

## Rassegna del 03/07/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

03/07/2019	Adige	9 Appalti, festa a metà	D.Be.	1
<b>SCENARIO</b>				
03/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	14 Coge Mantovani, due soci pakistani per evitare il default	Moranduzzo Silvia - Zorzi Alberto	2
03/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Tav, autostrade Olimpiadi: opere per 19 miliardi - Strade, ferrovie, porti e aeroporti Piano (da sogno?) per 19 miliardi	Bonet Marco	4
03/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12 Venezia dimezza il consumo del suolo prima in Veneto	Zicchiero Monica	7
03/07/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	6 Intervista a Fabiano Amati - «Piano casa, più libertà è meglio»	De Feudis Michele	9
03/07/2019	Gazzettino	16 Un piano da 19 miliardi per collegare il Veneto	Vanzan Alda	10
03/07/2019	Gazzettino Padova	9 Coge Mantovani, accordo con due società pakistane - Coge Mantovani, due gruppi pakistani per pagare i lavoratori	Morbiato Luisa	12
03/07/2019	Giornale di Vicenza	8 De Berti: «Valdastico Nord e Valsugana avanti tutta»	CRI.GIA.	14
03/07/2019	Giornale di Vicenza	10 Il nuovo ponte Morandi "testato" nel Vicentino - Il nuovo ponte Morandi "passa" da Vicenza	Zuccon Cinzia	15
03/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10 Trasporti, il piano regionale 19 miliardi per Tav e autostrade - Trasporti, la Regione fa un grande piano lo scopo principale è colmare i ritardi	Salmaso Albino	17
03/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10 «La revoca ai Benetton? Di Maio paghi la penale»	...	19
03/07/2019	Sole 24 Ore	21 Compro, ristrutturato e rivendo con soli 600 euro di imposte	Busani Angelo	20
03/07/2019	Sole 24 Ore - Focus	14 Sulle distanze è caduto il tabù dell'inderogabilità assoluta	Saporito Guglielmo	21
03/07/2019	Sole 24 Ore - Focus	14 Poteri del sindaco sul condominio degradato	Saporito Gian_Lorenzo	23
03/07/2019	Sole 24 Ore - Focus	15 Antisismica, gli interventi leggeri possono evitare l'autorizzazione	Barocci Andrea	24
03/07/2019	Tribuna-Treviso	23 Americani e inglesi tornano a comprare ville e palazzi ad Asolo - Statunitensi e inglesi comprano le ville di Asolo	Pellizzari Maria_Chiera	26
03/07/2019	Tribuna-Treviso	21 Pedemontana, rinviato il via al collegamento	A. B. V.	29

**L'INCONTRO**

**Misconel plaude alle normative trentine**

# Appalti, festa a metà

TRENTO - Giulio Misconel, riconfermato presidente dell'Associazione trentina dell'edilizia Ance Trento, vede il bicchiere mezzo pieno: «Possono sembrare piccole cose - ha detto alla platea di imprenditori edili e funzionari pubblici che hanno seguito ieri mattina il forum sul decreto sblocca-cantieri organizzato al centro congressi Interbrennero da Esna-Soa - ma la legislazione locale è stata più attenta nei nostri confronti rispetto allo sbandierato decreto sblocca-cantieri». Misconel bolla le nuove norme nazionali come «un brutto intervento di cosmesi», un topolino partorito dalla montagna del rinnovamento e della sburocratizzazione presunta. Per le aziende edili trentine, da sempre di limitate dimensioni, con mercato domestico, per alcune al massimo altoatesino e per pochissime anche nazionale, è un toccasana la regola provinciale che permette alle imprese sconfitte in una gara d'appalto di ricevere eventualmente il subappalto della stessa gara. Una procedura, invece, vietata a livello nazionale. Insomma, se il Trentino rimane un'isola felice, anche burocratica, rispetto a Roma, guarda a Bolzano con onesta e sana invidia: l'Alto Adige mantiene livelli di volume del mercato edilizio e di manodopera doppi rispetto al Trentino, che dalla crisi del 2008 fatica ancora a riprendersi. Misconel ha anche platealmente apprezzato i 260 milioni di euro inseriti dalla giunta provinciale nella

manovra di assestamento alla legge di bilancio per l'esecuzione di opere pubbliche. Il Trentino ha inaugurato la serie di incontri che il «roadshow» di Esna-Soa propone a imprenditori e amministratori pubblici nei prossimi mesi. Da segnalare un altro vantaggio offerto dalla legge 2 dell'11 giugno 2019 in Provincia di Trento è la possibilità, per le amministrazioni pubbliche, di stipulare contratti «in pendenza» con le aziende edili se, passati i trenta giorni previsti per legge, non sono stati compiuti tutti gli accertamenti di legittimità. Se l'impresa, per qualche motivo, non risultasse in possesso di tutti i requisiti, dovrà rifondere il 10% dell'importo all'ente pubblico. La nuova normativa per gli appalti di lavori pubblici in Provincia di Trento prevede poi la ricalibrazione delle soglie: fino a 50.000 euro di importo ci può essere affidato diretto. Tra i 40 e i 200.000 euro è prevista una procedura negoziata con invito di almeno tre imprese, con inviti a rotazione. Tra i 50 e i 500.000 euro c'è il cottimo fiduciario con invito di dodici aziende (venti per importi fino a 2 milioni di euro), mentre oltre i due milioni di euro c'è la procedura aperta con offerta economicamente più vantaggiosa. Quando infine per competenze specifiche non sia possibile invitare venti imprese, la legge provinciale consente di ricorrere alla procedura negoziata a tre.

**D. Be.**



L'incontro di ieri sugli appalti (foto Coser)



# Coge Mantovani, due soci pakistani per evitare il default

Il giudice concede tempo fino al 29, i dipendenti non si fidano

## Le costruzioni

**VENEZIA** A salvare Mantovani da una crisi che dura da cinque anni saranno due soci pakistani: Burki Group e Naveed Construction. O perlomeno questo hanno garantito ieri nell'udienza di fronte al giudice padovano Manuela Elbergo i legali di Coge, portando anche dei documenti che dimostrano i passi in avanti fatti nell'ultimo mese: da un lato infatti le due società avrebbero contribuito con 2 milioni e mezzo di euro all'aumento di capitale di Geco Srl, la società nata un mese fa che controlla la newco Coge Mantovani; dall'altro avrebbero garantito la liquidità per pagare i circa 700 mila euro di stipendi arretrati, che avevano portato una ventina di dipendenti a presentare un'istanza di fallimento contro la società. Il giudice ha dato un mese di tempo, rinviando l'udienza al 29 luglio.

Non è una situazione facile, anche perché pure tra Coge, la società lombarda che un anno fa ha preso in affitto il ramo d'azienda di Mantovani, e quest'ultima i rapporti non sono molto sereni. I lombardi hanno fatto causa a Mantovani, chiedendo 23 milioni di euro di danni per i mancati contratti, in primis quello del Mose: nell'accordo era una delle parti più importanti, ma il Consorzio Venezia Nuova non ne ha più voluto sapere. Per contro però la società padovana ha avviato una controazione, chiedendo la rescissione del contratto di affitto: ieri era prevista l'udienza di questa causa, anch'essa rinviata al 29 luglio. Ma se Man-

tovani ora vuole sciogliere il «fidanzamento» con Coge, quest'ultima invece tira dritto e anche ieri ha confermato che l'obiettivo è quello di coinvolgere a nozze prima del previsto: nell'accordo di un anno fa si parlava di acquisto entro 5 anni, ora si vuole accelerare.

Di fronte a questa girandola di numeri e promesse, sia i dipendenti in udienza che i sindacati in sit-in fuori dal tribunale, mettono le mani avanti. «Ci sono segnali positivi, ma aspettiamo che si concretizzino», dice l'avvocato Francesco Rossi.

«Siamo stanchi, demoralizzati perché non vediamo la luce in fondo al tunnel - dice Loretta Moretto, del reparto acquisti di Coge Mantovani - Sono in questa azienda da 20 anni. Non ho voluto andare via perché Mantovani deve assumersi le sue responsabilità. Doveva sincerarsi a chi stava dando il ramo d'azienda, se Coge era in grado o meno di affrontare certi lavori. Non sapevano nemmeno cosa facevamo e forse non lo sanno neanche adesso». Moretto racconta che i dipendenti vanno tutti i giorni al lavoro, accendono il computer e aspettano il trascorrere delle ore. Sono in una ventina ad aver chiesto il fallimento, altri cinque dipendenti lavorano a Trento, dove il mandataro paga regolarmente gli stipendi per garantire i servizi dell'ospedale. Anche se Mantovani lamenta che tra Trento e Fusina, dove c'è il terminal, questa situazione abbia bloccato 4 milioni di euro di crediti. «Alcuni di noi usufruiscono di aiuti sociali - continua Moretto - Per fortuna non ho figli, altrimenti sarebbe stata ancora più dura». «E' una decisione stupe-

facente - commenta Gino Gregnanin, segretario Feneal Uil Veneto - E' un secondo rinvio. Coge Mantovani non assolve ai suoi doveri dal novembre 2018, dov'è la sua credibilità? Non so se i lavoratori avranno ancora fiducia nella giustizia dopo questo. Non si sono presentati a nessun tavolo istituzionale in questi mesi, sono dei fantasmi». «E' l'inizio della fine - aggiunge Dario Verdicchio, segretario Fillea Cgil Padova - Abbiamo trascorso un anno infernale, già in partenza avevamo forti perplessità e i fatti ci hanno dato ragione. Non abbiamo mai firmato accordi perché non c'era fiducia in loro».

Ieri in udienza sono emersi due nomi: Sami Ullah Khan Burki è il presidente dell'omonimo gruppo con sede a Lahore, megalopoli pakistana nella regione del Punjab; e Khan Sheraz, alla guida dell'altra impresa. L'accordo è stato concluso il 13 giugno e Manuela Ferrari, capofila di Coge, è in Pakistan per la costituzione della società. I soci pakistani avranno il 25% di Coge Mantovani e qualcosa di più (comunque non oltre il 50) nella holding Geco, nel cui Cda avranno due membri. La direzione tecnica sarà mista e ci sarà una gestione finanziaria comune. L'importante sarà però incassare nuovi lavori e viene assicurato che ci sono in ballo opere per un miliardo di euro in Pakistan (un ospedale e due dighe) e una diga sul Niger da 140 milioni. Sono in corso di acquisizione contratti per altri lavori in Senegal, Algeria e Tunisia.

