

## Rassegna del 04/07/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

|                 |                                       |    |  |                                   |    |
|-----------------|---------------------------------------|----|--|-----------------------------------|----|
| 04/07/2019      | Sole 24 Ore                           | 21 | La nuova Imu+Tasi sotto esame alla Camera  | Fossati Saverio                   | 1  |
| <b>SCENARIO</b> |                                       |    |  |                                   |    |
| 04/07/2019      | Alto Adige                            | 16 | Areale, si parte Una firma da 1,4 miliardi - Una firma da 1,4 miliardi Areale, adesso si può partire           | Gonzato Francesca                 | 2  |
| 04/07/2019      | Arena                                 | 12 | Via libera alla Tav veneta Zaia: «Subito i cantieri» - Tav, fermarla costa troppo Zaia: «Ora subito al lavoro» | Santi Enrico                      | 4  |
| 04/07/2019      | Corriere del Veneto Treviso e Belluno | 10 | Sicurezza anti-sismica all'ospedale A Feltre servono 33 milioni di euro  | Gioli Moreno                      | 7  |
| 04/07/2019      | Corriere del Veneto Venezia e Mestre  | 9  | Manutenzione del Mose nuovi ricorsi degli esclusi  | A.Zo.                             | 8  |
| 04/07/2019      | Corriere del Veneto Venezia e Mestre  | 10 | Nasce la «banca» di chi rottama edifici E sul Peep Bissuola la Lega non vota                                   | Mo.Zi.                            | 9  |
| 04/07/2019      | Corriere della Sera                   | 29 | Testa (Enea) «Casa, con l'ecobonus 2018 3,3 miliardi di investimenti»  | ...                               | 10 |
| 04/07/2019      | Corriere delle Alpi                   | 21 | Antisismica, sul tavolo c'è un conto da 33 milioni   | Milano Laura                      | 11 |
| 04/07/2019      | Gazzettino                            | 7  | Non solo alta velocità con 4 binari vantaggi anche per i pendolari   | ...                               | 13 |
| 04/07/2019      | Gazzettino Treviso                    | 10 | Pedemontana e viabilità il Pd: «Troppe le criticità»   | m. f.                             | 14 |
| 04/07/2019      | Gazzettino Treviso                    | 21 | A27, corsia in più contro le code ancora in sospenso   | c. b.                             | 15 |
| 04/07/2019      | Gazzettino Venezia                    | 11 | Brugnaro: «Mose, commissario tecnico»  | ...                               | 16 |
| 04/07/2019      | Giornale                              | 19 | È guerra alla Trevi, il cda: «Salvataggio a rischio»   | Conti Camilla                     | 17 |
| 04/07/2019      | Giornale di Vicenza                   | 14 | Sorpresa, la Tav è un beneficio - Tav, l'analisi è negativa ma il ministero avanza «Costa troppo fermarla»     | Negrin Nicola                     | 18 |
| 04/07/2019      | Giornale di Vicenza                   | 14 | Marangoni accelera «Basta, chiacchiere»  | NI.Ne.                            | 20 |
| 04/07/2019      | Giornale di Vicenza                   | 14 | Zaia: «Ora pancia a terra e lavorare»  | NI.NE.                            | 21 |
| 04/07/2019      | Italia Oggi                           | 30 | Imposte fisse a prescindere dal soggetto cedente   | D'Angelo Giacomo - Baggetti Marco | 22 |
| 04/07/2019      | Nuova Venezia                         | 17 | «Due cassoni non funzioneranno» La perizia profetica del Consorzio   | Vitucci Alberto                   | 23 |
| 04/07/2019      | Sole 24 Ore Dossier                   | 25 | Il welfare per i dipendenti passa da un portale  | Na.R.                             | 24 |
| 04/07/2019      | Sole 24 Ore Dossier                   | 25 | Involucri tecnologici contro il global warming   | I.Ve.                             | 25 |
| 04/07/2019      | Tribuna-Treviso                       | 14 | Pozza incontra Confapi «Al lavoro per le pmi»  | Pozzobon Alberto                  | 26 |
| 04/07/2019      | Voce di Rovigo                        | 4  | Casa, si vende di più a prezzi bassi   | ...                               | 27 |

# La nuova Imu+Tasi sotto esame alla Camera

## TASSE SULLA CASA

### Perplessità di Ance e professioni tecniche Critica Confedilizia

**Saverio Fossati**

Sulla nuova Imu si comincia a fare sul serio. Ieri è partita la prima tornata di audizioni sulla Pdl Ac 1429, presentata alla Camera il 7 dicembre scorso, primo firmatario il vicepresidente della commissione Finanze Alberto Guseroli (Lega).

Il testo, già esaminato a fondo dai tecnici dell'Economia, sembra destinato a entrare già nella legge di Bilancio ma ci si è poi orientati verso un iter più formale. Si tratta soprattutto di unificare Imu e Tasi, ridurre a 10 le aliquote a disposizione dei Comuni con un tetto del 10,6 per mille, permettendo solo per il primo anno la conferma della maggiorazione dello 0,8 per mille che oggi in circa un sesto dei Comuni porta il totale all'11,4 per mille. Per il resto è ricalcata la disciplina Imu già in vigore (si veda anche il Sole 24 Ore del 16 maggio scorso). Ieri pomeriggio si sono alternate nelle audizioni Ance, Confedilizia e Rete professioni tecniche (Rpt), che raggruppa Ordini e Collegi tecnico-scientifici.

Per l'Ance le aree di criticità sono anzitutto (e così la pensa anche Rpt), la necessità di definire l'area edificabile come tale (e quindi imponibile) solo dopo l'approvazione dello strumento urbanistico attuativo, il solo che consenta di edificare (un nodo che si trascina dai tempi dell'Ici). Poi occorre prevedere l'esclusione dall'imposta dei beni merce (peraltro già disposta dal Dl 34/2019 dal 2022), estendendola alle aree destinate alla costruzione per successiva vendita. Ance vorrebbe anche che: nel gioco delle aliquote entrasse la possibilità, per i Comuni, di incentivare l'investimento immobiliare nel territorio; le esenzioni per il terzo settore fossero estese in generale

agli enti che svolgono attività assistenziali e previdenziali (quali le casse edili); fosse possibile la deducibilità dell'imposta dal reddito d'impresa (obbiettivo condiviso con Confedilizia). Infine, Ance esprime forti dubbi sulle garanzie di invarianza del gettito fiscale e chiede il riordino del catasto, introducendo un sistema premiante per gli immobili «più performanti dai punti di vista energetico e antisismico».

Confedilizia ha dato un giudizio decisamente più negativo: la modifica non appare per nulla incisiva sulla disciplina attuale, fortemente criticata sin dagli esordi nel 2011. Anzi, dice Confedilizia «per alcuni aspetti si appalesa come peggiorativa» rispetto a un'Imu che ha già condotto il patrimonio immobiliare a perdere il 23,7% del suo valore. Confedilizia rileva che la Pdl Ac 1429 accentua ancora di più il carattere patrimoniale dell'Imu, eliminando ogni riferimento ai servizi, e conferma i moltiplicatori che hanno determinato una triplicazione del peso fiscale rispetto all'Ici. Non solo: eliminando Tasi si elimina anche la parte di imposta a carico dell'inquilino, che ricadrebbe in capo ai proprietari. Confermata, nel testo della Pdl, anche la tassazione dei negozi sfitti, dei fabbricati inagibili e delle abitazioni principali in A1, A8 e A9 (con le assurde discrasie nella distribuzione di questi immobili nelle varie province).

Rpt ha espresso dubbi sulla formulazione ambigua dell'inizio dell'imponibilità per gli immobili di nuova costruzione ma soprattutto sul dato di partenza su cui è costruita l'imposta: la rendita catastale, derivante per Rpt da norme obsolete, con un catasto statico che crea sperequazioni ingiustificate e che non tiene conto neppure della perdita di valore del patrimonio immobiliare degli ultimi anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il maxi progetto****Areale, si parte  
Una firma  
da 1,4 miliardi**• Maurizio  
Gentile

**BOLZANO.** È stato siglato ieri l'accordo di programma sulla valorizzazione di 48 ettari liberati dalle ferrovie. Una firma da 1,4 miliardi.

> **Francesca Gonzato** a pagina 16



# Una firma da 1,4 miliardi Areale, adesso si può partire

**Il maxi progetto.** Siglato l'accordo di programma sulla valorizzazione di 48 ettari liberati dalle ferrovie. Gli investitori costruiranno un nuovo quartiere e con i proventi realizzeranno la nuova stazione e opere pubbliche

**HANNO DETTO**

Dopo tanti anni di preparazione siamo arrivati a questo momento storico

**Arno Kompatscher**

**FRANCESCA GONZATO**

**BOLZANO.** Il sindaco Renzo Caramaschi si dichiara «emozionato», il presidente Arno Kompatscher parla di momento storico, ringraziando chi ha lavorato sulla maxi operazione dell'areale ferroviario dall'inizio (le scorse giunte) alla fine. I vertici delle ferrovie annunciano «Bolzano avrà una nuova stazione così bella, dal punto di vista architettonico, che le persone verranno a visitarla». Firmato ieri a Palazzo Widmann l'accordo di programma per la valorizzazione territoriale dell'areale ferroviario. «La firma è un punto di arrivo, dopo tante trattative, e un punto di partenza», così Kom-

patscher (nel pezzo sotto le prossime tappe). «Il primo progetto di questo tipo in assoluto in Italia», ricorda Thomas Mathà, direttore dell'Agenzia per i procedimenti e la vigilanza in materia di contratti pubblici, che seguirà il bando internazionale per la ricerca dell'investitore che si farà carico di tutta l'operazione, la cui stima è di 1,4 miliardi di euro. La complessità e il valore della procedura è tale che Kompatscher ha annunciato il coinvolgimento dell'Anac, l'Autorità anticorruzione. «Siamo soddisfatti di contribuire al piano di trasformazione urbanistica della città», così Gentile.

**La firma**

Ieri a Palazzo Widmann per la firma dell'accordo di programma Kompatscher, Caramaschi, Silvana Giancane (vice presidente della società Arbo), e per il gruppo Fs Maurizio Gentile (amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana), Umberto Lebruto (Sistemi urbani) e Roger Hopfinger (direttore regionale Trentino). La base di tutto è il concetto architettonico-urbanistico elaborato dal raggruppamento temporaneo Boris Podrecca/Studio Tecnico Abdr/Theo Hotz Partner (Vienna, Roma e Zurigo).

