del capoluogo rodigino, ad esempio, è quasi tutto cartaceo e si trova a 5 km dall'ufficio tecnico: «E poi manca personale, spostiamo personale dove ce n'è bisogno. Il 110 è una bella legge ma rischiamo di soffocarla prima che parta. Esasperato il referente Ance patavino, Mauro Cazzaro: «Fermo le pratiche private, ferme le gare Anas per il pubblico in un intrico burocratico inestricabile. Intanto io ho in cantiere ragazzi che lavorano a 4 sotto zero e ormai spendo più di gel igienizzante che di calcestruzzo».

M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● L'esorbitante numero di richiesta d'accesso agli atti per verificare la conformità urbanistica necessaria all'accesso per il Superbonus 110% sta mettendo in ginocchio uffici tecnici comunali, professionisti, artigiani, costruttori e, ovviamente, cittadini. Colpa di smartworking e organici all'osso



Cartaceo

Non sono pochi i Comuni che ancora non hanno digitalizzato il loro archivio di documentazione urbanistica

DEGASPERI**Tita all'Apac
e l'assemblea
dei costruttori**

Dal 15 marzo prossimo l'avvocato Antonio Tita assumerà l'incarico di nuovo dirigente generale dell'Agenzia provinciale per gli appalti e contratti (Apac) dopo la nomina da parte della giunta Fugatti nel dicembre scorso. E il consigliere provinciale Filippo Degasperi (Onda Civica), che su questa scelta aveva scritto una interrogazione sollevando le sue perplessità per il fatto che Tita è stato in passato funzionario di Ance - Trento, ovvero l'associazione trentina dell'edilizia, torna alla carica, ottenuta la risposta all'interrogazione da parte del presidente Maurizio Fugatti e vista la partecipazione di Tita il 18 dicembre scorso, ovvero dopo la delibera della giunta che gli ha formalmente affidato l'incarico in Provincia che assumerà da marzo, all'assemblea generale di Ance Trento, ovvero delle imprese di costruttori interessate agli appalti pubblici. «L'avvocato dei costruttori tentini - osserva critico il consigliere Degasperi - è stato messo a capo dell'Agenzia degli appalti». Il presidente Fugatti motiva la scelta in quanto «persona di comprovata qualificazione professionale in materia».



LOTTA ALLA BUROCRAZIA. Il 2 febbraio il via

I geometri volontari per snellire pratiche dell'edilizia privata

Due al giorno al lavoro negli uffici a digitalizzare l'archivio comunale

Meno carte e più documenti digitali, per contribuire a sveltere le pratiche. È il percorso già intrapreso dal settore comunale dell'edilizia privata, che però d'ora in avanti potrà contare anche su una quarantina di geometri. I quali, volontariamente, aiuteranno a scansionare l'archivio cartaceo, digitalizzandolo. Il servizio comincerà dal 2 febbraio, con due professionisti al giorno. È quanto prevede l'accordo siglato tra Comune e Collegio dei geometri.

Come illustra l'assessore all'edilizia privata Andrea Bassi, con la dirigente del settore Anna Grazi, presente il presidente del Collegio dei geometri Fiorenzo Furlani, il lavoro da svolgere è tanto. Anzitutto perché al momento la digitalizzazione della banca dati è solo all'8 per cento. Di un archivio cartaceo che parte dal 1945 e arriva al 2013 - gli anni successivi sono già digitalizzati - per 252.700 pratiche tra Archivio di Stato, anagrafe e uffici di lungadige Capuleti. Negli ultimi mesi la richiesta di accesso agli atti è triplicata, arrivando a superare le 600 sia a ottobre, novembre e dicembre, a fronte di

una precedente media mensile di 250. Buona parte dell'aumento è dovuto alle semplificazioni e ai decreti emanati per far fronte all'emergenza Covid. Tra questi il superbonus 110 per cento. C'è stata poi una ripresa dell'edilizia ed ecco perché, a numeri di personale invariati, servono rinforzi, in attesa che sia ultimato il nuovo sistema informativo del Comune Sigi, in collaborazione con l'ufficio Informatica del Comune, e al quale si potrà accedere con Spid o con altre credenziali.

Saranno due o tre i geometri al giorno in servizio, dal martedì al venerdì, in modo che ognuno sia impegnato una volta al mese. «Abbiamo colto al volo la disponibilità del Collegio dei Geometri, confermando il rapporto di collaborazione», dice Bassi, «e stiamo lavorando anche per agevolare i cittadini nella consultazione da remoto, senza andare negli uffici comunali». Furlani sottolinea che «dopo aver esposto all'Amministrazione le difficoltà di accesso alle pratiche, ci siamo attivati per trovare una soluzione. Ringrazio tutti i colleghi che hanno aderito». • E.G.



Traffico, torna la strada di gronda

Il consigliere regionale Andreoli pronto a sostenere la necessità di interventi a Venezia, tra le idee piste ciclabili e più corsie del 21

Camilla Madinelli

Viabilità congestionata, in Valpolicella, e accordo raggiunto tra la Provincia e i Comuni di Negrar, Fumane, Marano, San Pietro in Cariano, Sant'Ambrogio, Pescantina e Sant'Anna d'Alfaedo per arrivare insieme a soluzioni sciogli traffico. «Ben venga il coordinamento in corso», sottolinea il consigliere regionale della Lega Marco Andreoli, originario e residente a Negrar. Andreoli promette impegno in prima persona e prospetta soluzioni a medio e lungo termine.

«La Valpolicella è la mia terra, conosco bene le questioni aperte», afferma, «e ho intenzione di fare la mia parte per favorire il dialogo a tutti i livelli tra Regione, Provincia e amministrazioni comunali. Occorre lavorare su più fronti e valutare le strade fin da subito attuabili per risolvere una problematica che impatta ogni giorno sulla vita di migliaia e migliaia di cittadini». Secondo Andreoli, così come per i sindaci dei sette Comuni che hanno siglato l'accordo con la Provincia, limitare

il traffico nei paesi della Valpolicella è ormai una priorità. Ma sottolinea che «va affrontata distinguendo tra i due poli attrattori, quello scolastico di San Pietro che ha una vocazione più locale, e l'altro, l'ospedale di Negrar, il quale ha radici lontane che travalicano i confini comunali, provinciali e anche regionali se pensiamo che un paziente su quattro del Don Calabria arriva da fuori Regione».

Quindi entra nel merito delle progettualità sul tavolo. «Il traforo lungo per collegare l'ospedale alla tangenziale potrebbe sembrare risolutivo, ma è irrealizzabile per costi e consumo di suolo, peraltro in un contesto paesaggistico di pregio», continua Andreoli. «Il traforo corto a Languin, invece, servirebbe solo a spostare il problema da Pedemonte a San Floriano, senza risolverlo, e il project financing verrebbe mal digerito dai cittadini per l'oneroso pedaggio». Quindi rispolvera la soluzione della strada di gronda ovest, «di cui si è tanto parlato per collegare il casello di Verona Nord al nuo-

vo ponte sull'Adige da realizzare a Parona, opera più semplice del traforo che alleggerirebbe parte del carico attuale, senza considerare le ricadute positive sulla città».

E ancora: «Bisognerebbe pensare al potenziamento della viabilità esistente, che va riqualificata completamente creando arterie per il medio-lungo raggio con direttrice verso l'ospedale: ad esempio la strada vecchia della Valpolicella con sottopassaggio alla rotonda di Santa Maria. Mentre quelle minori, per il traffico locale tra cui quello scolastico, vanno dotate di piste ciclabili».

Infine, un capitolo importante per contribuire a risolvere il problema traffico in Valpolicella riguarda il trasporto pubblico locale. «Sarà importante garantire alla linea 21 una frequenza maggiore negli orari sensibili, dando un'impronta metropolitana al collegamento», conclude il consigliere regionale. «Io sono a disposizione e mi impegnerò per sensibilizzare la Regione, in sintonia con l'assessore a infrastrutture e trasporti Elisa De Berti». •



Traffico lungo la statale che attraversa la Valpolicella



La presidente Berton

Confindustria attacca: «Opere pubbliche strategiche? Ignorati»

BELLUNO «Nella lista di opere pubbliche strategiche per il Paese non c'è nessuna traccia di Belluno e del Bellunese. È un segnale pessimo». A dirlo è Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, all'indomani dell'invio alle Camere della lista delle opere ritenute strategiche per l'Italia e dei relativi commissari straordinari che dovranno occuparsene: «Parliamo di 59 opere pubbliche, 30 commissari, oltre 60 miliardi di euro d'investimenti da finanziare col famoso Next Generation Eu. In tutto questo Belluno non esiste, nonostante i problemi infrastrutturali del territorio siano noti. Se non si porrà rimedio, sarà l'ennesima occasione persa. Qui intanto continuiamo ad andare avanti a spizzichi e bocconi con ritardi imbarazzanti nei cantieri lungo l'Alemagna e intere vallate rimaste isolate con le ultime neviccate e frane, da Zoldo al Comelico. I nostri rappresentanti politici e istituzionali battano un colpo». (M.G.-K.T.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA GRANDE OPERA IL MINISTERO PROPONE VINCENZO MACELLO, MANAGER DIRFI

Tav veneta, scelto il commissario lavori per 8,6 miliardi: stretta sui tempi



VENEZIA La Tav veneta, ma anche il potenziamento della Venezia-Trieste, ora hanno un commissario *in pectore*: il dirigente di Rfi Vincenzo Macello (in foto). «Un bravo professionista, ora però serve un commissario anche per la bretella ferroviaria aeroportuale di collegamento con il Marco Polo di Venezia» dice la vicepresidente della Regione, Elisa De Berti. a pagina 7

La scelta del ministero Macello è il commissario per l'alta velocità veneta

Il dirigente di Rfi uomo guida per cinque grandi opere



Franco Miller (Confindustria Veneto)
È una buona notizia, il mio sogno è che si acceleri per finire in tempo per i Giochi olimpici invernali del 2026



Elisa De Berti (Regione Veneto)
È un bravo professionista. Ora un commissario anche per la bretella verso l'aeroporto Marco Polo

VENEZIA Un commissario, invocato da tempo come «acceleratore» dei treni ad alta velocità su suolo veneto, arriverà davvero. Il Mit, ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha scelto un nome. Si tratta di Vincenzo Macello, direttore degli Investimenti di Rfi, rete ferroviaria italiana. Che sia un alto dirigente Rfi non stupisce, la linea di Paola De Micheli, titolare del dicastero, era nota: i commissari per autostrade, ferrovie e porti sarebbero stati scelti fra chi già se ne occupa.