**Silvia Moranduzzo**  
**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Dir. Resp.: Alessandro Russello

## La vicenda

● Coge Mantovani ha preso in affitto a partire dall'1 agosto dell'anno scorso il ramo d'azienda della storica «Impresa di costruzioni ing. E. Mantovani», che ha costruito mezzo Veneto, compreso il Mose

● Nel febbraio di quest'anno, Coge Mantovani ha formalizzato alla proprietà di Mantovani (la famiglia Chiarotto) e ai Commissari la proposta d'acquisto dell'azienda, in anticipo di quattro anni rispetto agli accordi iniziali. Ieri i suoi legali hanno ribadito di voler precedere in questo senso



**Nuovo socio**  
L'imprenditore pakistano Burki



**Davanti al palazzo di Giustizia**  
Il presidio dei dipendenti di Cogemantovani ieri mattina davanti al Tribunale di Padova, dove si teneva l'udienza sull'istanza richiesta di fallimento della società presentata dagli stessi lavoratori

# Tav, autostrade Olimpiadi: opere per 19 miliardi

**VENEZIA** Dopo trent'anni il Veneto vara il nuovo Piano regionale dei trasporti. Un dossier «che prevede investimenti fino al 2030 per 19 miliardi, la metà dei quali già disponibili» ha spiegato ieri l'assessore regionale Elisa De Berti. Tra le infrastrutture contenute nel documento, il potenziamento delle linee ferroviarie, il completamento della Tav e del collegamento ferroviario all'aeroporto piuttosto che al porto, l'ampliamento delle infrastrutture autostradali, il miglioramento della viabilità dei centri urbani. Non solo. In lista anche le opere per le Olimpiadi 2026.

a pagina 3

## Strade, ferrovie, porti e aeroporti Piano (da sogno?) per 19 miliardi

La Regione: «Progetto visionario». Già pronti 12 miliardi. «Il resto dall'autonomia o lo Stato»

**VENEZIA** A trent'anni dalla versione firmata Lia Sartori (correvva l'anno 1990) e dopo il naufragio della bozza messa a punto da Renato Chisso (era il 2005), la Regione ci riprova e con l'assessore Elisa De Berti ha presentato ieri, in una torrida sala di Palazzo Grandi Stazioni, il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030. Un dossier mastodontico che investe strade, autostrade e ferrovie, porti e aeroporti, perfino idrovie, ippovie e piste ciclabili, provando ad immaginare come ci si sposterà in Veneto di qui ai prossimi dieci anni, tra car sharing, veicoli ibridi e a guida autonoma, treni ad alta velocità. «Un progetto visionario», l'ha definito il governatore Luca Zaia, ma per altri è «un libro dei sogni» e più d'uno in platea ha sorriso quando ha rifatto capolino la Sfmr, la mitica metropolitana di superficie datata 1988. Complessivamente sono previsti interventi per 19 miliardi di euro: «Ma 12 miliardi sono già disponibili - sostiene Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Si-

stemi di Trasporto dell'Università Federico II di Napoli chiamato a coordinare il gruppo di lavoro - si trovano nei contratti con Rfi, con i gestori degli aeroporti, con le concessionarie autostradali, nei piani di Anas. Bisogna però spenderli subito». Chi dovrebbe mettere i restanti 7 miliardi? «Lo Stato - taglia corto Zaia - a maggior ragione se non ci daranno l'autonomia».

### L'iter

Dopo la presentazione di ieri il Piano (che si può consultare su [www.prtveneto2030.it](http://www.prtveneto2030.it)) sarà oggetto di sette incontri sul territorio, uno per provincia, quindi sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (Vas), poi verrà adottato dalla giunta, aperto alle osservazioni ed infine portato all'approvazione del consiglio regionale «entro la fine del mandato» ha pronosticato - con un certo ottimismo - l'assessore De Berti.

### Il Veneto oggi

Il professor Cascetta ha illustrato la fotografia da cui è partito il gruppo di lavoro per immaginare mobilità e logi-

stica dei prossimi 10 anni. Un Veneto sempre più vecchio, concentrato nell'area metropolitana centrale (il processo di spopolamento del Bellunese e del Polesine pare irreversibile), abituato ad acquistare tutto online (già oggi siamo la prima regione in Italia per uso dell'e-commerce), bisognoso di interconnessioni con l'estero per tener vivo il suo export, cresciuto del 161% in dieci anni, unico argine alla crisi dilagante (nell'ultimo anno abbiamo esportato beni per 63 miliardi, per lo più verso Germania, Francia e Stati Uniti, e ne abbiamo importati per 48 miliardi, da Germania, Cina e Francia). Il traffico, peraltro, cresce ad un ritmo assai più rapido dell'economia: dal 2009 il Pil ha segnato un +6% mentre il trasporto su gomma è cresciuto del 15%, per via aerea del 38%, sui treni del 55%. E poi c'è il turismo, altra miniera per l'economia veneta (vale il 10% del nostro Pil) con i suoi 20 milioni di turisti l'anno. «Il risultato - ha detto Cascetta - è che i valichi sono saturi, dal Brennero a Tarvisio, le autostrade traboccano, col



noto corollario di incidenti, e la rete ferroviaria è inadeguata e sottodimensionata, incapace di ospitare i nuovi treni merce europei, i Tem, lunghi 750 metri, alti 4 metri, del peso di 2 mila tonnellate».

### Il Veneto domani

Il Piano propone delle soluzioni a queste criticità, nell'immediato, e prova ad anticipare i problemi del futuro, «per quanto la rapidità dell'innovazione tecnologica renda sempre più difficile questo esercizio» ha messo le mani avanti Cascetta. Con due priorità, su tutte: l'alta velocità, senza la quale si perde

competitività, e il miglioramento dell'integrazione ferro-gomma che oggi, semplicemente, non esiste. Sono stati stabiliti otto obiettivi da raggiungere attraverso altrettante strategie che si concretizzano con 32 azioni. Le principali le abbiamo riassunte nel grafico in alto: ci sono il completamento della Tav Brescia-Padova (su cui molto insiste Confindustria) e la velocizzazione della Padova-Bologna e della Venezia-Trieste, la risoluzione del nodo ferroviario di Verona, i collegamenti con gli aeroporti, la creazione del tanto atteso «biglietto unico» che permetterebbe di

spostarsi su ferro, gomma e acqua con un unico titolo di viaggio, le manutenzioni straordinarie di 10.375 chilometri di strade (costerebbero 100 milioni all'anno), il riassetto del terminal crocieristico di Venezia. «È un piano che guarda con molto realismo alla nostra situazione – ha detto De Berti –, che considera le inadeguatezze e i ritardi accumulati negli anni sul fronte delle infrastrutture e dei trasporti e individua le soluzioni per recuperare il divario che oggi il Veneto paga rispetto ad altre regioni europee».

**Marco Bonet**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### A Palazzo Grandi Stazioni

Da sinistra, il dirigente del settore Infrastrutture e Trasporti della Regione Giuseppe Fasiol, l'assessore regionale Elisa De Berti ed Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto dell'Università Federico II di Napoli che ha coordinato il gruppo di lavoro

### Il punto

● L'assessore Elisa De Berti ha presentato ieri, a Palazzo Grandi Stazioni, il nuovo Piano Regione dei Trasporti 2020-2030.

● Il dossier, tra strade, autostrade e ferrovie, porti e aeroporti, ipotizza la mobilità in Veneto nei prossimi dieci anni.

● Prevede spese per 19 miliardi di euro.

**161**  
**La percentuale**  
Il piano risponde al bisogno di interconnessioni con l'estero dell'export regionale, cresciuto del 161% in dieci anni

**32**  
**Azioni**  
Il piano ha otto obiettivi, da raggiungere attraverso altrettante strategie, che si concretizzano in 32 azioni

## Gli obiettivi del nuovo piano

 <p>Completamento linea Tav Tratta Brescia-Padova</p>	 <p>Velocizzazione della linea Mestre-Adria</p>	 <p>Piano di itinerari turistici, piste ciclabili ed ippovie</p>
 <p>Velocizzazione Padova-Bologna</p>	 <p>Integrazione tariffaria del trasporto pubblico regionale (il «biglietto unico»)</p>	 <p>Ammodernamento degli impianti di risalita</p>
 <p>Velocizzazione Venezia-Trieste</p>	 <p>Manutenzione straordinaria della rete stradale per la riduzione dell'incidentalità (stima fabbisogno 100 milioni all'anno)</p>	 <p>Sviluppo dell'accessibilità all'area dei Giochi Olimpici invernali del 2026</p>
 <p>Completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità al nodo ferroviario di Verona</p>	 <p>Miglioramento della viabilità di accesso ai comprensori turistici</p>	 <p>Sviluppo di una rete di ricarica per veicoli elettrici</p>
 <p>Adeguamento delle linee ferroviarie per i servizi merci a standard TEM (Treno Merci Europeo)</p>	 <p>Collegamento ferroviario agli aeroporti</p>	 <p>Sviluppo di applicazioni per il trasporto passeggeri e merci condivise (car sharing)</p>
 <p>Completamento della metropolitana veneta</p>	 <p>Riassetto del terminal crocieristico di Venezia</p>	 <p>Sviluppo delle tecnologie smart road (la nuova Alemagna sarà il primo esempio in Veneto)</p>

L'Ego-Hub





# Venezia dimezza il consumo del suolo prima in Veneto

De Martin: nasce una nuova era urbanistica

## Il piano

di **Monica Zicchiero**

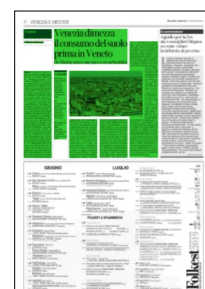
**VENEZIA** Venezia è il primo Comune a recepire la legge regionale del 2017 sulla riduzione del consumo di suolo e così sottrae all'edificazione quasi 300 ettari di terreno ai 518 indicati dal Pat per ospitare nuovi edifici. Ora la quantità di suolo consumabile è di 258 ettari fino al 2050, vale a dire che si potrà costruire al massimo su 8,3 ettari ogni dodici mesi per i prossimi 31 anni. E ogni volta che un pezzo di terreno sarà cementificato, il progetto e la metratura finiranno nel Registro del Consumo di Suolo, fino ad esaurimento della quota assegnata. Il calcolo dei 258 ettari di superficie occupabile è stato fatto dalla Regione riducendo del 40% i 518 ettari del Pat previsti dal Comune e applicando poi un ulteriore coefficiente di riduzione. E una delibera approvata lunedì in giunta ha recepito i nuovi coefficienti, cambiando le previsioni urbanistiche per il prossimo trentennio. Tutto ciò non incide sul Piano degli Interventi e su edificazioni già decise come le torri della Stazione o il progetto di via Ulloa perché la regola vale solo fuori dagli ambiti di urbanizzazione consolidata, vale a dire zone del centro o come Porto Marghera dove le

