

RASSEGNA APP

venerdì 11 ottobre 2019

OPERE PUBBLICHE

SOLE 24 ORE	11/10/2019	13	Tirrenica, Toscana in piazza per la super strada mai nata = Tirrenica, Toscana in marcia per la strada mai nata <i>Silvia Pieraccini</i>	2
MESSAGGERO	11/10/2019	4	Ma slitta lo sblocco delle opere tutto rinviato al prossimo Cipe <i>Umberto Mancini</i>	4
STAMPA	11/10/2019	21	Per Impregilo una ferrovia in Norvegia Salini Costruttori elegge il nuovo cda <i>Redazione</i>	5

EDILIZIA E AMBIENTE

SOLE 24 ORE	11/10/2019	19	Salini Costruttori, Erede e Costamagna in consiglio <i>L.g.</i>	6
SOLE 24 ORE	11/10/2019	29	Premiati i negozi con prodotti sfusi Piano alberi per le zone urbane <i>Manuela Perrone</i>	7
SOLE 24 ORE	11/10/2019	29	Permesso di costruire dal 2017 per il bonus 75-85% <i>Luca De Stefani</i>	9
SOLE 24 ORE	11/10/2019	33	Scaffalature, coefficienti da immobili <i>Luca Gaiani</i>	10
CORRIERE DELLA SERA	11/10/2019	31	Così rinasce la Torre Velasca <i>Rita Querzè</i>	11

EDILIZIA E IMMOBILIARE

MF	11/10/2019	9	Coima sfida Generali per la tower di Ubi Banca = Corsa a due per la Ubi Tower <i>Luca Andrea</i>	13
----	------------	---	--	----

INFRASTRUTTURE

Tirrenica, Toscana in piazza per la super strada mai nata

Una manifestazione di protesta per rivendicare il completamento del Corridoio tirrenico Livorno-Civitavecchia, con l'obiettivo di garantire finalmente ai cittadini e alle imprese un collegamento sicuro ed efficiente. L'iniziativa è in programma domani a Grosseto. In campo anche la Regione Toscana. **Pieraccini** a pag. 13

Economia & Imprese

Tirrenica, Toscana in marcia per la strada mai nata

INFRASTRUTTURE

Domani corteo di protesta a Grosseto organizzato da 16 associazioni di categoria

Il corridorio veloce tra Livorno e Civitavecchia è atteso da 51 anni

Silvia Pieraccini

È la parte di Toscana che tanto amano i vacanzieri: bella, tranquilla, verde, ancora autentica. Ma la Maremma grossetana è anche l'area che patisce, più di ogni altra, una condizione di scarso sviluppo e di scarsa occupazione legata - prima di tutto - alla mancanza di infrastrutture. Una su tutte, la "Tirrenica", il corridoio costiero veloce che avrebbe dovuto collegare Livorno, Grosseto, Ansedonia arrivando fino a Civitavecchia e che - a 51 anni (!) dalla nascita della Società autostrada tirrenica (Sat) che avrebbe dovuto costruirlo - è rimasto a metà del guado, menomato da litigi locali e nazionali, progetti contestati, indecisioni, sgambetti e iter estenuanti. Il "buco nero" è lungo 90 chilometri, da Grosseto sud a Tarquinia: qui si

viaggia ancora sulla vecchia Aurelia, in parte a una corsia, in parte a due corsie, ma sempre con gli attraversamenti a raso e il fondo stradale disastroso che ne fanno una delle strade più pericolose d'Italia.

Ora il territorio ha deciso che l'attesa della "Tirrenica" non è più sostenibile e, superando anche le divisioni del passato, si è ricompattato organizzando per domani, sabato, una grande manifestazione a Grosseto: trattori, camion, macchine sfileranno in un corteo di protesta al quale sono invitati i cittadini. A promuovere la mobilitazione sono tutte le categorie economiche, per la prima volta unite, e i sindacati, insieme alla Camera di commercio della Maremma e del Tirreno. A fianco delle

16 associazioni di categoria ci saranno Legambiente e l'associazione Vittime della strada, a dimostrare che «il diritto di viaggiare su strade sicure è un obiettivo condiviso da tutti», dicono gli organizzatori. Anche le istituzioni hanno aderito: dai sindaci della provincia di Grosseto al presidente della Regione, Enrico Rossi, fino all'intera giunta regionale.

