

Rassegna del 23/07/2019

ANCE VENETO

23/07/2019	Corriere di Verona	5 Addio a Lonardi, costruttore instancabile - Addio ad Attilio Lonardi «Un costruttore che amava la sua Verona»	Aldegheri Lillo	1
------------	--------------------	---	-----------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

23/07/2019	Italia Oggi	32 Validi i corsi del 2013	De Lellis Carla	3
23/07/2019	Mf	16 Contrarian - Perché i timori su Progetto Italia sono infondati	...	4

SCENARIO

23/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Finanziamenti illeciti: Orsoni deve pagare le tasse ma fa ricorso	e.bir	5
23/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, i due nomi di Toninelli I test delle dighe di Chioggia	Mo.Zi	6
23/07/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9 «Nella galleria di Malo solo materiali a norma» Pedemontana, la difesa chiede il dissequestro	Centin Benedetta	8
23/07/2019	Corriere di Verona	5 L'amicizia e quell'ultimo regalo che ci hai dato	Spadaccino Antonio	10
23/07/2019	Foglio	2 Edilizia "di cittadinanza" nella Vienna di un secolo fa. Ma era un'altra cosa	Affaticati Andrea	11
23/07/2019	Gazzettino	9 Mose, il fisco ora chiede a Orsoni le tasse sui finanziamenti illeciti - Mose, finanziamenti illeciti il conto del Fisco a Orsoni	Amadori Gianluca	12
23/07/2019	Gazzettino Belluno	3 Scuole, la Provincia trova 10 milioni - Istituti superiori da rinnovare: "intercettati" 10 milioni di euro	Tormen Damiano	14
23/07/2019	Gazzettino Belluno	3 Mappata la vulnerabilità sismica: ora si lavora ai progetti	D. T.	16
23/07/2019	Gazzettino Friuli	6 Le compravendite di immobili saranno più sicure in regione	Lanfrit Antonella	17
23/07/2019	Gazzettino Pordenone	6 Appalti pubblici, una task force per non lasciare da soli i Comuni	...	18
23/07/2019	Gazzettino Venezia	4 Commissario, due candidati per il Mose - Ex generale o ingegnere per finire il Mose	Fullin Michele	19
23/07/2019	Gazzettino Venezia	3 Incarico nazionale per Di Marco	...	21
23/07/2019	Gazzettino Venezia	12 Mose, partono i test sulle paratoie	Degan Diego	22
23/07/2019	Giornale di Vicenza	16 Filobus, il ministero pretende le "bretelle"	Negrin Nicola	24
23/07/2019	Messaggero Veneto	14 Cala il traffico di auto in A4 Autovie investe 187 milioni	...	27
23/07/2019	Messaggero Veneto Gorizia	22 Il Comune diventa agenzia immobiliare Quattro edifici in vendita per un milione	Fain Francesco	28
23/07/2019	Messaggero Veneto Gorizia	22 Fra i beni messi sul mercato 31 vecchie cabine elettriche	M.B.	30
23/07/2019	Messaggero Veneto Udine	22 Nasce il certificato di origine degli immobili a tutela della regolarità	Cesare Alessandro	31
23/07/2019	Nuova Venezia	17 L'Erario chiede all'ex sindaco Orsoni le tasse sulle tangenti - Tasse su 250 mila euro di mazzette L'ex sindaco Orsoni deve pagare	Bon Rubina	32
23/07/2019	Nuova Venezia	17 Mose, iniziati i test sulle 18 paratoie a Chioggia - Commissario Mose, in cerca dell'intesa primi contatti tra il ministro e Zaia	A.V	33
23/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15 Terza corsia dell'A4 piano da 187 milioni entro giugno 2020	...	35
23/07/2019	Piccolo	14 Autovie, ok del cda a investimenti per 187 milioni sulla terza corsia	...	36
23/07/2019	Tribuna-Treviso	16 Ora è scontro legale sul "bosco verticale" Dopo l'esposto Cazzaro muove gli avvocati	de Wolanski Federico	37
23/07/2019	Resto del Carlino Rovigo	5 Lavori in corso in A13	...	39



IL LUTTO

Addio a Lonardi,
costruttore
instancabile

VERONA Saranno domani a Sant'Eufemia i funerali dell'imprenditore edile Attilio Lonardi, morto a 57 anni, e protagonista di alcuni dei più importanti cantieri cittadini.

a pagina 5 con il ricordo
di **Antonio Spadaccino**

Addio ad Attilio Lonardi

«Un costruttore che amava la sua Verona»

Domani i funerali dell'imprenditore, morto a 57 anni

Segala

Nell'ultima telefonata dall'ospedale abbiamo parlato di cartiere

Trestini

Imprenditore molto preparato, lascia un vuoto incolmabile

Il lutto

di **Lillo Aldegheri**

VERONA Unanime cordoglio, a Verona, per la scomparsa di Attilio Lonardi, uno degli imprenditori edili più noti della città, stroncato a soli 57 anni da una grave malattia. Lascia la moglie Barbara, con cui era sposato da 28 anni, e i figli Luigi e Laura. I funerali si terranno domani pomeriggio alle 17 nella chiesa di Sant'Eufemia. Titolare dell'omonima impresa, è stato protagonista

di alcuni dei più importanti cantieri della città: Palazzetto dello Sport, Fiera, aeroporto Catullo, i restauri di Castel San Pietro e dell'ex garage Fiat (ora supermercato) di via Mannin, il Bricoman, solo per citarne alcuni.

Tra le molte parole commosse di queste ore, quelle del sindaco Federico Sboarina: «Provo un grande dolore personale - spiega Sboarina - di fronte ad una perdita per la nostra comunità, privata di un imprenditore che ha sempre avuto a cuore la crescita della nostra città». Dal mondo economico, Gian Luca Rana ricorda la lunga amicizia. «L'imprenditore che aveva costruito tutti gli stabilimenti Rana di San Giovanni Lupatoto. Un amico con cui ho fatto tanta strada insieme - ricorda - Era sempre in prima fila quando c'era da impegnarsi per Verona». Ed è toccante il necrologio con l'ultimo saluto dell'intera famiglia Rana, che rivolgendosi all'imprenditore

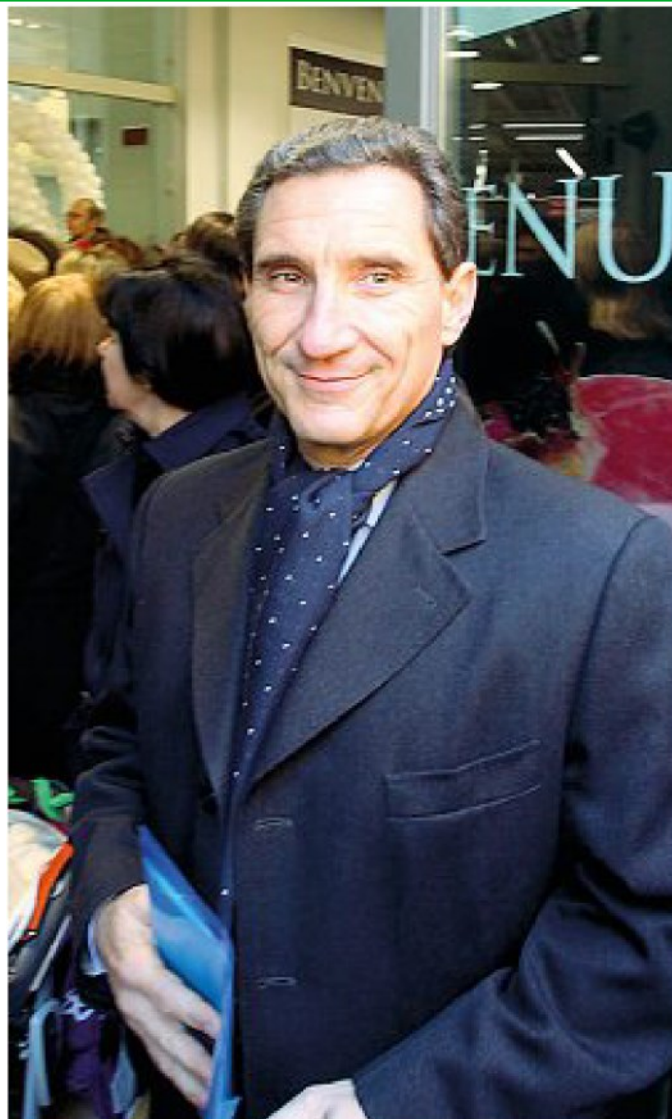
e all'amico dice che «non solo edifici e luoghi fisici, ma ancor prima ed ancor più tu hai edificato valori e sentimenti, quali la famiglia, l'amicizia, la lealtà, la solidarietà».