edificazioni sono consentite o il Parco di San Giuliano, che è area verde consolidata e non ci si potrà mai costruire. La stretta vale solo per le aree periferiche a destinazione agricola e non compromette la possibilità per i proprietari di fondi agricoli di costruire la casa colonica che è a servizio della conduzione dei campi. «Il provvedimento è importante perché è tra i primi in Veneto a recepire la legge regionale sul consumo di suolo - spiega l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin - E perché si somma ai prossimi interventi sui crediti edilizi: nasce una nuova era urbanistica». La ricaduta pratica è che nei suoli agricoli i piani di interventi per residenza saranno sempre meno. Al momento ce ne sono sessanta in ballo che, in totale, occuperanno sei ettari. E quei sei ettari, una volta approvati/realizzati, verranno annotati nel registro del consumo di suolo e sottratti ai 258 disponibili. Una specie di terapia a scalare, insomma: più si costruisce, anno dopo anno, meno suolo resta libero. Non che ci sia la corsa a urbanizzare la campagna e, anzi, è la parte urbanizzata della città ad attrarre gli investitori per le possibilità di ricadute dell'investimento. Starà alla politica decidere se il completamento edilizio è più interessante a Tessera, piuttosto che a Campalto o a Zelarino

e a indicare, dunque, dove quei 258 ettari potranno essere saturati, affinché non ci sia l'arbitrio delle autorizzazioni o il criterio del chi prima arriva, meglio alloggia. Ma sarà una decisione che dovrà tenere conto del Piano degli Interventi, del Piano Casa, della Legge sul Consumo di Suolo e pure della nuovissima legge regionale (la 14 del 2019) sui crediti edilizi,

che permette di rottamare capannoni o costruzioni non commercialmente interessanti in cambio di crediti edilizi da spendere in seguito. Il regolamento per il registro dei crediti edilizi dovrebbe essere emanato il prossimo autunno dalla Regione ed è allora che Venezia potrà comporre il puzzle delle nuove regole urbanistiche e tracciare compiutamente le linee per l'edificazione e la rinaturalizzazione di zone occupate da capannoni o fabbriche nei prossimi decenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## La vicenda

● Venezia è la prima città del Veneto a recepire le indicazioni della legge regionale sul consumo del suolo

● Il provvedimento riguarda i terreni agricoli delle zone periferiche della città di terraferma

● Venezia che aveva 518 ettari disponibili all'edificazione li ha ridotti a 258 fino all'anno 2050



# «Piano casa, più libertà è meglio»

Amati (Pd): «I Comuni possono non adottarlo. Non bisogna criminalizzare l'edilizia»

## CONTRO GLI ANTI-MATTONE

«Per alcuni il tufo è il male, salvo che non appartenga a loro. Raccolgo le foto di immobili di severi censori, realizzati in zone sotto tutela»

## LA BUROCRAZIA COMUNALE

Per il dem sono necessarie modifiche alla legge per «gli incisi» introdotti su spinta degli uffici tecnici dei comuni

**MICHELE DE FEUDIS**

● **BARI.** Presidente Fabiano Amati, l'assessore Alfonsino Pisicchio e Mario Loizzo, presidente del consiglio regionale, chiedono di intervenire per limitare le storture del Piano Casa. C'è il rischio di tornare a regolamenti "sovietici"?

«Non richiami l'Urss a un liberale amante di Sturzo come me... Ora le spiego come stanno le cose».

**Da dove si parte?**

«Dalla realtà. Grazie al Piano casa negli ultimi anni, senza consumare suolo e rispettando i vincoli, centinaia di migliaia di persone hanno messo il piatto a tavola e comprato vestiti e cancelleria scolastica per i loro bambini. C'è bisogno di renderla più chiara la legge, con qualche modifica perché ha decine di incisi che generano confusione, introdotti su sollecitazione degli uffici tecnici dei comuni».

**C'è una "interferenza" delle burocrazie comunali?**

«Chiedono modifiche per paura dei risvolti penali sempre in agguato, ma resta impossibile vedere regolati nella norma tutti i casi della realtà. Questa abbondanza di chiarimenti determina ovviamente confusione normativa da ripulire e condanna al non fare e al blocco di numerosi investimenti».

**Alcune ex fabbriche, però, stanno diventando palazzotti di edilizia residenziale. Tutto secondo legge...**

«Quelle norme furono introdotte

nel 2014 con un voto trasversale».

**Ora si dice «oltre la destra e la sinistra».**

«Ci fu il parere favorevole dell'assessore Barbanente, su proposta del compianto Totò Negro e di Epifani, Longo e Congedo. Altre correzioni sempre sullo stesso argomento arrivarono nel 2016 su proposta dell'assessore Curcuruto e del collega Caracciolo».

**I Comuni devono attenersi al Piano casa o conservano una propria autonomia?**

«Il Piano casa si applica solo se i comuni intendono applicarlo. Vigge cioè il principio di auto responsabilità. Non si può cambiare questo principio, invadere il potere comunale di decidere sul proprio territorio, adducendo la permeabilità e la debolezza delle amministrazioni locali rispetto alle pressioni e agli interessi dei cittadini e delle imprese».

**Fanno discutere alcune nuove costruzioni a Monopoli e Acquaviva.**

«Spetta alla responsabilità di quei comuni decidere se applicare o meno la norma e se il Piano casa viola il loro dimensionamento o i loro programmi».

**C'è, a suo avviso, un po' di retorica anti «partito del Mattone»?**

«L'Italia che produce è assediata da rumorose opinioni anti-impresa, anti-edilizia e anti-professioni tecniche, come se fossero un clan di predatori. Dico agli anti-tutto che la condizione del popolo non è un affare per scrivere libri o partecipare a convegni, ma è un sen-

tirsi coinvolti nelle sue pene e possibilmente farle proprie. L'edilizia e l'incremento di valore degli immobili non è una pratica per incalliti criminali, è un settore importante della produzione e in Italia parla la lingua della maggior parte delle famiglie».

**Un certo mondo culturale e tecnico-professione critica la ratio dell'edilizia in deroga.**

«È un pensiero legittimo ma con non considerate conseguenze totalitarie vicino all'idolatria. Per alcuni il tufo è il male, salvo che non appartenga a loro, e il progetto è una indicibile speculazione se non si è il progettista. Raccolgo da anni le foto di proprietà immobiliari di severi censori del Piano casa, sorprendentemente realizzate in ambiti sottoposti a speciale tutela per l'alto valore paesistico».

**Lo scontro è tra tra libertà e pianificazione?**

«Pianificare significa decidere secondo quale modello culturale devono vivere le persone. Il contrario della libertà. C'è bisogno invece di programmi elastici e maggiore libertà. Nella casa c'è il tutto della vita e del sentimento, e la politica non può fare leggi che diminuendo le libertà rendono difficile la vita e i sentimenti».



# Un piano da 19 miliardi per collegare il Veneto

► Trasporti, presentato il nuovo Prt      ► Le priorità: Tav, raccordi col Brennero  
La vecchia programmazione è del 1990      manutenzioni, innovazioni tecnologiche

**IL GOVERNATORE:  
«I FONDI CI SONO GIÀ,  
QUELLI CHE MANCANO  
SE NON CI DANNO  
L'AUTONOMIA  
LI METTERÀ ROMA»  
LA PRESENTAZIONE**

VENEZIA Se il Veneto si è salvato dalla Grande Crisi del 2008, i cui effetti peraltro non sono ancora finiti, è perché ha retto il sistema delle importazioni e delle esportazioni. È stato internazionalizzandosi, cioè vendendo e comprando in Europa, in primis in Germania, che l'economia veneta è cambiata ed è cresciuta, tanto che il Pil regionale nel periodo tra il 2009, quando c'è stato il tonfo, e il 2019, è cresciuto tre volte rispetto alla media nazionale (+6,3% contro + 2,3%). La strada, dunque, è obbligata: «C'è una sola priorità ed è quella di consentire al Veneto di continuare a importare e a esportare», ha detto il professor Ennio Cascetta, l'esperto cui si è affidata la Regione di Luca Zaia per riscrivere il Prt, il Piano Regionale dei Trasporti, per il periodo 2020-2030. Il che significa - ha spiegato Cascetta - avere prima di tutto la Tav nel tratto Brescia-Padova, «opera che diventerà il simbolo delle Olimpiadi 2026».

**LE INDICAZIONI**

«Non il è nuovo Prt, ma una proposta di piano», ha puntualiz-

zando l'assessore ai Trasporti Elisa De Berti accogliendo gli ospiti in una torrida sala riunioni di Palazzo Grandi Stazioni, tanto che il governatore Luca Zaia, al termine della presentazione, si è scusato per il caldo. Il fatto è che il nuovo Prt era atteso: l'unico approvato risale alla Regione dello scomparso presidente Gianfranco Cremonese, 1990, mentre quello adottato dalla giunta Galan nel 2005 non è mai approdato in consiglio regionale. L'annuncio di una pianificazione è stata quindi accolta con interesse da enti, Comuni, associazioni, solo che non tutti hanno dato conferma della partecipazione. E così, dai 130 "registri" ci si è trovati una platea di oltre 200 persone.

Il piano, che durante il mese di luglio sarà presentato in ciascuna provincia allo scopo di raccogliere osservazioni e proposte, andrà in giunta per l'adozione nella prima seduta di settembre. C'è anche un sito: [www.prtveneto2030.it](http://www.prtveneto2030.it). A molti è sembrato un libro dei sogni, visto che realizzarlo serviranno 19 miliardi di euro, di cui il 60% solo per la parte ferroviaria. «Ma 12 miliardi - ha detto il professor Cascetta - sono già disponibili». E gli altri 7? «Li metteremo noi con l'autonomia oppure dovrà metterli il Governo», ha detto il governatore Zaia.

Di certo, l'analisi di Cascetta è stata impietosa, tanto che il Pd con Stefano Fracasso ha poi ironizzato: «Sembra il riassunto dei nostri emendamenti ai bilanci degli ultimi cinque anni». Cascetta,

che con il suo staff è costato alla Regione per la consulenza 35mila euro, ha "fotografato" il Veneto, dall'invecchiamento della popolazione allo sviluppo dell'e-commerce. Il Veneto è cambiato e devono cambiare anche i trasporti. Che, comunque, già ora non sono adeguati. Siamo carenti nella manutenzione delle strade. Ci sono troppi Tir. La Tav manca arriva in Veneto, l'integrazione ferro-gomma è «modesta», il sistema idroviario è «scarso», senza contare che la Regione ha «cassetti pieni di vecchi progetti né finiti né realizzati».

**LE STRATEGIE**

Il piano di Cascetta, più che a nuove opere, punta su scelte di campo ed esemplificazioni. Ad esempio, la Valdastico: «Se non si conclude, bisognerà prenderne atto». Otto gli obiettivi, altrettante le strategie. In testa la Tav Brescia-Padova. E poi: raccordare il valico del Brennero con Verona. Collegare l'aeroporto di Venezia con la ferrovia. Realizzare il nuovo terminal crocieristico a Marghera, come indicato nel 2017 dal Comitato. Ma, soprattutto, trasformare le strade venete, a partire dalle autostrade, in "smart road", capaci di "dialogare" grazie alla tecnologia con i veicoli, comunicando informazioni viarie, incidenti, pericoli.