**I numeri**

L'accordo riguarda un'area di 48 ettari su cui attualmente si trova il sedime ferroviario. Il

vincitore del bando riceverà il terreno, impegnandosi a realizzare opere pubbliche e ferroviarie, finanziate attraverso la vendita dei lotti immobiliari privati, tra cui 1500 appartamenti. La parte infrastrutturale-transportistica (valore stimato 200 milioni di euro), prevede che il tracciato ferroviario venga spostato a ridosso del Virgolo, allontanandolo dal centro abitato. L'attuale stazione verrà conservata e fungerà da accesso e simbolo della nuova stazione che verrà realizzata alle sue spalle. Al piano sotterraneo è prevista la nuova stazione dei bus, con rifacimento della viabilità cittadina attorno a via Mayr Nusser. Prevede molte zone pedonali, con viabilità concentrata ai margini sud e ovest. Via Renon, come mostrano i rendering di Podrecca, sarà ridisegnata come un boulevard. «Nella galleria sotterranea della stazione verranno previsti negozi», sottolinea Lebruto.

**Un nuovo quartiere**

Sulle aree liberate dai binari na-



scerà un nuovo quartiere cittadino, «saldato al centro città», ricordano Kompatscher e Caramaschi.

Questo lo schema: 1,2 milioni di metri cubi fra edifici residenziali, direzionali, commerciali e strutture pubbliche. Costo della componente ferroviaria 200 milioni di euro, costo delle opere private 500 milioni di euro, costo degli interventi pubblici, espropri e bonifiche 200 milioni di euro, altri costi preventivati 100 milioni di euro.

I ricavi derivanti dalla valorizzazione sul mercato delle opere private ammonterebbero a 1,3-1,4 miliardi di euro.

Le opere pubbliche prevedo-

no, oltre alla stazione ferroviaria e dei bus (centro per la mobilità intermodale con parcheggio park & ride, nel complesso i posti auto previsti sono 1200), il centro culturale dei linguaggi contemporanei (alle ex officine ferroviarie), una piscina coperta da 50 metri, aree verdi e una casa di riposo. Gli investimenti riguarderanno i 1500 appartamenti (stima), un hotel e lotti dedicati al terziario e al commerciale. Sono previsti circa 400 alloggi dell'Ipes, che pure verranno realizzati dal vincitore del bando. «Il contratto prevederà qualità e collocazione degli appartamenti Ipes», sottolinea Kompatscher. «E speriamo

che scenda il prezzo delle case», aggiunge Caramaschi. Lo Stato realizzerà nell'areale la nuova questura.

#### Prima firma, 2006

Un percorso complesso, iniziato una ventina di anni fa, tra gli ideatori lo scomparso assessore Silvano Bassetti. Nel 2006 la prima firma, il protocollo d'intesa tra Provincia, Comune e Rfi. «Grazie a questa operazione nascerà un nuovo quartiere nel cuore della città, con effetti positivi non solo economici ma anche sociali», così Caramaschi, che ieri ha ringraziato l'ex vicesindaco dimissionario Christoph Baur.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



• Il rendering della riqualificazione dell'areale ferroviario: spostamento dei binari, lotti immobiliari, nuova stazione e centro intermodale



• La firma dell'accordo: da sinistra Hopfinger, Gentile, Kompatscher, Caramaschi, Giancane e Lobruto

GRANDI OPERE. L'analisi costi benefici promuove la Brescia-Padova



## Via libera alla Tav veneta Zaia: «Subito i cantieri»

**L'ANALISI.** Fermare l'Alta velocità costa troppo. Non resta quindi che aprire i cantieri, migliorando il tracciato ma senza bloccarlo. È questa la sintesi fatta dal ministero rendendo pubblici i risultati dello studio costi-benefici. Di fatto, un via libera alla Tav Brescia-Verona-Padova, che sarà un volano per l'economia scaligera. Tutti d'accordo sul fatto di non perdere altro tempo. Ne è convinto il presidente veneto Luca Zaia: «Subito i cantieri». Altrettanto sicuro l'assessore regionale Elisa De Bertì: «L'opera è urgente». Il delegato di Confindustria alle infrastrutture, Franco Miller, non ha dubbi: «Abbiamo già la scadenza delle Olimpiadi del 2026». **SANTI-ADAMI** PAG 12-13

**L'ANALISI.** Secondo il Mit conviene portare a termine i cantieri senza escludere miglioramenti del piano in corso d'opera

## Tav, fermarla costa troppo Zaia: «Ora subito al lavoro»

Il ministero dei Trasporti ha diffuso il risultato dello studio costi/benefici  
Il sindaco Sboarina: «Mai avuto dubbi sull'utilità dell'infrastruttura»

**Enrico Santi**

La linea ad alta velocità ferroviaria da Brescia a Padova, passando per Verona, si farà. Se non per convinzione per necessità, si evince dalla nota del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture. Sospendere l'opera risulterebbe più costoso che farla è la conclusione cui sarebbe infatti giunto lo studio sui costi e benefici voluto con insistenza dal ministro Danilo Toninelli e da tutto il Movimento 5 Stelle.

«Come per il terzo valico,

siamo di fronte a una grande opera ereditata dal passato, mai rallentata dall'analisi costi-benefici, è bene precisarlo, e che comunque costa troppo fermare ma che si può decisamente migliorare in termini di sostenibilità ed efficienza». È quanto afferma il ministero dei Trasporti che ha pubblicato online l'analisi costi-benefici e la connessa analisi giuridica per l'Alta velocità Brescia-Verona-Padova. L'opera ferroviaria nel segmento tra Brescia e Verona, costa quasi 3,5 miliardi di euro per 45 chilometri complessivi, mentre ce ne vorranno

5,2 per completare la tratta Verona-Padova.

**IL MINISTERO**, fra i miglioramenti, rileva che dovranno essere rispettate le oltre 300 osservazioni che fanno capo al recente Osservatorio ambien-



tale. Ma si punterà anche sul passaggio del sistema di alimentazione di trazione elettrica da 25 kV a 3 kV, in modo da rendere la linea a quattro binari più flessibile nel suo utilizzo e quindi adatta pure per i treni dei pendolari.

«Dunque», conclude il dicastero retto dal ministro Toninelli, «ci occupiamo e ci preoccupiamo, secondo una missione fondamentale del Mit, di rendere più efficiente il trasporto più spiccatamente regionale. E al tempo stesso», si sottolinea nel comunicato, «vengono rivisti in senso migliorativo progetti faraonici e impattanti, ereditati dal passato, che non possono più essere bloccati».

**IL GOVERNATORE.** Esprime soddisfazione per la decisione di Roma il presidente della Regione Veneto Luca Zaia. «Al di là dei contenuti tecnici, sui quali lascio la parola agli esperti, al di là delle raccomandazioni, dei dibattiti, delle opinioni, quello che emerge dall'analisi costi-benefici per l'alta velocità Brescia-Verona-Padova», afferma Zaia commentando la pubblicazione, da parte del ministero dei Trasporti, dell'analisi costi-benefici dell'infrastruttura ferroviaria,

«è incontrovertibile». E sbotta: «Si è perso troppo tempo per dotare la Baviera d'Italia, con uno dei più alti Pil del mondo e con uno straordinario sistema imprenditoriale e sociale, di un'opera fondamentale per la mobilità di persone e cose».

«Adesso però basta», incalza il governatore, «perché le opere sono appaltate, il consenso territoriale è totale, tornare indietro non si può e non si deve. Quindi pancia a terra e lavorare per portare a compimento un'opera che andava fatta da decenni. Non possiamo», continua Zaia, «continuare a togliere competitività a un territorio che già soffre per vincoli, burocrazia, lacci e laccioli, senza dimenticare le necessità di connettività tra Lombardia e Veneto emersi sia in sede di elaborazione della candidatura vincente alle Olimpiadi invernali del 2026, sia nell'ambito del recentissimo nuovo Piano Regionale Trasporti 2020-2030 del Veneto, elaborato dal professor Cascetta». E ribadisce: «Adesso, ripeto lavorare. Silenzio e lavorare».

**IL SINDACO.** Il sindaco Federi-

co Sboarina se da una parte esprime soddisfazione per la decisione del ministero di sbloccare i cantieri dell'opera ferroviaria, dall'altra si rammarica per il «tempo perso» per un'analisi che ritiene non giustificata. «Per la nostra città, questa lunga attesa dell'analisi costi-benefici», esclama, «ha portato a mesi e mesi di ritardo nei cantieri, visto che il contratto, per la tratta Verona-Brescia, era già stato firmato a giugno dell'anno scorso. Adesso», prosegue, «non possiamo più permetterci di perdere nemmeno un minuto. L'alta velocità ferroviaria va completata e va recuperato il tempo perso anche sulla tratta Verona-Vicenza per la quale, invece, il contratto non è ancora stato sottoscritto».