Carlo Trestini, presidente di **Ance Veneto**, parla di «vuoto incolmabile lasciato ora da un imprenditore molto preparato, capace, che amava Verona». Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona, ricorda «una persona con una grande voglia di creare progetti per la città, che voleva una Verona più bella e proiettata nel futuro». Ancora da Palazzo Barbieri, l'assessore all'Urbanistica, Ilaria Segala,



lo ricorda come «determinato, concreto, instancabile lavoratore, nell'ultima telefonata dall'ospedale abbiamo parlato della variante 23 e delle ex cartiere». E ultimamente, continua Segala «aveva abbracciato una delle mie battaglie sulle barriere architettoniche, avendo provato sulla sua pelle quanti edifici non sono accessibili, e resta nel ricordo una discussione sulla sede della Società Letteraria, su questo tema». Dal mondo sportivo, Gianluigi Pedrollo e Giorgio Pedrollo, a nome di tutta la Scaligera Basket ricordano come per Lonardi «le gare interne dei gialloblù dalla prima fila del parterre fossero un appuntamento fisso d'ogni domenica». Ricordo commosso anche dalla Serpelloni SpA, il cui titolare, Fortunato, anche lui scomparso, era stato presidente dell'Ance avendo al suo fianco Lonardi come presidente. «Abbiamo avuto il piacere di lavorare insieme in più occasioni - dice una nota aziendale - e lo stimavamo per l'amore che dimostrava verso la nostra città e soprattutto per il suo approccio etico al lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SEGNALETICA**Validi
i corsi
del 2013****DI CARLA DE LELLIS**

Gli attestati di formazione sulla segnaletica stradale, ottenuti sulla base delle regole del 2013 (dm 4 marzo 2013), mantengono validità fino a naturale scadenza, senza conseguenze per via delle nuove regole in vigore dal 15 marzo (dm 22 gennaio 2019). Lo precisa la commissione per gli interpelli sulla sicurezza nell'interpello n. 5/2019 a risposta di un quesito dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili).

La questione concerne la validità dei corsi di aggiornamento erogati secondo le regole del decreto 2013, abrogato dall'entrata in vigore (il 15 marzo 2019) del decreto 22 gennaio 2019. L'Ance, in particolare, chiede di sapere, in considerazione del fatto che il decreto 2019 ha modificato, rispetto al decreto 2013, il periodo di validità dei corsi e la loro durata, se sia corretta l'interpretazione per cui alle imprese che svolgono attività di revisione, integrazione e apposizione di segnaletica stradale, sia richiesto «un adeguamento dei corsi di formazione effettuati prima del 15

marzo 2019, sulla base del decreto del 2013, che stabiliva un periodo di aggiornamento della durata di quattro anni». Il decreto 2013, spiega la commissione, prevede che l'aggiornamento della formazione dei lavoratori sia garantito ogni quattro anni per mezzo di un corso teorico-pratico della durata minima di 3 ore, di cui 1 ora di contenuti tecnico-pratici; il decreto 2019 stabilisce che l'aggiornamento, nel corso di ogni quinquennio, va garantito per mezzo d'interventi formativi della durata minima di 6 ore. Sulla base di tali elementi, la commissione ritiene che, in assenza di una disciplina transitoria, trovi applicazione il principio generale della successione delle leggi nel tempo. Pertanto le norme del decreto 22 gennaio 2019 trovano applicazione dalla data dell'entrata in vigore (cioè dal 15 marzo 2019). Di conseguenza, gli attestati conseguiti precedentemente conservano la loro validità fino alla scadenza prevista dalla previgente normativa.

—© Riproduzione riservata—



CONTRARIAN

PERCHÉ I TIMORI SU PROGETTO ITALIA SONO INFONDATI

► L'immagine è quella del grande che mangia i piccoli. Così l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili (Ance) per bocca del presidente Gabriele Buia racconta Progetto Italia, l'operazione di consolidamento lanciata da Salini Impregilo che parte dall'acquisizione di Astaldi. Una posizione che permette letture alternative: il tentativo di dare visibilità a un'associazione che sta pian piano perdendo peso (delle 509 mila imprese attive nel settore ne rappresenta 20 mila, meno del 5%), è forse anche il comprensibile tentativo di categoria di tirare per la giacca il governo, e in particolare Cdp, per un sostegno finanziario ai più piccoli. I numeri della stessa Ance dicono però altro e in parte smentiscono le preoccupazioni di Buia, convinto che il nuovo colosso delle costruzioni da 14 miliardi possa togliere lavoro ai piccoli e medi imprenditori. A leggere l'Osservatorio Congiunturale dell'Ance, pubblicato a gennaio, emerge che i bandi pubblici indetti nel 2018 e superiori a 100 milioni di euro (quelli che entreranno nel mirino del nuovo colosso) sono stati appena 18, ossia lo 0,1% dei 23 mila bandi di gara pubblicati lo scorso anno. Il valore economico dei super-bandì è stato pari a 3,4 miliardi contro i 25 miliardi totali dei bandi indetti. Non solo: rispetto al 2017 il loro numero si è contratto del 33% e il valore economico del 44%. A guardare bene le paure dell'Ance non sembrano fondate. Nel 2018 rispetto a un valore del mercato delle costruzioni di 171 miliardi di euro solo 11,8 sono stati spesi nel segmento delle opere infrastrutturali nuove. E su 4 milioni di cantieri aperti appena 53 mila sono quelli riferibili a opere pubbliche. In Italia le grandi opere sono un miraggio: quelle in corso sono poche e la maggior parte è ferma. E a pagarne il prezzo sono tantissime aziende storiche. Non solo Astaldi, ma anche Condotte, Trevi, Gif, Unieco, Mantovani e Toti, tutti gruppi che navigano in gravi difficoltà finanziarie. La fetta più grande del mercato rimane appannaggio dei piccoli, che rappresentano la maggioranza dei soggetti attivi nel settore. Il 61,4% delle imprese (312 mila) ha un solo addetto e il 90% ha un fatturato inferiore a 500 mila euro. Per la quasi totalità di queste aziende sarebbe quindi impossibile partecipare a gare oltre i 100 milioni. Per questo c'è

chi ha letto la levata di scudi dell'Ance più come il tentativo di difendere lo status quo o di strappare qualche concessione in più al governo. Pochi giorni fa è stato lo stesso Buia a profetizzare un intervento di Cdp per garantire liquidità alle piccole imprese, idea cui il governo si oppone forse anche perché lo sforzo per sostenere il settore è già molto consistente e viene profuso attraverso il bonus ristrutturazione. L'Italia è prima in Europa per il sostegno a questo settore. Secondo la stessa Ance, questi benefici fiscali hanno assicurato alle imprese solo nel 2018 un giro d'affari di 22 miliardi, quasi quanto tutti i bandi per opere pubbliche rilasciati nello stesso anno. Il costo annuale di questa operazione per le finanze dello stato equivale a circa 11 miliardi di euro, con un onere accumulato negli ultimi 15 anni (da quando gli sgravi sono cominciati) che si aggira tra i 150 e i 200 miliardi. L'idea quindi che gli interessi di chi ha costruito il Canale di Panama possano confliggere con l'esercito delle pmi merita qualche approfondimento. L'associazione di oggi, vuoi anche a causa della crisi del settore, non è più la potente rappresentanza nella quale sedevano personaggi come Franco Nobili, approdo naturale dei grandi costruttori italiani e sala di compensazione di interessi imprenditoriali e politici. E l'uscita di Salini Impregilo (va detto che lo scorso giugno il costruttore ha comunque annunciato l'intenzione di rientrare) e di altri gruppi storici che oggi potrebbero dire addio alimenta questo distacco e nei calcoli dei suoi rappresentanti trasforma un'operazione di mercato, nata per rafforzare il patrimonio italiano rispetto ai grandi competitor stranieri, in una lotta per la sopravvivenza. (riproduzione riservata)