Il punto è che bisogna stringere i tempi. L'ha sottolineato Confindustria Veneto con il delegato per la Tav Franco Miller: «Bisogna partire immediatamente». I Giochi 2026 sono dietro l'angolo.

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Il consulente



### Cascetta, il superesperto al centro di indagini

La vigilia della presentazione del nuovo Prt del Veneto, il professor Ennio Cascetta, consulente scelto per redigere il piano, si è trovato coinvolto in un'indagine di Finanza e Corte dei conti. Già assessore regionale ai Trasporti in Campania con Antonio Bassolino e già presidente di Anas spa, Cascetta è accusato di danno erariale per 900mila euro per consulenze che non avrebbe potuto svolgere in quanto docente universitario. Gli sono stati sequestrati conti correnti, polizze e una barca. Il professore si è detto «sorpreso e amareggiato» per una contestazione «palesamente infondata come dimostrato anche dall'Università Federico II».



**GRANDI STAZIONI** Troppo piccola e calda la sala, il governatore si è scusato con gli invitati

**Economia**

**Coge Mantovani, accordo con due società pakistane**

Rinviate le due udienze che vedevano protagonista Coge Mantovani. Spiraglio per i lavoratori: accordo con due società pakistane.

Morbiato a pagina IX

**Coge Mantovani, due gruppi pakistani per pagare i lavoratori**

► Istanza per il fallimento rinviata in attesa di una ricapitalizzazione da parte del gruppo

► Slittata anche l'udienza dove "E. Mantovani" ha chiesto di sciogliere il contratto con Coge

**ROMAN DELLA CISL:  
«ENNESIMO STALLO,  
IL RINVIO POTREBBE  
ANCHE SFOCIARE  
IN UNA CHIUSURA  
DEFINITIVA A FINE MESE»**

**VERDICCHIO DELLA CGIL:  
«LA NUOVA SOCIETÀ  
CI LASCIA DUBBIOSI  
LA VICENDA POTREBBE  
RISOLVERSI  
CON IL FALLIMENTO»**

**IN TRIBUNALE**

**PADOVA** Dovranno attendere fino al 29 luglio i dipendenti della Coge Mantovani per conoscere il loro destino e sperare di avere pagati 700 mila euro di stipendi arretrati. L'azienda lo scorso 13 giugno ha concluso un accordo con due gruppi pakistani, Burki Group e Naveed Construction (rispettivamente di Burki Sami Ullah Khan e Khan Sheraz) con sede a Islamabad. Le due società hanno promesso di ricapitalizzare la Geco, società controllante la Coge Mantovani, e di versare entro dieci giorni al massimo il denaro per risarcire i dipendenti. Così il giudice Giovanni Amenduni, ieri, ha rinviato l'udienza per l'istanza fallimentare al 29. E ieri è andata in scena un'altra udienza dove la Ing. E. Mantovani Spa ha chiesto lo scioglimento del contratto con Coge, e anche in questo caso il giudice Manuela Elburgo si è riservata di decidere nei prossimi giorni. Le tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil hanno organizzato un presidio di fronte al Tribunale per sostenere i trenta lavoratori, difesi dall'avvocato Francesco Rossi, rimasti senza stipendio dal novembre dell'anno scorso.

**L'ACCORDO**

Le due ditte pakistane, che hanno siglato l'accordo in uno studio notarile di Padova, han-

no promesso una ricapitalizzazione di Geco di oltre 2 milioni di euro così da pagare gli stipendi arretrati per 700 mila euro. Sul piano della governance, l'accordo prevede una presenza dei nuovi soci in Coge Mantovani pari al 25%. All'interno della nuova holding, invece, i due partner pakistani avranno il possesso di quote maggiori al di sotto del 50%. A livello di progetti e contratti previsti, invece, la nuova società si è assicurata i lavori per importanti opere nel Paese asiatico (un ospedale ad Islamabad e due dighe nel Pakistan settentrionale) per un valore di circa 1 miliardo di dollari, che partiranno entro l'autunno. Il Pakistan, come è noto, ha siglato con la Cina un importante accordo per la realizzazione di imponenti infrastrutture finalizzate alla realizzazione del corridoio denominato "Via della Seta". L'accordo siglato dovrebbe consentire alla controllata Coge Mantovani di ristabilire un equilibrio finanziario che, negli ultimi mesi, era stato turbato sia a causa dei mancati pagamenti da parte delle stazioni appaltanti, e secondo Coge dal contenzioso per circa 23 milioni di euro con la Ing. E. Mantovani Spa

**I SINDACATI**

«Questo rinvio è l'ennesimo stallo per dar modo di ricapitalizzare la nuova società ma per i lavoratori si tratta di un rinvio

che potrebbe anche sfociare a fine mese in una chiusura definitiva» ha commentato Giorgio Roman della Cisl. «La Coge, capitale sociale 10 mila euro, viene ritenuta non solvibile dal giudice - aggiunge Dario Verdicchio Cgil - ma la nuova società ci lascia dubbiosi. La vicenda potrebbe risolversi con il fallimento della Coge». La Coge Mantovani spa, dal primo agosto dello scorso anno è affittuaria di ramo d'azienda dell'impresa di costruzioni ing. E. Mantovani spa, nota alle cronache per la vicenda del Mose, come ricordano i sindacati, e prevedeva il passaggio di 116 lavoratori, ora ridotti a 25, alla Coge prevedendo la salvaguardia e tutela dei posti di lavoro nonché la continuità aziendale nei settori ancora proficui per l'azienda. Tra i lavoratori presenti al presidio Loretta Morretto dipendente della Mantovani da oltre 20 anni: «Dallo scorso novembre non ci viene pagato lo stipendio, abbiamo dovuto affrontare una decisione non facile ossia di rivolgerci al Tribunale».

**Luisa Morbiato**







**LA PROTESTA** Uno dei tanti sit-in dei dipendenti della Coge Mantovani che non ricevono più lo stipendio dallo scorso novembre per un totale di 700 mila euro



**Commenti di Fracasso (Pd) e Confindustria**

# De Berti: «Valdastico Nord e Valsugana avanti tutta»

INVIATA A VENEZIA

Davanti ad un Piano trasporti che guarda in modo organico mobilità e viabilità, si corre il rischio di perdere il focus. E la Valdastico Nord che fine ha fatto? «C'è eccome nel Piano - assicura l'assessore regionale alle infrastrutture, Elisa De Berti - . L'abbiamo classificata nelle "opere invariate", quelle cioè che sono in fase di progettazione o di realizzazione con capitoli economici certi. Attendiamo la fine dell'estate quando la concessionaria autostradale Brescia-Padova terminerà l'approfondimento sul tracciato che è stato chiesto dalla Provincia di Trento. A quel punto ci sederemo tutti attorno ad un tavolo e decideremo. Ma quella opera s'ha da fare. Anche sulla Valsugana non siamo fermi. Ricordo che c'è una delibera del Cipe che stanziava 8 milioni di euro per la progettazione che sta realizzando Anas per risolvere anche, tra gli altri, i nodi di Carpanè. In questa ottica, ricordo che è recente la richiesta che abbiamo avanzato al Ministero di poter riclassificare anche il tratto della statale 47 che va da Cittadella a Padova per poterla assegnare ad Anas e inserirla nel progetto complessivo».

All'incontro di ieri a Venezia c'era anche il capogruppo del Pd in Consiglio regionale, il vicentino Stefano Fracasso: «L'analisi del Piano dei trasporti certifica un colossale e drammatico ritardo: 20 anni di nulla da Galan a Zaia. Si potrebbe fare l'elenco delle promesse mancate. Il biglietto unico è rimasto un miraggio e il servizio ferroviario metropolitano regionale è defunto. L'analisi di oggi è sembrata il riassunto dei nostri emendamenti ai bilanci degli ultimi 5 anni, in cui abbiamo continuato a chiedere maggiori risorse per la mobilità pubblica sostenibile. Ma la Regione ha intenzione di investire nel trasporto pubblico?».

Commenta Franco Miller, delegato di Confindustria Veneto per la Tav e i Corridoi europei: «Auspico che la Regione possa far pressione sul Ministero delle Infrastrutture in vista delle Olimpiadi nel 2026 in modo tale che la linea Milano-Venezia sia assolutamente pronta in tempo utile. È necessario che la politica sostenga la partenza della Bs-Vr che può essere realizzata attraverso la concessione dei terreni che sono già stati espropriati. Va velocizzata la progettualità dell'appalto Vr-Vi-Pd. Questo è il progetto da realizzare il prima possibile. Ma da Roma vogliono dare il via libera al raddoppio della linea Vr-Vi-Pd?». **CRI.GIA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AZIENDA DI MONTE DI MALO  
Il nuovo ponte Morandi  
"testato" nel Vicentino PAG 10



A MONTE DI MALO. Incarico di Fincantieri al laboratorio EcamRicert di tutti i controlli fisici e meccanici sugli acciai per la costruzione dell'infrastruttura a Genova

## Il nuovo ponte Morandi "passa" da Vicenza

La super commessa e le specializzazioni raggiunte hanno così attirato il colosso francese Mérieux  
L'azienda ceduta all'85%: «In 5 anni raddoppio»

**L'amministratore delegato rimane Andrea Camporese «Piccolo è bello solo se inseriti in un mercato globale»**

**Cinzia Zuccon**  
MONTE DI MALO

Il laboratorio di analisi EcamRicert è entrato nell'orbita del gruppo francese Mérieux. Mérieux NutriSciences (oltre 7 mila dipendenti nel mondo e 700 milioni di fatturato, parte della multinazionale familiare Istituto Mérieux) è attiva nei servizi avanzati di analisi nel campo alimentare, farmaceutico, cosmetico e agrochimico e beni di consumo e ha acquisito l'85% dell'azienda di Monte di Malo (il valore dell'operazione non è stato reso noto). EcamRicert - 58 dipendenti e 5 milioni di fatturato - è un riferimento autorevole nelle analisi e prove di laboratorio tanto che la divisione di ingegneria dei materiali è stata incaricata da Fincantieri Infrastructure, con la supervisione di Rfi (Rette ferroviaria italiana), di tutti i controlli fisici e meccanici sugli acciai per la costruzione del nuovo ponte di Genova che sostituirà il Morandi. L'azienda vicentina (attiva in ambito ambientale, alimentare, farmaceutico e cosmetico) a Padova con Eesin, vanta anche l'unico laboratorio accreditato in Ue per alcune prove di nano-caratterizzazione (individuazione di particelle molto piccole), area trasversale a molti settori, e ha anche validato un metodo per l'individuazione e caratterizzazione delle microplastiche con ampie prospettive nel campo della sicurezza alimentare. Un "plus" che ha acquisito rilevando un paio di anni fa due dei tre laboratori di Veneto Nanotech dove ha investito 1,5 milioni. Un'operazione de-

terminante per affacciarsi sul mercato globale.