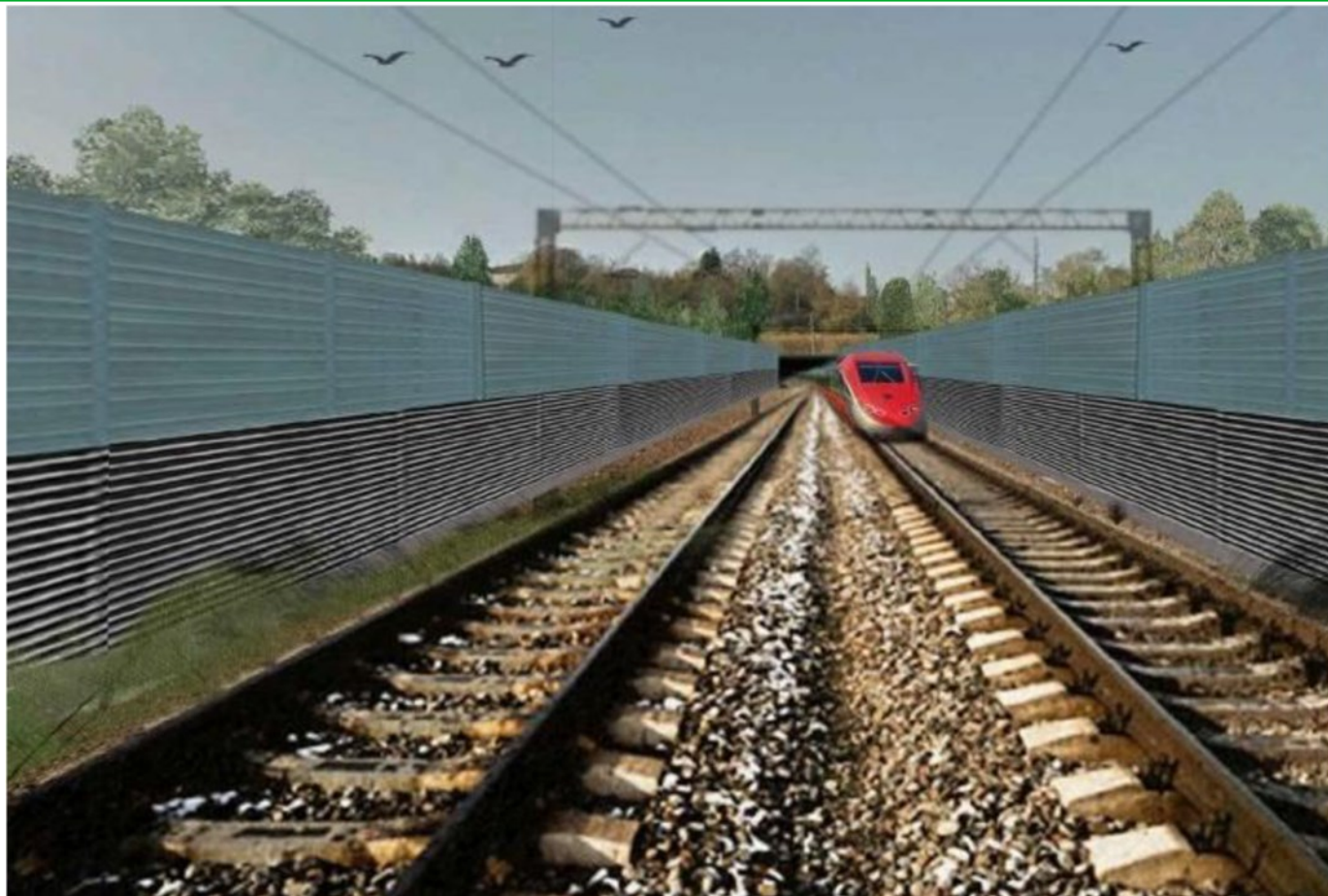
Sboarina non nasconde il suo rammarico. «Io non ho mai avuto dubbi», mette in chiaro, «sul fatto che la Tav sia un'opera in grado di portare grandi benefici ai nostri territori». E conclude: «Se vogliamo che Verona e il Veneto continuino ad essere un sistema competitivo, connesso con i mercati e con le opportunità internazionali, allora quest'opera va assolutamente realizzata senza perdere altro tempo prezioso». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La linea Tav Brescia-Verona

Supertreni verso il Garda





Il rendering di un tratto della linea Tav nella zona di Peschiera. Secondo lo studio condotto dal ministero bloccare i cantieri avrebbe un costo superiore alla realizzazione della linea



Mezzi all'opera in un cantiere per la realizzazione della Tav



Il governatore Luca Zaia



Il sindaco Federico Sboarina

# Sicurezza anti-sismica all'ospedale

## A Feltre servono 33 milioni di euro

### L'Usl: caccia ai fondi. Rianimazione allagata, oggi la normalità

**FELTRE** Servono 33 milioni di euro per adeguare l'ospedale «Santa Maria del Prato» di Feltre alle più recenti norme anti-sismiche. Lo certifica lo studio di fattibilità consegnato, nei giorni scorsi, dal team di esperti capeggiati dal professore Renato Vitaliani dell'università di Padova. Più o meno la stessa cifra che occorre per l'adeguamento del «San Martino» di Belluno.

Con una differenza non da poco: per Belluno i 30 milioni di euro necessari ci sono già, rientrando nel pacchetto da 300 milioni di euro stanziati da Stato e Regione per gli edifici a scopo sanitario.

Per l'ospedale di Feltre, invece, ora parte la caccia ai finanziamenti. «Ma lo studio di fattibilità è il primo passo, necessario — spiega il direttore generale dell'Usl 1 «Dolomiti», Adriano Rasi Caldogno — per poter presentare in Regione una richiesta di finanziamento documentata».

Il team di esperti ha analizzato la situazione di ogni padiglione del parco ospedaliero di 25 ettari, anche con carotaggi e prelievi di materiale. Il totale degli interventi per portare il grado di risposta ai terremoti al valore di 0,6 previsto dalla Regione ammonta a 33 milioni di euro.

La parte del leone la fa il padiglione «Dalla Palma», con i suoi sei piani fuori terra, costruito negli Anni '70, per il quale servi-

ranno 17 milioni di euro. Unica parte esclusa dagli interventi il nuovo blocco del Pronto soccorso che sarà presto inaugurato.

Intanto torna alla normalità la situazione nella Rianimazione del «Santa Maria del Prato», chiusa l'altro ieri a causa dello scoppio di un tubo dell'acqua. Entro stasera — fa sapere la direzione sanitaria — l'attività riprenderà a pieno regime.

**Moreno Gioli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Al Tar**

# Manutenzione del Mose nuovi ricorsi degli esclusi

**N**on hanno impugnato solo il provvedimento di esclusione dalla gara: una (Brodosplit) per non aver avuto i requisiti economici e l'altra (Fincantieri) per l'assenza di alcuni documenti. Teri – di fronte ai giudici amministrativi che sottolineavano come la situazione fosse ormai in parte superata dal fatto che il Consorzio Venezia Nuova ha annullato la prima gara da 18 milioni per la manutenzione delle paratoie di Treporti e poi l'ha bandita di nuovo – è emerso che le due imprese hanno già impugnato anche questi due nuovi atti. E così il Tar ha deciso di rinviare l'udienza più avanti per poter affrontare insieme tutte le questioni aperte. In realtà l'avvocato Andrea Pavanini, legale di Brodosplit, l'azienda croata che ha realizzato tre quarti delle paratoie del Mose ma non è stata ritenuta avere i parametri per la loro manutenzione, aveva spinto per una decisione, spiegando che sarebbe stato utile capire subito se l'esclusione sia stata legittima oppure no. Ma il Tar ha deciso per il rinvio. Nel nuovo bando peraltro la soglia economica è stata ridotta di molto. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Consiglio comunale

# Nasce la «banca» di chi rottama edifici E sul Peep Bissuola la Lega non vota

**I**l Comune vara il registro dei crediti edilizi, una sorta di banca virtuale nella quale chi rottama capannoni ed edifici e riporta il sedime a verde ha diritto ad una quota di «bonus» da riutilizzare per ampliamenti, altri interventi o da cedere ad altri privati. «Inizia un'era nuova, demolire per rinaturalizzare», ha spiegato l'assessore all'Urbanistica e all'Ambiente Massimiliano De Martin. L'adozione del registro elettronico è stata approvata in una forma scarna e meramente tecnica per recepire la legge regionale 14 del 2019 ed evitare il «daspo» di Palazzo Fini che impedisce alle amministrazioni inadempienti di adottare varianti per i prossimi decenni. Il registro si riempirà di contenuti appena, ad ottobre, la Regione darà indicazioni su come dovrà funzionare. La delibera è passata con 19 voti favorevoli della maggioranza e quattro astenuti.

Si è sfiorato, invece, il caso diplomatico, sul Peep di Bissuola, progetto di edilizia convenzionata che si sviluppa su oltre 177mila metri quadri che è in ballo dal 2002 e che è stato portato a compimento ieri. M5s, Lista Casson e Gruppo Misto hanno votato contro, obiettando che la previsione di cubature è ormai fuori scala in una terraferma che si spopola, circostanza che non è un'opinione e infatti il Comune ha previsto che l'edificazione possa procedere per stralci, per non lasciare cattedrali nel deserto della richiesta di alloggi che è la terraferma. De Martin ha pure assicurato che non diventeranno mai alberghi vista laguna: «Sono e resteranno appartamenti residenziali».

Il pasticcio è arrivato con le tre mozioni collegate proposte da Emanuele Rosteghin del Pd in rappresentanza delle osservazioni della Municipalità di Mestre e recepite dalla maggioranza: progettazione e realizzazione di un ponte ciclopedonale di collegamento al Rione Pertini, interrimento dei cavi di Terna, riordino della viabilità intorno a via Catone. «La Lega non le voterà - ha scandito il consigliere Giovanni Giusto - Perché la Lega non è stata coinvolta in queste scelte, la maggioranza ha dialogato con l'opposizione ma non con noi: vi sia di monito». (mo.zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Testa (Enea)****«Casa, con l'ecobonus 2018  
3,3 miliardi di investimenti»**

**O**ltre 39 miliardi di investimenti per riqualificazione energetica, di cui 3,3 miliardi solo nel 2018. È il bilancio di 12 anni di ecobonus, il meccanismo per incentivare l'efficienza energetica negli usi finali introdotto nel 2007. Il dato emerge dal Rapporto annuale sull'efficienza energetica dell'Enea del presidente Federico Testa.



Federico Testa



OSPEDALE

# Antisismica, sul tavolo c'è un conto da 33 milioni

Già redatti i progetti di fattibilità per i padiglioni Gaggia Lante e Dalla Palma  
Domani la riapertura di rianimazione rimasta allagata per un tubo rotto

**Vista l'entità della spesa si procederà a stralci magari puntando sui Fondi di confine**

**Laura Milano**

FELTRE. Costa 33 milioni di euro portare le strutture del Santa Maria del Prato, quelle all'interno del presidio ospedaliero di Feltre, a livelli di adeguamento antisismico pari o superiore al 60 per cento di tenuta statica rispetto alle condizioni attuali. E se i soldi sono tanti e si dovrà procedere per stralci funzionali, intanto la dirigenza non si è fatta cogliere impreparata e ha già acquisito dai progettisti lo studio di fattibilità. Con il primo milione di finanziamento pubblico, si è infatti affidata allo studio di ingegneria strutturale Vitaliani di Padova, l'analisi approfondita degli edifici oggetto di studio, primi fra tutti padiglione Gaggia Lante e padiglione Dalla Palma che risultano in cima alla lista delle priorità.