Commissione

Tributaria

Finanziamenti illeciti: Orsoni deve pagare le tasse ma fa ricorso

Per la commissione tributaria provinciale Giorgio Orsoni, ex sindaco di Venezia, deve pagare le tasse e le relative sanzioni sul finanziamento di 250mila euro ricevuto dal Consorzio Venezia Nuova nel 2010, per la campagna elettorale. Ma lui che si proclama innocente da cinque anni, ha presentato ricorso. La cifra che dovrà versare in caso di condanna non è ancora stata quantificata, intanto Orsoni ha rinunciato ad aderire alla definizione delle liti pendenti (che scadeva lo scorso 31 maggio), che gli avrebbe consentito di pagare di meno. Proprio di recente, nell'ambito del processo Mose, la Corte d'Appello ha confermato per Orsoni (insieme all'ex presidente del Magistrato alle Acque Maria Giovanna Piva) la condanna di primo grado, con il «salvaguardio» della prescrizione per buona parte dei reati. Per gli altri, invece, è stato assolto. Adesso, in queste settimane dovrebbe arrivare la decisione della commissione tributaria regionale alla quale l'ex sindaco di Venezia, attraverso i suoi legali, ha presentato ricorso per non pagare le tasse su quei 250mila euro che secondo l'Agenzia delle Entrate e la Finanza avrebbe ricevuto come «tangente» dal Consorzio Venezia Nuova. La decisione della commissione tributaria provinciale di condannare Orsoni al

pagamento risale a gennaio del 2018. Per l'accusa l'ex sindaco durante la campagna elettorale avrebbe ricevuto un finanziamento illecito.

Una tesi, questa, che per la commissione provinciale sarebbe confermata oltre che da diversi informatori riconducibili al Consorzio, tra cui l'ex presidente Giovanni Mazzacurati, anche dal rendiconto finale del mandatario del comitato elettorale, che avrebbe evidenziato che dell'importo complessivo dei finanziamenti, pari a oltre 287mila euro, 250mila risultavano versati da imprese legate al Cvn. In più, ci sarebbe la testimonianza di Federico Sutto, del Consorzio sui tre presunti incontri nello studio di Orsoni relativi alla «preparazione delle buste, al conteggio del denaro ripostovi, ai tempi e alle modalità di preparazione e realizzazione degli accessi nello studio personale di Orsoni....», ha scritto la commissione tributaria provinciale.

Per la difesa che ha già discusso in commissione tributaria regionale, l'ex sindaco quei soldi non li ha percepiti perché destinati al partito. I legali sostengono anche che le dichiarazioni dell'ex presidente del Consorzio Mazzacurati non siano utilizzabili per mancanza di contraddittorio. (e.bir.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, i due nomi di Toninelli

I test delle dighe di Chioggia

Supercommissario, la lettera inviata a Zaia. Dal 2020 lavori per quasi 900 milioni

VENEZIA Due nomi per il Mose. Sono quelli che ha inviato ieri pomeriggio il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli al presidente del Veneto Luca Zaia. Del resto lo prevede la legge: il commissario va nominato d'intesa con la Regione. Ma a quanto pare il governatore non ne vuole sentir parlare, ancor più dopo la coppia di nomi sottopostagli dal ministro. Entrambi infatti non sarebbero veneziani, tanto meno esperti delle vicende lagunari. Non ci sarebbe quindi l'attuale Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto (prossimo a lasciare l'incarico) Roberto Linetti, ma nemmeno Fabio Riva ex responsabile dell'Ufficio Salvaguardia del Magistrato alle Acque, Nicola Dall'Acqua, direttore generale Arpav e commissario per i Pfas, tanto meno Marco Corsini il commissario per la Pedemontana veneta. Sembra che Zaia voglia lasciare carta bianca al ministro evitando di farsi coinvolgere nelle vicende che riguardano il Mose.

Sono iniziate ieri intanto le prove di sollevamento delle paratoie della barriera di Chioggia, innalzate dall'alloggiamento sottomarino a gruppi di cinque per testarne la funzionalità. Fino a giovedì le diciotto dighe mobili saranno sollevate e riabbassate

in modo da non intralciare la navigazione per controllare che tutto sia in ordine per la prima, vera prova sul campo ad autunno inoltrato, quando tutte le barriere saranno messe in funzione in occasione dell'acqua alta. Dopo l'esame a ottobre sulla schiera di Malamocco, la prova generale del Mose si terrà tra novembre e dicembre, al cospetto del nuovo super-commissario del Consorzio Venezia Nuova e anche del nuovo Provveditore alle Opere Pubbliche. Ovviamente, prima bisognerà ispezionare i cassoni delle paratie della barriera del lato Treporti più vicine a Punta Sabbioni che hanno la tendenza - nomen omen - a riempirsi di sabbia e a rendere difficile il ritorno delle dighe nell'alloggiamento sottomarino, problema strutturale che ereditano i nuovi vertici.

La nomina del supercommissario del Mose da parte del Mit (che dovrà relazionarsi con i due commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola), dopo i nomi inviati al presidente del Veneto, è alle battute finali e tutto pare dire che sarà una sorpresa. Quella del successore dell'ingegnere Roberto Linetti nell'agenda delle cose da fare nelle prossime settimane,

per non lasciare l'ex Magistrato alle Acque (ora le competenze sono in carico al Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto) nel vuoto di potere in una fase cruciale. Nomine delicate perché da qui al 2021 si gioca la partita della conclusione dei lavori del sistema di difesa dalle acque alte eccezionali. Nei primi sei mesi dell'anno il Consorzio Venezia Nuova ha assegnato lavori per 40 milioni; la divergenza di vedute tra commissari e Provveditorato ha tenuto fermi progetti per cento milioni che dovranno, dunque, attendere la seconda finestra dell'anno dei finanziamenti. In complesso, dall'anno prossimo saranno in essere interventi attuativi per 460 milioni (il 75 per cento per ultimare gli impianti del Mose, un quarto per progetti ambientali) e altri 413 milioni ancora da progettare e formalizzare divisi a metà tra l'opera e il ripristino ambientale. Nei prossimi due anni, dunque, bisognerà che il Consorzio e il Provveditorato diano corso a oltre 550 milioni di euro di opere impiantistiche per arrivare al gennaio 2022 col Mose ultimato per l'esercizio provvisorio e di avviamento. Il commissario straordinario dovrà fare proprio questo.

Mo. Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha inviato ieri la lettera con i due nomi tra cui scegliere il commissario per il Mose al governatore del Veneto Luca Zaia

● Dopo l'estate dovrà essere nominato il nuovo Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto considerando che Roberto Linetti andrà in pensione

● Ieri intanto ci sono state le prime prove di sollevamento delle dighe mobili della bocca di porto di Chioggia. Il vero test ci sarà con l'acqua alta in autunno

● Entro l'1 gennaio 2020 il Mose dovrà essere ultimato per l'esercizio provvisorio e di avviamento

La coppia
Sono stati esclusi Linetti, Riva, Dall'Acqua e Corsini

Nomina
Dopo l'estate servirà il nuovo Provveditore





«Nella galleria di Malo solo materiali a norma» Pedemontana, la difesa chiede il dissequestro

Ciaramella
Accusa paradossale Spv non può essere truffatrice e truffata

Rossi (Cgil)
I lavoratori sono stati ricollocati, venti sono in cassa integrazione

MALO Una memoria difensiva di oltre trenta pagine e due relazioni tecniche, una delle quali sui materiali, a firma del professor Bernardino Chiaia, vicerettore del Politecnico di Torino. È quanto ha depositato la difesa del Consorzio Sis per sollecitare al tribunale del Riesame di Vicenza il dissequestro della galleria di Malo, oltre sette chilometri di cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta che toccano anche i comuni di Castelgomberto e Cornedo. La più lunga delle 38 gallerie per la quale sono scattati i sigilli il 4 luglio.

L'udienza è in programma per questa mattina, con il collegio presieduto dal giudice Lorenzo Miazzi. Frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione Veneto, di «utilizzo di materiali non marchiati Ce» invece previsti dal capitolato e «non rispettosi dei requisiti minimi richiesti» l'accusa che muove il pubblico ministero Cristina Carunchio ai quattro indagati, e cioè il messinese Luigi Cordaro, direttore del cantiere del lotto 1, il bolognese Fabrizio Saretta, responsabile del lotto, Giovanni d'Agostino, avellinese direttore tecnico della Spv, e Adriano Turso, messinese, direttore dei lavori della Spv.