**IN 5 ANNI RADDOPPIO DI FATTURATO E PERSONALE.** «Insieme saremo più forti nel campo delle analisi ambientali e nello sviluppo dei food supplements (integratori e dietetici) - ha commentato Sebastian Moulard, direttore generale e ad di Mérieux NutriSciences Italia - EcamRicert sarà il riferimento internazionale di Mérieux nell'analisi delle microparticelle e delle microplastiche (settori, con ingegneria dei materiali, non presidiati da Mérieux) e li potremo sviluppare con la forza commerciale di una realtà presente in 24 paesi nel mondo; lo faremo mantenendo tutte le competenze sul territorio. In 5 anni contiamo di raddoppiare il fatturato di EcamRicert e di portare a 100 gli addetti». Mérieux NutriSciences realizza in Italia 100 milioni di ricavi, conta 1200 dipendenti e 7 siti produttivi il più importante dei quali - Chelab a Resana - è passato da 55 a 100 milioni di fatturato dopo l'acquisizione di Mérieux 6 anni fa.

**PICCOLO È BELLO SOLO SE GLOBALE.** Per EcamRicert si aprono ampie prospettive considerando che, solo nella filiera dell'alimentare, Mérieux conta 8 mila clienti attivi e che l'incontro tra le due realtà è avvenuto proprio perché il gruppo francese ha affidato all'azienda vicentina la nano-caratterizzazione di alcuni prodotti del colosso Danone. «L'operazione - sottolinea Andrea Camporese che manterrà il ruolo di amministratore delegato di EcamRicert fondata dal padre Renzo 35 anni fa - ci permetterà di crescere, perché piccolo può essere è bello, ma solo se si è inseriti in un mercato globale, specie per un'azienda come la nostra orientata al servizio di realtà molto innovative. Essere parte di un grande gruppo ci permette di valorizzare le

nostre specificità garantendoci prospettive importanti e, allo stesso tempo, di rimanere legati al territorio; diversamente, sarebbe stato difficile garantire un futuro all'azienda».

**IMPOSSIBILI ALLEANZE LOCALI.** I francesi dal canto loro si dimostrano ancora una volta molto interessati alle acquisizioni nel nostro Paese, ma se questo accade è anche perché le imprese italiane faticano ad aggregarsi e l'esperienza di EcamRicert lo conferma: «Per essere sul mercato oggi - spiega Camporese - non c'è alternativa a crescere velocemente: o hai grandi disponibilità finanziarie, o ti allei. Per questo negli ultimi 3-4 anni abbiamo fatto ben 5 tentativi per allearci con aziende locali, ma non è stato possibile, nonostante fossi disposto anche a lasciare ad altri il ruolo di amministratore delegato. Nell'ultimo periodo intanto ho ricevuto 3 manifestazioni di interesse a rilevare l'azienda, segno di un grande riposizionamento nel mondo dei servizi ormai diventati globali, come tutto il resto; anche i fondi speculativi erano interessati a rilevare EcamRicert e avrei potuto realizzare fino al 50% in più, ma è un'ipotesi che non ho mai preso in considerazione perché non avrebbe garantito né crescita né futuro. Con Mérieux ci siamo invece trovati in sintonia su una comune visione di cui beneficemo tutti». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La prima gettata di cemento del pilone 9 del nuovo ponte di Genova: vicentini i controlli sugli acciai



Stretta di mano tra Andrea Camporese (asx) con Sebastian Moulard



## TRASPORTI, IL PIANO REGIONALE 19 MILIARDI PER TAV E AUTOSTRADE

/ A PAG. 10

# Trasporti, la Regione fa un grande piano lo scopo principale è colmare i ritardi

Sul tavolo 19 miliardi da spendere nel decennio 2020-2030  
Le emergenze: Tav e bretelle ferroviarie per gli aeroporti

**Il super esperto  
Cascella: relazioni con  
Germania e Francia,  
Cina ancora lontana**

**Albino Salmaso**

VENEZIA. I soldi per non morire soffocati dai 183 mila Tir che ogni giorno intasano le autostrade venete ci sono, bisogna solo spenderli: 19 miliardi di euro, 12 dei quali già in cassa per realizzare la Tav Brescia-Padova e la Venezia-Trieste. E poi le due bretelle ferroviarie per collegare gli aeroporti Marco Polo di Tessera e il Valerio Catullo con le stazioni di Mestre e Verona: con 564 milioni si diventa finalmente una metropoli europea. Sono queste le due emergenze da vincere per ridurre il gap di infrastrutture con la Lombardia e l'Emilia Romagna: nel giro di un'ora da Milano si va a Bologna, mentre a Nordest si sta in coda, intrappolati nelle auto in attesa della terza corsia da Venezia a Udine e Trieste.

«L'alta velocità? Il Veneto è in coda alla classifica: appena 25 chilometri, il tratto da Mestre a Padova. Siamo in ritardo di trent'anni e il mondo è cambiato, Flixbus in due mesi ottiene le concessioni per le nuove linee, tra qualche anno saliremo sulle auto senza pilota sulle autostrade connesse

al web, mentre l'alta velocità nel corridoio più importante d'Europa forse sarà pronta nel 2030».

Ennio Cascella, docente al Federico II a Napoli, ex presidente dell'Anas e consulente del ministro Delrio, è stato scelto dalla giunta Zaia per realizzare il nuovo piano di trasporti 2020-30. In due ore nella sua relazione, dopo il saluto dell'assessore Elisa De Berti, fotografa il miracolo senza fine di una terra che ha il lavoro come religione: 433.970 imprese, una ogni 10 abitanti. La crisi 2008-13 superata con la globalizzazione e la bilancia commerciale che parla da sola: l'export a quota 63 miliardi, 48 l'import con un saldo positivo di 15 miliardi regalato al Sistema Italia. Il merito? Non certo della politica, ma degli imprenditori che guardano all'Europa, senza litigare sulla nomina dei commissari. La regola è una sola: esportare, attraversare le Alpi al Brennero e al Tarvisio per raggiungere la Germania e la Francia, perché la Cina e il Giappone contano solo per il 4% del giro d'affari. In Austria e Svizzera hanno messo al bando i 183 mila Tir che attraversano le rete autostradale veneta e al Brennero arrivano 50 milioni di tonnellate di merci che attendono il nuovo tunnel

a Fortezza che i 5 Stelle vedono come fumo negli occhi. Insomma, la cura del ferro può e deve salvare il Veneto, dice Cascella.

Secondo capitolo: il turismo, che vale il 10% del Pil, con 20 milioni di arrivi, il 75% dei quali stranieri, va governato con una rete di trasporti efficiente e un biglietto unico bus-treno che resta ancora un miraggio per la frammentazione del servizio con le microimprese. Quali sono le linee operative? Ennio Cascella ne indica otto. La Tav Brescia-Padova è in cima alla lista, ma anche la Bologna-Padova è una priorità inderogabile. «La linea ferroviaria Milano-Venezia-Trieste è satura quindi bisogna assolutamente raddoppiare i binari», spiega Cascella, che poi recupera anche il Sfmr, il metrò del Veneto, la vecchia idea di Bernini e Furlan finita nei cassetti di palazzo Balbi. «Abbiamo investito un miliardo nel giro di vent'anni», dice l'ingegner Giuseppe



Fasiol, dirigente del settore infrastrutture della Regione, «il bilancio è senza dubbio positivo, si tratta solo di completare gli interventi».

Ultimo capitolo: le autostrade e la rete Anas, dossier da 6 miliardi. Se la quarta corsia della A4 Brescia-Padova si dovrà misurare con l'auto a guida automatica senza pilota, il presidente Zaia ha ricordato con il solito orgoglio che il Veneto sta realizzando la Pedemontana, la più importante infrastruttura italiana. E in agenda entra anche il collegamento della Valdastico con l'Autobrennero a Rovereto, il piano Fugatti convince. Resta un solo interrogativo: questi 20 miliardi quando saranno spesi? Zaia fa gli scongiuri e ripete: Toninelli sa che la pazienza è finita. —

BY NC ND AL GIU INI DIRITTI RISERVATI

LE RISORSE DEL PIANO		Ambiti intervento	Costi complessivi*	Risorse già disponibili*
Opere ferrovie alta velocità in veneto			10.123,27	4.889,05
Sviluppo della rete stradale ed autostradale			6.018,99	4.600,00
Investimenti sui porti			271,00	155,00
Connessione aeroporti			564,41	474,18
Sviluppo della rete ferroviaria regionale, inclusi i progetti di elettrificazione			669,10	367,9
Rinnovo del parco rotabile			619,00	619,00
Piano di eliminazione dei passaggi a livello a raso			147,00	147,00
Investimenti per la manutenzione straordinaria della rete stradale principale			651,00	651,00
<b>Totali</b>			<b>19.063,77</b>	<b>11.901,13</b>

\* Milioni di euro



Il Freccia Rossa, simbolo dell'Alta velocità ferroviaria in Italia

## IL GOVERNATORE DEL VENETO

## «La revoca ai Benetton? Di Maio paghi la penale»

VENEZIA. Car sharing e auto digitale senza pilota: Luca Zaia vede un Veneto connesso alla modernità nell'arco di un decennio. Intanto tiene sempre banco la polemica tra i 5 Stelle e la società Autostrade, dopo il disastro di Genova. «È prerogativa del governo togliere le concessioni. Di Maio ne dice tante, a volte anche di sbagliate. Sappiamo che se il gover-

no decide di togliere la concessione ai Benetton, a società Autostrade o a qualche altro concessionario lo può fare applicando il contratto che ha in mano. Poi, può anche decidere di pagare tutte le penali e togliersi dai piedi ogni forma di concessione privata».

«Da qui a dichiarare e poi non fare - osserva Zaia -, ne passa molto. Se fossi in Di

Maio sarei passato alla fase operativa, ma non a quella delle dichiarazioni che vanno a deprimere un titolo in borsa, deprimono le attività, mettono in ansia i lavoratori visto e considerato che dietro ai Benetton ci sono migliaia di lavoratori e c'è parte dell'economia italiana. Si dimostri allora che si vuol fare, se è questo il problema. Io non faccio l'avvocato difensore dei Benetton e la Lega non è il partito dei Benetton che non hanno perso occasione negli anni ad attaccarci su quanto facevamo. Non ultimo sull'autonomia. Di Maio, come il solito legge il Bignami», conclude Luca Zaia.—





# Compro, ristruttururo e rivendo con soli 600 euro di imposte

## DL CRESCITA

L'agevolazione va sfruttata entro il 31 dicembre 2021 da imprese di costruzione

Possibile anche l'acquisto delle unità in più tempi purché si completi l'edificio

Angelo Busani

Si allarga il perimetro cui applicare le agevolazioni fiscali introdotte dal Dl Crescita per favorire il recupero del patrimonio edilizio esistente: è quanto emerge dalla legge di conversione 58/2019, la quale innova su più punti l'articolo 7 del Dl 34/2019. Nel regime ordinario è previsto che:

- se un'impresa compra un edificio con un atto fuori campo Iva (oppure un edificio residenziale in esenzione da Iva), l'imposta di registro è pari al 9% del prezzo d'acquisto (salvo che l'Agenzia non pretenda poi di calcolare l'aliquota sul valore del bene, perché ritenuto superiore rispetto al prezzo pattuito); le imposte ipotecaria e catastale sono applicate in misura fissa (100 euro complessivamente);

- se un'impresa compra un fabbricato strumentale da un soggetto Iva, le imposte ipotecaria e catastale sono dovute nella misura complessiva del 4%, da applicare al prezzo d'acquisto (salvo accertamenti).