«Questa mobilitazione nasce dalla disperazione del sistema economico - affermano gli industriali di Grosseto - l'alternativa al non fare è sprofondare nel quinto mondo, non nel terzo o nel quarto». L'isolamento maremmano è proverbiale ma ormai anche letale.

«Quella di sabato non sarà una manifestazione della sola Maremma - dice il presidente Rossi - tutta la Toscana chiede che la Tirrenica sia completata e messa in sicurezza. Si tratta di una questione nazionale non più rinviabile».

Una questione difficile da sbloccare perché per la Tirrenica, al momento, c'è solo un progetto allo stadio preliminare (che non ha ancora sciolto gli storici "nodi" di Albinia, Orbetello e Capalbio); non ci sono soldi stanziati dal Governo (servono 600 milioni); e non c'è neppure un soggetto attuatore. Il concessionario Sat (gruppo Autostrade), dopo aver atteso 51 anni, sembra volersi chiamare fuori e starebbe negoziando l'"uscita" col ministero delle Infrastrutture.

Anas, che ha lavorato al nuovo progetto preliminare approvato in



Peso: 1-2%, 13-31%

conferenza dei servizi e avallato dai sindaci, non ha (per adesso) né il titolo per procedere né le risorse. E pensare che finalmente, dopo anni di contrasti, imprese e istituzioni sembrano convergere su un progetto ridimensionato: non più costruzione di una nuova autostrada, ma ampliamento dell'Aurelia per trasformarla in una superstrada a quattro corsie, collimite di 110 all'ora, sicura e affidabile grazie all'eliminazione degli incroci a raso (ma ci sono da costruire svincoli e complanari) e al rifacimento del manto stradale. Un'opera che, secondo le ultime stime, richiederebbe un investimento di 600 milioni, rispetto al doppio

previsto dall'ipotesi autostradale.

Per questo gli organizzatori della manifestazione, riuniti nell'associazione "Sì, Grosseto va avanti", hanno intenzione di chiedere un incontro al ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che oggi sarà a Firenze per vedere un'altra opera pubblica bloccata da anni, la nuova stazione dell'Alta velocità. "Vogliamo chiedere al ministro di chiudere la conferenza dei servizi sulla Tirrenica, che durante il mandato dell'ex ministro Toninelli non è mai stata convocata, e di riattivare l'iter", dicono in Maremma.

IN NUMERI

51 anni

La lunga attesa

Il corridoio costiero veloce che avrebbe dovuto collegare Livorno, Grosseto, Ansedonia arrivando fino a Civitavecchia attende di essere realizzato da 51 anni, ovvero dalla nascita della Società autostrada tirrenica (Sat) che avrebbe dovuto costruirlo

90 km

Il tratto mancante

Il "buco nero" è lungo 90 km chilometri, e si estende da Grosseto sud a Tarquinia: qui si viaggia ancora sulla vecchia Aurelia, in parte a una corsia, in parte a due corsie

600 milioni

Il costo dell'infrastruttura

Per la realizzazione del corridoio il Governo dovrebbe stanziare 600 milioni di euro. Al momento manca anche un soggetto attuatore



Opera urgente. In attesa del corridoio veloce Livorno-Civitavecchia, oggi si viaggia sulla vecchia Aurelia, diventata una delle strade più pericolose d'Italia



Peso:1-2%,13-31%

Ma slitta lo sblocco delle opere tutto rinviato al prossimo Cipe

IL RETROSCENA

ROMA Tutto rinviato. Il piano sblocca cantieri del governo Conte resta ancora nel cassetto. Eppure gli oltre 9 miliardi inseriti dal Tesoro nella nota di aggiornamento avrebbero dovuto dare la scossa e accelerare i tempi. Riattivando spese ferme da decenni e risorse già stanziati per 70 miliardi. In effetti una lista di opere pubbliche è già pronta. A mettere in fila le priorità ci ha pensato la cabina di regia voluta dal presidente del Consiglio a Palazzo Chigi, coordinata da sottosegretario Mario Turco. Proprio Turco ha avviato un monitoraggio monstre tra i circa 8 mila progetti sparsi sul territorio nazionale finiti nel limbo, bloccati dalla burocrazia o addirittura dimenticati (sarebbero oltre 2500 quelli di cui non si ha quasi più traccia). Se ne riparerà, dicono proprio da Palazzo Chigi, al prossimo Cipe. Di fatto però l'operazione - che Conte vuole rivendicare con forza - ha suscitato non poche gelosie nella maggioranza rosso-giallo, con i grillini, o almeno una parte del Movimen-

to, che frena e il Pd che invece vuole invertire la rotta dopo l'era Toninelli. C'è comunque una corsa ad intestarsi il merito di aver fatto ripartire i lavori, opere piccole, grandi e medie, in grado di creare lavoro e dare impulso al Pil.