Ecco allora che per l'asfalto in campo c'è lo stesso ad di Anas, Massimo Simonini, e per la rotaia arriva Macello cui va, fra le altre opere commissariate, anche il potenziamento della linea storica Venezia-Trieste oltre all'Alta velocità/Alta capacità fra Brescia e Padova. Una buona notizia per il

Nordest che annovera il quadruplicamento dei binari fra le grandi incompiute. Certo è che l'ingegner Macello dovrà dividere il suo tempo fra non poche pratiche da velocizzare. Oltre ai due interventi nordestini, infatti, sarà nominato commissario anche del completamento-raddoppio fra Genova e Ventimiglia ma anche del Potenziamento e sviluppo della direttrice Orte-Falconara e della linea Roma-Pescara.

In tutto cinque incarichi commissariali su opere corpose, non poche per un uomo solo. Per l'ufficialità toccherà attendere l'iter parlamentare. In questi giorni il presidente della Camera, Roberto Fico, ha inviato alle commissioni competenti il nuovo testo dello schema di decreto del Presidente del Consiglio sulle Opere infrastrutturali partico-

larmente complesse con allegato l'elenco dei commissari. Salvo cataclismi, le nomine dovrebbero essere certe. Chiaramente la fibrillazione di queste giornate romane dopo la scampata (forse) crisi di governo, rende tutti piuttosto abbottonati. Va detto che fra i commissari, spunta un altro nome che tocca il Veneto: a Paola Firmi, responsabile della Direzione tecnica Rfi, è stata affidato il commissariamento della Verona-Fortezza



che, se possibile, è ancor più urgente della Tav veneta visto che dovrà essere pronta per l'apertura del tunnel del Brennero nel 2026.

Nel documento affidato alle commissioni della Camera si scende nel dettaglio. E così si conferma che il costo complessivo della Brescia-Padova arriva a 8,6 miliardi di euro. Desolante la colonna a fianco «Fonte di finanziamento» che recita Mit, 89 milioni. Non a caso tutte le speranze, e anche le prime rassicurazioni dell'esecutivo, vertono sui miliardi del Recovery fund. La tratta Brescia-Verona costa 3.430 milioni, la Verona-Bivio Vicenza oltre 3 miliardi, l'attraversamento di Vicenza 805 milioni. Su tutte queste tratte i finanziamenti sono a oggi ancora parziali. Va peggio sulla Vicenza-Padova che costerà 1,3 miliardi e su cui non c'è ancora un centesimo. «In realtà su questa partita - spiega la vicepresidente regionale con delega alle Infrastrutture, Elisa De Berti - il drappello dei parlamentari veneti è intenzionato a far pressioni in commissione per ottenere un commissario anche sulla bretella ferroviaria dell'aeroporto Marco Polo di Venezia».

E su Macello commenta: «È un bravo professionista, per lui questo sarà un bel banco di prova». Macello è stato dirigente Rfi prima in Liguria, poi direttore della produzione Rfi in Lombardia. Il 25 gennaio 2018 la tragedia ferroviaria di Pioltello, a Cremona: 3 morti e 46 feriti. Fra gli indagati anche Macello che, successiva-

mente, viene trasferito a Roma. Figlio di un ferroviere, Macello si laurea nel 1992 e subito dopo partecipa al concorso per ispettori promosso dall'Ente Ferrovie dello Stato e lo vince occupandosi fin da subito di nuove tecnologie, sistemi di comando e controllo.

In Lombardia, nel 2009, diventa responsabile del rinnovamento tecnologico di tutta la direttrice Torino-Padova. Nel 2013 arriva a Genova come direttore territoriale di produzione per poi tornare nuovamente in Lombardia. Di Tav si è già ampiamente occupato. Ora l'ingegnere dovrà gestire da commissario cinque tratte complesse e le aspettative, in Veneto, sono ovviamente molto alte.

Franco Miller, advisor di Confindustria Veneto per la Tav, chiedeva da tempo l'arrivo di un commissario per recuperare il tempo perduto: «Sono opere infrastrutturali di una certa dimensione, che ci sia una persona che fa da coordinamento fra i vari consorzi impegnati nelle costruzioni, il territorio e Rfi è molto positivo per smussare gli spigoli, velocizzare l'iter. Ciò che mi piacerebbe, ne ho già parlato con la vice presidente De Berti, è provare a insistere per completare la linea entro il 2025, prima delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026».

De Berti, scaramanticamente, si ferma un passo prima: «Firmerei se a fine 2025 arrivassimo almeno a Vicenza».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il punto**

● Il Mit, guidato da Paola De Micheli (in foto) ha presentato il piano di opere infrastrutturali complesse corredato dai commissari individuati

● Lo schema del prossimo decreto di Palazzo Chigi sulle infrastrutture strategiche è approdato in questi giorni alla Camera per iniziare l'iter parlamentare di approvazione, commissari inclusi

LE SQUADRE, I PROGRAMMI

Confindustria Vicenza, la sfida dei quattro

VICENZA Entra nel vivo la sfida a quattro per il successore di Luciano Vescovi alla presidenza di Confindustria Vicenza: squadre e programmi sono già stati depositati, come hanno richiesto i tre «saggi».

a pagina 12 **Nicoletti**

Confindustria Vicenza, via alla sfida Ci sono già squadre e programmi

Presidenza, i candidati indicano i sei vice. Padre e figlio divisi su due fronti

VICENZA (*f.n.*) Confindustria Vicenza, ci sono già programmi e squadre. E la sfida a quattro per la presidenza può entrare nel vivo. È forse la più nuova (e da copiare), tra le regole d'ingaggio che i tre «Saggi» (Bernardo Finco, Alessandro Bocchese e Francesco Battistella) hanno dettato per la successione a Luciano Vescovi (che ieri ha lanciato una dura reprimenda sullo «spettacolo indegno» della crisi di governo e la necessità di recuperare «competenze e capacità» e lo «spirito della Costituente»). In lizza i tre membri della sua squadra Laura Dalla Vecchia, Alberto Luca, Remo Pedon e l'outsider Mauro Frigo. Che hanno dovuto depositare, alla vigilia degli incontri Saggi-associati che scatteranno a inizio febbraio, programma e nomi di almeno sei degli otto possibili vicepresidenti.

Soluzione con cui gli associati possono farsi un'idea dei temi cari ai candidati, pur se alcuni sono fissi (sostenibilità, digitale e formazione), ma anche del sostegno alle spalle dei concorrenti. Quadro tanto più prezioso in una corsa affollata, in cui pochi voti possono fare la differenza nel consiglio, che a marzo sceglierà il presidente, che non va oltre i 49 membri.

Così la Dalla Vecchia, presidente della Polidoro di Schio, leader della sezione meccanica - di peso a Vicenza -, che secondo rumors avrebbe il sostegno della vice nazionale Barbara Beltrame, schiera in squadra Lara Bisin (Sepran di Isola Vicentina), Diego Carraro della Mecc Alte e Giovanni

Dolcetta di Icm Maltauro, Alberto Favero, manager del colosso delle caldaie Baxi, Araldo Marana (Ecozema srl), Filippo Miola di Array System e Roberto Spezzapria, tra gli ex proprietari di Forgital, ora alla Eriplast nel gruppo forte anche della Melegatti. Nel programma l'enfasi va su una «Confindustria partner strategico degli imprenditori» impegnata a selezionarne di forti, «che vogliono crescere», e sul rafforzamento del servizio internazionalizzazione e dei contratti di secondo livello.

Mauro Frigo, l'imprenditore dei vasi in plastica della Veca di Albettono, candidato fuori dagli schemi consolidati, ha una squadra con una forte connotazione territoriale: Massimo Dalla Via (Alpac), Claudio Grazioli (Isolgomma), Davide Campagnolo, della storica azienda dei cambi per bici, Maurizio Casalini (Ab Solute Family Office), Ezio Barberini (Barberini Project) Luca Bianchi (Bremen Acciai). Presenta un programma di «continuità e miglioramento continuo» in scia a Vescovi, all'insegna dell'ascolto.

Poi l'attuale tesoriere, Alberto Luca, lungo *cursus honorum* associativo, presidente dell'azienda cartaria Lucaprint, fa spiccare nel programma l'idea di una Confindustria «faro» per le imprese, «una comunità in cui confrontarsi con i colleghi», favorendo la crescita delle imprese e «il coinvolgimento dei lavoratori». Schiera nomi noti come Mario Roberto Carraro, di Mecc Alte, figlio di Diego

schierato con la Dalla Vecchia, Gianni Dal Pozzo di Considi, Giovanni Fanin di Cereal Docks, Giulia Faresin, leader dei Giovani, Elena Marchi (Palladio Group), Carmen Poliero (Legor).

Remo Pedon, presidente dell'omonimo gruppo alimentare (indiscrezioni danno con lui la Otb di Renzo Rosso), schiera il leader della Piccola, Mirko Bragagnolo, Giovanni Cariolato (Global Display Solutions), Daniela Pendin (EuronewPack), Claudia Piaserico (Fope), Stefano Rasotto (Rasotto group) e l'ex leader dei Giovani, Andrea Stella (Neos). Il suo programma, forse il più approfondito, lo ha intitolato «Coraggio». Ogni lettera è l'iniziale di un tema-chiave: Crescita, Opportunità di cambiamento, Risposta propulsiva da Confindustria Vicenza, Azioni, Giovani e formazione, Green, Innovazione e Ora, a indicare la necessità di fare subito. Pedon vuole un progetto strategico «Vicenza 2030», spingere sulla Fondazione studi universitari e la parità di genere nell'impresa. Ma anche sulla lotta all'evasione fiscale e su iniziative, con Tribunale e Finanza, contro la criminalità organizzata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Laura Dalla Vecchia, 51 anni, guida la Polidoro di Schio



Alberto Luca, 55 anni, è presidente di Lucaprint



Mauro Frigo, 50 anni, è al vertice della Veca di Albettono



Remo Pedon, 64 anni, è presidente di Pedon

L'operazione

In Autogrill aumento da 600 milioni Edizione dice sì, ma il titolo cade in Borsa

TREVISO Autogrill va verso un aumento di capitale da 600 milioni a cui l'adesione Schema-trentaquattro, società controllata da Edizione e che detiene il 50,1% del network dei servizi di ristorazione autostradali. Il mercato tuttavia non apprezza e il titolo chiude la giornata in Borsa con una caduta del 13,3%, a 4,36 euro, anche sulla scia di commenti di alcuni analisti che ritengono l'operazione «altamente diluitiva», rappresentando l'importo pari a «più del 50% dell'attuale capitalizzazione» (1,1 miliardi).