Con l'agevolazione introdotta dal Dl Crescita, come modificato dunque dalla legge di conversione, le imposte di registro, ipotecaria e catastale vengono posizionate alla misura fissa di 200 euro cadauna, a condizione che ricorrano i seguenti presupposti:

a) l'acquisto sia effettuato entro il

31 dicembre 2021 da un soggetto imprenditore (individuale o societario) il quale svolga attività di costruzione o di ristrutturazione di edifici;

b) l'acquisto abbia a oggetto un «intero fabbricato» (di qualsiasi natura); probabilmente, potrebbe essere agevolato anche l'acquisto che avvenga non in «un sol colpo», ma anche in più tranches (come accade per l'acquisto della «prima casa», ambito nel quale è pacificamente consentito un acquisto «a tappe»);

c) il soggetto acquirente, entro 10 anni dall'atto di acquisto, provveda:

- alla demolizione dell'edificio e alla «ricostruzione» di un nuovo edificio anche volumetricamente non coincidente con il manufatto preesistente (ove la normativa locale lo consenta); oppure all'esecuzione di interventi di manutenzione straordinaria, di restauro e risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia (non è invece contemplato l'intervento di ristrutturazione urbanistica);

- alla vendita (anche frazionata) dell'edificio ricostruito o recuperato, per almeno il 75% del suo volume;

d) l'opera di ricostruzione o di recupero sia effettuata conformemente alla normativa antisismica;

e) l'edificio risultante da ricostruzione o recupero sia classificato in una delle classi energetiche «Nzeb» (nearly zero energy building), «A» o «B».

Nel caso in cui i presupposti non si verificano, le imposte di registro, ipotecaria e catastale si pagano nella misura ordinaria; inoltre, è prevista l'irrogazione di «una sanzione pari al 30% delle stesse imposte» (si direbbe da calcolare sull'intero ammontare dell'imposta ordinaria). Sono dovuti anche gli interessi di mora a decorrere dalla data di acquisto del fabbricato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Edilizia/1**  
**LE RISTRUTTURAZIONI**

# Sulle distanze è caduto il tabù dell'inderogabilità assoluta

## Regioni e Province potranno decidere di introdurre delle eccezioni

**Giuglielmo Saporito**

■ Cambiano, dopo circa 50 anni, gli standard urbanistici (altezze, distanze, spazi pubblici) previsti dal Dm 1444 del 1968, prendendo atto della diversa vivibilità delle zone urbane. In un contesto che agevola il riuso e le ristrutturazioni, le demolizioni e ricostruzioni diventano più agevoli con l'articolo 5 della legge 55/2019. Le novità riguardano le distanze da rispettare: alcune norme devono attendere l'intervento di Regioni e Province autonome; altre sono immediatamente efficaci.

Regioni e Province potranno quindi introdurre, con leggi e regolamenti, deroghe al regime delle distanze e degli standard urbanistici previsti dal Dm 1444/1968. Viene meno il concetto di "inderogabilità" del predetto Dm, più volte ribadito dalla Corte costituzionale come baluardo della competenza statale sovrapposta alle leggi regionali. Ora che le autonomie locali possono derogarvi, si dilatano i confini dei poteri di riordino nel territorio, in precedenza vincolati (per le aree diverse dai centri storici) a due sole alternative: o si adottava un piano particolareggiato (oneroso strumento di dettaglio) o si rispettavano le norme del Dm del 1968 sugli standard urbanistici. Ora che il Dm perde la sua invulnerabilità, sarà possibile adottare zona per zona indici e standard più elastici secondo indirizzi regionali.

Un'anticipazione delle novità si legge già nell'articolo 5 del Dl 32, che innova il concetto di demolizione e ricostruzione contenuto nel testo unico Edilizia (Dpr 380/2001): la ricostruzione è oggi «comunque consentita nel rispetto delle distanze legittimamente preesistenti, purché sia effettuata assicurando la coincidenza dell'area di sedime e del volume dell'edificio ricostruito con quello demolito, nei limiti dell'altezza massima di quest'ultimo».

**DEMOLIZIONE E RISTRUTTURAZIONE**

Lo Stato quindi interviene, con un principio chiaro e generale, sui vari casi di rigenerazione, razionalizzazione e riqualificazione di aree e tessuti edilizi, prevedendo sempre la possibilità di demolire, tutte le volte che si intenda ristrutturare. L'innovazione si comprende partendo dall'articolo 3 del Tu (380/2001), che identificava la ristrutturazione nella demolizione e successiva "fedele" ricostruzione di un fabbricato identico a quello preesistente. Il fabbricato ristrutturato doveva quindi avere eguale sagoma, volumi, area di sedime e caratteristiche dei materiali. Nel 2001 i due aggettivi, "fedele", e "identico" caratterizzavano il manufatto ristrutturato, del quale era possibile solo uno svuotamento. Nel 2002 (con il Dpr 301), la ristrutturazione diventa possibile con "stessa volumetria e sagoma" dell'edificio ristrutturato, accantonando quindi il riferimento all'area di sedime, alle caratteristiche dei materiali e alla "fedeltà" nella ricostruzione.

Nel 2013 (Dl 69, legge 98) viene meno il riferimento alla sagoma, restando nella ristrutturazione anche senza identità di sagoma, sedime, materiali, e generica fedeltà edilizia. Dal 2013 si sono quindi incentivate le

integrali ristrutturazioni, con demolizioni e ricostruzioni, dapprima parziali (per setti, cioè per singoli segmenti) ma spesso integrali.

Di frequente si mantenevano ritmi muri poco significativi, utili solo a frenare i vicini che, invocando il Codice civile, esigevano il rispetto di distanze superiori a quelle originarie. Con l'attuale articolo 5, comma 1, lettera b), della legge 55/2019 il legislatore inserisce un concetto generale, secondo il quale, indipendentemente dalla nozione di "ristrutturazione", gli interventi di demolizione e ricostruzione sono «in ogni caso» e «comunque» consentiti, se rispettano le distanze legittimamente preesistenti e se l'area di sedime e il volume dell'edificio ricostruito coincidono con quello demolito.

**DISTANZA E STRADE**

Il tramonto del principio della distanza minima tra pareti finestrate (Dm 1444/1968) è confermato anche da un'altra previsione dell'articolo 5 della legge 55: i limiti di distanza del Dm, calcolati in proporzione alla larghezza delle strade interposte tra edifici, si applicheranno solo nelle zone di espansione (C, piena periferia) e non a ridosso dei centri storici (zone "B" del Dm 1444) con le innovazioni sulle distanze.

Perdono consistenza molte liti tra privati: la ristrutturazione con demolizione e ricostruzione che rispetti la distanza precedente era già possibile (Consiglio di Stato, sentenza 2448/2018), anche in presenza di un ampliamento effettuato in altra ala dell'edificio. Se infatti si demolisce, ricostruendo poi con un ampliamento, basta collocare eventuali incrementi in zone diverse da quelle nelle quali la distanza risulta inferiore a quella del piano urbanistico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LE NOVITÀ  
IN SINTESI**

**Deroghe**

Regioni e Province possono introdurre, con leggi e regolamenti, deroghe al regime delle distanze e degli standard urbanistici previsti dal Dm 1444/1968. Sarà quindi possibile adottare, a livello territoriale, zona per zona, indici e standard più elastici secondo indirizzi regionali

**L'anticipazione**

All'articolo 5 del DI 32/2019, che innova il concetto di demolizione e ricostruzione contenuto nel testo unico Edilizia (Dpr 380/2001), si può leggere che la ricostruzione è oggi «comunque consentita nel rispetto delle distanze legittimamente preesistenti, purché sia effettuata assicurando la coincidenza dell'area di sedime e del volume dell'edificio ricostruito con

quello demolito, nei limiti dell'altezza massima di quest'ultimo».

**La ristrutturazione**

Lo Stato interviene sui vari casi di rigenerazione, razionalizzazione, riqualificazione di aree e tessuti edilizi, prevedendo sempre la possibilità di demolire, tutte le volte che si intenda ristrutturare. L'innovazione si comprende partendo dall'articolo 3 del Dpr 380/2001, che identificava la ristrutturazione nella demolizione e successiva "fedele" ricostruzione di un fabbricato identico a quello preesistente. Ora, invece, (articolo 5 della legge 55/2019) gli interventi sono comunque consentiti, anche se non sono ristrutturazioni, se rispettano distanze, sedime e volume preesistenti



# Poteri del sindaco sul condominio degradato

## LE CONDIZIONI

Esistono già procedure adatte che si rifanno alla legge sui lavori pubblici e alle ordinanze di «somma urgenza» del Codice appalti

**Gian Lorenzo Saporito**

■ Anche i condomini vengono coinvolti nello snellimento delle procedure, in un quadro generale che prevede incentivi fiscali ed edilizi. Collegando infatti il recupero edilizio conseguente ad eventi sismici (articolo 10), la ristrutturazione (che comprende la demolizione e ricostruzione, articolo 5), le agevolazioni fiscali per le imprese che acquistano manufatti da demolire e ricostruire (articolo 2 Dl Crescita 34/2019), il legislatore prevede anche procedure condominiali abbreviate in materia di lavori su edifici degradati.

Il legislatore prevede una possibilità di intervento attraverso un amministratore giudiziario, professionista individuato dal giudice civile su richiesta del sindaco che abbia dichiarato l'immobile in stato di degrado, per assumere le decisioni "indifferibili e necessarie", anche sostituendosi all'assemblea condominiale. Ciò può avvenire su edifici condominiali degradati o, secondo la rubrica dell'articolo, genericamente "ubicati in aree degradate".