LA LISTA DI TURCO

La lista di Turco è quasi completa. Ma spetterà a Conte, d'intesa con la ministra Paola De Micheli e gli altri ministri del Cipe, accendere il disco verde. Sulla rampa di lancio, secondo quanto risulta al Messaggero, ci sono almeno 10 interventi. Sul fronte ferroviario, c'è l'alta velocità tra Brescia e Verona e quella Padova-Verona, poi il raddoppio della Bari-Pescara (sulla tratta Termoli-Lesina). Guardando a strade e autostrade ci sono grandi incompiute a cui il governo vuole porre subito mano: la Catania-Ragusa, la Pedemontana lombarda, il raccordo Cisa sul Brennero, la Salaria, la statale 7 Salentina e quello dello Stelvio o la Jesolo Mare. La De Micheli ha dato già l'ok alla Gronda di Genova e al passante di Bologna, mentre il segretario del Pd Zingaretti insiste per inserire tra le priorità anche la Pontina che attende da decenni di essere messa in si-

curezza. Sempre nella lista delle opere urgenti ci sono il Mose a Venezia, la piattaforma logistica di Foligno e il consorzio idrico della Basilicata. Massima attenzione anche alla manutenzione della Strada dei Parchi, che ha bisogno di interventi rapidi.

Il sottosegretario Turco ha anche scoperto che su 63,8 miliardi legati ai fondi Fsc - in totale 7.400 progetti - soltanto 16 miliardi sono stati attivati. Al momento, poi, non è stato ancora possibile fare il monitoraggio su opere per 15 miliardi di euro, i cui fondi sono stati già assegnati. «La spesa effettiva già realizzata - per gli anni 2016-2020 segnala Turco - è di 1,28 miliardi, soltanto il 2 per cento. Ma da programmare ancora c'è soltanto un miliardo. Ma come dimostra il monitoraggio sulla spesa dobbiamo fare i conti con molte criticità di natura burocratica».

In arrivo prima di Natale anche 77 commissari ad acta che dovranno sbloccare altrettante opere ferme al palo.

Umberto Mancini

**Il ministro
delle
Infrastrutture
Paola
De Micheli**

La lista delle priorità

Ok all'alta velocità Brescia-Verona

1 Tra le opere che dovrebbero essere sbloccate in tempi rapidi ci dovrebbe essere l'Alta velocità tra Brescia e Verona e tra Padova e Verona. Ok in arrivo anche per il raddoppio, atteso da decenni, della ferrovia Bari-Pescara.

Gronda di Genova e Passante di Bologna

3 Scontato il via libera, dopo il freno dei grillini, sia alla Gronda di Genova che al Passante di Bologna. La ministra delle Infrastrutture De Micheli ha fatto capire che non ci sono ostacoli a far partire i cantieri in tempi rapidi.

Impulso alle grandi opere incompiute

2 Disco verde anche alle grandi incompiute come la Catania-Ragusa, la Pedemontana lombarda, il raccordo Cisa sul Brennero, la Salaria, la statale 7 Salentina e quello dello Stelvio. Pressing anche per la Pontina.

In arrivo anche 77 commissari ad acta

4 I negozianti che attrezzeranno i loro locali commerciali con i "green corner" per la vendita di prodotti alimentari o per l'igiene sfusi o alla spina, potranno usufruire di 5.000 euro di incentivi. La norma è fino ad esaurimento dei 20 milioni messi a disposizione.



Peso: 27%

JOINT-VENTURE CON PIZZAROTTI

**Per Impregilo una ferrovia in Norvegia
Salini Costruttori elegge il nuovo cda**

Il gruppo italiano delle costruzioni Salini Impregilo estende le operazioni alla Norvegia aggiudicandosi un contratto del valore di 388 milioni di euro per potenziare una tratta ferroviaria di 13,6 chilometri fra le città di Nykirke e Barkaker, a Sud della capitale Oslo. Il progetto, commissionato da Bane Nor, società statale responsabile del sistema ferroviario norvegese, è stato assegnato a una joint-venture composta da Salini Impregilo, leader con una quota del 51%, e da Pizzarotti al 49%,

e dovrà essere completato entro la fine del 2022. Sempre nella giornata di ieri l'assemblea della società Salini Costruttori ha eletto il nuovo consiglio di amministrazione, confermando nella carica Alessandro Salini, Francesco Saverio Salini, Pietro Salini e Simonpietro Salini e nominando quali nuovi consiglieri Claudio Costamagna, Sergio Erede, Daniele Gambirasio, Nicola Greco e Antonio Nuzzo. Il nuovo collegio sindacale è composto da Giancarlo Russo Corvace con funzioni di presidente e