La ricapitalizzazione, è spiegato dalla società, ha come obiettivo di predisporre Autogrill a cogliere eventuali occasioni sul mercato, visto che gli scossoni indotti dalla pandemia sul comparto dovrebbero mettere in moto fenomeni di consolidamento. A differenza di altri player, è anche sottolineato, il cda ha deciso di proporre l'aumento di capitale al termine di quella che si ritiene la fase peggiore della crisi, superata con i mezzi ordinari, e dunque con l'intenzione di presentare Autogrill irrobustita al tavolo sul quale si giocherà la partita delle possibili acquisizioni. La previsione è di completare l'aumento di capitale, entro il primo semestre 2021.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Miani, Spitz, Zincone: sul rebus dei poteri decide l'Avvocatura

E il deficit supera i 110 milioni

Mose, riunione sui lavori. Pre-allerta per alzare le dighe domani



Provveditore

L'opera da 6 miliardi è rimasta ostaggio di contrapposizioni personali

VENEZIA Domani nuovo sollevamento del Mose in vista, la previsione del Centro Maree del Comune di un picco di 105 centimetri alle 6,10 ha fatto scattare lo stato pre-allerta per le squadre del Consorzio Venezia Nuova.

Se la macchina delle alzate ormai è rodada, per definire e oliare l'incastro di competenze tra il provveditore Cinzia Zincone, il commissario straordinario per il completamento del Mose Elisabetta Spitz e il commissario liquidatore del Consorzio Massimo Miani, è stata chiamata in causa l'Avvocatura dello Stato. La questione è emersa ieri a latera nella riunione a porte chiuse tra Zincone Spitz e Miani che ha fatto il punto sulla situazione economica: il deficit di bilancio sarà decisamente superiore ai 110 milioni preventivati, le imprese ne reclamano 20 e, con i cantieri ridotti al minimo, il 12% dell'aggio sui lavori degli anni passati è già bello che consumato. «Perché l'opera da 6 miliardi di euro è rimasta ostaggio di contrapposizioni personali che hanno bloccato i cantieri. Sconcertante», dice Zincone. Si riferisce alla fase commissariale Anac con Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, ingegnere ed ex docente che ora è stato nominato dalla Spitz consulente responsabile della sicurezza dei lavoratori, competenza che è propria dell'ufficio della commissaria in virtù della legge sblocca-cantieri. Ossola non sarebbe il referente dei sollevamenti delle paratoie, pare sia stato chiarito ieri. Tuttavia non è uscita un'investitura ufficiale alternativa. La permanenza dell'ingegnere



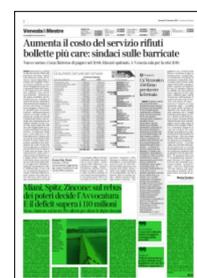
Sindacati

Abbiamo instaurato un proficuo dialogo con il liquidatore: ma con chi ci dobbiamo rapportare?

re è un fatto. «Qualcosa ci sfugge», inarca le sopracciglia Zincone. Anche i lavoratori hanno sollevato la questione delle competenze: chi fa cosa? Qual è il capo a cui i dipendenti devono rispondere? Ossola ogni giorno è nell'ufficio che fu di Mazzacurati, Miani ha preso la stanzetta che occupava Fiengo e pochi giorni fa Spitz, la responsabile per la comunicazione della commissaria ed ex vicesindaco Luciana Colle e il suo nuovo referente per il personale Antonio Ronza, hanno tenuto nella sede del Cvn una riunione sulle risorse umane. «Questione sulla quale come Rsu abbiamo instaurato un proficuo dialogo con Miani: con chi ci dobbiamo rapportare?», chiede il rappresentante Piergiorgio Galvani. Il nodo delle funzioni di ciascuno è tuttora sul tavolo dell'avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo, che già qualche settimana fa aveva suggerito una soluzione per dipanare a grandi linee le competenze: a Miani e Spitz il Mose, al Provveditorato il resto delle salvaguardia della laguna. «Il problema è che le poche risorse sarebbero contese, i fondi andrebbero tutti al Mose e importanti progetti come la difesa di San Marco resterebbero senza copertura», riflette Zincone. La questione prioritaria resta sempre quella dei soldi: «Le imprese sono disperate, la struttura è stremata e ha di fronte un futuro incerto - continua il provveditore - E c'è la questione del monitoraggio ambientale: ho chiesto di attivare la banca dati dei sollevamenti».

Mo.Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alta marea

Sabato è prevista una marea di 105 centimetri. Per questo le squadre del Mose sono state pre-allertate per alzare le dighe se la previsione peggiora sei ore prima della massima



IL VERTICE

Fermi tutti i progetti di Terna D'Incà: la Regione intervenga

Deludente l'incontro convocato ieri dal ministro con la Provincia e la società L'unica novità è per la linea di media valle del Piave che rimarrà a 220 kw

Irene Aliprandi / BELLUNO

Il progetto di razionalizzazione degli elettrodotti bellunesi è fermo. Non sono mancate le delusioni dall'incontro di ieri tra la Provincia di Belluno e i vertici di Terna, fissato per continuare a ragionare dei miglioramenti infrastrutturali delle reti elettriche bellunesi. Durante la riunione sono stati trattati alcuni temi di grande importanza per il territorio montano: dalla sicurezza delle reti ai recenti disservizi verificatisi con le grandi nevicate di inizio anno, fino al progetto di razionalizzazione degli elettrodotti nella media valle del Piave. A organizzare l'incontro, a seguito del vertice di qualche giorno fa con Enel, è stato il Ministro per i rapporti con il Parlamento, Federico D'Incà.

INODI DA RISOLVERE

«Questo primo incontro ci ha permesso di mettere sul tavolo alcune questioni particolarmente prioritarie per il nostro territorio», commenta il presidente Padrin. «Abbiamo voluto conoscere da Terna i progetti e i programmi relativi alla provincia di Belluno, soprattutto alla luce delle fragilità territoriali palesate con gli eventi meteo, e anche in vista degli investimenti infrastrutturali per le Olimpiadi. C'è poi un nodo annoso che riguarda la razionalizzazione degli elettrodotti, con problematiche che si trascinano da tempo. Per questo attendiamo una rapida convocazione del tavolo tecnico con la Regione Veneto, per portare a casa un risultato atteso dai nostri cittadini,

penso soprattutto a Ponte nelle Alpi e Soverzene».

LA LISTA DELLE PRIORITÀ

Nei prossimi giorni la Provincia preparerà una lista di priorità di interventi sulle reti elettriche di Terna, chiedendo la realizzazione di alcune opere. «Abbiamo la necessità di intervenire e di conoscere i piani di Terna sul nostro territorio, per coinvolgere tutte le amministrazioni e i sindaci nelle scelte strategiche», continua Padrin. «Soprattutto per evitare l'errore del passato, quando si sono spezzettati in piccoli interventi piani che riguardavano l'intero territorio provinciale».

SERVE UNA VISIONE CHIARA

«Abbiamo fortemente voluto l'incontro con Terna per ottenere una visione chiara sulle intenzioni dell'azienda nei confronti del territorio: come abbiamo ribadito nell'importante riunione avvenuta con Enel la scorsa settimana, il Bellunese nel corso degli anni si è speso molto sotto il profilo energetico. Questo territorio, però, è allo stesso tempo un'area fragile e spesso soggetta ad avversi eventi meteorologici», afferma il ministro Federico D'Incà. «Dai vertici di Terna è emersa l'intenzione di procedere con una serie di soluzioni che saranno avanzate in un atteso tavolo tecnico con la Regione Veneto: per questo chiediamo, in particolare all'assessore allo Sviluppo Economico, Roberto Marcato, che lo convochi al più presto in modo che possano essere indicate tutte le soluzioni previste e la continuazione della razionalizzazione delle linee

aree di Terna sul territorio bellunese, su cui l'azienda ha espresso di continuare a volere investire. È emersa, infatti, la volontà di procedere anche con un'opera di messa in sicurezza delle linee per prevenire possibili danni provocati dagli eventi legati al maltempo, come avvenuto nello scorso mese di dicembre. Inoltre, abbiamo appreso la volontà di mantenere la linea media Valle del Piave a 220 kw, senza il passaggio a 380 kw e questa dichiarazione rappresenta un passo fondamentale per la visione futura dei progetti sul territorio. Rimangono, quindi, in attesa del tavolo tecnico e continueremo a seguire sia questa vicenda sia le varie problematiche del nostro territorio attraverso ulteriori e costanti occasioni di confronto».

AGIRE SUBITO

«Sono anni che seguo da vicino la vicenda degli elettrodotti», aggiunge il deputato Roger De Menech, presente all'incontro. «E fin da subito ho affermato che è fondamentale avere una visione complessiva del sistema e delle possibilità di un suo miglioramento, ma è altrettanto importante agire subito per risolvere problemi storici che affliggono il nostro territorio come quelli dei Comuni oggetto del progetto della media valle del Piave. La politica e le istituzioni hanno il compito di decidere e assumersi le responsabilità: sul progetto di interrimento il tempo è già scaduto da molto tempo. A Terna e alla Regione che coordina il tavolo chiedo questa responsabilità e soprattutto velocità». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tecnici al lavoro per ripristinare una linea danneggiata dalla neve

Cantieri, interventi per 3,3 milioni

►Marco Terrentin, assessore ai Lavori pubblici, illustra un anno di opere completate e progettate per la città

►«L'obiettivo è far diventare Adria più vivibile e alla portata dei cittadini con più servizi e sicurezza per la collettività»

ADRIA

Tempo di bilanci per l'assessorato ai Lavori Pubblici ed Urbanistica.