«Si è trattato di un'analisi con saggi e carotaggi in loco», ha spiegato ieri il direttore generale dell'Usl Dolomiti, Adriano Rasi Caldogno, «per verificare lo stato delle strutture e prospettare gli interventi di rinforzo per raggiungere un livello di sicurezza in sintonia con quanto ri-

chiesto dalle linee guida regionali sul patrimonio immobiliare esistente. In primavera sono stati riconsegnati gli studi di fattibilità sia per Belluno che per Feltre, dai quali restano esclusi Lamon che segue un percorso autonomo e il Codivilla per le stesse ragioni. Per padiglione Dalla Palma, realizzato alla fine degli anni 70, fulcro delle funzioni ospedaliere, sono previsti 17 milioni di euro. La parte restante riguarderà padiglione Gaggia Lante in contemporanea al corpo di collegamento e, a seguire, l'hospice Le Vette, padiglione Gaggia e padiglione Guarnieri».

Le soluzioni tecniche prospettate dallo studio di ingegneria riguardano il posizionamento di "croci di Sant'Andrea" per ancorare e rinforzare i controsoffitti e rinforzi in cemento armato sugli edifici in muratura, il ripristino di murature degradate, la realizzazione di giunti sismici e iniezioni di miscele nella muratura. Le somme a disposizione dell'amministrazione sono quasi di undici milioni di euro. La parte consistente arriverà dallo Stato che ha finanziato trecento milioni di euro per l'edilizia ospedaliera e sanitaria a livello nazionale, riconoscendo alla provincia di Belluno la classificazione di rischio sismico nella

fascia alta.

«Nei prossimi giorni adotteremo le delibere sui progetti di fattibilità tecnica ed economica prodotti per l'azienda», ha continuato Rasi Caldogno, «e nei prossimi mesi e prossimi anni chiederemo per ottenere le risorse necessarie per procedere prima con il progetto esecutivo e poi con la cantierabilità. Non è esclusa, in futuro, la richiesta di una compartecipazione finanziaria ai comuni di confine a valere sui fondi Odi, analogamente a quanto già fatto per l'ospedale di Lamon, soggetto a un importante intervento di riqualificazione e ampliamento del centro di riabilitazione, e per le dotazioni strumentali della nuova piastra chirurgica».

Nella contingenza, il dg e il direttore di area medica, Marianna Lorenzoni, hanno annunciato il ripristino di anestesia e rianimazione per domani sera, una volta che si saranno asciugati i muri e il controsoffitto, e si saranno completati i controlli sui macchinari e sulle strumentazioni. Il servizio si è allagato nei giorni scorsi per rottura di un tubo in ginecologia, cosa che ha comportato il trasferimento dei pazienti in altri ospedali. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





L'ingresso dell'ospedale Santa Maria del Prato di Feltre

# Non solo alta velocità con 4 binari vantaggi anche per i pendolari

**L'IPOTESI DI CAMBIARE  
IL SISTEMA  
DI ALIMENTAZIONE  
ELETTRICA: COSÌ  
LA LINEA SARÀ  
PIÙ FLESSIBILE**

## I DOCUMENTI

**VENEZIA** Nella sua relazione, pubblicata ieri dal ministero delle Infrastrutture, l'avvocato dello Stato Pasquale Pucciariello riepiloga lo stato di avanzamento degli interventi che costituiscono la Verona-Padova: 1) per il lotto Verona-Bivio Vicenza, con delibera pubblicata un anno fa il Cipe ha approvato il progetto definitivo (escluso il nodo di Verona), fissando un limite di spesa di 2.713 milioni e autorizzando l'avvio alla realizzazione del 1° lotto costruttivo di importo pari a 984 milioni; 2) per il nodo di Verona Est è in corso l'iter autorizzativo, avviato a ottobre 2017, sul progetto preliminare; 3) per il lotto Attraversamento di Vicenza è in corso l'iter autorizzativo, avviato a ottobre 2017, sul progetto preliminare; 4) per il lotto funzionale Vicenza-Padova non sono in corso attività ed è allo stato privo di finanziamenti.

La tratta Verona-Padova comporta un costo di 5,2 miliardi di euro. Inizialmente erano 6 miliardi. Stopparla, potrebbe venire a costare 500 milioni.

## LE CONCLUSIONI

“Per la prosecuzione degli interventi - è la conclusione del ministero delle Infrastrutture nella nota data 28 giugno e resa nota ieri - appare necessario svolgere alcuni ulteriori approfondimenti che consentano di conseguire un'ottimizzazione del progetto. In particolare per quanto concerne la tratta Brescia-Verona, che si trova in una fase più avanzata,

è opportuno limitare gli interventi di ottimizzazione a quegli interventi che non incidano sulle autorizzazioni già acquisite e che, quindi, non comportino ritardi o possibili contenziosi. Per tale tratta il cambio del sistema di alimentazione di trazione elettrica da 25 kV ca a 3 kV cc, pur non comportando significative riduzioni di costi, consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari”.

E l'ultimo tratto, quello ancora privo di finanziamenti? “Per quanto concerne la tratta Verona-Padova - scrive il Mit - anche in considerazione dello stato di avanzamento delle procedure contrattuali, vi è margine per svolgere un approfondimento mirato a verificare la possibilità di ulteriori ottimizzazioni del progetto, oltre a quanto già operato con la project review svolta”.

## I DUBBI

«L'elefante ha partorito il topolino - è stato il commento del capogruppo del Pd in consiglio regionale del Veneto, Stefano Fracasso - L'analisi costi-benefici conferma che l'alta capacità veneta fa bene soprattutto ai pendolari con un incremento di servizio da 8,8 a 15,8 milioni di passeggeri per le tratte regionali. Si aprano quindi i cantieri senza ulteriori indugi. Ma è davvero un paradosso - ha aggiunto Fracasso - che chi vuol revocare la concessione alla Società Autostrade metta poi in conto i mancati pedaggi come elemento negativo dell'alta velocità. Più in generale a lasciare perplessi è lo sguardo rivolto al passato di questa analisi costi-benefici. Per azzerare le emissioni di CO2 al 2050 si dovrà fare molto di più di quattro binari tra Verona e Padova: i veri temi sono il consumo energetico e il riscaldamento globale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Pedemontana e viabilità il Pd: «Troppe le criticità»

**IL SEGRETARIO SCARCIA  
«LA PIANIFICAZIONE  
VENTENNALE LEGHISTA  
È UNA FOLLIA CON  
LE FRAZIONI INVASE  
DAL TRAFFICO»  
VILLORBA**

L'arrivo della Pedemontana e l'apertura del nuovo velodromo non fanno dormire sonni tranquilli ai villorbesi. Il sindaco Marco Serena ha già detto che le strade esistenti non saranno sufficienti. Ma sul fronte delle opere complementari non ci sono buone notizie. E il centrosinistra getta sale sulle ferite.

«Il sindaco in consiglio aveva elogiato la pianificazione dei 20 anni a guida leghista per la viabilità, proprio in previsione della superstrada – attacca Pasquale Scarcia, segretario comunale del Pd – mentre oggi parla di una criticità riguardante il traffico che noi abbiamo lungamente ribadito come emergenza e non come banalità». Villorba e Spresiano hanno chiesto a Veneto Strade e alla Regione opera per circa 4 milioni. Il sogno condiviso è realizzare dei nuovi collegamenti stradali per mitigare l'impatto del casello della Pedemontana e del velodromo da 6mila posti in

zona Bandie. Ma per il momento le aspettative sono state deluse.

Solamente Spresiano ha strappato all'Anas la realizzazione di una rotatoria al posto dell'incrocio sulla Pontebana, davanti all'Odissea. Mentre a quanto pare né Veneto Strade né la Regione intendono finanziare opere a servizio del velodromo, perché considerato indipendente dalla Pedemontana. Nel contesto del polo delle due ruote è prevista solo la costruzione di una rotatoria all'altezza dell'accesso principale e la sistemazione di via Vittorio Veneto, quella del centro di Contarina. Non di più. E non è che una parte dei problemi di Villorba legati alla viabilità.

«In poche settimane ci sono stati due incidenti in via Piave a Lancenigo: una signora è stata investita sulle strisce pedonali, per fortuna senza conseguenze, e un uomo a spasso con il suo cane ha visto tamponare la macchina che si era fermata per farlo attraversare – conclude Scarcia – intanto a Catena si promettono progetti mastodontici e traffic calming. Mentre a Lancenigo si considera via Piave una strada ad alta percorrenza, dove ci sono scuole, servizi e centro abitato. Una follia». (m.f.)



# A27, corsia in più contro le code ancora in sospeso

► Il sindaco: «Spero che Autostrade mantenga la promessa»

**DOMENICHE DI PASSIONE ANCHE PER L'ALEMAGNA IL CANTIERE PROCEDE A PIENO RITMO E VERRÀ ULTIMATO PER FINE MESE**

## VITTORIO VENETO

A pochi giorni, non è ancora confermata l'apertura, nel pomeriggio di domenica, di un'ulteriore corsia lungo l'autostrada A27 nel tratto vittoriese in galleria dentro al Monte Baldo, tra i caselli di Vittorio Veneto nord e sud. La soluzione, per ovviare al caos code che da tre domeniche a questa parte si registrano in occasione dei rientri dalla montagna, era stata avanzata la scorsa settimana nel corso dell'incontro tenutosi in Prefettura, a Treviso, su richiesta del sindaco Antonio Miatto proprio per affrontare, con Autostrade e Anas, la problematica.

## L'ATTESA

Solo domani la direzione di Tronco di Udine di Autostrade, competente su questo tratto di A27, comunicherà ufficialmente la fattibilità o meno di quella proposta. Da un mese gli operai sono impegnati in un intervento di rinforzo della volta di una delle due gallerie del Mon-

te Baldo e di conseguenza tutto il traffico, di entrambi i sensi di marcia, convoglia nell'unica galleria aperta, con una corsia per direzione. E nella galleria dove è in corso il cantiere, che procede a pieno ritmo e sarà ultimato per fine mese, potrebbe dunque essere aperta, per il traffico che procede in direzione di Vittorio Veneto sud, un'ulteriore corsia, così da facilitare il deflusso delle auto, circa 2.400 all'ora la domenica pomeriggio lungo l'A27, ed evitare le code lungo la statale Alemagna.