Carmine Biancardi e Francesco Facchini quali sindaci effettivi. Tali organi sono stati nominati, con decorrenza 11 novembre 2019, per gli esercizi 2019-2020-2021, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.— LUI. GRA.



Peso:8%

Salini Costruttori, Erede e Costamagna in consiglio

COSTRUZIONI

Il socio di controllo di Salini Impregilo allarga il board in vista di Progetto Italia

MILANO

Salini Costruttori, oggi azionista di controllo con il 74,8% di Salini Impregilo, ha nominato un nuovo consiglio di amministrazione. Ieri l'assemblea dei soci ha eletto, con voto unanime, il nuovo board confermando nella carica Alessandro Salini, Francesco Saverio Salini, Pietro Salini e Simonpietro Salini. A loro si sono aggiunti anche Claudio Costamagna, Sergio Erede, Daniele Gambirasio, Nicola Greco e Antonio Nuzzo. Con questa mossa, ossia l'ampliamento del consiglio a figure professionali di alto livello, si è in sostanza voluta adeguare ulteriormente la governance alle sfide che attendono l'azienda nei prossimi mesi, quando cioè Progetto Italia diventerà operativo nei fatti.

Tra i nuovi innesti spiccano ovviamente Erede, considerato uno degli avvocati più rilevanti sulla scena economico-finanziaria del paese e

Costamagna, che era già stato presidente di Impregilo quando quest'ultima era passata sotto il controllo della famiglia Salini. Al tempo stesso, Costamagna fino all'anno scorso è stato presidente di Cassa Depositi e Prestiti. Proprio Cdp giocherà un ruolo centrale nell'avvio di Progetto Italia poiché contribuirà in misura robusta, per l'esattezza con 250 milioni, all'aumento di capitale di Salini Impregilo da 600 milioni funzionale a dotare la compagnia delle risorse necessarie per procedere con il salvataggio di Astaldi e più in generale per rimettere in pista, sullo scacchiere globale, il settore delle costruzioni italiano. All'iniezione di liquidità parteciperà anche Salini Costruttori (50 milioni di euro) le banche finanziatrici (150 milioni) e il mercato (150 milioni), a fronte di un consorzio di garanzia per l'eventuale inoptato.

Un piano ambizioso, una sfida che vedrà ancora Pietro Salini in prima fila visto che il cda ha confermato l'imprenditore nella carica di amministratore delegato di Salini Costruttori (è già al vertice anche di Salini Impregilo). Giusto la settimana scorsa il piano ha peraltro ricevuto l'ultimo decisivo via libera con il sì degli azionisti alla ricapitalizzazione del gruppo di costruzioni.

«Un bellissimo progetto di investimento per il futuro», ha dichiara-

to nei giorni scorsi Salini, autore, assieme al general manager, Massimo Ferrari, del disegno che punta a risollevare le sorti di un comparto chiave per il paese. «Non è un normale aumento di capitale ma sottende un progetto straordinario che porterà a costruire infrastrutture e a dare lavoro, un progetto di cui sono molto felice», ha aggiunto l'imprenditore. L'intenzione è di creare la nuova Salini Impregilo entro 2019. Quest'ultima, oltre alla dotazione finanziaria, avrà anche un nuovo brand e per fine anno sarà messo nero su bianco anche un nuovo piano industriale.

Tornando a Salini Costruttori, l'assemblea ha altresì nominato il nuovo Collegio Sindacale nelle persone di Giancarlo Russo Corvace, con funzioni di presidente, Carmine Biancardi e Francesco Facchini, quali sindaci effettivi.

Gli organi sono stati nominati - con decorrenza dall'assemblea del 11 novembre 2019 - per gli esercizi 2019-2020-2021 e rimarranno pertanto in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

—L.G.