«Nel 2020 abbiamo realizzato e progettato circa 3 milioni e 500mila euro di opere pubbliche» spiega l'assessore ai lavori pubblici e all'urbanistica Marco Terrentin che traccia un bilancio dell'annata appena trascorsa e annuncia alcune delle azioni future.

«L'ambizione è portare Adria a diventare una città più vivibile, sempre più alla portata di cittadino. Vogliamo migliorare i servizi alla collettività e tutelare l'incolumità pubblica. Questa operazione va di pari passo con gli interventi di potatura delle piante in città e nelle frazioni per un importo di circa 200 mila euro e con il milione di euro già speso in asfaltature e segnaletica stradale».

Per il referente di giunta la gestione e progettazione del bene pubblico passa attraverso la rigenerazione urbana. «Abbiamo iniziato con l'eliminazione di alcuni edifici chiusi da anni, l'ex pescheria, l'ex edicola di largo Mazzini e l'ex Magnolia, manufatti in evidente stato di degrado. In questo contesto, si inserisce la riqualificazione degli edifici comunali per 300 mila euro. Mi riferisco a palazzo Cordella, con annessa sala, e al circolo Unione. I primi due sono stati riportati al loro antico splendore e a breve saranno nuovamente fruibili alla cittadinanza. Il primo piano di palazzo Cordella verrà usato per mostre. Il piano superiore, adibito ad uffici comunali, è stato anche interessato, insieme a palazzo Tassoni, a una sistemazione per la riorganizzazione del personale dipendente».

LAVORI AL TEATRO

Altro luogo di cultura interessato da lavori strutturali, è stato il teatro comunale con la sistemazione del manto di copertura e la riqualificazione energetica che ha interessato la caldaia. Interventi per la riduzione dei consumi energetici per 65 mila euro sono stati effettuati poi alla primaria Vittorino da Feltre.

SCUOLE E VERDE PUBBLICO

«A questi interventi - prosegue il referente di giunta - si aggiunge la manutenzione generale delle scuole e del patrimonio pubblico per altri 300 mila euro e la sistemazione del tetto e della caldaia di sala Caponnetto. I lavori alla caldaia sono stati eseguiti in tempi brevi dal momento che lo stabile è come Punto Covid. In fase di definizione ci sono inoltre i lavori di pianificazione del verde paesaggistico».

Ma è tutto il settore urbanistico ad essere interessato. «Continuo entro l'anno di definire il Piano degli interventi e andremo avanti con il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche - ha aggiunto Terrentin -. È stato anche approvato il regolamento manufatti leggeri. Dal punto di vista ambientale e della difesa al suolo, è stata effettuata la pulizia straordinaria dei fossi, soprattutto delle frazioni, per arginare gli effetti sempre più intensi degli eventi atmosferici».

Per favorire l'edilizia sarà incentivata la ristrutturazione senza compromettere l'estetica del centro storico. «Abbiamo abbassato il grado del vincolo di costruzione. Per evitare le antenne selvagge abbiamo approvato un regolamento. Stiamo dipanando la questione Corte Guazzo. Ci siamo attivati per la messa in sicurezza dei ponti e sono in fase di aggiudicazione i lavori di riqualificazione dell'ex Anna Frank e dell'area sosta camper».

Tra le opere in programma, in fase di elaborazione i bandi per la piscina comunale e per l'affidamento della Casa dei socialisti di piazzale Merlin. «In calendario - conclude Terrentin - anche la sistemazione con riqualificazione energetica degli edifici scolastici, la sistemazione del cimitero e della biblioteca di piazza Bocchi. È prevista infine l'installazione di altri giochi nei parchi pubblici».

Guido Fraccon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**«IN CITTÀ E FRAZIONI
GIÀ SPESI 200MILA EURO
PER POTATURA PIANTE,
OLTRE AL MILIONE
INVESTITO IN ASFALTI
E SEGNALI STRADALI»**



RECUPERO URBANO Palazzo Cordella è uno dei simboli della rigenerazione urbana attuata in questi anni

Mose, a Ossola consulenza da 1.100 euro al giorno

L'ex commissario del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola, 74 anni, professore universitario e progettista di fama, è stato "assunto" dal commissario Elisabetta Spitz come responsabile della sicurezza dei cantieri del Mose e dei sollevamenti di emergenza delle barriere. Per Ossola, il cui rapporto di consulenza sarà economicamente in carico alla struttura commissariale, è previsto un compenso di 1100 euro lordi al giorno, ma il totale annuo non potrà superare i 150mila euro lordi. Ossola sarà di fatto il professionista che garantirà la necessaria continuità tra vecchia e nuova fase di gestione del Mose.

Vittadello a pagina X



EX COMMISSARIO
Francesco Ossola

Mose, consulenza da 1.100 euro al giorno

► Spitz "assume" Ossola, ex commissario e ingegnere di fama, ► Ma il compenso non potrà andare oltre i 150mila euro l'anno. come responsabile dei sollevamenti fino al termine dell'opera Oggi tecnici in preallarme: prevista per domani acqua a 105 cm

L'INCARICO

VENEZIA Responsabile della sicurezza dei cantieri, ma anche dei sollevamenti d'emergenza per la fase transitoria, con un compenso da 1100 euro a giornata lavorativa di otto ore, e straordinari proporzionali nel caso l'impegno raggiunga le 13 ore. A fine anno, però, non potrà portare a casa più di 150mila euro più Iva e oneri.

L'ATTO DI NOMINA

La determina è stata firmata dal commissario straordinario al Mose Elisabetta Spitz e la consulenza è stata affidata a Francesco Ossola, 74 anni, già amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova dal 2014 al 2020. Ingegnere del Politecnico di Torino e progettista di fama, Ossola è stato chiamato da Spitz in base alla sua competenza ed esperienza, anche per garantire la necessaria continuità con la precedente gestione del Consorzio. Alla nomina del commissario liquidatore Massimo Miani, l'altro amministratore del Cvn, Giuseppe Fienngo, si era infatti dimesso, mentre Ossola è rimasto a fornire la propria opera, nonostante la carica fosse cessata, su richiesta del supercommissario.

Spitz aveva dapprima chiesto di "farlo assumere" dal Cvn,

chiedendo al commissario liquidatore Miani che gli fosse affidata una consulenza a 360 gradi. Miani senza repliche, aveva iniziato a tagliare tutte le consulenze del Cvn. Spitz ha allora deciso di farlo entrare nella propria struttura organizzativa, che dispone di un budget di spesa di un milione. Nella determina si sottolinea l'alta competenza specialistica di Ossola, necessaria al compito assegnato. Va però ricordato che nei giorni scorsi il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone aveva accolto per Ossola solo l'ipotesi di una consulenza "ridotta" alla sicurezza nei cantieri, precisandone i limiti.

MOSE PRONTO

Intanto le squadre di tecnici e informatici di Comar, Thetis e Cvn hanno ricevuto il preallarme, per il pomeriggio di oggi. Se le previsioni dovessero essere confermate, infatti, per domani mattina alle 6,10 è atteso un picco di marea di 105 centimetri e sarà possibile che vengano sollevate le barriere del Mose. In una congiuntura di "morto d'acqua", la marea inizierà a salire con molta lentezza ma ininterrottamente - secondo il Centro maree del Comune di Venezia - dalle 13,45 di oggi fino a poco prima dell'alba di domani. Partirà da una minima di 25 centimetri e con ogni probabilità il



Mose sarà azionato in serata, per tenere all'asciutto la città anche nei punti più bassi, dopo la batosta dell'8 dicembre che tante polemiche ha suscitato. Si terrà conto, infatti, della possibilità di un margine di errore - e di un più o meno probabile repentino incremento del vento - anche più ampio di quello finora considerato (di 25 centimetri), che potrebbe raggiungere i 35, nonostante non ci sia alcun documento che riporti questo valore.

Ieri, infine, si sono dati ap-

puntamento il commissario Spitz, il provveditore Cinzia Zincone, il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani per fare il punto della delicata situazione finanziaria, lamentata anche dalle ditte che hanno protestato - senza ottenere risposta - per la carenza di liquidità. E il Provveditore è stato drastico, quanto all'elargizione di ulteriori anticipi, sostenendo che la finanza pubblica non concede deroghe.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Nuovo incarico per l'ex amministratore straordinario del Consorzio Francesco Ossola, assunto da Elisabetta Spitz con un compenso da 1100 euro al giorno

Porto, 30 milioni per potenziare i trasporti fluviali e ridurre lo smog

► Il finanziamento del Ministero per trasferire container dai camion alle navi

GLI SCALI DI VENEZIA E CHIOGGIA GLI UNICI IN ITALIA AD AVERE UNA VIA NAVIGABILE INTERNA PER ARRIVARE NEL CUORE DELLA PIANURA PADANA

PORTO

MESTRE Quasi 30 milioni di euro per il porto di Venezia, arrivano dallo Stato e servono a sviluppare e potenziare i trasporti fluviali, quelli che, con navi apposta, trasportano container e anche carichi eccezionali da Marghera e Chioggia fino a Mantova e a Cremona, nel cuore della pianura Padana dove ci sono migliaia di fabbriche manifatturiere. Un modo per rendere più efficiente la logistica dei trasporti e, parallelamente, per togliere camion dalla strada e quindi per inquinare di meno.

I FONDI

Dopo il ferrobonus, pensato per sviluppare il trasporto ferroviario, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) punta dunque a potenziare la

modalità fluviale per favorire il trasporto attraverso vie navigabili interne. E dei giorni scorsi il

decreto del Mit che stabilisce come potranno essere richiesti gli incentivi per 20 milioni di euro in tre anni destinati sia al trasferimento delle merci sulle vie navigabili, sia all'acquisto o al potenziamento di chiatte, spintori e unità navali e per migliorare le prestazioni ambientali di unità già esistenti.