Sembra quindi che basti l'ubicazione in aree degradate, individuate dal Comune procedure che risalgono alle leggi statali 457/1978, 179/1992 e 493/1993 oltre che alle leggi regionali. I lavori su edifici non degradati sotto l'aspetto edile, ma situati in zone degradate, potrebbero riguardare contributi generici quali quello per la gestione di luoghi o servizi comuni (parchi, viabilità interna dissestata). Più frequente sarà l'intervento su singoli "edifici condominiali dichiarati degradati", che il sindaco può individuare, previ accertamenti di tipo tecnico, tenendo presenti specifiche circostanze. Per esempio, potranno

valutarsi emergenze sanitarie, di igiene pubblica o di edilizia, queste ultime intese solo come situazioni di rischio per la pubblica incolumità.

Il sindaco, infatti, per l'articolo 50 del Tu Enti locali (267/2000) e quale Ufficiale di governo, può intervenire per superare situazioni di grave incuria o degrado, ma non può superare le mere esigenze di recupero o eliminazione del pericolo, senza imporre lavori eccedenti questa eliminazione.

Esistono già procedure, che si rifanno alla legge sui lavori pubblici (articolo 7 della legge 2248/1865, allegato E), alle ordinanze di somma urgenza (articolo 163 del Tu Appalti 50/2016), autorizzando interventi anche su edifici all'interno di un terreno privato (Cassazione penale del 7 ottobre 1992), oltre all'articolo 30 del Codice stradale, che riguarda la conservazione dei fabbricati e dei muri che prospettano su via pubblica. Queste norme sono corredate da sanzioni penali (articolo 677), per omissione di lavori e minacce di rovina: le norme non impongono, in caso di pericolo, mere recinzioni (Cassazione, sentenza 21401/2009), ma esigono la predisposizione di tutto ciò che è necessario per evitare il pericolo.

Il proprietario risponde penalmente della propria negligenza (Cassazione, sentenza 7665/2019), e con l'articolo 5 sexies della legge 55/2019 sarà più coinvolto nell'esecuzione di lavori, non potendo più trovare agevole scudo dell'operato dell'amministratore condominiale. Infatti, la nomina dell'amministratore giudiziario su sollecitazione del sindaco può rimediare a vari tipi di difficoltà (articolo 1105, comma 4, del Codice civile), quali l'omessa adozione di provvedimenti necessari per l'amministrazione della cosa comune, l'impossibilità di formare una maggioranza, la mancata esecuzione di delibere già adottate. Starà all'amministratore far leva sulle sanzioni civili, penali e amministrative a carico dei condòmini inadempienti, che spesso costituiscono la maggioranza in quel tipo di edifici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Edilizia/2

### SICUREZZA DEGLI EDIFICI

# Antisismica, gli interventi leggeri possono evitare l'autorizzazione

## Sarà il Mit a dettare con linee guida il dettaglio della nuova classificazione

**Andrea Barocci**

■ Che lo sblocca cantieri abbia avuto un importante impatto sul Codice degli appalti è indubbio, ma è bene porre l'attenzione anche su tutte le modifiche introdotte nello specifico dall'articolo 3 e riguardanti le procedure autorizzative delle pratiche sismiche.

In particolare, la legge di conversione, in vigore dal 18 giugno scorso, modificando in parte quello che era il Dl 32/2019, ha introdotto nel Dpr 380/2001 alcune novità delle quali professionisti e committenti non potranno non tenere conto. Partiamo da una cosa banale: la presentazione delle pratiche non avverrà più in maniera cartacea (in triplice copia) ma tramite Pec da inviarsi allo sportello unico.

### LE TIPOLOGIE D'INTERVENTO

Vediamo, invece, quella che è sicuramente la modifica principale, cioè l'inserimento (già a partire dal Dl) dell'articolo 94-bis, poi modificato in fase di conversione. Con questo articolo, al comma 1, sono stati introdotti tre tipi d'interventi, classificati in base alla rilevanza nei riguardi della pubblica incolumità:

#### ■ Rilevanti

- ① interventi di adeguamento o miglioramento sismico di costruzioni esistenti nelle località sismiche ad alta sismicità (zona 1) e a media sismicità (zona 2, limitatamente a valori di *peak ground acceleration*-PGA compresi fra 0,20g e 0,25g);
- ② nuove costruzioni che si discostano dalle usuali tipologie o che per la loro complessità strutturale richiedano speciali calcolazioni e verifiche;
- ③ interventi relativi ad edifici di inte-

resse strategico e alle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile, nonché relativi agli edifici e alle opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un loro eventuale collasso.

#### ■ Di minore rilevanza

- ④ interventi di adeguamento o miglioramento sismico di costruzioni esistenti nelle località sismiche a media sismicità (Zona 2, limitatamente a valori di *peak ground acceleration*-PGA compresi fra 0,15g e 0,20g e zona 3);
- ⑤ riparazioni e gli interventi locali sulle costruzioni esistenti;
- ⑥ nuove costruzioni non rientranti nella fattispecie di cui alla lettera a), n. 2);
- ⑦ (bis)- nuove costruzioni appartenenti alla classe di costruzioni con presenza solo occasionale di persone e edifici agricoli di cui al punto 2.4.2 del decreto del Mit del 17 gennaio 2018.

#### ■ Privi di rilevanza

- ⑧ interventi che, per loro caratteristiche intrinseche e per destinazione d'uso, non costituiscono pericolo per la pubblica incolumità. Nel medesimo articolo 94bis, al comma 2, vengono demandate al Mit, di concerto con la Conferenza unificata delle Regioni e Regioni autonome, le linee guida per l'individuazione degli interventi così come classificati dal comma 1, nonché la definizione delle varianti non sostanziali. Il termine per queste linee guida è di 60 giorni dall'entrata in vigore della legge 55/2019 (18 giugno 2019). Nel caso in cui le Regioni abbiano elencazioni riconducibili a queste categorie d'intervento, potranno continuare a utilizzarle in attesa dell'emanazione delle linee guida del Mit, dopo di che dovranno adeguarsi a queste ultime.

### DEPOSITO O AUTORIZZAZIONE

Per prima cosa è interessante notare l'inserimento, in un documento come il Dpr 380/2001, del valore di pericolosità sismica non solo amministrativo (zona sismica 1, 2, 3 e 4) ma anche puramente

tecnico come la *Pga - Peak ground acceleration* (si veda la mappa qui a fianco); così come la distinzione tra edifici esistenti e nuovi o a diverse tipologie di classe d'uso. In sostanza, ogni Comune al fine del conseguimento del titolo abilitativo edilizio dovrà adottare la procedura del deposito o dell'autorizzazione sismica in base alla combinazione tra zona sismica, tipo d'edificio, tipo d'intervento, *peak ground acceleration*.

Tutto quanto sopra dovrebbe andare a semplificare procedure di autonomia regionale (la procedura sismica è in capo alle Regioni appunto, essendo tra le materie concorrenti) ormai consolidate, per lo più differenti da Regione a Regione ma tendenti tutte alla regola generale: nelle zone 1 e 2 vige l'autorizzazione sismica, nelle zone 3 e 4 vige il più snello deposito. A questo proposito non si può fare a meno di notare che i 60 giorni richiesti al ministero per l'emanazione delle linee guida costituiscono un transitorio che in certe zone potrebbe essere non indolore, in quanto si potrebbe per breve periodo innescare una procedura più complessa o con una eccessiva responsabilità in capo al professionista che assevera.

A partire dal 18 giugno scorso e fino all'emanazione delle linee guida delle Infrastrutture, questi gli scenari:

- Se una Regione non ha confermato i propri strumenti, o non aveva strumenti, mediante i quali aveva in qualche maniera individuato alcune delle categorie d'intervento di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del Dpr 380/2001, allora fa fede il testo "originario" del Dpr stesso.
- Se una Regione si era dotata degli strumenti di cui sopra, allora può continuare a utilizzarli.

Dopo l'emanazione delle linee guida trova piena applicazione il comma 2 (e di conseguenza il comma 1) dell'articolo 94-bis e le procedure saranno quelle del testo modificato del Dpr 380, come illustrate, in ogni Regione; le stesse Regioni dovranno allineare i propri strumenti alle linee guida medesime.

Ingegneria sismica italiana

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I COLORI DELLA MINACCIA**

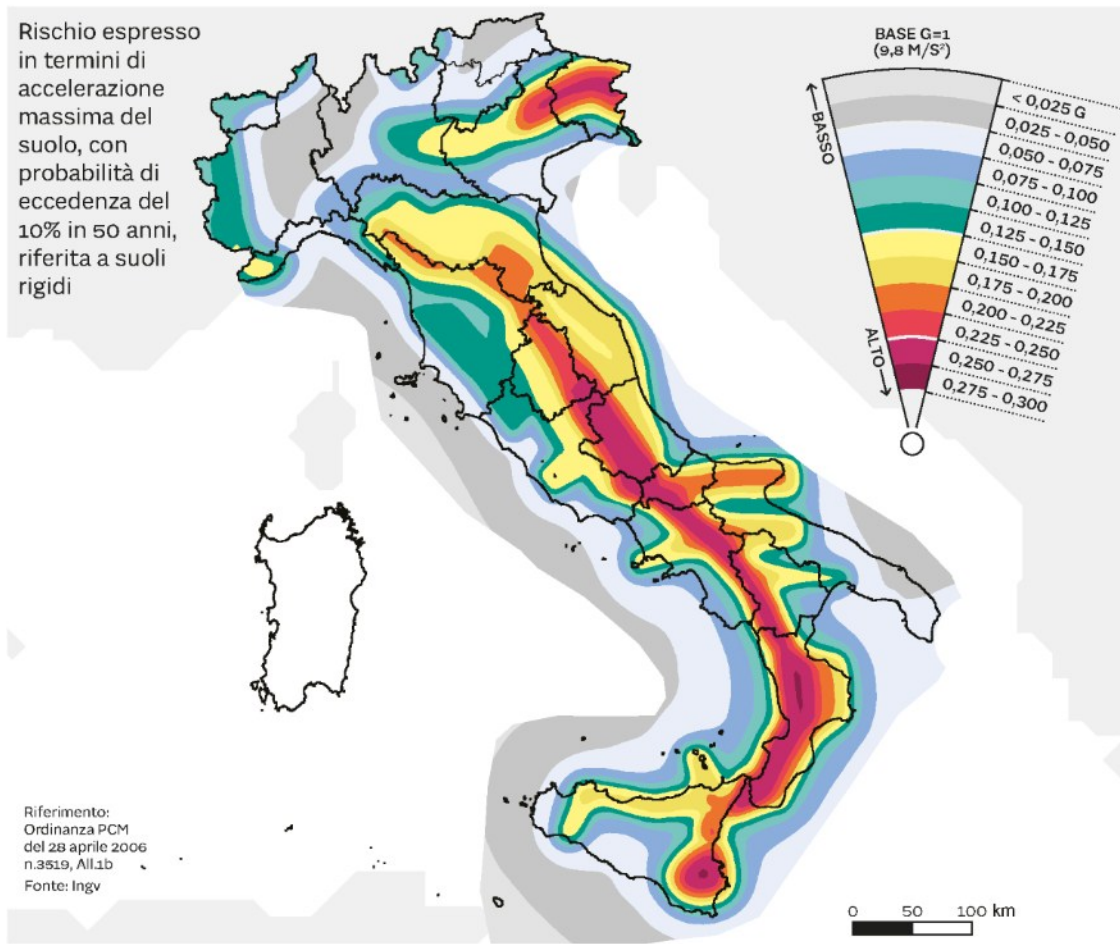
**Pericolosità sismica**

Con pericolosità sismica si intende lo scuotimento del suolo atteso in un sito a causa di un terremoto. Essendo prevalentemente un'analisi di tipo probabilistico, si può definire un certo scuotimento solo associato alla probabilità di accadimento nel prossimo futuro. Non si tratta pertanto di previsione deterministica dei terremoti, obiettivo lungi dal poter essere raggiunto ancora in tutto il mondo, né del massimo terremoto possibile in un'area, in quanto il terremoto massimo ha comunque probabilità di verificarsi molto basse. Rimane quindi di una forte alea