Salini Impregilo

Andamento da inizio anno



Peso: 15%

Norme & Tributi

Premiati i negozi con prodotti sfusi Piano alberi per le zone urbane

DL AMBIENTE

**Il decreto approvato
dal Consiglio dei ministri
Arriva il bonus mobilità**

**Incentivata la rottamazione
delle auto più inquinanti
con contributi-abbonamenti**

Manuela Perrone

ROMA

Arriva il «bonus mobilità» per gli abitanti dei comuni sottoposti a procedura d'infrazione Ue per la qualità dell'aria: da 1.500 euro per chi rottama entro dicembre 2021 auto fino alla classe Euro 3 e da 500 euro per i motocicli fino agli Euro 2 e agli Euro 3 a due tempi. In tutto 255 milioni che i destinatari del bonus (escluso dal reddito imponibile e non rilevante ai fini Isee) potranno spendere per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico, anche a favore di persone conviventi, e di biciclette, pure a pedalata assistita. È questa la misura portante del «decreto ambiente» del ministro Sergio Costa, approvato ieri dal Consiglio dei ministri. Un provvedimento che vale 450 milioni in tre anni e che si è svuotato strada facendo, perdendo gli interventi più robusti come il taglio ai sussidi dannosi per l'ambiente rinviato alla legge di Bilancio. Obiettivo che Costa rilancia: «La nostra idea è una riduzione costante negli anni, da qui al 2040, ma senza penalizzare nessu-

no, tutelando l'ambiente e salvaguardando il nostro sistema produttivo».

Il testo - salutato dal premier Giuseppe Conte e dal ministro come «il primo atto del nuovo Governo che inaugura il *green new deal*», ma bocciato dagli ambientalisti che lo ritengono debolissimo - stanziava 40 milioni per finanziare progetti per la creazione, il prolungamento e l'ammodernamento delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale. E destina 20 milioni, sempre nelle aree soggette a procedura di infrazione per la qualità dell'aria, per progetti sperimentali di servizi di trasporto scolastico con mezzi ibridi, elettrici o non inferiori a Euro 6 immatricolati per la prima volta dopo il 31 agosto 2019.

Sempre in via sperimentale, debutteranno i «green corner»: i commercianti che allestiranno spazi dedicati alla vendita di alimentari e detergenti sfusi o alla spina potranno accedere a un contributo a fondo perduto pari alla spesa documentata fino a 5 mila euro, nel limite di 20 milioni annui per il 2020 e il 2021, a condizione che il contenitore offerto non sia monouso. Altro programma sperimentale introdotto dal decreto è quello per la riforestazione urbana: fino a 30 milioni per finanziare progetti di messa a dimora di alberi, di reimpianto e di silvicoltura e per la creazione di foreste urbane e periurbane nelle città metropolitane.

Per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, con decreto del presidente del Consiglio, su

proposta del ministro dell'Ambiente, dovrà essere approvato un «Programma strategico nazionale» dedicato, che dovrà contenere le misure in cantiere, le risorse e il cronoprogramma. È invece saltata la previsione di istituire una commissione interministeriale ad hoc all'interno del Cipe. Così come l'idea di una legge biennale sul clima. La trasparenza dei dati ambientali viene potenziata affidando all'Ispra la realizzazione di un database pubblico, «Informambiente», grazie a una dotazione di 500 mila euro l'anno nel triennio 2020-2022.

Sono rimaste le nuove norme per fronteggiare le procedure d'infrazione in materia ambientale: 18 quelle aperte per l'Italia, condannata nel 2014 dalla Corte Ue per 200 discariche abusive (ne restano una dozzina da mettere in sicurezza). Il commissario straordinario per la bonifica (il generale di brigata dell'Arma, Giuseppe Vadalà, nominato nel 2017) diventa commissario unico: potrà avvalersi di convenzioni con società in house delle amministrazioni centrali dello Stato, degli enti del sistema per la protezione dell'ambiente, delle amministrazioni e degli enti pubblici dotati di specifica competenza tecnica. Nel decreto è entrata infine una norma che proroga dal 15 ottobre al 31 dicembre 2019 la sospensione delle rate dei mutui per i terremotati del Centro Italia.