«L'accusa che viene mossa è quasi paradossale, a nostro avviso c'è un errore di fondo – fa sapere l'avvocato Pierluigi Ciaramella, legale del Consor-

zio Sis a cui sono affidati i lavori della Spv - si pensa che il committente dell'opera sia la Regione Veneto ma qui chi paga l'opera con tanto di contratto è Spv. È assurdo che Spv sia allo stesso tempo truffatrice e truffata».

Con la corposa memoria difensiva la difesa, che sollecita il dissequestro della galleria, ha già depositato una relazione tecnica sui materiali, spiegando che si trattava di materiali provvisori, utilizzati per la messa in sicurezza del tratto di galleria dove nel 2016 ha perso la vita un operaio, materiali «che gli stessi periti dicono non dovevano essere marchiati Ce». Una seconda relazione tecnica verrà depositata oggi, sul vasto cedimento del fronte di scavo avvenuto a Castelgomberto nel 2017.

Nel frattempo il segretario generale della Fillea Cgil di Vicenza, Luca Rossi, fa sapere: «Come sindacati abbiamo tutelato i lavoratori del cantiere. Buona parte sono stati ricollocati dal Consorzio Sis e una piccola parte, una ventina in ruoli specifici, sono in cassa integrazione, anticipata dall'azienda». E ancora: «Il sindacato è presente nei due campi base del cantiere con dei recapiti o permanenze periodiche settimanali stabilite da accordi con l'azienda per tutelare i lavoratori che lì vivono durante la settimana».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Lo scorso 4 luglio la Finanza ha messo nuovamente i sigilli sul tratto della Pedemontana in costruzione tra i comuni di Castelgombert o, Malo e Cornedo

● La difesa del Consorzio Sis ha depositato una memoria difensiva e due relazioni tecniche sui materiali al tribunale del Riesame, che oggi esaminerà la richiesta di dissequestro



 **Il ricordo**

L'amicizia e quell'ultimo regalo che ci hai dato

di **Antonio Spadaccino**

Ciao Attilio, te ne sei andato così, senza dirci nulla, lasciandoci solo le lacrime per piangerti e il ricordo, vivo, della bella persona che sei stato. E allora oggi, stretti nel dolore a Barbara e ai tuoi adorati figli Luigi e Laura, lascia che anche noi che abbiamo avuto la fortuna di conoscerti e crescere assieme a te raccontiamo, con poche ma significative parole, l'uomo che sei stato e che sarai per sempre.

Ci siamo conosciuti quando ancora non avevamo tolto i calzoni corti. I tempi dell'adolescenza, della fine delle scuole superiori, dell'università. Le serate estive in piazza Vittorio Veneto a parlare di calcio, tu con il Milan nel cuore e un occhio sempre attento alle fortune dell'Hellas, le partite di pallone a Palù contro la compagnia dei «grandi», le cene, le battute che di certo non ti mancavano, la voglia di leggerezza, la spensieratezza di quegli anni. Basta chiudere gli occhi e la tua risata inconfondibile torna a riecheggiare. La tua simpatia è sempre stata travolgente, eri un maestro nell'utilizzo dell'ironia, ma trovavi sempre la parola giusta anche per fotografare le situazioni (serie) che stavamo vivendo. Il tutto con la semplicità del ragazzo perbene che mai ha ostentato nulla. La tua casa era sempre aperta, la tua voglia di condividere non è mai mutata nel tempo. Di te, Attilio, si ricorderà anche l'eleganza: sempre impeccabile, dalla scarpe all'abito, tutto indossato con classe e naturalezza anche quando avevi solo poco più di vent'anni. Poi siamo cresciuti, ognuno di noi ha trovato la propria strada, il lavoro e le famiglie ci hanno allontanato, limitando le nostre frequentazioni. Ma quel vecchio legame, quasi ancestrale più che adolescenziale, non è mai venuto meno, non si è mai scalfito. Bastava una telefonata, magari a distanza di tempo, per riaccendere e ricordare i momenti belli trascorsi assieme, per tornare a ridere spensierati come un tempo. Ma, soprattutto, bastava una telefonata per ricordarci che eravamo amici nel vero senso della parola, che sapevamo di poter contare su di te, così come tu sapevi di poter contare su di noi. In fondo, è questo il vero valore dell'amicizia. Eri un vero amico, Attilio. E lo sei stato fino in fondo, anche nella malattia. «Ci dobbiamo preoccupare?» ti chiedevamo con il nodo alla gola. E tu ci rispondevi con una risata delle tue e ci dicevi: «No, no, vinco io. State tranquilli». Ci mettevi a tacere così, ci facevi tornare alle nostre occupazioni con meno angoscia per il tuo destino, quando in realtà c'era eccome di che preoccuparsi. È stato l'ultimo regalo che ci hai fatto, con quella tua innata generosità che sapevi inserire lievemente e senza eccessi all'interno di un rapporto di amicizia. Per tutte queste cose, che mai avremmo voluto scrivere, la sintesi non può che essere questa: ci mancherai. Ma ti promettiamo, noi amici di una vita, che sapremo ricordarti come meriti. E che un posto nel nostro cuore, da oggi, sarà riservato solo a te. Ciao Attilio, riposa in pace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE POLITICHE SOCIALI IN UNA CITTA' A RISCHIO DI RIVOLTE POPOLARI. UN LIBRO

Edilizia "di cittadinanza" nella Vienna di un secolo fa. Ma era un'altra cosa

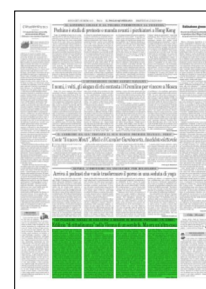
In politica è richiesta una retorica che sappia colpire nel segno o cavalcare l'onda del malcontento. Poi però, se si vuole restare al potere, ci vogliono anche gli attributi per tradurre in pratica le promesse. Questa riflessione si affaccia alla mente leggendo il saggio "100 anni Vienna Rossa - Il futuro di una storia" (ed. Picus Verlag) che raccoglie gli interventi degli studiosi Helmut Konrad e Gabriella Hauch, in occasione del centenario dell'avvio di questo modello di edilizia popolare che ha fatto storia e dal quale, visto il caro affitti che affligge la maggior parte delle grandi città occidentali, si potrebbe forse trarre ancora qualche utile spunto. La Vienna uscita dalla Prima guerra mondiale era la capitale di un paese che non ricordava nemmeno più vagamente il potente e vasto impero asburgico di un tempo. Per tutti coloro che sognavano di entrare nella grande Germania, era niente più di uno sgorbio. La situazione della popolazione, soprattutto nella capitale era inoltre drammatica. A iniziare dalla penuria di abitazioni, tant'è che attorno alla città erano spuntate delle baraccopoli, mentre gli appartamenti dei casermoni in cui vivevano gli operai assomigliavano molto più a tuguri, privi di bagno e sanitari. La miseria e il caos che regnavano ovunque stavano portando il paese sull'orlo di una grande rivolta popolare.

Il Partito socialdemocratico per un po' era rimasto a guardare, apparentemente incapace di scongiurare il peggio. Ma poi, nel maggio del 1919, era arrivata una scossa salutare: il partito si era assicurato con il 54 per cento dei voti la vittoria a Vienna e Jakob Reumann ne era diventato sindaco. Il primo grande problema che Reumann affronta è quello relativo alle abitazioni. Un compito difficile e costoso, nel quale la cittadinanza lo seguirà solo se saprà usare abilmente la carota, cioè la propaganda, e il bastone, un aumento delle tasse. Se, come scrive Konrad, uno dei due autori, saprà strappare al ceto medio e a quello benestante concessioni riguardo alle politiche sociali, imbrigliando i rivoluzionari con l'aiuto delle camere del lavoro e la legge sui consigli di fabbrica. Reumann chiama a capo delle finanze comunali Hugo Breitner, uno che i conti li sapeva fare. Breitner, prima di aderire al Partito socialdemocratico e darsi alla politica, era stato direttore dell'istituto di credito Länderbank. A lui dunque, Reumann affida la gestione finanziaria della città con il preci-

so compito di trovare i fondi per avviare un vasto piano di edilizia popolare. Come si legge nel saggio, provvedimenti per alleviare la penuria di abitazioni erano stati già presi durante la guerra dalla precedente amministrazione cittadina cristiano-sociale. Tra questi l'introduzione di una tassa sul valore dei terreni. Breitner non solo la lasciò in vigore ma ne aggiunse delle altre. Per esempio la tassazione diretta regolata però da una forte progressione, in modo da colpire meno i poveri e più duramente i ricchi. Il vero colpo di genio fu però la "Wohnbausteuer" (la tassa per finanziare l'edilizia popolare). Una tassazione fortemente invisiva e avversata dalla media e alta borghesia. Con questo ulteriore balzello si tassava di fatto ogni loro proprietà, dalle ville ai locali, dalle macchine ai cavalli.