È un riconoscimento della specificità del sistema portuale

veneto (tra Venezia e Chioggia), l'unico in Italia a poter contare su una via navigabile interna per arrivare, appunto, al cuore della pianura padana, con una linea di navigazione che collega 365 giorni all'anno Venezia e Chioggia a Mantova attraverso il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbiano e che offre la possibilità di proseguire fino a Cremona; inoltre, utilizzando il Po, si può raggiungere Piacenza 265 giorni all'anno: linee la cui importanza è riconosciuta anche dall'Unione Europea che considera la tratta fluviale Lombardo-Veneta componente del corridoio mediterraneo delle re-

ti Ten-T, i dieci corridoi prioritari europei per il trasporto delle merci.

L'AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale, i vantaggi di un tale intervento sono tangibili, basti pensare che una chiatte in grado di trasportare 60 container a viaggio si traduce in 60 camion in meno sulle strade per ogni singolo viaggio, e questo comporta una consistente diminuzione in termini di emissioni di Co2.

Oltre ai 20 milioni di euro in tre anni, il Decreto ne rende disponibili altri 5,7 sempre nel

triennio, destinati sia agli armatori (40%), sia alle imprese che utilizzeranno la modalità fluviale (60%); e questo contributo consiste in un importo massimo di 0,018 euro per ciascuna tonnellata metrica imbarcata, moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete autostradale o stradale italiana (e ciò si traduce, per la tratta Mantova-Venezia in un contributo di 3 mila euro); per i trasporti eccezionali si considerano le tonnellate equivalenti alla capacità della stiva.

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AUTOSTRADA FLUVIALE Da Venezia a Mantova e Cremona tutto l'anno

CATTOLICA
Superbonus: offre il 102%
a privati e 110% a imprese

Superbonus: Cattolica Assicurazioni annuncia di aver attivato il servizio di cessione del credito di imposta e «arricchisce la propria offerta con soluzioni assicurative per privati, professionisti e imprese». Offre «un servizio di acquisto del credito d'imposta, riconoscendo ai privati l'importo pari al 102% e alle imprese del 101% della spesa».



SBLOCCA-CANTIERI. Il governo ha nominato i referenti per 59 opere

Accelerata sulla Tav Scelto il commissario

I lotti vicentini, come tutta la Brescia-Padova, affidati a Vincenzo Macello di Rfi Rucco: «Ma voce ai Comuni»

Alessia Zorzan

Da palazzo Chigi alle Camere. La lista dei commissari che saranno chiamati a sbloccare le grandi opere, secondo quello che è stato battezzato "modello Genova", si è finalmente mossa. Un passaggio atteso che ha riflessi anche a queste latitudini, visto che tra le 59 infrastrutture inserite in elenco, c'è anche l'Alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, vale a dire la Tav berica. Il commissario che dovrà seguire l'opera, con un'accelerata sui ritmi di avanzamento registrati finora, è Vincenzo Macello, della direzione investimenti di Rfi. Sono tre i lotti funzionali dell'alta velocità che interesseranno il Vicentino, il progetto Verona-bivio Vicenza, l'attraversamento di Vicenza e il Vicenza-Padova. Una linea di complessivi 76 chilometri, con un costo stimato di 5 miliardi. La scelta, come visto, è ricaduta su una figura tecnica, come da precisa volontà del governo. «In ragione della necessità di agevolare le interlocuzioni con le stazioni appaltanti di Anas e Rfi - si legge nella relazione

che accompagna il Dpcm con la lista dei commissari - nonché con le amministrazioni pubbliche a diverso titolo coinvolte, si è ritenuto utile di proporre solo nominativi aventi requisiti di alta professionalità tecnico-amministrativa anche già afferenti alle stesse strutture pubbliche». Scelta che incontra il favore del sindaco Francesco Rucco, che tuttavia resta cauto. Troppi, ancora, i nodi irrisolti per quanto riguarda la città e la provincia, tra cui la progettazione dell'attraversamento Vicenza (6 chilometri) e del Vicenza-Padova (26,3 chilometri). «Ben venga la figura del commissario affinché possa facilitare il dialogo con il territorio - dice - è chiaro che un'opera così importante e strategica per la provincia di Vicenza deve essere condivisa con i Comuni interessati. La linea di Vicenza, nella zona est, è un progetto che è rimasto indietro rispetto alla passata amministrazione e di cui abbiamo l'onere di occuparci. E parlo di onere perché prevede abbattimenti importanti. Aspettiamo notizie anche sui finanziamenti. Abbiamo notato negli ultimi incontri la volontà di accelerare. Bene, ma deve esserci una valutazione ponderata e condivisa con il territorio». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il governo ha nominato il commissario per la Tav. ARCHIVIO



LO STUDIO TECNOCASA

Affitti, i rendimenti tengono un bilocale vale il 6,8% annuo

A Padova i rendimenti degli immobili in affitto oscilla tra il 6,8% e il 6,2%. Una risultato che colloca il capoluogo tra le prime 3 città del Veneto per la resa degli investimenti immobiliari. Secondo dati del Centro Studi di Tecnocasa, nel primo semestre 2020, se un investitore avesse comparato un appartamento bilocale (cioè con una sola camera da letto) da 60 mila euro in città avrebbe portato a casa una rendita lorda di circa 4.100 euro annui (pari al 6,8% del costo dell'investimento), per un affitto di poco inferiore ai 400 euro lordi mensili. Un po' inferiore ma comunque interessante anche la rendita media (6,2%) di un due camere da 100 mila euro: in questo caso il valore dell'affitto lordo annuo arriverebbe a 6.200 per un canone mensile di poco superiore ai 510 euro. Meglio di Padova fanno Rovigo (dove i valori immobiliari medi sono decisamente inferiori) che presenta rendimenti del 9,8% per i bilocali e del 8,4% per i trilocali e Vicenza: 7,3% per i bilocali e il 6,4% per trilocali. «Padova è storicamente un mercato interessante per gli investitori» spie-

ga Cristian Binato, team manager di Tecnocasa per l'area di Padova dove entro la fine dell'anno sorgeranno 10 agenzie a presidio del capoluogo. «La presenza dell'Università, dell'Ospedale, di molti centri direzionali e un'economia comunque vivace e solida, unita ad infrastrutture che bene o male nel tempo si sono evolute, danno a questa piccola città una buona appetibilità. Oltre tutto la città offre un ventaglio di ipotesi di investimento per tutte le tasche: si può puntare alle soluzioni di pregio del centro città fino a soluzioni più popolari in Arcella ecc. In mezzo ci sono sfumature diverse, che vanno da Città Giardino a Forcellini, dalla Sacra Famiglia a Chiesanuova, ecc». Anche il prezzo relativamente basso degli immobili contribuisce a farne un mercato interessante. «I prezzi di vendita degli immobili sono calati per molti anni consecutivi» conclude Binato «mentre quello delle locazioni sono stati tendenzialmente più stabili contribuendo ulteriormente a rendere appetibile Padova anche per i piccoli investitori che infatti stanno riaffacciandosi al mercato». —



A Padova stanno tenendo i rendimenti degli affitti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Ecco il progetto da 25 milioni per l'ex ospedale psichiatrico

L'assessore regionale Riccardi incontra il consiglio di San Paolo-Sant'Osvaldo
«Un polo sanitario con una scuola di alta formazione e recupero di parco e beni»

Il consigliere Bertoli:
«Serve una struttura dedicata ai disturbi del comportamento alimentare»

Sara Palluello

Il consiglio di quartiere "San Paolo-Sant'Osvaldo" ha incontrato mercoledì sera - in videoconferenza - il vicepresidente regionale e assessore alla Salute Riccardo Riccardi per analizzare il progetto da 25 milioni di euro per la riqualificazione dell'area dell'ex ospedale psichiatrico.

«Un'opportunità che la città ha a disposizione dopo anni di discussioni sul tema - ha annunciato Riccardi -. Un lavoro che coinvolgerà tutti i portatori di interesse in un'unica camera di regia per ottimizzare l'area dal punto di vista di salute, storia, cultura, ambiente e architettura. Un pezzo di città e non di periferia, che deve superare e sconfiggere l'etichetta di ghetto nascosto».

L'assessore regionale ha dichiarato che l'idea ha preso vita la scorsa estate alla presentazione del "Manifesto del Parco di Sant'Osvaldo", occasione in cui gli assessori comunali Giovanni Barillari e Fabrizio Cigolot gli strapparono l'impegno di valutare la valorizzazione del compendio.

Destinata la somma un piano di lavoro stabilirà le future funzioni dell'area, poi l'agenzia regionale di Coordinamento della Salute si occuperà della progettualità. «Vorremmo che il cronoprogramma si concretizzasse in un paio di anni» ha sottolineato Riccardi. «L'intenzione è mantenere la destinazione di polo sanitario anche per-

ché all'interno sono svolte funzioni dell'azienda regionale di coordinamento per la salute - ha specificato -. Sicuramente ci sarà un'integrazione sociosanitaria. Pensiamo all'alta formazione delle professioni sanitarie a 360 gradi per potenziare il capitale umano e uscire da una cultura ospedale-centrica».

Nelle idee della giunta regionale, aperta alle considerazioni dell'amministrazione comunale e del consiglio di quartiere, ci sono la creazione di un campus universitario, spazi per l'attività di medicina territoriale con infrastrutture primarie (interventi preventivi) e secondarie (cura delle malattie) adeguate, il distretto sanitario e il dipartimento di prevenzione.

Non mancherà la valorizzazione di storia e cultura (con la fruizione del tumulo funerario protostorico che si trova in un'area confinante) come dell'architettura e del paesaggio. Il parco di Sant'Osvaldo è patrimonio botanico e di memoria con oltre mille piante tra alberi e arbusti (200 specie diverse) e numerosi animali. L'Università degli Studi di Udine e la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Fvg sono stati individuati come partner strategici con cui definire gli obiettivi.

L'assessore comunale a Sanità e assistenza sociale, Giovanni Barillari, si dice «entusiasta del progetto; si lancia un forte segnale di attenzione e ascolto. Sarà un'operazione per il benessere fisico,

psichico e spirituale».