Peso: 19%

LE PRINCIPALI MISURE

1. Bonus mobilità

Per gli abitanti dei comuni sotto procedura d'infrazione Ue per la qualità dell'aria un bonus da 1.500 euro per chi rottama entro dicembre 2021 auto fino alla classe Euro 3 e da 500 euro per i motocicli fino agli Euro 2 e agli Euro 3 a due tempi. Il bonus potrà essere speso per abbonamenti al trasporto pubblico e di biciclette

2. Green corner

I commercianti che allestiranno spazi per la vendita di prodotti sfusi o alla spina, alimentari e detergenti, potranno accedere a un contributo a fondo perduto pari alla spesa sostenuta e documentata fino a 5mila euro, a condizione che il contenitore offerto non sia monouso



Peso:19%

Permesso di costruire dal 2017 per il bonus 75-85%

ANTISISMICA

Gli immobili demoliti e ricostruiti vanno venduti dall'impresa entro 18 mesi

Luca De Stefani

La detrazione del 75-85% per l'acquisto di unità immobiliari da imprese che hanno demolito e ricostruito l'intero edificio, allo scopo di ridurre il rischio sismico, non spetta

se il relativo permesso di costruire è stato rilasciato prima del 1° gennaio 2017. La conferma è contenuta nella risposta dell'agenzia delle Entrate di ieri n. 409.

Dal 24 giugno 2017 al 31 dicembre 2021, se le misure antisismiche, indicate all'articolo 16-bis, comma 1, lettera i), Tuir, vengono realizzate, da imprese di costruzione o ristrutturazione immobiliare, su edifici (di qualunque genere) ubicati nei Comuni ricadenti nella zona sismica 1 (o 2 e 3, da maggio 2019), mediante la demolizione e la ricostruzione di interi edifici

allo scopo di ridurre il rischio sismico, all'acquirente delle unità immobiliari spetta una detrazione Irpef o Ires del 75%, se si ottiene una riduzione di una classe di rischio sismico, o dell'85%, se la riduzione è di due classi. Questa vendita, da parte delle imprese deve avvenire entro 18 mesi dalla data di conclusione dei lavori (articolo 16, comma 1-septies, del decreto legge 4 giugno 2013, n. 63).

Considerando che non si tratta di una nuova detrazione, ma di un aumento al 75-85% di quelle Irpef e Ires del 70-80% previste dall'articolo 16, comma 1-quater, del decreto legge 4 giugno 2013, n. 63, devono essere rispettate tutte le condizioni. Quindi, anche per le detrazioni del 75-85%, le procedure autorizzatorie (cioè i premissi comunali per costruire) devono essere iniziate dopo il 1° gennaio 2017 (come anticipato dal Focus del Sole 24 Ore del 28 giugno 2017). La conferma è contenuta nella risposta del 10 ottobre 2019, n. 409/E, nella quale è stato negato il bonus per un intervento, il cui progetto era stato autorizzato, dapprima con un «permesso di costruire» del 2016, e poi con

un «permesso di costruire in variante sostanziale» del 2017.

La risposta 409/E/2019, poi, basandosi sul fatto che già la norma che ha introdotto questa detrazione agevola la demolizione e la ricostruzione di interi edifici, «anche con variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente, ove le norme urbanistiche vigenti consentano tale aumento», conferma che «non rileva la circostanza che il fabbricato ricostruito contenga un numero maggiore di unità immobiliari rispetto al preesistente».



Peso: 10%

Scaffalature, coefficienti da immobili

IPERAMMORTAMENTO

Magazzini automatizzati: ripartizione temporale come i fabbricati

Luca Gaiani

Per le scaffalature dei magazzini automatizzati autoportanti l'iperammortamento si ripartisce utilizzando il coefficiente di ammortamento degli immobili e non invece quello degli impianti. Lo chiarisce la risposta 408 diffusa ieri dall'agenzia delle Entrate.

L'esclusione della natura immobiliare di questi magazzini, disposta dal decreto semplificazioni, vale solo per ricomprenderli oggettivamente nell'agevolazione e non anche per fissare le regole di ammortamento. Per gli investimenti già periziati prima della norma di interpretazione, non serve una nuova perizia, ma solo una autocertificazione che attesti

il maggior costo agevolabile.

Con la risposta ad interpello 408, l'agenzia fa luce su alcuni aspetti problematici della disciplina dell'iperammortamento con riguardo agli investimenti in magazzini automatizzati interconnessi.

La risoluzione 62/E/2018 aveva escluso la rilevanza, nel calcolo del costo soggetto ad iperammortamento, della parte relativa alla gabbia metallica di questi magazzini, in quanto si tratterebbe di costruzione considerata nella stima della rendita catastale (essendo gli immobili investimenti non agevolabili). Successivamente, l'articolo 3-quater, comma 4 del Dl 135/2018, con norma di interpretazione autentica, ha stabilito che, ai soli fini della applicazione della disciplina dell'iperammortamento, il costo agevolato comprende anche quello attribuibile alla scaffalatura.