Ma nonostante le forti resistenze di una parte dei viennesi, l'amministrazione socialdemocratica continuò imperterrita per la sua strada: "Tassare il lusso e il divertimento per allevare una generazione sana, mentalmente libera e laboriosa, su queste fondamenta si basa la politica comunale socialdemocratica" si replicava alle critiche. Vennero chiamati 190 architetti, una trentina di loro erano stati allievi di Otto Wagner. Con l'Anschluss del 1938, il piano edilizio si arenò, per essere ripreso nel dopoguerra. Oggi a Vienna ci sono 1.800 case popolari, il caseggiato più famoso è il Karl-Marx-Hof che vanta una lunghezza di un chilometro, si estende su una superficie di 150 mila metri quadrati, di cui però solo il 20 per cento è edificato. Il resto sono giardini interni, parchi gioco per i bambini. Attualmente un terzo della popolazione viennese, cioè più di mezzo milione di persone, vive in una delle 1.800 case popolari. Sempre Konrad nel saggio annota: "Che la socialdemocrazia austriaca sia riuscita ad addomesticare il potenziale rivoltoso esistente nella città è stata una lezione di destrezza politica che cerca eguali in tutta Europa". Non c'è dunque bisogno di espropriare i legittimi proprietari di case, come suggeriva recentemente il capo dei giovani socialdemocratici tedeschi, Kevin Kühnast. Semmai anche i politici dovrebbero prendere spunto dal detto tedesco: "Eigentum verpflichtet" la proprietà richiede anche un senso di responsabilità verso la società. E se necessario, chi ha di più contribuisce maggiormente al benessere di tutti.

Andrea Affaticati



Retata storica

Mose, il fisco ora chiede a Orsoni le tasse sui finanziamenti illeciti

Nell'ambito dell'inchiesta sullo scandalo Mose, L'Agenzia delle Entrate ha avviato le procedure per contestare all'ex sindaco di Venezia Giorgio Orsoni di non aver pagato le tasse sui 250mila euro di finanziamento illecito ricevuto da Mazzacurati.



Amadori a pagina 9 **EX SINDACO DI VENEZIA Giorgio Orsoni**

Mose, finanziamenti illeciti il conto del Fisco a Orsoni

►L'Agenzia delle Entrate contesta all'ex sindaco di Venezia le tasse non pagate su 250mila euro

►I soldi arrivarono dal presidente del Cvn Giovanni Mazzacurati per le elezioni 2010

INIZIALMENTE L'ACCERTAMENTO ERA SU 450MILA EURO MA PER I GIUDICI LE PROVE ESISTONO SOLO SU 3 VERSAMENTI

SUL FRONTE PENALE 10 GIORNI FA LA CORTE D'APPELLO HA NEGATO LA PIENA ASSOLUZIONE ALL'EX POLITICO

IL CASO

VENEZIA Il fronte penale non è l'unico sul quale l'ex sindaco di Venezia, l'avvocato Giorgio Orsoni, sta combattendo per cercare di dimostrare la propria estraneità alle vicende emerse nell'ambito dell'inchiesta sullo scandalo Mose, per le quali nel 2014 finì agli arresti domiciliari con l'accusa di finanziamento illecito ai partiti.

L'Agenzia delle Entrate, infatti, ha già avviato le procedure per contestargli di non aver dichiarato e pagato le tasse su quel finanziamento che, secondo l'accusa, avrebbe ricevuto in occasione della campagna elettorale del 2010, e la Commissione tributaria provinciale ha confermato l'avviso di accertamento a lui notificato nel 2015, seppure limitatamente alla somma di 250 mila euro, ovvero l'importo che l'allora presidente del Consorzio Venezia Nuova (Cvn), Giovanni Mazzacurati, ha dichiarato di avergli versato in nero per contribuire alla sua elezione.

Finanziamento per il quale il Tribunale prima e, dieci giorni fa la Corte d'Appello, hanno dichiarato il non doversi procedere per intervenuta prescrizione ritenendo, in sostanza, che i versamenti illeciti ci siano stati, ma che il reato non sia più punibile per il troppo tempo trascorso dai fatti.

SANZIONI E INTERESSI

La cifra di 250 mila euro non è ovviamente quella che all'ex sindaco sarà richiesto di pagare, ma l'imponibile evaso sul quale andranno calcolate le eventuali tasse dovute (sulla base del reddito dichiarato nel 2010), aumentate da sanzioni ed interessi. Nell'avviso di accertamento emesso dall'Agenzia delle entrate, l'evasione contestata ad Orsoni ammontava a 450 mila euro, ovvero l'importo inizialmente inserito nel capo d'imputazione formulato dai pm Stefano Ancilotto e Stefano Buccini. Al processo, però, i giudici hanno ritenuto che sia stata acquisita prova di tre versamenti, per un ammontare, ap-

punto, di 250 mila euro: due versamenti di 100 mila euro ciascuno effettuati da uno dei più stretti collaboratori di Mazzacurati, Federico Sutto, e un terzo, dell'ammontare di 50 mila euro, effettuato dall'allora presidente della Mantovani costruzioni, Piergiorgio Baita.

Anche secondo la Commissione Tributaria provinciale è stata raggiunta la prova di quel finanziamento illecito, di cui a fini fiscali deve essere chiamato a rispondere personalmente lo stesso Orsoni e non il partito che lo sosteneva, il Pd. La decisione di primo grado, che risale allo scorso anno, è stata



impugnata dai legali dell'ex sindaco, gli avvocati Francesco e Stefania Moschetti di Padova, e la questione già discussa di fronte alla Commissione tributaria regionale (secondo grado di giudizio), da cui si attende il deposito della decisione.

LA DIFESA

Anche in sede Tributaria, così come in quella penale, Orsoni ha ribadito la propria innocenza, lamentando la falsità della confessioni rese da Mazzacurati, a suo avviso inutilizzabili in quanto raccolte senza alcun contraddittorio, in violazione dell'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. L'ex sindaco di Venezia avrebbe potuto scendere a patti con l'amministrazione finanziaria attraverso la procedura di definizione delle liti pendenti, evitando così sanzioni e interessi, ma non lo ha fatto in quanto è certo di poter dimostrare di essere ingiustamente accusato. E dunque ha deciso di dare battaglia fino in fondo.

Dopo il 2014, il Fisco ha presentato il conto a tutti i soggetti coinvolti nello scandalo Mose, sia persone fisiche che aziende, contestando la mancata dichiarazione, e dunque l'evasione delle tasse dovute sulle somme percepite illecitamente (in gran parte dei casi preventivo di corruzione) oppure per le false fatture emesse per poter realizzare i fondi neri necessari a poter pagare le mazzette. A procedere sono gli uffici competenti in relazione al domicilio fiscale dei soggetti coinvolti. Recentemente la Commissione tributaria regionale, ribaltando la decisione di primo grado, ha imposto all'ex presidente del Magistrato alle acque, Maria Giovanna Piva, di pagare le tasse su 600 mila euro, pari alle somme illecite che avrebbe percepite dal Cvn tra il 2005 e il 2008. L'ultima parola spetta alla Cassazione.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I test

Le paratoie alzate a Chioggia



Proseguono come da cronoprogramma stabilito con il Ministero delle Infrastrutture i cantieri del Mose e i test delle paratoie, tutte alloggiare nei cassoni delle bocche di porto della laguna di Venezia. Da ieri fino a giovedì 25 luglio, saranno testate le 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, collocate a una profondità di 12 metri e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5 metri. Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque fino a giovedì, mentre il 5 e 6 agosto verrà sollevata metà barriera al giorno, per permettere la navigazione durante il test. I precedenti test di sollevamento sono stati effettuati alla bocca di porto di Lido. In autunno è previsto il test a Malamocco.