## L'AUSPICIO

L'amministrazione attende dunque da Autostrade una risposta. «Spero che Autostrade riesca a mantenere la promessa di aggiungere una corsia in più a scendere per il prossimo weekend» l'auspicio del sindaco Antonio Miatto. Se così non fosse, come ha anticipato l'assessore Bruno Fasan lo svolgimento del mercatino dell'antiquariato a Serravalle, domenica 7 luglio, potrebbe essere in bilico. (c.b.)



IL CANTIERE I lavori alla galleria del Monte Baldo creano rallentamenti e disagi al traffico in autostrada e in città





# Brugnaro: «Mose, commissario tecnico»

**IL SINDACO: «SERV  
UN INGEGNERE,  
NON UN POLITICO»  
IN CRESCITA  
LA CANDIDATURA  
DI FABIO RIVA**

## IL RETROSCENA

VENEZIA La decisione dovrebbe avvenire a giorni. Ai piani alti del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture si stanno valutando nomi e profili. E da questa selezione dovrebbe uscire presto il nome del Commissario del Mose, cioè di colui che dovrebbe accompagnare e garantire la conclusione delle grandi dighe per la salvaguardia di Venezia. Nei giorni scorsi qualcuno aveva fatto trapelare anche il nome di Luigi Brugnaro come possibile candidato a questo incarico. Un'ipotesi che al ministero e negli ambienti politici veneziani vicini al sindaco, hanno bollato come poco più di una fantasia. Al di là dei rapporti non proprio idilliaci tra il sindaco veneziano e il ministro Toninelli - a cui compete la scelta finale seppur d'intesa con la Regione Veneto e la Città metropolitana di Venezia - va considerato che il ruolo di commissario, per come è stato immaginato dal ministero, ha un profilo molto tecnico e ben poco politico. Lo stesso Brugnaro ieri ha allontanato e smentito l'ipotesi circolata nei giorni scorsi: «Non credo sarò io a fare il commissario - ha precisato il sindaco - Certo, se chiedessero a me, sono sicuro che finirei l'opera quanto prima, ma sono dell'idea che ci voglia un ingegnere e non un politico. E poi il Mose è un sistema complesso di salvaguardia: va soprattutto in-

dividuato come e chi si occuperà della gestione, che sarà la parte più importante. Perché già ora le paratoie hanno bisogno di essere mantenute. E poi salvaguardia vuol dire, ad esempio, anche completare la rete fognaria di Pellestrina. E' una scommessa di tutta la città. Il Mose deve essere finito, non ci sono alternative. Ne va dell'immagine di Venezia e dell'Italia»

Dunque anche le parole di Brugnaro portano ad escludere figure come quella del sindaco veneziano e a far pensare piuttosto a esperti del settore e della complessa pratica del Mose. Anche per questa ragione avrebbe preso quota negli ultimi giorni la figura di Fabio Riva, ingegnere oggi a Roma in forza al Ministero, ma con un passato non lontano all'ex Magistrato alle acque di Venezia proprio come responsabile della salvaguardia e della realizzazione delle dighe mobili. Riva, dalla sua, ha non solo una profonda conoscenza della "macchina" Mose e del sistema che ruota intorno alla grande opera veneziana, ma anche il fatto di essere stato sempre estraneo alla vecchia gestione Mazzacurati, travolta poi dall'inchiesta giudiziaria nota come Retata storica. Anzi, qualcuno, proprio in questi giorni, ha ricordato un'intercettazione telefonica emersa dalle carte dell'inchiesta, in cui l'allora dominus del Mose, parlando di professionisti che avrebbero potuto ricoprire il ruolo di Magistrato alle acque, esprimeva la propria, decisa contrarietà all'ipotesi che ad assumere quell'incarico fosse proprio Riva, giudicato da Mazzacurati un tecnico certamente competente, ma poco malleabile e del tutto estraneo al sistema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## il caso

In attesa del nuovo Polo delle costruzioni

# È guerra alla Trevi, il cda: «Salvataggio a rischio»

*La famiglia Trevisani chiede la revoca del board. Ma anche la Cdp fa muro*

### FUOCO INCROCIATO

Mandato ai legali per chiarire le responsabilità della holding Thse. Giù il titolo in Piazza Affari

### Camilla Conti

■ Mentre il settore delle costruzioni aspetta il polo «di sistema» messo in cantiere dal tandem Salini Impregilo-Cdp, si fa più aspra la battaglia tra azionisti e cda di Trevi. La famiglia Trevisani, che controlla la società di ingegneria di Cesena attraverso la Trevi Holding (Thse), ha chiesto la convocazione di un'assemblea per revocare il consiglio di amministrazione. Ma lo stesso board ieri ha ribattuto a muso duro: le ragioni della richiesta sono «Del tutto infondate e contraddittorie» nonché «potenzialmente idonee a pregiudicare la messa in sicurezza» dell'azienda impegnata in un complesso piano di ristrutturazione.

Come si è arrivati a questo punto dello scontro? Qualche settimana fa Trevi Holding ha ottenuto dal Tribunale il via libera a richiedere la convocazione dell'assemblea della controllata Trevisani per la revoca dei suoi amministratori che secondo la famiglia avrebbe generato un «deficit di legittimità» nella manovra finanziaria messa a punto dal cda per salvare il gruppo schiacciato da 700 milioni di euro di debiti. Ovvero avrebbe travalicato la delega conferitagli a luglio 2018 dall'assemblea.

Il piano prevede un aumento da 130 milioni, la conversione di 310 milioni di debito bancario, nuove linee di credito per 52 milioni e l'allunga-

mento del debito al 2024. La cassaforte dei Trevisani si trova in concordato preventivo, non può indebitarsi per l'aumento, dunque rischia di dover cedere il controllo dell'azienda di cui oggi possiede il 32,7 per cento. In particolare, Thse contesta l'azzeramento del capitale esistente, motivando l'affondo anche con la «doverosa salvaguardia degli interessi dei creditori e dei piccoli azionisti».

Per salvare Trevi, la Cassa Depositi & Prestiti (al 16,85%) e Polaris (al 10%) sono pronte a intervenire, forti di un accordo con le banche creditrici. E si sono schierate dalla parte del cda che ora ha conferito mandato ai propri legali di approfondire la responsabilità di Thse e degli amministratori della società che ne sono espressione e ha anche disposto l'avvio «delle opportune attività istruttorie volte all'approfondimento di taluni elementi della richiesta» della holding, fissando una nuova riunione entro il 15 luglio.

Nella stessa seduta il board intende approvare i bilanci 2017 e 2018, adottare «ulteriori determinazioni funzionali» al piano di salvataggio e convocare l'assemblea per l'approvazione dei bilanci e la nomina del nuovo consiglio che sostituirà quello in scadenza. La guerra tra i soci e il consiglio rischia insomma di allungare oltremisura i tempi del salvataggio e di spalancare le porte delle procedure concorsuali, complicando il rilancio di un gruppo da 7mila dipendenti. E gli effetti pesano anche sull'andamento del titolo in Borsa: le azioni Trevi Finanziaria Industriale hanno chiuso ieri in Piazza Affari in flessione dell'1,78% a 0,24 euro; ma la perdita negli ultimi sei mesi è ormai prossima al 20 per cento.



**GRANDI OPERE.** Il ministero dei Trasporti ha messo sul sito l'analisi economica dell'infrastruttura

# Sorpresa, la Tav è un beneficio

Costi fino a mezzo miliardo se salta la Verona-Padova. Marangoni: basta chiacchiere

di **NICOLA NEGRIN**

La sorpresa non sta nei numeri ma nelle dichiarazioni. Quelle ufficiali che portano il timbro del ministero dei trasporti e delle infrastrutture guidato da Da-

nilo Toninelli: «Siamo di fronte a una grande opera ereditata dal passato, mai rallentata dall'analisi costi-benefici, è bene precisarlo, e che comunque costa troppo fermare». Il rappresentante del Movimento 5

stelle lo dice chiaro e tondo. E le parole si traducono in un numero pubblicato all'ultima pagina della relazione tecnico-giuridica: lo stop alla grande opera potrebbe costare fino a 500 milioni di euro. **PAG 14**

**LA GRANDE OPERA.** L'indagine condotta per il governo dal gruppo di lavoro del professor Ponti

# Tav, l'analisi è negativa ma il ministero avanza «Costa troppo fermarla»

Reso noto lo studio costi-benefici riguardante la tratta Brescia-Padova  
Squilibrio di 500 milioni: la penale per lo stop è di oltre un miliardo

**Il saldo è negativo ma nel conteggio figurano come criticità anche le mancante accise e i pedaggi in calo** **Restano alcune incongruenze Il documento parte da un numero sbagliato di treni merci in transito**

**Nicola Negrin**

La sorpresa non sta nei numeri. Quelli si sapevano, o meglio si intuivano. Secondo il professor Marco Ponti e il suo gruppo di lavoro, il progetto della nuova linea alta velocità-alta capacità Brescia-Padova non porta alcun beneficio; anzi, il conto è negativo per mezzo miliardo nel migliore degli scenari. Dunque, per loro che nello squilibrio valutano come una perdita anche le minori imposte pagate dai contribuenti allo Stato (leggi accise) e dagli automobilisti al casello (leggi pedaggi autostradali), non è conveniente. Tuttavia, la sorpresa sta nelle dichiarazioni. Quelle ufficiali che portano il timbro del ministero dei tra-

sporti guidato da Danilo Toninelli: «Siamo di fronte a una grande opera ereditata dal passato, mai rallentata dall'analisi costi-benefici, è bene precisarlo, e che comunque costa troppo fermare». Il rappresentante del Movimento 5 stelle lo dice chiaro e tondo. E le parole si traducono in un numero pubblicato all'ultima pagina della relazione tecnico-giuridica: lo stop alla grande opera costerebbe oltre un miliardo.