Con riferimento a questa tipologia di investimenti, una società ha presentato un interpello alle Entrate per chiedere un chiarimento su due aspetti. In primo luogo, si pone il

dubbio se la ripartizione temporale dell'iperammortamento debba seguire il piano calcolato secondo il coefficiente dei fabbricati oppure quello (estremamente più elevato, con un ritorno temporale più rapido) degli impianti automatici. Viene inoltre chiesto se le perizie già redatte prima del Dl 135, che evidentemente escludevano il costo della scaffalatura, debbano essere nuovamente predisposte e giurate. In merito al primo quesito, la risposta 408 risulta particolarmente penalizzante.



Peso: 8%

Così rinasce la Torre Velasca

di **Rita Querzè**

E un pezzo inconfondibile dello skyline di Milano. Parliamo della Torre Velasca, a due passi dal Duomo. Bene, oggi le chiavi dell'edificio passano di mano. Da Unipol, l'attuale proprietario, agli americani di Hines.

Si tratta di un'operazione da circa 220 milioni di euro, di cui 150-160 per l'acquisizione dell'immobile e il resto per i lavori di ristrutturazione. Compresa una riqualificazione della piazza circostante. D'altra parte la Torre Velasca, progettata nella prima metà degli anni Cinquanta e terminata nel 1957, ha compiuto 62 anni. Ogni intervento dovrà avere il via libera dalla Soprintendenza alle Belle Arti visto che dal 2011 l'edificio è sottoposto a vincolo.

«Che la torre passi di mano e venga acquisita da una società straniera non mi dispiace certo, non ci vedo nulla di strano. L'importante è che

venga rispettata come bene storico e artistico», valuta con pragmatismo Alberico Belgiojoso, erede dello studio BBPR che progettò la torre negli anni 50. Ciascuna lettera è l'iniziale di un socio: Lodovico Belgiojoso, Enrico Peresutti ed Ernesto Rogers. E poi Gianluigi Banfi. «Quest'ultimo durante la Seconda Guerra mondiale finì internato a Mauthausen assieme a mio padre. Lui però fu meno fortunato e non tornò», ricorda Alberico Belgiojoso.

Tornando a oggi, Unipol, tramite l'advisor JLL aveva ricevuto le offerte vincolanti di sei invitati alla gara (tra gli altri Blackstone, Merope e un fondo coreano). Alla fine è stata scelta Hines. L'Italia è solo uno dei 100 Paesi in cui è presente la società americana. Da quando è arrivata, tre anni fa, Hines ha mobilitato 2 miliardi di euro, esclusivamente su Milano. A breve un altro miliardo sarà investito su Milano-Sesto San Giovanni e su San Siro. Il gruppo ha contribuito tra i vari progetti alla riqualificazione della centralissima piazza Cordusio, scelta da insegne come Starbucks e

Uniqlo.

L'operazione «Velasca» — che ha avuto Mediobanca come advisor finanziario — è stata chiusa con capitale di Hines e ha visto il supporto di Prelios: la società presieduta da Fabrizio Palenzona gestirà l'immobile tramite uno dei suoi fondi. A guidare Hines in Italia è invece Mario Abbadesse, un giovane manager (35 anni) già senior del settore, convinto che la sfida per le metropoli sia creare aree abitative con alti standard di sostenibilità e in grado di rispondere con servizi mirati ai bisogni di coppie, studenti e anziani. Nello stesso anno in cui la Torre Velasca veniva inaugurata — il '57 — Gerald Douglas Hines fondò da solo la Hines Interests. L'anno successivo assunse il suo primo dipendente e ingrandì l'ufficio. Qualcosa dunque lega le due imprese. Gerald Hines oggi siede nel comitato esecutivo della società assieme al figlio Jeffrey.

Come ricorda Alberico Belgiojoso, la torre venne progettata in un'area distrutta dalla guerra con l'obiettivo di rappresentare un'architettura moderna, nel cosiddetto «in-

ternational style» ma nello stesso tempo mantenendo un riferimento alla storia del contesto. La forma che si allarga verso l'alto da una parte serviva a richiamare le antiche torri medioevali e dall'altra a sfruttare lo spazio là dove era disponibile: in altezza. Per rispettare il contesto venne però messo un limite: la Madonnina che svetta sopra il Duomo. Infatti la Torre Velasca è esattamente un metro più bassa.