IL FRONTE TRIBUTARIO L'ex sindaco di Venezia, l'avvocato Giorgio Orsoni, nel mirino del Fisco

Scuole, la Provincia trova 10 milioni

►Da anni Palazzo Piloni non riusciva ad investire tanto nell'edilizia scolastica: fondi intercettati tra Regione ed ex Odi

►La parte del leone tocca al vecchio istituto Della Lucia di Vellai, interventi anche al Brustolon e nel 2020 alla palestra del Renier

Casse pubbliche vuote? Per niente. I soldi pare ci siano sul serio, basta saperli intercettare. Ovvero essere pronti con progetti validi quando si apre un bando. E così la Provincia di Belluno fa il colpo gobbo portando a casa ben 10 milioni di euro destinati alla sicurezza degli istituti scolastici superiori sui quali ha competenze e oneri. Soldi che arrivano soprattutto dalla Regione Veneto e dal Fondo Comuni di Confine. A livello regionale, Palazzo Piloni è riuscito ad entrare nei primi nove delle graduatoria, incassando oltre 5 milioni. Il resto arriva dai cosiddetti Fondi ex Odi o Brancher per chi volesse risalire all'inventore del fondo. L'intervento più im-

portante, per un valore di 7,5 milioni sarà fatto sull'istituto Agrario Della Lucia di Vellai che diventerà un edificio a consumo zero grazie a una nuova tecnologia che combina geotermia e innovativi pannelli Pvt. I lavori dovrebbero iniziare agli inizi del 2020. Per poco meno di 2,5 milioni sarà sottoposto a cure antisismiche anche il Brustolon. Sempre nel 2020 si inizierà l'adeguamento sismico ed energetico della palestra del Renier.

Intanto, la Provincia, dopo aver completato la mappatura sismica di tutti gli istituti procede con le progettazioni: lo scopo è essere pronti per catturare nuovi bandi.

D. Tormen a pagina III



I CANTIERI Anche il Calvi in futuro sarà oggetto di lavori

Edilizia scolastica

Istituti superiori da rinnovare: "intercettati"

10 milioni di euro

►La Provincia riesce ad infilarsi in più bandi destinati al settore e incassa una cifra altrimenti impossibile per le proprie forze

L'INTERVENTO PIÙ IMPORTANTE RIGUARDERÀ L'AGRARIO CON UN INVESTIMENTO DI 7,5 MILIONI DI EURO

PALAZZO PILONI HA SAPUTO SFRUTTARE APPIENO LE POSSIBILITÀ OFFERTE A VARI LIVELLI DI GOVERNO PER AVERE I FONDI

SICUREZZA E INNOVAZIONE

BELLUNO Dieci milioni di euro. Erano anni, per non dire decenni, che la Provincia di Belluno non investiva tanti soldi nell'edilizia scolastica. Il nuovo corso, nonostante il depotenziamento della legge Delrio, promette bene. Non si tratta di costruzione di nuove scuole, dato che i numeri della demografia non richiedono altre strutture. Si tratta piuttosto

di mantenere l'esistente, di metterlo in sicurezza e di creare scuole di eccellenza non solo per il contenuto, ma anche per il contenitore.

TEMPISMO VINCENTE

Un'operazione che può essere anche più onerosa. Per fortuna e per bravura della Provincia, però, l'onere è quasi tutto a carico della Regione e di altri canali di finanziamento. Perché Palazzo Piloni ha saputo preparare pro-

getti in grado di vincere bandi e intercettare fondi esterni. Ecco



perché dei 10 milioni di euro che saranno utilizzati quest'anno, neanche un euro uscirà dalle casse provinciali. «Cinque milioni abbondanti arrivano dal finanziamento regionale, visto che i nostri progetti sono entrati tra i primi nove della graduatoria del piano di interventi del Veneto - spiega l'ingegner Luigino Tonus, che si occupa di gestione del patrimonio della Provincia e di opere pubbliche -. Altri quattro sono finanziati dal Fondo Comuni di Confine. Quello che manca, arriva grazie al conto termico, per un intervento importante di efficientamento energetico che stiamo facendo all'agrario».

DELLA LUCIA DI VELLAI

La struttura dell'istituto Della Lucia sarà quella che uscirà più trasformata dalla stagione dei cantieri. Due gli interventi. Il primo riguarda la demolizione dell'attuale (e non più fruibile)

azienda agricola, e la costruzione di una nuova ala con pollaio, stalle, caseificio e magazzini. I lavori, da 4 milioni di euro completamente finanziati dal Fondo Comuni di Confine, dovrebbero cominciare a inizio 2020 e saranno concordati con il dirigente scolastico, in modo da ridurre al minimo i disagi per le attività didattiche.

EDIFICIO A CONSUMO ZERO

Il secondo intervento invece è il fiore all'occhiello di tutta la programmazione del 2019. Perché da un adeguamento sismico ed energetico, trasforma la scuola di Vellai in un edificio a consumo zero grazie a una nuova tecnologia che potrà diventare da esempio anche per altre strutture pubbliche. Il tutto per 3,5 milioni di euro (2,8 milioni finanziati dalla Regione, i restanti 700mila euro grazie al conto termico).

«Il blocco laboratori e palestra diventerà un edificio "Nzeb", ov-

vero produrrà esclusivamente da fonti rinnovabili tutta l'energia di cui necessita; anzi, ne produrrà molta di più - spiega Tonus -. L'edificio combinerà la geotermia con i nuovissimi pannelli Pvt, che uniscono fotovoltaico a termico».

BRUSTOLON E RENIER

Per poco meno di 2,5 milioni di euro, verrà realizzato l'adeguamento sismico alla scuola e alla palestra. I lavori inizieranno a giugno 2020 e andranno avanti fino a settembre 2021. Sarà quindi necessario prorogare il contratto per i container utilizzati dal Renier, che si serve di alcune aule del Brustolon.

«Per il prossimo anno cominceremo anche l'adeguamento sismico ed energetico della palestra del Renier - prosegue Tonus -. E poi abbiamo ripresentato il progetto di adeguamento sismico del Calvi, in modo che possa essere finanziato dalla Regione».

Damiano Tormen



PROVINCIA Luigino Tonus si occupa di Patrimonio



ISTITUTO AGRARIO Sarà l'intervento più importante riguarda il Della Lucia per un costo di 7,5 milioni

Mappata la vulnerabilità sismica: ora si lavora ai progetti

ROBERTO PADRIN
«PORTIAMO AVANTI
UN PIANO PREDEFINITO
DI INTERVENTI IN MODO
DA ESSERE PRONTI
IN CASO DI BANDI»

GLI ALTRI CANTIERI

BELLUNO Da una parte i cantieri, dall'altra la progettazione. A ciclo continuo. La Provincia, difatti, non abbassa la guardia. E per la sicurezza degli studenti bellunesi, prosegue senza sosta la messa a punto degli interventi di adeguamento alle norme sismiche. Intanto, sulla carta. Poi, dovessero arrivare i finanziamenti, gli uffici sarebbero già pronti a partire con le fasi di appalto e assegnazione dei lavori.

OBBLIGO DI LEGGE

«Nel 2018 - spiega l'ingegner Tonus - abbiamo chiuso quello che era un obbligo di legge; vale a dire la mappatura della vulnerabilità sismica di tutti gli edifici scolastici ricompresi all'interno della zona 2 (vale a dire Belluno, Feltre e Longarone, ndr)». Scuola per scuola, plesso per plesso, i tecnici della Provincia hanno completato tutte le verifiche sismiche. «Con i dati a nostra disposizione, possiamo programmare gli interventi - continua Tonus -. I tempi saranno non immediati, ovviamente. Ma intanto ci prendiamo avanti, anche in vista di bandi e finanziamenti futuri. Per la zona sismi-

ca 3 (Cadore e Agordino, ndr), non c'è ancora l'obbligo di legge per quanto riguarda la mappatura dei rischi. Ma la faremo comunque nel giro dei prossimi due o tre anni. E anche in questo caso predisporremo la programmazione degli interventi, preceduta da indagini di fattibilità tecnica». Nel frattempo, gli uffici della Provincia hanno già affidato la progettazione per l'adeguamento dell'istituto Colotti di Feltre, e degli edifici del Galilei e del Tiziano a Belluno.

OPERAZIONE SICUREZZA

«Stiamo cercando di portare avanti un piano definito di progettazioni, in modo da intercettare contributi regionali e di altro genere - commenta il presidente della Provincia, Roberto Padrin -. Solo così saremo pronti all'uscita dei bandi. Queste opere di adeguamento sono indispensabili per dare strutture di qualità e sicure ai nostri ragazzi». Del resto, l'edilizia scolastica è una delle funzioni fondamentali della Provincia, al pari della viabilità. «L'attenzione è alta - continua Padrin -. In questi anni abbiamo sempre predisposto il piano degli interventi, e adesso che ci sono le risorse, stiamo portando avanti operazioni importantissime. Ovviamente, non possiamo completare tutte le opere nel giro di uno o due anni: abbiamo la lista delle priorità e cerchiamo di andare incontro alle esigenze tutti, con una pianificazione che nel giro di qualche anno metta tutti gli edifici in condizioni di sicurezza assoluta».