**I NUMERI.** Tre documenti. Tantissimi numeri e alcune considerazioni che partono da dati non del tutto corretti. L'analisi costi-benefici della Tav veneta è stata svelata dal Mit. Secondo Ponti e il suo staff, «il progetto non rag-

giunge la soglia di fattibilità economica». Né nello scenario ipotizzato da Rfi, né nello scenario rivisto dal gruppo di lavoro che, come punto di partenza, ha rivisto al ribasso la stima della crescita delle merci trasportate, considerato che quel «2,9 per cento annuo indicato non è più credibile», scrivono. Partendo da queste premesse, i risultati del gruppo di valutazione



portano a uno squilibrio negativo tra costi e benefici di 2,3 miliardi per la seconda ipotesi e di 588,6 milioni per la prima ipotesi (quella, cioè, che tiene conto delle stime indicate da Rfi). Già qui sorgono due considerazioni; la prima riguarda il calcolo errato dei treni merci. Ponti sottolinea in premessa che oggi sulla Brescia-Padova circolano 42 treni merci, ma secondo il modello di esercizio attuale prodotto da Italferr (allegato al progetto della Tav Vicenza-Padova) sono 83 oggi i convogli in transito sulla linea. La seconda considerazione riguarda i costi calcolati per arrivare al beneficio. Sono stati inseriti come "punto negativo" i mancati introiti da parte dello Stato (633 milioni di accise legate al carburante risparmiato da chi utilizzerà il treno al posto

dell'auto) e dei gestori autostradali (379 milioni di pedaggi in meno). Soldi che, però, rappresentano un beneficio (in termini di risparmio) per gli automobilisti. Togliendo le due cifre, quello squilibrio di 588 milioni diventerebbe un beneficio positivo.

**GLI ASPETTI.** La bocciatura è accompagnata dall'analisi giuridica. Quella che spiega quanto costerebbe fermare la Tav: 700 milioni per la Brescia-Verona, altri 500 per la Verona-Padova (dove tra progettazioni e Via sono stati spesi finora 83 milioni). Ecco perché Toninelli tira dritto aggiungendo, però, che «la grande opera si può migliorare in termini di sostenibilità ed efficienza, grazie agli approfondimenti del Mit». Tra i suggerimenti, oltre al recepimento «delle osservazioni

ambientali» anche «il passaggio del sistema di alimentazione da 25 kV a 3 kV, per rendere i quattro binari più flessibili». Sistema, questo, che è già previsto per il tratto vicentino. E proprio sulla Verona-Padova il gruppo di lavoro ammette che vi «è margine per ulteriori ottimizzazioni». Ma nel rapporto finale si trova una considerazione che lascia qualche perplessità: «Riguardo la riduzione dei costi si segnala una situazione: lo stretto affiancamento all'autostrada tra Vicenza e Padova, non necessario e tale da comportare ingiustificati costi di rifacimento dei manufatti stradali, oltre a lunghe opere di scavalco». Il problema, però, è che la Tav non corre parallela all'A4 ma alla linea storica della ferrovia. •

**I numeri**

**4,8**  
**IL COSTO IN MILIARDI DELLA VERONA-PADOVA**  
La tratta è divisa in tre lotti: la Verona-bivio Vicenza (2,7 miliardi), l'attraversamento di Vicenza (805 milioni) e la Vicenza-Padova (1,3 miliardi di euro). Al momento sono stati spesi solo 83 milioni di euro, ma se si decidesse di fermare oggi l'opera si spenderebbe mezzo miliardo

**588**  
**IL BENEFICIO NEGATIVO DELLA BRESCIA-PADOVA**  
Secondo l'analisi, il beneficio della grande opera non è positivo rispetto ai costi. Lo squilibrio è di 588 milioni, ma va detto che nel conteggio pesa (in maniera negativa) il miliardo in meno che, con la Tav, lo Stato e le società che gestiscono le autostrade incasserebbero

**17%**  
**PENDOLARI SULLA TRATTA VICENZA-PADOVA**  
È la seconda tratta più frequentata del corridoio. Secondo i dati, fatto 100 il numero di pendolari che viaggiano lungo la Milano-Venezia, in 18 sono sulla Padova-Venezia, mentre in 17 percorrono la Vicenza-Padova. Al terzo posto la Venezia-Padova



Il ministero dei trasporti ha pubblicato l'analisi costi-benefici del progetto della Tav tra Brescia e Padova

LA VOCE DEGLI IMPRENDITORI. Confindustria adesso chiede di agire

# Marangoni accelera «Basta chiacchiere»

vicepresidente attacca  
Dobbiamo recuperare  
tempo perso: adesso  
on si deve parlare più»

Parole, parole e ancora parole messe nero su bianco in un'analisi costi-benefici che a questo punto non si è rivelata del tutto utile (per usare un eufemismo). Per questo Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle strategie del territorio, non usa mezzi termini e va dritto al punto. «Il ministro Toninelli ha detto un'importante verità - afferma -, questa è effettivamente una "grande opera". E ancora una volta, qualora non fosse stato sufficiente quanto detto, stradetto e ripetuto in passato, aggiungo che si tratta di un'opera assolutamente necessaria e urgente da mettere in cantiere, smettendola di perdere tempo sul "se" e iniziare e lavorare concretamente sul "come" e sul "quando"». Marangoni lo ripete ancora una volta: «Questo territorio e l'Italia tutta - aggiunge - ha estremo bisogno che il corridoio est-ovest sia efficiente e sostenibile, ovvero che la rotaia ad alta velocità e capacità si affianchi alla gomma visto che la A4 non regge più. Per questo è impensabile parlare di un mero miglioramento della struttura esistente ma è necessario il quadruplicamento dei binari, come abbiamo sempre sostenuto, e, per la nostra provincia, sbloccare le autorizzazioni mancanti sull'attraversamento di Vicenza. Ci aspettiamo, visto che l'impasse mi-

nisteriale pare superata, che ora finalmente si possa procedere spediti. Sul territorio siamo tutti d'accordo su questo tema, ora è tempo di smettere di parlare ed è il momento di iniziare a costruire qualcosa di importante: la mobilità del prossimo futuro. Per farlo è necessario anche iniziare a reperire i finanziamenti: l'opera oggi è sparita dai radar, mentre, invece, si tratta di un'arteria di fondamentale importanza. Per cui contiamo, ora, che si acceleri per recuperare il tempo perso».

Sulla vicenda interviene anche Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto. «Il dossier richiama dati e numeri che non conosciamo tutti nel dettaglio ma, la maggior parte delle grandi opere realizzate in passato e a cui oggi non potremmo rinunciare, non avremmo mai visto la luce se fossero state valutate con questo genere di criteri. Se i costi sono certi (3,5 miliardi per il segmento Brescia-Verona e circa 5,2 miliardi per la Verona-Padova) l'intero valore dell'indotto diretto e indiretto così come tutti i benefici diretti e indiretti che l'infrastruttura genererà in futuro, non sono sempre presi in considerazione». • N.I.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gaetano Marangoni (qui con Ciambetti) chiede ora di accelerare



**LA POLITICA.** Esulta il sindaco Rucco dopo il lavoro di squadra, mentre Fracasso (Pd) interviene su alcuni punti critici

# Zaia: «Ora pancia a terra e lavorare»

## Il governatore: «Serve solo silenzio Via ai cantieri attesi da decenni»

«Al di là dei contenuti tecnici, sui quali lascio la parola agli esperti; al di là delle raccomandazioni, dei dibattiti, delle opinioni, quello che emerge dall'analisi costi-benefici per l'alta velocità Brescia-Verona-Padova è incontrovertibile. Si è perso troppo tempo per dotare la Baviera d'Italia, con uno dei più alti Pil del mondo e con uno straordinario sistema imprenditoriale e sociale, di un'opera fondamentale per la mobilità di persone e cose». Ha dovuto aspettare anche l'analisi costi-benefici sulla Tav, e, ora che è arrivata, Luca Zaia preme il piede sull'acceleratore. E lo fa senza nascondere la propria irritazione: «Adesso basta - in calza il governatore del Veneto - perché le opere sono appaltate, il consenso territoriale è totale, tornare indietro non si può e non si deve. Quindi pancia a terra e lavorare per portare a compimento un'opera che andava fatta da decenni. Non possiamo - aggiunge - continuare a togliere competitività a un territorio che già soffre per vincoli, burocrazia, lacci e laccioli, senza dimenticare le necessità di connettività tra Lombardia e Veneto emersi sia in sede di elaborazione della candidatura vincente alle Olimpiadi invernali del 2026, sia nell'ambito del recentissimo nuovo Piano re-

gionale trasporti 2020-2030 del Veneto». E conclude: «Adesso, ripeto, lavorare. Silenzio e lavorare». Esulta il sindaco di Vicenza Francesco Rucco - una grande vittoria per tutto il nostro territorio - commenta - che premia la volontà e la caparbietà di tutte le parti coinvolte, dalle forze politiche ai sindaci, dalle categorie economiche a quelle sociali, tutti uniti in un gioco di squadra che ora riceve un forte impulso a continuare su questa strada. Nei prossimi giorni vedrò a Vicenza i tecnici di Rfi per studiare e discutere le loro controdeduzioni in merito alle tante osservazioni presentate sul progetto preliminare. Da questo momento la questione Tav può, e deve, avere un ulteriore slancio verso la sua realizzazione».

La spinta all'opera è trasversale. «Si aprano i cantieri senza ulteriori indugi», sottolinea Stefano Fracasso, capogruppo del Pd in Regione, che guarda ai dati: «È davvero un paradosso che chi vuol revocare la concessione alla Società autostrade metta poi in conto i mancati pedaggi come elemento negativo dell'alta velocità». «Tante chiacchiere per nulla - aggiunge il senatore Udc Antonio De Poli - fermare la Tav non si può, meno male. Vince la politica dei sì che scommette sul futuro e sulla crescita. Ora i cantieri partano subito». ● N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Esultano il governatore Luca Zaia e il sindaco Francesco Rucco



## VALORIZZAZIONI EDILIZIE

# Imposte fisse a prescindere dal soggetto cedente

L'agevolazione per le operazioni di «valorizzazione edilizia» prevista dal dl Crescita (art. 7, dl 34/19 convertito in legge 58/2019) si applica, al ricorrere dei requisiti di legge, agli acquisti effettuati nei confronti di qualsiasi soggetto cedente l'immobile strumentale oggetto di demolizione o ricostruzione (sia privati che soggetti Iva). La norma infatti non pone limiti soggettivi con riferimento al soggetto cedente e quanto indicato nella relazione illustrativa del decreto ante conversione appare superato a seguito delle modifiche normative apportate in sede di pubblicazione in *G.U.* della legge.