Nella parte più stretta vennero ricavati uffici. Qui negli ultimi anni Unipol non ha rimpiazzato diversi affittuari in uscita. Per un certo periodo si è parlato della possibilità di trasformare questa area della torre in un albergo. La parte più alta e più larga, invece, è da sempre riservata ad abitazioni private. «Dagli anni 50 alcuni bisogni funzionali sono cambiati, ma credo che ancora oggi la Torre Velasca continui a rispondere alle esigenze della nostra città», dice Belgiojoso. Anche il signor Hines ne è convinto.



La proprietà passerà agli americani di Hines Il piano per rilanciare uno degli edifici simbolo di Milano



Peso:80%

Chi sono



Mario Abbadessa
35 anni, è il più giovane senior managing director di Hines Italia, gruppo internazionale immobiliare



Fabrizio Palenzona
66 anni, ex vicepresidente di Unicredit, è presidente di Prelios SpA, società di gestione e servizi immobiliari



La parola

VELASCA

La Torre Velasca è un grattacielo di 26 piani, a Milano. Il nome deriva dalla piazza in cui si trova, a sua volta intitolata fin dal XVII secolo al governatore spagnolo Juan Fernández de Velasco. Fu progettata dallo Studio Bbpr, su un'area del centro che era stata devastata dai bombardamenti angloamericani del 1943

La vicenda

● La storica (62 anni) Torre Velasca è stata venduta da Unipol al gruppo statunitense Hines per 220 milioni di euro, di cui 150-160 per l'acquisizione e il resto per la ristrutturazione che dovrà essere approvata dalla Sovrintendenza alle Belle Arti

292

Giorni

Il tempo che è stato necessario per costruire la torre, tra il 1956 e il 1957: 8 in meno rispetto al tempo previsto nella progettazione, avviata su incarico della società Rice, con la collaborazione dell'ingegner Arturo Danusso



Peso:80%

A MILANO

Coima sfida Generali per la tower di Ubi Banca

(Gualtieri e Montanari a pagina 9)

GENERALI E COIMA PRESENTANO PROGETTI PER UN NUOVO HEADQUARTER MILANESE

Corsa a due per la Ubi Tower

*Le cordate rivali si sono fatte avanti
nelle scorse settimane, ma per ora
il vertice della banca non si è espresso*

**DI LUCA GUALTIERI
E ANDREA MONTANARI**

La razionalizzazione del patrimonio immobiliare è oggi uno degli argomenti più caldi per le banche italiane. Un tema di cui i grandi operatori del settore sono ben consapevoli. Proprio nelle scorse settimane, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, sulla scrivania del ceo di Ubi Banca, Victor Massiah, sarebbero arrivate due proposte assai articolate. L'oggetto? La costruzione nel cuore di Milano di un nuovo quartier generale in cui concentrare gran parte delle attività del gruppo lombardo,

oggi sparse tra molti edifici del capoluogo lombardo, di Brescia e di Bergamo. La prima cordata, capitanata da Generali, avrebbe proposto di innalzare una torre nel nuovo quartiere di CityLife, dove già oggi sventano i grattacieli della compagnia triestina e della rivale Allianz, a cui presto si aggiungerà anche la sede italiana di PwC. Il progetto concorrente invece è targato Coima e avrebbe messo sul piatto un'area in via Melchiorre Gioia, a poche centinaia di metri dalla Unicredit Tower e dalle sedi di alcune importanti banche internazionali come Bnp Paribas e Hsbc. Si tratta insomma di due zone in forte fermento per la city milanese.

Sempre secondo fonti finanziarie una terza proposta sarebbe stata presentata da Blackstone,

anche se il progetto sarebbe ancora in fase embrionale.

Al momento il vertice di Ubi Banca non si sarebbe ancora espresso sui progetti ed è improbabile che una decisione arrivi prima della presentazione del nuovo piano industriale. Già lo scorso anno peraltro l'ipotesi di una razionalizzazione del patrimonio immobiliare del gruppo era stata accolta freddamente da alcuni stakeholder e il progetto era stato lasciato cadere.

Il tema comunque rimane caldo per molte banche. Se Unicredit ha da poco ceduto un importante pacchetto di immobili, il Montepaschi ha in corso una gara per disfarsi di alcune sedi non più strategiche. Le offerte non vincolanti per il pacchetto

sono arrivate a metà settembre, anche se il board non si è ancora formalmente espresso. (riproduzione riservata)



Peso: 1-2%, 9-27%