Il consiglio di quartiere ha, quindi, voluto condividere alcune idee progettuali. Il consigliere Piergiorgio Bertoli ha evidenziato la necessità di collegare il polo con la ciclabile di via Lumignacco (che potrebbe essere collegata all'interno del parco); la possibilità di fare un parcheggio scambiatore a servizio della città e del campo Federale; il recupero di spazi storici come l'ex Palazzina 9 e, infine, la realizzazione di una struttura di accoglienza residenziale dedicata ai disturbi del comportamento alimentare, servizio che attualmente non esiste in regione. Queste soluzioni, l'ultima in special modo, hanno trovato l'appoggio dell'assessore regionale e del vicesindaco Loris Michelini (per quanto riguarda l'aspetto della viabilità) che hanno specificato l'area dovrà essere raggiunta in tempi ragionevoli sia dal punto di vista della mobilità lenta sia del trasporto pubblico locale.

Anche la consigliera Ester Soramel è intervenuta dicendo che «per il quartiere quest'area è sempre stata un "peso": quella è la casa dei matti, il manicomio. Questa è l'occasione del riscatto; questo può davvero diventare un punto di riferimento. In quelle palazzine è conservato un archivio di inestimabile valore che andrebbe raccontato attraverso un museo permanente; spunto per avviare percorsi didattici che coinvolgano tutti i cicli scolastici».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il parco di Sant'Osvaldo, dove aveva sede l'ospedale psichiatrico, è patrimonio botanico con oltre mille piante tra alberi e arbusti (200 specie diverse) e numerose specie di animali



RICCARDO RICCARDI
VICEGOVERNATORE FVG E
ASSESSORE REGIONALE ALLA SANITÀ

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

Mose, ultima spiaggia

Se non si trovano 530 milioni il Consorzio fallisce

Vertice molto teso a palazzo Dieci Savi tra il Provveditore e i commissari Spitz e Miani. Imprese e stipendi a rischio

Alberto Vitucci

Ultima spiaggia. Il Consorzio Venezia Nuova ha 200 milioni di debiti. I soldi dello Stato non arrivano, i contenziosi con le vecchie imprese sono aperti. E le nuove non vengono pagate. Il rischio adesso è non solo il blocco del Mose ma il fallimento di quella che per anni è stata la prima impresa del Veneto. Assistita dallo Stato e con i fondi garantiti. Un quadro preoccupante. Che ha convinto la provveditora alle Opere pubbliche Cinzia Zincone a convocare ieri a palazzo Dieci Savi la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz e il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. Un lungo vertice, e alla fine una sorta di ultimatum. Se non arriveranno presto i 530 milioni promessi da due anni – i minori interessi sui mutui contratti a suo tempo con la Bei – il bilancio del Consorzio non potrà più reggere. A rischio gli stipendi dei dipendenti. Ma anche il futuro delle imprese minori, che hanno firmato contratti mai onorati.

Una criticità che è andata aumentando nell'ultimo anno, nonostante l'arrivo da Roma della commissaria «Sblocca cantieri». Situazione ferma al 2019 quella dei finanziamenti che non arrivano. E così i soldi che non bastano. I cantieri sono fermi. Tanto che Zincone ha scritto ieri una lettera ufficiale alla Spi-

tz. Chiedendo «chiarezza» sulla manutenzione del Mose. «Da due anni questo Provveditorato ha fatto una scelta», scrive, «cioè di trasferire la linea della manutenzione delle paratoie a Marghera, nell'ex area Pagnan. Un progetto che è stato bloccato e non può più attendere».

Situazione critica anche dal punto di vista della *governance*. «Si sono moltiplicati i commissari invece di mettere le strutture dello Stato in condizione di lavorare», sbotta Zincone, «lo ha detto anche il presidente della Corte costituzionale». Massimo Miani, il commissario liquidatore del Consorzio, intanto è alle prese con una situazione più ingarbugliata di quello che si aspettava. Il Consorzio non è un'azienda come le altre da liquidare. Materia per cui il commercialista veneziano ha una certa esperienza. E' un soggetto monopolista, alle prese con una grave crisi di liquidità. Tanto che anche gli ultimi stipendi per i dipendenti (250 persone tra Consorzio e le società Thetis e Comar srl) sono stati a rischio. Le imprese consorziate avanzano qualcosa come 20 milioni di euro. Oltre ai soldi per le movimentazioni del Mose degli ultimi mesi, circa 800 mila euro.

Il groviglio sta anche nei bilanci, con i ricorsi incrociati e le richieste di risarcimento danni. Le tre grandi imprese del Consorzio (Mantovani,

Condotte, Grandi Lavori Fincofit) sono state esautorate dal commissario Giuseppe Fiengo. E ritenute responsabili di molti lavori malfatti, che adesso dovranno essere riparati. Pendono al Tribunale civile richieste di risarcimento (del Consorzio) e di danni (delle imprese ai commissari e al Consorzio). I lavori sono fermi, e il 12 per cento di aggio riconosciuto dalla legge (gli «oneri del concessionario» che in passato garantivano milioni di euro) non basta più. Non è bastato certo il gesto – più simbolico che sostanziale – di tagliare le poche consulenze affidate in questi anni dagli amministratori straordinari.

Non ci sono soldi, e la pentola bolle. Si dice anche che Miani mal sopporti il protagonismo della commissaria Spitz. E che il compenso non sia alla fine all'altezza delle grandi responsabilità che gli sono state affidate. Dunque, l'ipotesi che possa lasciare l'incarico di liquidatore è tornata a circolare con insistenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROMANA, 66 ANNI

Cinzia Zincone alla guida del Porto

Cinzia Zincone, 66 anni, romana, è dalla fine del 2018 il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto. Succeduta a Roberto Linetti, di cui era stata la vice. Laureata in Scienze Politiche, ricopre una posizione di dirigente dal 2010, prima del Magistrato alle Acque, oggi del Provveditorato. Responsabile degli studi sul Mose e dei lavori. Da fine dicembre è stata anche nominata dal governo commissario straordinario dell'Autorità portuale. Carattere tranquillo, poco incline agli scontri e alle polemiche. «Cerco di fare il mio dovere», ama ripetere. —

ARCHITETTO

Elisabetta Spitz commissaria del Mose

Elisabetta Spitz, 68 anni, romana, architetto. Ex dirigente centrale del Demanio, amministratore delegato della società Invimit, incaricata dal ministero di "valorizzare" i beni dello Stato. Ex moglie di Marco Follini, oggi esponente del Pd. E' tuttora commissario straordinario della società Sorgente. Alla fine di novembre 2019 è stata nominata dal governo commissario «Sblocca cantieri» del Mose. Negli anni '90 aveva partecipato ai progetti per l'isola di San Marco, nel 2005 ha autorizzato il passaggio dell'Arsenale al Consorzio di Mazzacurati. —



In alto, Cinzia Zincone, sotto, Elisabetta Spitz

Traffico container giù dell'11 per cento Venezia peggiore porto dell'Adriatico

Il 2020 si è chiuso con una riduzione della movimentazione di merci. Gli scali di Trieste e Ravenna in linea con l'anno prima

Oltre alle conseguenze della pandemia ha pesato il mancato escavo dei canali **Il record del 2018 nei due terminal veneziani è ormai un ricordo del passato**

Gianni Favarato

I porti sull'Adriatico di Trieste e Ravenna battono quello di Venezia nella movimentazione di container standard che ormai trasportano - via mare, strada e ferrovia - la maggior parte delle merci nel mondo. Colpa delle difficoltà in cui si dibatte ancora, a causa della pandemia, anche il trasporto marittimo.

I due terminal container, gestiti da Tiv-Msc e Vecon-Psa nell'Isola Portuale di Venezia, gli stessi in cui, come ha deciso l'ultimo Comitato, dovrebbe essere adibita una parte delle loro banchine agli approdi temporanei delle grandi navi da crociera, hanno movimentato nell'anno appena trascorso complessivamente circa 529.000 Teu, con un calo dell'11% rispetto al 2019 (593.000 Teu) e ancor più rispetto al 2018, un anno record con 603.000 Teu.

È andata meglio ad un altro porto del mare Adriatico, quello di Trieste che ha chiuso il 2020 con l'imbarco e lo sbarco di 687.921 Teu, di poco inferiore al risultato (688.649 Teu) del 2019.

Alla riduzione dei traffici, oltre alle ricadute sui traffici marittimi dell'emergenza mondiale per la pandemia e l'aumento del costo dei noli dei container a disposizione, è stato il limitato pescaggio dei canali. Secondo i dati resi noti dal quotidiano specializzato on-line "Shipping Italy", il terminal container di Tiv (partecipato dalla gran-

de compagnia marittima Msc, attiva nella crocieristica e nel trasporto merci) ha chiuso il 2020 con volumi sostanzialmente stabili, con 274.000 Teu movimentati, poco meno dei 283.000 movimentati nel 2019.

Peggio è andata al terminal di Vecon, società del gruppo Psa International di Singapore, uno dei maggiori operatori portuali del mondo, che ha chiuso il 2020 con 255.000 Teu, il 17,9% in meno dell'anno precedente, una riduzione superiore a qualsiasi altre registrata nei terminal container di tutti i porti concorrenti dell'Adriatico. Un risultato, anche secondo Shipping Italy, dovuto alla cancellazione del servizio settimanale diretto con l'Estremo Oriente delle navi di Ocean Allenace (per via dei limitati pescaggi del canale Malamocco-Marghera) e alla «progressiva riduzione di capacità messa in atto dalle maggiori compagnie di navigazione che ha impedito una ripresa più significativa nel secondo semestre per la mancata ripresa dell'export che rappresenta un fattore trainante per i traffici containerizzati che passano per il porto di Venezia». Anche nel vicino porto di Ravenna il terminal container nel 2020 ha subito un calo dei traffici, circa 170.000 Teu nel 2020, in calo rispetto ai 183.000 dell'anno precedente, mentre il porto di Trieste ha limitato al massimo i danni di un anno difficile per tutti, con