**La mappa**

Nel 2004 è stata rilasciata questa mappa della pericolosità sismica (<http://zonesismiche.mi.ingv.it>) che fornisce un quadro delle aree più pericolose in Italia. La mappa di pericolosità sismica del territorio nazionale (GdL MPS, 2004; rif. Ordinanza PCM del 28 aprile 2006, n. 3519, All. 1b) è espressa in termini di accelerazione orizzontale del suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni, riferita a suoli rigidi ( $V_s30 > 800$  m/s; cat. A, punto 3.2.1 del D.M. 14.09.2005). L'Ordinanza PCM n. 3519/2006 ha reso tale mappa uno strumento ufficiale di riferimento per il territorio nazionale

**La mappa dell'Italia a rischio**







# Statunitensi e inglesi comprano le ville di Asolo

Altri due edifici di pregio passati di mano, il sindaco: «Città american-friendly»  
Ma non sono solo stranieri: «Io, imprenditrice, ho scelto di vivere qui»

**Maria Chiara Pellizzari**

ASOLO. Americani, inglesi, ma anche imprenditori locali scelgono Asolo come città del cuore, trasferendosi nel borgo per far rivivere ville e palazzi disabitati da anni, avviando anche importanti interventi di ristrutturazione. L'ultimo investimento risale a 15 giorni fa e riguarda la settecentesca villa Dall'Armi, già Casa Trieste, vuota da circa vent'anni, acquistata all'asta da un americano di Miami, Robert Ian McCully. L'acquirente ha sborsato oltre 1 milione di euro per accaparrarsi la villa in via Forestuzzo finita all'asta dopo il fallimento di una società immobiliare. La notifica del rogito notarile è arrivata nei giorni scorsi al Comune che, trattandosi di villa d'interesse artistico, aveva il diritto di prelazione.

## LA SPINTA DEI PRIVATI

«Come amministrazione non abbiamo potuto esercitare l'opzione di acquisto, per destinare i fondi del bilancio alle altre priorità», spiega il sindaco Mauro Migliorini. «Ma è positivo osservare che beni di pregio anziché rischiare di andare in decadenza vengono sempre più acquistati da imprenditori che li mantengono vivi». È fresco anche il rogito notarile con cui un altro americano ha acquistato, nelle scorse settima-

ne, la villa del Novecento nota per ospitare il bed and breakfast Asolando in via Risorgimento, a due passi dal centro. L'acquirente vi si trasferirà da settembre, e ha già annunciato l'intenzione di investire in un intervento di restauro ritenuto necessario anche dall'attuale proprietario, che aveva affidato la vendita a più agenzie, tra cui una specializzata nel mercato americano. Missione compiuta, grazie all'appeal delle ville asolane sugli americani. Ma non solo. Un inglese sta curando proprio in questo periodo la ristrutturazione di villa Zingales in mezzo alle colline di località Sant'Anna, per trasferirvisi.

«Fa piacere notare che Asolo viene scelta come luogo in cui vivere e investire, valorizzando le ville e i palazzi del nostro borgo», commenta il sindaco Mauro Migliorini. «Asolo si sta rivalutando, diventando sempre più attrattiva». Anche per i turisti.

«Già dal 2015 ogni anno siamo ri-certificati American friendly, per le attenzioni nei confronti dei visitatori, in particolare anglofoni, nella promozione e diffusione delle informazioni in modalità bilingue». Ed ecco che le visite turistiche diventano l'occasione per scoprire Asolo e il territorio circostante, innamorarsene e magari decidere di trasferirvi-

si una volta per tutte.

## AMORE A STELLE E STRISCE

Il rampollo americano Wyatt Rockefeller e Julie Fabrizio, dopo i festeggiamenti nuziali avevano svelato il loro desiderio di comprare casa ad Asolo, mentre a fine maggio scorso Brad Pitt in persona ha scelto il borgo per un tour. «Registriamo oltre 30mila presenze (persone che dormono almeno una notte) mentre i visitatori nel 2018 hanno superato quota 150mila», dice Migliorini. «Inglese, americani, olandesi, tedeschi, italiani, ma arrivano anche da Sudafrica, Brasile, Russia. Tra le curiosità, nel 2018 abbiamo avuto 640 turisti dall'Australia, 300 dalla Cina, 180 dal Giappone e 50 da Israele». Asolo conquista tutti, fuori e dentro i confini nazionali. È della zona l'imprenditore che ha da poco acquistato la nota villa di pregio del Novecento prima disabitata in zona Sottocastello. E tra le scelte originali c'è quella di Enrica Ama-



bilia, imprenditrice del settore vitivinicolo originaria di Rosà che ha preso in locazione la Casa Longobarda, dei primi del Cinquecento, una delle principali attrazioni asolane ad oggi visitabile solo dall'esterno, progettata dall'architetto della regina Caterina Cornaro. Disabitato da tanti anni, di proprietà di una famiglia veneziana, il palazzo è stato la casa dell'architetto e scultore Francesco Graziolo, giunto ad Asolo per lavorare alla corte della regina Cornaro.

## LONGOBARDA

Soprannominata Longobarda per l'erronea interpretazione dell'iscrizione posta sulla facciata, che indica la provenienza longobarda dell'architetto, la Casa è caratteristica, così com'è curiosa la storia di Enrica: «Insieme ad Enea (piccolo chiwawa) ci definiamo i nuovi "custodi". Il progetto di Enrica è innovativo: «Vorrei aprire al pubblico questo palazzo che quasi nessuno ha potuto visitare all'interno. L'idea è di includere la visita negli itinerari turistici». Intanto Enrica, che abita nella Casa Longobarda da

sette mesi, si sta documentando. «Tanti anni fa era abitata da un inglese, le planimetrie sono in un museo a Londra, altri documenti potrebbero essere custoditi dalla Soprintendenza a Venezia. Per ora so che l'architettura a è basata sul numero 4, credo che il palazzo abbia poteri magici. Il mio sogno è creare un circuito turistico che parta dalle degustazioni di prosecco ed olio con i sommelier e continui qui, alla scoperta di un piccolo museo che ho l'onore di rendere vivo». —

BY NC ND AL CUNO I CRITTI RISERVATI

## E NON È FINITA

### Tutte le proposte da Sotheby's a Luxuryestate

L'agenzia Sotheby's promuove la vendita di villa Pasini Scotti, costruita nel 1571 in via Collegio. Una maestosa abitazione con 11 camere e 10 bagni, vista sul monte Grappa e Rocca d'Asolo. Il sito luxuryestate.com segnala una villa in via Santa Chiara a 2,5 milioni di euro, e altri gioielli tra cui una villa di rap-

presentanza del Seicento circondata da giardino all'italiana in via Browning. Il sito wikkicasa indica invece una storica residenza ispirata alla tradizione palladiana, ricavata dal restauro della barchessa di villa Rinaldi in via Palladio. Diverse le proposte del mercato immobiliare che ad Asolo si è riattivato suscitando un interesse crescente. Molte ville sono in vendita tramite trattativa privata e spesso sono le agenzie internazionali del lusso a promuovere Asolo nel mondo.

#### SETTORE IMMOBILIARE IN FERMENTO



Qui la villa che ha ospitato il b&b Asolando, in via Risorgimento, divenuta proprietà di un ricco statunitense; a destra, in alto, la casa "Longobarda" ceduta in affitto a una imprenditrice di Rosà che ha deciso di aprirla al pubblico in un circuito turistico che parta dalle degustazioni di prosecco ed olio; più sotto villa Dall'Armi acquistata di recente dall'americano di Miami, Robert Ian McCully



L'IMPRENDITRICE

## Il progetto di Enrica «Vino, cucina tour artistici»

Dopo 35 anni come consulente del lavoro Enrica Amabilia da otto anni ha scelto di cambiare vita. E nell'ultimo periodo ha scelto Asolo, prendendo in gestione un vigneto in centro, la cui vista si apprezza dal Cipriani. «Qui mi dedicherò al Prosecco e alla produzione d'olio, con l'obiettivo di organizzare tour enogastronomici con prodotti Dop del territorio, arricchendoli con visite al patrimonio artistico».





POVEGLIANO

## Pedemontana, rinviato il via al collegamento

POVEGLIANO. Cambia la viabilità per la Pedemontana. Anzi no. Al confine con il comune di Giavera e la zona industriale di Povegliano, infatti, lungo la provinciale 90 (via Colombero) da ieri sarebbe dovuta scattare l'apertura al traffico del lato sud-est della rotatoria a forma ellittica che, a Pedemontana conclusa, risulterà l'uscita dal casello della Spv. Sarebbe, appunto. Perché in fretta e furia ieri è arrivata la rettifica ed il rinvio a data da destinarsi da parte della Provincia, che giusto il giorno prima aveva comunicato il "cambio in corsa" del cantiere.

Ieri mancavano sia l'opportuna segnaletica che gli operai. Si resta allora così, con la rotatoria transitabile sul lato nord-ovest. La rotatoria in questione si trova in corrispondenza del sottopasso di uscita della Superstrada in fase di costruzione a Povegliano e per il quale è richiesta l'apertura del lato opposto. Ad oggi nell'arteria provvisoria in questione, durante il cantiere, non sono stati segnalati grossi disagi. Anche se ieri, vista la comunicazione, c'era chi si aspettava il cambio. Che non è arrivato. Si attendono ora nuove comunicazioni oltre che la conclusione dei lavori, ad oggi calcolata per il tratto di Povegliano per fine 2020. Periodo, quello che separa dall'apertura ufficiale, in cui il comune di Povegliano continuerà nei monitoraggi del traffico veicolare sulla provinciale che attraversa il paese. «Ad oggi il nostro comune è attraversato da 10 mila veicoli al giorno, a Pedemontana conclusa verificheremo se i flussi cambieranno o meno» è il commento del sindaco di Povegliano Rino Manzan. —

A.B.V.