PRESIDENZA Roberto Padrin: «In questi anni abbiamo predisposto il piano degli interventi che ci ha permesso di ottenere i fondi»

D.T.



Le compravendite di immobili saranno più sicure in regione

**UN NUOVO DOCUMENTO
NON OBBLIGATORIO
MA SUGGERITO
PER VENDERE
E ACQUISTARE CASA
CON PIÙ GARANZIE**

L'ACCORDO

UDINE Un nuovo documento, non obbligatorio ma «opportuno», per vendere e acquistare casa con la garanzia che, dopo la firma della compravendita, non ci sarà alcun problema riguardante la conformità catastale e la regolarità edilizio-urbanistica del bene. È quanto intende promuovere tra i cittadini il protocollo d'intesa sottoscritto ieri tra il Consiglio notarile di Udine e Tolmezzo, il Collegio provinciale dei geometri di Udine, l'Ordine udinese degli ingegneri, il Collegio provinciale Fiap per gli agenti immobiliari e l'Associazione consumatori attivi, con la Regione, rappresentata dall'assessore regionale al Patrimonio Barbara Zilli, a fare da garante. Se l'iniziativa ha preso le mosse da un accordo nazionale tra notai e geometri risalente al 2014, in Friuli Venezia Giulia si è concretizzato in una forma del tutto nuova, soprattutto perché ha coinvolto una molteplicità di soggetti che costituiscono la filiera della compravendita immobiliare. Il problema cui s'intende porre rimedio sta nel fatto, ha spiegato il presidente del Consiglio notarile di Udine e Tolmezzo Guido Spanò di San Giuliano, che «il notaio con i suoi atti garantisce la legittimità della trasferibilità dell'immobile dal punto di vista della libertà del bene, mentre non è nelle sue competenze poter garantire la conformità dell'immobile esistente

rispetto a quanto riportato su di esso al catasto e in riferimento alla sua regolarità edilizio-urbanistica. Tale conformità oggi è recepita negli atti notarili di compravendita basandosi su quanto dichiara, sotto la propria responsabilità, il soggetto che vende. Il quale, però, alle volte non è egli stesso nelle condizioni di essere certo che le sue affermazioni siano perfettamente conformi. Ne possono discendere, perciò, problemi di varia natura, persino di ordine penale. Da qui l'impegno assunto dai sottoscrittori a diffondere la buona prassi della redazione di una «relazione tecnica – stesa da un geometra, da un ingegnere o da un professionista tecnico abilitato – dalla quale risulti l'esatta descrizione degli immobili, la conformità catastale allo stato di fatto e l'esame edilizio e urbanistico degli stessi, a supporto dell'attività del notaio». «È un segno di grande responsabilità nei confronti dei cittadini», ha commentato il presidente regionale Fiap Leonardo Piccoli, se si pensa che «nella sola provincia di Udine ci sono 334mila unità residenziali di cui 200mila hanno più di 50 anni e sulle quali, probabilmente, ci sono stati degli interventi. Il mercato immobiliare in provincia movimentata 300 milioni l'anno – ha aggiunto – e coinvolge 9mila cittadini». Evidenziando la qualità delle relazioni intessute dalla Giunta regionale con le associazioni dei consumatori e dei professionisti, Zilli ha espresso «soddisfazione» per le «collaborazioni fruttuose» che si sono sapute mettere in atto in questa circostanza, tali da aver dato «risultati unici a livello nazionale».

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN VENDITA Un cartello



Appalti pubblici, una task force per non lasciare da soli i Comuni

APPALTI PUBBLICI

PORDENONE Normare la materia dei contratti pubblici così come fatto dall'amministrazione della Provincia autonoma di Bolzano, in virtù di un'identica formulazione dello Statuto regionale nella materia di competenza, oltre che valutare l'istituzione di una segreteria straordinaria a supporto degli enti locali per l'esercizio della funzione di stazione appaltante con particolare attenzione ai fondi fermi per opere già individuate, ma non cantierate. Sono questi alcuni dei punti evidenziati dal governatore, Massimiliano Fedriga durante l'incontro con il direttivo dell'Associazione nazionale costruttori edili del Friuli Venezia Giulia (Ance Fvg). "L'idea è di prendere spunto dalla normativa di Bolzano sugli appalti e di riportarla nel nostro ordinamento - ha spiegato Fedriga -; ci stiamo già muovendo in questa direzione e auspichiamo di poter legiferare in tempi brevi con un iter che la Provincia di Bolzano ha già sperimentato e che permetterebbe di affiancare la norma di attuazione in contemporanea

con quella di carattere regionale, anche per accorciare i tempi". La possibilità di normare la materia dei contratti pubblici consentirebbe di veder riconosciuta e normata una autonomia anche in materia di contratti di servizio e di forniture, oltre che di lavori pubblici, e per il Friuli Venezia Giulia sarebbe la prima volta, visto che fino ad ora l'ambito oggetto di disciplina regionale è quello dei soli lavori pubblici e servizi tecnici. Fra i temi dell'incontro anche l'innovazione, le novità contenute nella recente normativa che ha convertito, con modificazioni, il decreto legge "Sblocca Cantieri" e la richiesta di Ance per una segreteria generale straordinaria per cantierare i lavori già finanziati. Fedriga ha ricordato come una delle prime risposte per sbloccare la situazione e aiutare i Comuni, affinché le risorse vengano utilizzate e i lavori non restino fermi, è rappresentata dalla task force formata da dipendenti pubblici del comparto regionale e liberi professionisti e costituita per supportare gli enti nell'attuazione delle procedure d'appalto.



I nomi di Roma

Commissario, due candidati per il Mose

Il ministro Danilo Toninelli ha scelto i due candidati al ruolo di commissario che, con poteri straordinari, avrà il compito di finire il Mose. Si tratta di un ingegnere e di un ex generale. Entrambi non veneti.

Intanto, a Chioggia, ieri è stata effettuata la prima prova generale di sollevamento delle paratoie. Oltre ai tecnici che sovrintendono alla realizzazione dell'opera, ieri mattina moltissimi curiosi si sono radunati sulla diga di Sottomarina per assistere all'operazione. A Chioggia le paratoie sono 18, collocate su un fronte di 360 metri, a una profondità di 12 e dal peso di circa 300 tonnellate l'una. Erano state collocate tra settembre 2017 e gennaio 2018.

Alle pagine IV e XII

Ex generale o ingegnere per finire il Mose

► Il ministro Toninelli ha scelto i candidati a commissario
SALVAGUARDIA

VENEZIA I trenta giorni previsti dal decreto Sblocca-cantieri sono scaduti e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha espresso i nomi dei candidati che, secondo lui, sono idonei a fare il commissario che dovrà chiudere i lavori del Mose nel più breve tempo possibile. Un commissario con poteri straordinari che dovrà rispondere solo al ministro.

NESSUN VENETO

Il ministero ha trasmesso i nominativi alla Regione, perché il decreto prevede che la nomina avvenga d'intesa. Intanto, a dispetto del toto-nomine che si fa sempre, nessuno dei due è veneto. Si era parlato del Provveditore alle opere

pubbliche Roberto Linetti, prossimo al pensionamento, di un alto funzionario della Regione e persino del sindaco Luigi Brugnaro (il quale aveva subito smentito). Invece, si tratta di scelte simili a quella già fatta dal Movimento 5 Stelle per il ministro dell'Ambiente, il generale dei carabinieri Sergio Costa. Infatti, il primo dei due candidati è proprio un ex generale. Il secondo candidato proposto alla Regione è invece un ingegnere.