La relazione tecnica al decreto infatti, pur nell'assenza di specifiche previsioni nel testo di legge, prevedeva che «(...) la disposizione in materia di incentivi alla rigenerazione urbana introduce alcune agevolazioni relative alla cessione in permuta di immobili abitativi da parte di soggetti non Iva (...)». Come auspicato dalla più attenta dottrina, tale pre-

visione appare ad oggi superata: in sede di conversione è stato inserito un espresso riferimento anche alle cessioni esenti da Iva (art. 7, comma 1, dl 34/19 «(...) anche nel caso di operazioni ai sensi dell'art. 10 del dpr 633/72 (...)» che conferma l'applicabilità della norma agevolativa a prescindere dalla tipologia di soggetto cedente il fabbricato oggetto di «valorizzazione edilizia». In altri termini, anche alla luce della modifica normativa indicata, l'agevolazione non può essere implicitamente limitata alle cessioni da privati.

Le imposte di registro, ipotecarie e catastali saranno quindi dovute in misura fissa (200 euro ciascuno), a prescindere dal soggetto cedente il fabbricato, purché trattasi di trasferimenti, operati dall'1/5/2019 al 31/12/2021, anche esenti da Iva:

1. a favore di imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare;
2. di interi fabbricati:

a. per i quali nei dieci anni successivi all'acquisto, le imprese acquirenti

provvedano:

i. alla demolizione e ricostruzione degli stessi, anche con variazione urbanistica, oppure alla manutenzione straordinaria o restauro o risanamento conservativo o ristrutturazione edilizia; e

ii. alla successiva alienazione, anche frazionata, purché pari ad almeno il 75% del volume del nuovo fabbricato;

b. la cui ricostruzione rispetti la normativa antisismica e gli edifici conseguano classe energetica NZEB, A o B.

Fiscalmente l'agevolazione introdotta dal dl crescita può rappresentare un significativo impulso al settore dell'edilizia, soprattutto confrontandola con le casistiche per le quali il trattamento impositivo ordinario comporta l'applicazione di imposte in misura proporzionale:

**Giacomo D'Angelo  
e Marco Baggettì**

—© Riproduzione riservata—

## Regime ordinario e agevolazione

| Fattispecie   | Regime ordinario  | Agevolazione dl 34/19   |
|---|---|---|
| Cessione fabbricati abitativi o strumentali da privato          | Registro: 9%<br>Ipotecaria: 50 euro<br>Catastale: 50 euro         | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 200 euro<br>Catastale: 200 euro |
| Cessione fabbricati abitativi imponibile Iva                    | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 200 euro<br>Catastale: 200 euro | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 200 euro<br>Catastale: 200 euro |
| Cessione fabbricati abitativi esenti Iva                        | Registro: 9%<br>Ipotecaria: 50 euro<br>Catastale: 50 euro         | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 200 euro<br>Catastale: 200 euro |
| Cessione fabbricati strumentali (sia esenti che imponibili Iva) | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 3%<br>Catastale: 1%             | Registro: 200 euro<br>Ipotecaria: 200 euro<br>Catastale: 200 euro |



# «Due cassoni non funzioneranno» La perizia profetica del Consorzio

Altri guai per il Mose. Rapporti dei tecnici denunciano le anomalie. E le cerniere corrose sono da sostituire in blocco

**Alberto Vitucci**

«È prevista l'eventualità che due cassoni per bocca rimangano nei recessi, senza che la protezione della laguna sia compromessa». Parole profetiche, quelle pronunciate dall'ingegner Viviana Ardone, dirigente tecnico del Consorzio Venezia Nuova, durante il collaudo della paratoia di Malamocco e Chioggia nel settembre del 2015. Perché pochi mesi dopo, nell'agosto del 2016, la sperimentazione di Treporti aveva fatto flop. Erano state due paratoie a non rientrare nei cassoni sul fondo, a causa dei materiali accumulati. Una delle tante anomalie messe nero su bianco dagli esperti del Consorzio. Adesso raccolte nel materiale per il bando di gara che dovrà affidare a una ditta esterna la manutenzione e la sostituzione delle cerniere corrose. Allarmi rilanciati anche dal professor Enrico Foti dell'Università di Catania, consulente del Consorzio. Possibile, scrive nel verbale, «l'insorgere di carichi non simmetrici nelle fasi di sollevamento, in particolare quando l'ultima paratoia viene sollevata».

Problemi di funzionamento del sistema. Che si aggiungono ai tanti registrati per la corrosione delle cerniere, steli, barre e tensionatori. Questi dovranno essere tutti sostituiti da meccanismi di materiale più resistente. Secondo

il Rina, il registro Navale italiano, la durata delle cerniere è ridotta a meno di un terzo di quella dichiarata nel progetto. «Il fenomeno dei danneggiamenti del gruppo cerniera, in particolare gli steli», scrivono i periti nelle relazioni presentate al Consorzio, «si è diffuso con gravità diverse su tutte le bocche di porto». Risultano usurati gli steli ma anche le valvole, i dadi di fissaggio che possono compromettere la tenuta e il funzionamento del sistema. Adesso la gara prevede di spendere 34 milioni per rifare in pratica tutti quei pezzi con materiali più resistenti. Perché i danneggiamenti risultano evidenti sott'acqua.

Un bel rebus. Che complica il cammino della grande opera. Il governo ha approvato il decreto Sblocca cantieri, e al suo interno è previsto un commissario per portare a termine i lavori del Mose. Lavori che sono bloccati da anni. Prima lo scandalo e gli arresti, poi la nomina da parte dell'Anac di Cantone dei due amministratori straordinari. poi la scoperta delle «criticità». segnalate al ministero già due anni fa, con una spesa di almeno cento milioni per ripararle. Le ossidazioni ai tubi sott'acqua, le corrosioni, la mancata manutenzione di una struttura complessa destinata a vivere sott'acqua. Una grande opera costata fin qui quasi sei miliardi di euro, dove i progettisti e il monopolista Consorzio Ve-

nezia Nuova di Mazzacurati ha sottovalutato i costi e le attività di gestione.

«Una follia, se una barca deve essere verniciata ogni anno», dice l'architetto Fernando De Simone, autore all'epoca di progetti alternativi alle dighe sott'acqua mai seriamente valutati dai governi prodi e Berlusconi, «il Mose che sta fermo sott'acqua dovrà essere ripreso almeno una volta l'anno. L'attività del porto sarebbe sempre bloccata. le spese incalcolabili».

Nuove problematiche che non migliorano la situazione, i rapporti fra i commissari di Cantone e il Provveditorato del ministro Toninelli. Il commissario Giuseppe Fienngo ha ribadito le sue accuse al progetto e alle imprese che agivano in regime di monopolio assoluto prima dell'inchiesta. Come Mantovani, Condotte, Fincosit.

Il provveditore Roberto Linnetti contrattacca. «Ma in questi anni cosa è stato fatto per risolvere i problemi della corrosione?» Nulla o quasi. Intanto il gigante sott'acqua accumula detriti e ruggine. E i costi aumentano sempre più. —





## L'industria che cambia

### Il caso: Ceramiche Piemme

# Il welfare per i dipendenti passa da un portale

Un portale a disposizione dei dipendenti per consentire l'accesso, in piena autonomia, a varie forme di agevolazioni e premi, dai bonus per l'acquisto di carburante al rimborso dei libri di testo per la scuola dei figli. È la scelta fatta da Ceramiche Piemme, gruppo di Fiorano (Modena) che impiega 369 addetti, tra la sede commerciale e logistica e l'impianto produttivo di Solignano, sempre nel Modenese, che ogni anno, con forni a recupero di calore, produce oltre sette milioni di metri quadrati di gres porcellanato.

«Abbiamo voluto la piattaforma per semplificare l'accesso dei nostri collaboratori ai nuovi servizi previsti dal legislatore per riconoscere loro un maggiore potere d'acquisto», dice Carla Vacchi, presidente dell'azienda. «Abbiamo investito tempo e risorse in questo progetto – prosegue Vacchi –, perché crediamo che per lavorare bene sia fondamentale stare bene».

Una svolta avvenuta l'anno scorso con la firma del contratto integrativo aziendale siglato con i sindacati e che ha previsto nuovi premi variabili sotto forma di welfare. Scelta che ha convinto tutti i lavoratori, per il 28% donne: ad oggi risultano tutti iscritti al portale

che consente di accedere a una vasta gamma di beni e servizi, che comprendono anche versamenti previdenziali complementari, buoni pasto, assistenza per gli anziani non autosufficienti. Tutto con estrema facilità. «Perché tra i nostri compiti c'è anche quello di assicurare l'informazione e la semplificazione dell'accesso da parte del lavoratore agli strumenti e ai servizi ai quali ha diritto», spiega Vacchi.

Da quando è stato attivato, nel giugno del 2018, il portale ha permesso di erogare ai dipendenti agevolazioni per una somma complessiva che supera i 54mila euro. La maggioranza dei lavoratori – per un totale che sfiora i 48mila euro – l'ha utilizzato per fare acquisti. Ma non sono mancate le spese per l'istruzione dei figli, per la previdenza complementare, per la cultura e l'intrattenimento.

L'azienda, che recentemente ha deciso anche di mettere a disposizione dei dipendenti una assistente sociale, ha chiuso il 2018 con un fatturato di 98 milioni. Dalla fabbrica di Solignano esporta in tutto il mondo (va oltreconfine l'87% della produzione), dall'Europa agli Usa, per arrivare ai Paesi del Far East.