687.921 Teu, quasi lo stesso numero del 2019 quando erano stati 688.649.

Non sono ancora stati resi noti i risultati del 2020 del porto di Koper (Croazia), ma dalle stime dovrebbero assestarsi su una quota di poco inferiore al 2019. Il traffico di navi porta container nel 2020 è tornato a crescere in maniera significativa solo nel grande terminal di Gioia Tauro in Calabria, e altri scali nel mar Tirreno, come Salerno e Napoli, sono riusciti grossomodo a mantenere i volumi del 2019. Per tutti gli altri porti d'Italia il calo del traffico container è stato mediamente nel range fra il -10 e il -15% grazie al buon inizio del 2020, quando l'emergenza per la pandemia non era ancora arrivata, il suo inevitabile e conseguente calo della movimentazione di merci dovuto al periodo di lockdown, e poi grazie alla ripresa del traffico mercantile nell'ultimo quadrimestre dopo gli inevitabili cali conseguenti al periodo di lockdown nazionale. Il 2021 è iniziato con dati meno incoraggianti per i terminalisti, dato che l'emergenza sanitaria per la pandemia si è riacutizzata e, oltretutto, a causa dell'aumento dei costi di nolo dei container che ancora risente del blocco delle attività produttive in Cina e delle ripercussioni sui mercati globali, compreso quello marittimo che ora non riesce a fare fronte alla ripresa della domanda. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una nave porta container della linea diretta (soppressa l'anno scorso) del consorzio Ocean Alliance agli Alberoni, prima di entrare in porto

VIA DELLA SETA IN CRISI

Vecon in cassa integrazione senza la linea diretta cinese

La cancellazione del servizio diretto con l'Estremo Oriente di navi porta container che percorrono l'antica "Via della Seta" – a causa dei limitati pescaggi del canale Malamocco-Marghera – è stata un'ulteriore "mazzata", dopo la riduzione dei traffici marittimi a livello globale iniziata l'anno scorso. Il terminal veneziano gestito in concessione da Vecon, la società del gruppo Psa di Singapore, infatti, ha chiuso il 2020 con una riduzione del 17,9% della movimentazione di container nel terminal del Molo B, 254.672 Teu rispetto ai 310.054 del 2019. Negli ultimi due anni il terminal di Vecon-Psa ha perso la possibilità di far arrivare a Venezia navi porta container di maggiore capacità (8.500 Teus), in modo da garantire l'unico servizio diretto della Ocean Alliance che scalava già a Venezia (sulla rotta del Pireo) con navi di minor capacità (6.500 Teus). Ma anche que-

st'ultima, dall'aprile scorso, non arriva più nel terminal di Porto Marghera per la soppressione del servizio "shuttle" Venezia-Pireo. Dal novembre scorso Vecon ha avviato, di accordo con i sindacati dei lavoratori, l'utilizzo della cassa integrazione a rotazione per i suoi 50 dipendenti diretti e ha ridotto al minimo le chiamate degli addetti all'imbarco e allo sbarco dei container della Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali (Nclp) che, a sua volta, sta utilizzando la cassa integrazione.

Il Gruppo Psa International Pte Ltd (ex "Port of Singapore Authority") è uno dei maggiori operatori portuali del mondo. In Italia ha anche due terminal container nel porto di Genova. Dal 28 febbraio prossimo Alessandro Becce, amministratore delegato di Vecon spa lascia l'incarico e a capo del terminal di Venezia arriva Daniele Marchiori, attuale manager operativo. —



Treno veloce verso Venezia nominato il commissario

D'AMELIO / A PAGINA 21

INVIATA AL PARLAMENTO LA LISTA DEI DIRIGENTI

Supertreno per Venezia, c'è il commissario

Il governo sceglie Vincenzo Macello, responsabile Direzione Investimenti Rfi, per gestire la linea ferroviaria veloce da Trieste

Ma dei 2 miliardi necessari alla realizzazione sono pronti solo 200 milioni

Diego D'Amelio / TRIESTE

Sarà Vincenzo Macello, responsabile della Direzione Investimenti di Rete ferroviaria italiana, il commissario per la velocizzazione della tratta Trieste-Venezia. Ieri il governo ha inviato al Parlamento la lista dei commissari designati per accelerare la realizzazione di 59 grandi opere. Ma l'indicazione di Macello non risolve la mancanza di buona parte degli oltre due miliardi necessari a far viaggiare più rapidamente i treni fra Trieste e lo snodo di Mestre. Al momento risultano stanziati soltanto 200 milioni, ma altre risorse potrebbero arrivare nei prossimi mesi grazie al Recovery Plan.

Il commissariamento dei lavori era stato previsto dai decreti Semplificazioni e Sblocca cantieri, cui ieri è seguita l'indicazione dei responsabili incaricati. La lista dovrà ora essere approvata dalle camere. Il nome di Macello compare fra quello di una trentina di dirigenti di Rfi, Anas e ministero delle Infrastrutture: toccherà a loro il compito di avviare o

aumentare il ritmo dei cantieri, il cui valore complessivo ammonta a 60 miliardi circa.

Fra i sedici interventi in ambito ferroviario c'è la Trieste-Venezia, per la quale si procederà al potenziamento tecnologico e all'eliminazione dei colli di bottiglia, in modo da rendere la tratta percorribile in poco più di un'ora, senza la necessità delle misure più impattanti previste dall'alta velocità, che è ritenuta non conveniente viste le scarse quantità di traffico previste. Il dl Semplificazioni ha aggiornato il valore dell'opera, che costerà 2,2 miliardi, ma che non figura tra quelle inserite nel Recovery Plan: il finanziamento dipenderà dalle richieste della Regione, che ha già reso noto di aver inserito il finanziamento dei lavori nel pacchetto da oltre 10 miliardi che sarà presentato a Roma, con la speranza tuttavia di vederne approvato solo una frazione.

Macello si occuperà della Trieste-Venezia, ma anche dell'alta velocità Brescia-Venona-Padova, del completamen-

to del raddoppio della Genova-Ventimiglia e del potenziamento della Orte-Falconara e della Roma-Pescara. Si tratta di una parte delle opere infrastrutturali prioritarie, che a luglio sono state elencate nella lista preparata dalla ministra dei Trasporti Paola De Micheli.

Il commissario potrà contare su procedure e valutazioni ambientali più rapide, ma ad aver bloccato i lavori è finora soprattutto la mancanza di fondi. L'anno scorso Rfi ha assicurato di poter completare il cantiere entro il 2025, ma nemmeno un operaio si è ancora visto lungo i binari, anche se l'impegno è appunto di far partire l'opera nel 2021. Restano però da chiarire il numero di fermate previste per rispettare la percorrenza di poco più di un'ora e permane ancora lo scontro politico fra chi, come Pd e M5s, ritiene che la velocizzazione della linea sia sufficiente e chi, come l'assessore regionale Graziano Pizzimenti, la ritiene propedeutica alla Tav vera e propria, che costerebbe quattro-cinque volte di più. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Un treno Frecciarossa

Superbonus 110%

Come muoversi fra interventi trainanti, trainati e tetti di spesa

Luca De Stefani
— a pagina 23

Cappotto trainante, finestre a plafond autonomo

L'isolamento senza i requisiti per i lavori trainanti e le finestre con infissi non potrebbero superare cumulativamente il limite di detrazione Irpef di 60mila euro (spesa agevolata al 110% di 54.545,45 euro)

Anche le Entrate confermano questa differenza, che penalizza chi sceglie strade più «facili»

Luca De Stefani

L'isolamento termico dell'edificio, con i requisiti per essere classificato tra gli interventi «trainanti», può essere considerato, in alternativa, come un intervento «trainato», ma questa scelta riduce i limiti di spesa per la sostituzione delle finestre.

L'esempio

Se un contribuente decidesse di effettuare sul proprio edificio unifamiliare la sostituzione dell'impianto di climatizzazione invernale come intervento «trainante» (articolo 119, comma 1, lettera c, del Dl 34/2020) e come interventi «trainati» decidesse di effettuare sia «l'installazione di strutture opache verticali» (pareti isolanti o cappotti) o «strutture opache orizzontali (coperture e pavimenti)» (indipendentemente dall'uso dei materiali ecologici del Dm Ambiente 11 ottobre 2017 e del superamento del 25% della superficie disperdente lorda), sia l'installazione delle finestre comprensive di infissi (articolo 1, comma 345, della legge 296/2006), questi due ultimi interventi (semplificando, cappotti e finestre) non potrebbero superare cumulativamente

il massimo di detrazione Irpef di 60mila euro (spesa agevolata unica massima al 110% di 54.545,45 euro).

La norma originaria sull'ecobonus (applicabile anche al super ecobonus del 110% per gli interventi «trainati»), infatti, prevede che questi due interventi debbano rispettare complessivamente un unico limite massimo di detrazione Irpef e Ires di 60mila euro. Lo stesso vale per il super ecobonus del 110% per gli interventi «trainati», pertanto, la detrazione massima sarà di 60mila euro cumulativamente per il cappotto e per le finestre (spesa agevolata al 110% di 54.545,45 euro).

Pertanto, nel caso prospettato i limiti di spesa per questi tre interventi sono due: 30mila euro per l'impianto di climatizzazione invernale e 54.545,45 euro per il cappotto e le finestre.

Puntare sui lavori «trainanti»

Invece, se il contribuente decidesse di effettuare come interventi «trainanti» sia la sostituzione dell'impianto di climatizzazione invernale sia l'«isolamento termico» (con materiali isolanti che rispettano i criteri ambientali minimi del Dm Ambiente 11 ottobre 2017) delle «superfici opache verticali» (pareti isolanti o cappotti, anche sulla superficie intera delle pareti), orizzontali (pavimenti, coperture e solai) e inclinate (falde di copertura del sottotetto, anche se questo non è riscaldato), per più del 25% della «superficie disperdente lorda» (articolo 119, comma 1, lettere a e c, Dl 34/2020) e come intervento «trainato» l'installazione delle finestre comprensive di infissi (articolo 1, comma 345, della legge 296/2006), i limiti di spesa per questi tre interventi sarebbero tre: 30mila

euro per l'impianto di climatizzazione invernale, 50mila euro per l'isolamento termico «trainante» e 54.545,45 euro per le finestre «trainate».

L'intervento di installazione di strutture opache verticali od orizzontali dell'articolo 1, comma 345, della legge 296/2006, infatti, è diverso rispetto a quello dell'articolo 119, comma 1, lettere a), del Dl 34/2020, per il quale, sono richiesti l'uso dei materiali ecologici del Dm Ambiente 11 ottobre 2017 e il superamento del 25% della «superficie disperdente lorda».

La risposta delle Entrate

Una conferma di questa interpretazione è contenuta nella risposta del 5 gennaio 2021, n. 10, dove l'isolamento termico «trainante», con limite di spesa di 50mila euro, non riduce il limite di spesa di 54.545,45 euro per le finestre «trainate». Peccato che la risposta metta sulla stessa «riga» relativa a quest'ultimo limite di 54.545,45 euro, sia gli «infissi» che le «schermature solari», facendo sembrare i 54.545,45 euro un unico limite di spesa per i due interventi.

Dovrebbe trattarsi di una svista, considerando che, tra le altre, anche la recente circolare 22 dicembre 2020, n. 30/E, paragrafo 4.4.3, ha confer-



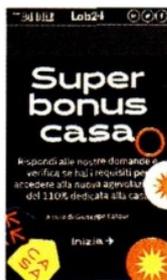
mato che per l'acquisto e la posa in opera di finestre o di schermature solari deve essere applicato «per ciascun intervento un limite massimo di detrazione pari a 60mila euro» e che qualora tali interventi siano trainati da un intervento trainante ammesso al super ecobonus del 110%, il limite massimo di spesa ammesso alla detrazione al 110% «per ciascun intervento è pari a 54.545 euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'appuntamento.

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati all'applicazione del nuovo superbonus



L'assistente virtuale.

Online sul sito del Sole 24 Ore l'assistente digitale che ti guida a scoprire se hai diritto ad ottenere il superbonus del 110%

DOMANDE



RISPOSTE

D Nel caso in cui si voglia procedere a interventi di efficientamento energetico (cappotto, cambio caldaia, infissi e fotovoltaico con batterie di accumulo), tutti da realizzare in un edificio unifamiliare, potenzialmente compatibili con la fruizione del superbonus 110%, l'assenza di conformità edilizia su un garage, che costituisce pertinenza distaccata dell'abitazione principale, è causa ostativa alla fruizione del superbonus anche se gli interventi agevolabili interessano esclusivamente l'abitazione principale, la quale al contrario gode di conformità edilizia?

R Nel caso delineato, si ritiene che eventuali abusi/irregolarità edilizie sulla pertinenza dell'abitazione non possano pregiudicare la fruizione del superbonus per gli interventi realizzati esclusivamente sull'abitazione in regola. Tuttavia, la valutazione finale compete al tecnico incaricato dell'asseverazione dei lavori ex articolo 119, comma 13, del DL 34/2020. (Alessandro Borgoglio)

MILANO

Idoneità statica, il certificato va al 29 luglio 2021

Nell'unico municipio dove è stato reso obbligatorio il «Certificato d'idoneità statica» si va all'ennesima proroga, dopo quelle al 26 novembre 2020 e al 16 febbraio 2021. Lo rende noto Assoedilizia. Con la determinazione dirigenziale atto n. dd 241 del 20 gennaio 2021 del direttore dell'area Sportello Unico per l'Edilizia del Comune di Milano, sono stati differiti al 29 luglio 2021 i termini per la presentazione del Certificato di idoneità statica, di cui all'articolo 11, comma 6, del Regolamento edilizio e all'articolo 52, comma 12 del piano delle regole del Piano di governo del territorio (Pgt) e alla determinazione dirigenziale 6063/2020. La scelta è in allineamento con le proroghe di cui al DL 2/2021 e alle eventuali ulteriori successive proroghe dello stato di emergenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nei comuni colpiti da sisma massimali aumentati del 50%

Gian Paolo Tosoni

limiti di spesa per il 110% sono aumentati del 50% se relativi agli interventi riguardanti i fabbricati danneggiati dal sisma. La lettera g) del comma 66 della legge di bilancio 2021 proroga il beneficio al 30 giugno 2022, includendo i comuni interessati da tutti gli eventi sismici verificatisi dopo l'anno 2008 dove sia stato dichiarato lo stato di emergenza.

Si ricorda che il Dl Agosto aveva previsto l'aumento della detrazione per gli incentivi fiscali eco bonus e sisma bonus del 50% per gli interventi di ricostruzione riguardanti i fabbricati danneggiati dal sisma nei comuni di cui agli elenchi allegati al Dl 39/2009 (Regione Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria), nonché nel precedente terremoto dell'Abruzzo del 2009, ma fino al 31 dicembre 2020. La lettera g) del comma 66 estende ora le agevolazioni a tutti i comuni interessati agli eventi sismici verificatisi dopo il 2008 dove sia stato dichiarato lo stato di emergenza. Vi rientrano anche i fabbricati colpiti dal terremoto del 2012 in Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Quanto allo stato di emergenza, l'articolo 57 del Dl Agosto lo ha prorogato fino al 31 dicembre 2021 per il sisma del 2016 e 2017 del centro Italia, ma per questi territori la maggiorazione del 50% delle spese per l'ecobonus e sisma bonus è contemplata nel comma 4 ter dell'articolo 119 del Dl 34/2020. Lo stesso articolo 57 proroga lo stato di emergenza fino a tutto il 2021 per il terremoto del 2018 della provincia di Catania e qui scatta quindi la maggiorazione. Poi ci sono i territori dell'Emilia Romagna, Lombardia e Veneto colpiti dal terre-

moto nel 2012, per i quali occorre individuare i provvedimenti con i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza e quindi i relativi comuni. La norma non richiede che lo stato di emergenza sia ancora in corso come invece era stato stabilito per il contributo a fondo perduto in cui doveva essere in atto alla data del 31 gennaio 2020 quando è scoppiata la pandemia. Il contributo a fondo perduto introdotto dall'articolo 25 del Dl 19 maggio 2020 poteva essere richiesto anche in assenza dello scostamento di fatturato. Per la maggiorazione delle spese detraibili al 110% è sufficiente individuare i comuni che nei vari provvedimenti erano stati destinatari dello stato di emergenza. Il nuovo comma 4 quater dell'articolo 119 precisa inoltre che nei comuni colpiti da eventi sismici dopo il 1° aprile 2009, in stato di emergenza, la detrazione sul sisma bonus spetta per l'importo eccedente il contributo previsto per la ricostruzione. L'individuazione dei fabbricati colpiti e danneggiati dal sisma, ancorché non inagibili, devono trovare a nostro parere riscontro presso gli uffici tecnici comunali. Il calcolo della maggiorazione dovrebbe funzionare così: in presenza di una ristrutturazione avente le caratteristiche antisismiche il limite di spesa di 96mila euro diventa 144mila e quindi sulla relativa spesa, per la parte che eccede il contributo pubblico, si applica il 110%.

Siccome la maggiorazione si applica per tutti gli interventi, compresi quelli trainati, ad esempio per la sostituzione degli infissi si può raggiungere la spesa massima di € 81.818 ($60.00 \cdot 1,1 = 54545 \times 1,5$).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Apro una scuola in azienda per trovare manodopera»

Nereo Parisotto, Euroedile: «Non ci sono operai specializzati, me ne servono 40»
Via al progetto per creare "in casa" i neoassunti: si parte il primo febbraio

PAESE

C'è il super ecobonus al 110% che spingerà la corsa alle ristrutturazioni, ci sono centinaia di cantieri già attivati in tutto il mondo, ma non ci sono gli operai. Euroedile, ditta di Paese specializzata nella realizzazione di ponteggi tanto per edifici residenziali quanto per le grandi opere (ha lavorato alla ricostruzione del Ponte Morandi), è in piena fase espansiva e avrebbe bisogno di 30-40 operai specializzati ogni anno. Personale che, oggi, non si trova: «Il mercato offre pochissima manodopera» spiega il titolare, Nereo Parisotto, «e i giovani spesso si bloccano quando gli chiediamo se sono disponibili a trasferite che durano più di una settimana». Così è nata l'idea di una vera e propria scuola di formazione in azienda, con tanto di aula e lezioni frontali, per formare in casa la manodopera di cui avrò bisogno l'azienda.

COME FUNZIONA

Si parte il primo febbraio con sei corsisti. Sono stati individuati grazie a una scrematura del curriculum da parte di un'agenzia interina-

le, formalmente saranno inquadrati come stagisti a 900 euro netti al mese. Otto ore al giorno tra lezioni teoriche e pratiche. «All'inizio il primo docente sarà un nostro storico dipendente, un veterano dei cantieri» spiega il titolare. «Formeremo anche altri docenti attingendo sempre al nostro personale. L'idea è di preparare 6-8 studenti ogni mese. Partiamo spiegando come funziona ogni singolo pezzo e ingranaggio dell'azienda, dal magazzino materiali, diremo loro cosa sono tubi, morsetti, telai e parapetti. Caricare un camion, accatastare, l'abc del ponteggiatore nelle prime due settimane. Poi impareranno le tipologie dei ponteggi che trattiamo, le ultime settimane le passeranno invece nei cantieri. Non abbiamo solo i ponti e i viadotti, anche case e casette, partiranno da qui. In seconda battuta, il corso avanzato. È un lavoro fisico, ma niente di che, bastano una buona predisposizione e tanta volontà».

RIPARTENZA DELL'EDILIZIA

Il progetto nasce anche guardando alle previsioni per i prossimi mesi, quando l'edilizia dovrebbe essere

uno dei primi settori a ripartire. Euroedile conta un centinaio di cantieri nel centro storico di Venezia e alcune grandi opere come il ponte di Lugano, o quello di San Michele candidato a diventare patrimonio Unesco. Parisotto aveva denunciato la difficoltà a reperire manodopera già alcuni anni fa, il problema nel frattempo non si è risolto, anzi. «Il 70 per cento dei nostri dipendenti è straniero. Oggi è complicato trovare un italiano che possa accettare di rimanere lontano da casa per più di otto giorni. In fase di colloquio i giovani si fermano quando si parla di trasferite lontane e più lunghe del previsto. Ma noi abbiamo cantieri ovunque, è impossibile rimanere sempre qui. A questo si unisce una scarsa competenza manuale generalizzata, che negli ultimi anni è sempre più evidente. Noi però dobbiamo investire sul futuro, perché bisogna farsi trovare pronti quando l'economia ripartirà. E per il nostro settore sta già succedendo». —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Nella foto grande, uno dei cantieri allestiti da Euroedile. In alto a destra: un momento di formazione per gli addetti dell'azienda nello stabilimento di Paese. Sotto, il titolare Nereo Parisotto in cantiere a Venezia