—Na.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# L'industria che cambia

## La ricerca

# Involucri tecnologici contro il global warming

**D**i fronte all'emergenza del surriscaldamento del pianeta, ai centri urbani che raggiungono temperature fino a sei gradi più alte delle zone rurali con strade e tetti che in estate arrivano a 90°C, avere sul mercato materiali che isolano e proteggono termicamente spazi ed edifici diventa un'istanza globale. È questa la premessa è alla base del progetto "Involucro ad alte prestazioni", inserito nel goal 9 dell'Agenda 2030 di Confindustria Ceramica ("Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile"), che si sta ultimando in Emilia-Romagna grazie alla collaborazione tra il Ciri-Ec (Centro interdipartimentale per la ricerca industriale - Edilizia e costruzioni dell'Università di Bologna), il Centro Ceramico (Consorzio universitario emiliano per la ricerca nel settore ceramico), il Cnr-Istec (Istituto del Cnr a Faenza, nel Ravennate, che si occupa dei materiali ceramici), e due enti di ricerca e certificazione del territorio, Certimac e Ri.Cos.

Obiettivo del progetto è innovare radicalmente la tecnologia della facciata ventilata tradizionale trasformandola in un sistema modulare intelligente, in grado di adattarsi dinamicamente alle condizioni ambientali esterne e di raggiungere in inverno e

in estate alte prestazioni in campo energetico, ambientale e acustico. «Stiamo completando in questi mesi la fase finale del lavoro, cofinanziato dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito del Por Fesr 2014-2020 per circa 1 milione di euro su 1,4 milioni di costo complessivo - spiega la direttrice del Centro ceramico, Maria Chiara Bignozzi - grazie al supporto di tre partner industriali della Romagna, Aliva, Ciri Ambiente e Imola Tecnica».

Sono le aziende ad essersi fatte carico della costruzione del "laboratorio" di prova, costituito da due torrette alte quasi sette metri a San Mauro Pascoli, dotate di strumenti di misurazione dove testare le prestazioni dei nuovi involucri: moduli con caratteristiche di riflettanza solare (per ridurre il carico termico), con impiego di materiali (porosi) a cambiamento di fase e con elementi fotovoltaici integrati (per produrre energia); ma anche dispositivi per controllare l'assetto di griglie di ventilazione e rivestimenti; e sistemi di aggancio delle pareti isolanti per ridurre le vibrazioni.

«Il monitoraggio delle prestazioni sulle torrette - conclude Bignozzi - continuerà ancora per alcuni anni e il laboratorio resterà a disposizione delle aziende regionali che, attraverso il Ciri-Ec, vorranno provare le loro soluzioni».

—I.Ve.



CAMERA DI COMMERCIO

## Pozza incontra Confapi «Al lavoro per le pmi»

TREVISO. Ieri mattina in Camera di Commercio incontro fra il presidente Mario Pozza, Federica Polloni, presidente di Apindustria Treviso e Nicola Zanon, direttore di Confapi Venezia. Un altro passo nel fitto calendario del 2019 di Confapi, dato che quest'ultima è tornata nel capoluogo della Marca, con tutti i suoi servizi per piccole e medie imprese, dopo 28 anni di assenza.

Mario Pozza ha dichiarato: «Sono lieto dell'incontro, la Camera di Commercio è aperta al mondo della rappresentanza associativa per creare quella rete di ascolto delle necessità delle imprese e per offrire le giuste strategie d'azione. D'ora in avanti Confapi parteciperà a tavoli di lavoro con enti e istituzioni, aumentando il sostegno alle piccole e medie imprese».

Soddisfatta anche Federica Polloni: «Prosegue la nostra azione di incontro con gli enti, le associazioni e gli istituti del territorio trevigiano successivi al recente avvio delle nostre attività associative». Nicola Zanon è dell'avviso che «è necessario mantenere vivo un dialogo proficuo finalizzato a supportare ed agevolare le piccole e medie imprese verso obiettivi comuni di crescita». Dopo le amministrazioni comunali già incontrate, sono ora in programma incontri con altre istituzioni, tra cui l'Università Ca' Foscari e la direzione provinciale dell'Inps. —

**Alberto Pozzobon**



IMMOBILIARE In Polesine 2.307 transazioni nel 2018, a Rovigo 607. Ma l'equilibrio sarebbe 900

# Case, si vende di più a prezzi bassi

La quotazione media è di 1.061 euro al mq. Mercuri: "I due dati insieme sono negativi"

## ■ Soffrono ancora le macroaree del Medio Polesine Occhiobello e Rosolina Mare

ROVIGO - In Polesine sta progressivamente crescendo il mercato immobiliare, anche se non decolla. E in genere conviene investire sul mattone, visto che i prezzi al metro quadro, rispetto al resto del Veneto, sono ancora appetibili.

Sono, infatti, appena state rese pubbliche le statistiche regionali relative al mercato immobiliare residenziale della direzione centrale servizi estimativi e Osservatorio mercato immobiliare della Regione Veneto, che forniscono una concreta analisi della composizione e delle dinamiche del mercato immobiliare nell'anno 2018 del settore residenziale.

I dati relativi alla provincia di Rovigo registrano un aumento del numero delle compravendite immobiliari in tutta la provincia, con 2.307 transazioni, che rappresentano un aumento del più 8,70% rispetto al 2017. Si distingue particolarmente il capoluogo Rovigo con 607 compravendite, corrispondente a un più 9,4% rispetto all'anno precedente. Niente a che vedere con l'annus horribilis del mercato immobiliare, il 2013, quando a Rovigo città si chiusero 400 contratti di compravendita. Tuttavia non siamo ancora all'equilibrio perfetto, che secondo gli esperti del settore dovrebbe essere intorno alle 900 transazioni all'anno.

La maggior parte del territorio polesano ha registrato valori in aumento del numero degli scambi, ad esclusione delle macroaree Medio Polesi-

ne (Riviera Adige), Occhiobello e Rosolina mare.

Si vende di più, ma è anche vero che i prezzi continuano a essere in calo. La quotazione media per l'intera provincia di Rovigo è di 1.061 euro al metro quadrato (meno 0,34% rispetto al 2017), laddove la quotazione media del Veneto è di 1.912 euro al metro quadrato per i capoluoghi e di 1.262 euro al metro quadro per gli altri comuni.

La richiesta maggiore è rivolta verso abitazioni di superficie compresa fra 50 e 85 mq. Il maggior numero delle compravendite è stato registrato nella zona "Centro cittadino e quartieri" che coincide con la città, escluso il centro storico, ed i suoi quartieri con edificazioni recenti. Segue la Zona Rurale, Frazioni, Località, Borgate che conferma nel territorio l'interesse per le abitazioni in corrispondenza delle Frazioni più distanti dalla sede comunale, e poi la zona corrispondente al Centro Storico dove il mercato offre, in particolar modo, appartamenti distribuiti lungo Corso del Popolo e le Piazze principali.

La quotazione media comunale è di 1.155 euro al metro quadro. Si va da un minimo medio di 950 euro nella "Zona commerciale produttiva" a un massimo medio di 1.387 euro/mq della zona "Centro storico, Sede Municipale".

"I dati, a prima vista positivi, sono invece tutt'altro che incoraggianti - dichiara Paolo Mercuri presidente di

Ape Confedilizia di Rovigo - Infatti l'aumento delle transazioni accompagnato dalla riduzione dei prezzi è indice di un mercato immobiliare malato, perché, secondo la nota legge economica 'della domanda e dell'offerta', in un mercato sano, all'incremento della domanda dovrebbe corrispondere un incremento dei prezzi".

In sostanza i proprietari, pur di vendere, sono costretti a deprimere i valori degli immobili e gli acquirenti comprano solo in presenza di valori inferiori. "Senza considerare l'enorme quantità di immobili privi di valore in quanto impossibili da vendere o da affittare per le condizioni strutturali, di manutenzione, o di ubicazione, o di scarsa appetibilità - aggiunge Mercuri - Sul fenomeno erosivo incide anche l'aumento delle vendite che avvengono attraverso le aste immobiliari".

Con la riduzione dei prezzi si riduce pertanto il risparmio delle famiglie e delle imprese che hanno creduto e investito nell'immobiliare negli anni meno recenti. "Presenteremo al nuovo sindaco le nostre idee e le nostre proposte per il miglioramento del comparto immobiliare - assicura il presidente di Confedilizia - Un problema ulteriore che affligge il settore è ancora quello delle morosità nei rapporti di locazione".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# CONFESERCENTI L'appello del presidente Vittorio Ceccato "Riavviare il piano Interventi"

ROVIGO - Vittorio Ceccato, presidente di Confesercenti Rovigo e rappresentante di Anama, analizza l'andamento del mercato immobiliare a Rovigo ed è cautamente ottimista. "Passo dopo passo, dal 2013, anno peggiore in assoluto, da 400 compravendite a Rovigo siamo passati a 600. L'equilibrio di un mercato stabile e sano sarebbe attorno alle 900 transazioni all'anno. Siamo ancora lontani, ma non troppo, visto che il progresso da un anno all'altro c'è stato. Certo, siamo davvero distanti

da anni come il 2006, quando si sono registrate 1.736 vendite". Ceccato è però certo che il mercato vada verso un'apertura: "E' un riflesso delle province vicine, che sono tutte in positivo. A ruota questo riflesso toccherà Rovigo. In genere succede sempre così". A essere penalizzati sono soprattutto i giovani: "Hanno condizioni lavorative meno stabili e inoltre hanno uno stile di vita e capacità di risparmio più contenuti. I tempi per risparmiare si allungano e si ricorre ai genitori".

"Se l'amministrazione riprendesse in mano o decidesse di partire da zero con un piano degli interventi - è il pensiero di Ceccato - potrebbero sbloccarsi dei fabbricati in centro. Potrebbero essere ripresi e riqualificati con l'interesse delle imprese costruttrici. Inoltre il Comune ha una serie di proprietà che può decidere di alienare per valorizzarle a prezzi di mercato. Sono tutte costruzioni appetibili". E per ora destinate all'abbandono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra Paolo Mercuri, presidente di Ape Confedilizia di Rovigo

## Compravendite immobiliari nel 2018

- In Polesine **2.307** (+8,7% sul 2017)
- A Rovigo **607** (+9,4% sul 2017)

## Valori medi per metro quadro

- In Polesine **1.061 €/mq** (-0,34% rispetto al 2017)
- A Rovigo **1.155 €/mq** (in media)
- In Veneto **1.912 €/mq** (per i capoluoghi)



Il presidente Vittorio Ceccato, rappresentante Anama