LA PROCEDURA

La nomina dovrà arrivare con un nuovo decreto, a firma del presidente del consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture d'intesa con la Regione, sentiti i ministeri dell'Economia, dell'Ambiente, dei Beni Culturali, del Turismo, la città metropolitana e il Comune di Venezia. Un

mese fa, a Roma, c'era stato un primo incontro tra il ministro Danilo Toninelli e i governatori interessati da opere per cui lo "sblocca-cantieri" prevede il commissario, tra cui il veneto Luca Zaia per il Mose. In quell'occasione Toninelli avrebbe chiesto a Zaia di presentare una propria rosa di candidati papabili, ma il governatore veneto avrebbe passato la palla al ministro, chiedendo che fosse Roma a fare le sue proposte su cui arrivare ad un'intesa. L'idea era quella di convergere su una figura tecnica di alto profilo, come sembra essere in questo caso. Anche perché, per chiudere definitivamente l'opera, servirà davvero un grande impegno.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MOSE Una prova delle paratoie alla bocca di porto del Lido

Il direttore Vtp

Incarico nazionale per Di Marco

Il direttivo di Assiterminal ha rinnovato le cariche delle commissioni tecniche e dei gruppi di lavoro in seno all'associazione che riunisce tutti i terminalisti portuali in Italia. Le aziende aderenti ad Assiterminal rivestono un ruolo fondamentale per la creazione di valore e occupazione nel settore della Blue economy. Le migliaia di imprese associate oggi impiegano più di 3500 addetti diretti nei principali porti italiani. Per la commissione passeggeri, che si occupa di studiare e approfondire le tematiche riguardanti la gestione dei terminal passeggeri nonché dei servizi e delle tecnologie connesse alla movimentazione dei viaggiatori, il presidente Luca Becce ha proposto la nomina dell'ing. Galliano Di Marco, direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), nomina approvata dal direttivo all'unanimità. La commissione sta lavorando su alcuni dei temi più scottanti per il settore con l'obiettivo di rendere questo particolare comparto - molto discusso e al tempo stesso foriero di oltre 120mila occupati in Italia - sempre più sostenibile. «Sono grato al presidente Becce e a tutto il consiglio direttivo per questo incarico, è per me un onore e sono certo che con i colleghi riusciremo a dare un contributo fattivo alla crescita sostenibile di questo settore. L'esperienza di Venezia, con tutta la sua complessità, ma anche le iniziative in corso in altri scali italiani possono davvero rappresentare delle best practice che l'Italia può - e deve - esportare nel mondo».



Mose, partono i test sulle paratoie

►Fino a giovedì ne saranno controllate diciotto alla bocca ►Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque di porto: sono collocate a una profondità di dodici metri mentre il 5 e 6 agosto verrà alzata metà barriera al giorno

CHIOGGIA

Occhi puntati sul Mose. Non solo quelli dei tecnici che sovrintendono alla realizzazione dell'opera, ma anche quelli (supportati da telefonini e videocamere) di moltissimi curiosi che, ieri mattina, si sono radunati sulla diga di Sottomarina per assistere alla prima prova generale di sollevamento delle paratoie. Il cronoprogramma, stabilito di concerto tra il Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che sta costruendo il Mose, e il Ministero delle Infrastrutture, infatti, prevedeva, per questi giorni, i test di sollevamento alla bocca di porto di Chioggia, mentre sono già stati eseguiti gli analoghi controlli alla bocca di porto di Lido, sia nel lato Cavallino-Treporti (21 barriere) che nel lato San Nicolò (20) e, in autunno, è previsto il test per le 19 paratoie di Malamocco. A Chioggia le paratoie sono 18, collocate su un fronte di 360 metri, a una profondità di 12

e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5.

LAVORI

Erano state collocate nei rispettivi cassoni tra settembre 2017 e gennaio 2018 e i test programmati hanno anche lo scopo di verificare l'eventuale azione dei sedimenti, accumulatisi nel frattempo, sul meccanismo di apertura. Tra il 15 e il 19 luglio sono state effettuate apposite ispezioni subacquee e, tra ieri e oggi, dalle 8 alle 13, verranno effettuate le prove di sollevamento, anche a gruppi, delle nove paratoie del lato nord. Mercoledì e giovedì toccherà alle nove paratoie del lato sud. Replica il mese prossimo, il giorno 5 (lato nord) e il giorno 6 (lato sud), sempre dalle 8 alle 13. Durante il periodo dei test, il traffico navale (costituito principalmente da pescherecci, imbarcazioni da diporto e navi dirette alle vicine banchine portuali) sarà sottoposto a restrizio-

ni e controlli stabiliti da un'apposita ordinanza della Capitaneria di porto. Le imbarcazioni dovranno viaggiare nella metà del canale navigabile non interessata dalle prove, procedendo alla minima velocità consentita per la sicurezza della manovra. Le navi di stazza superiore alle 500 GT, dovranno avere a bordo un pilota del porto ed essere trainate da un rimorchiatore. Durante l'attraversamento del canale, tutte le unità dovranno rimanere in ascolto, sulle frequenze radio 14 e 16 Vhf di eventuali comunicazioni dell'autorità marittima inerenti la sicurezza della navigazione e due unità navali con lampeggianti arancioni e la scritta «unità di assistenza», controlleranno il corretto transito delle navi nel canale navigabile. Sanzioni, a norma del Codice della navigazione, sono previste per chi non rispetterà le disposizioni dell'ordinanza.

Diego Degan

SICUREZZA

Il canale è usato principalmente da pescherecci, imbarcazioni da diporto e navi dirette alle vicine banchine





BOCCA DI PORTO DI CHIOGGIA Un momento della prima prova di sollevamento delle paratie del Mose

Filobus, il ministero pretende le "bretelle"

Il Mit ha chiesto al Comune di prevedere nel progetto la posa dei cavi sospesi con l'obiettivo di giustificare e non perdere il contributo da 19 milioni per i veicoli

Nei giorni scorsi è andato in scena un confronto nella Capitale in vista della firma della convenzione

Nicola Negrin

Continuavano a chiamarlo filobus; nonostante le bretelle e i cavi fossero finiti nel cassetto dei ricordi. Continuavano a chiamarlo filobus e continueranno a farlo. Sì, perché se il piano, quello trasmesso dall'amministrazione Variati alla giunta Rucco, era quello di realizzare una linea capace di viaggiare attraverso la città senza bisogno di cavi (filobus senza fili) e trovando l'energia all'altezza di ogni fermata, ora il Comune è costretto a rivedere parzialmente il progetto. Il ministero dei trasporti, nei giorni scorsi, in vista della firma della convenzione con palazzo Trissino, ha messo nero su bianco una richiesta precisa: posizionare dei fili lungo il percorso. Non un suggerimento, ma un ordine preciso volto a giustificare il contributo da 19 milioni di euro erogato a gennaio 2018 «per la fornitura di 16 filobus».

Ma facciamo un passo indietro. Del filobus si inizia a parlare cinque anni fa, quando, nell'ambito del protocollo sulla Tav, l'amministrazione comunale ottiene come opera compensativa anche un modello innovativo di trasporto pubblico locale: il filobus, appunto, che viene fatto correre da Ponte Alto alla Stanga seguendo il percorso della Lam rossa. Da subito viene posta una condizione: sarà un filobus e non un tram. Il che vuol dire che sarà alimentato dalla linea elettrica, ma non correrà sui binari: avrà le ruote e sarà collegato a dei cavi. «Non in tutto il percorso - spiega l'assessore Antonio

Dalla Pozza - perché è ovvio che non possiamo mettere dei cavi sospesi in piazza Matteotti».

Passano gli anni, la tecnologia si evolve, il Comune (con lo stesso Dalla Pozza) effettua sopralluoghi in alcune città del nord (Strasburgo e Ginevra) e arriva alla conclusione: realizzare un filobus senza fili. «Se fino a due anni fa raccontava a gennaio 2017 il direttore generale di Svt Umberto Rovini - si pensava che per realizzare un filobus nel 99 per cento dei casi ci dovesse essere un filo dall'inizio alla fine, ora siamo arrivati a una precipitosa evoluzione: possiamo avere un filobus senza filovia, con mezzi elettrici che si ricaricano».

Ed è questa la proposta sulla quale si lavora. Tutto definito dunque? No, perché in vista della firma della convenzione per mettere il timbro su quei 19 milioni promessi dal Mit per le 16 carrozze filobus, nasce un intoppo burocratico. Tecnicamente quei fondi sono destinati all'acquisto di "filobus", tuttavia Vicenza sta lavorando a un progetto che non prevede filovie. Secondo il ministero, dunque, c'è un problema di "confittualità": se il capoluogo non intende realizzare un filobus vero e proprio, allora è difficile giustificare quel finanziamento da 19 milioni di euro previsto dall'allora ministro Delrio per comprare vetture dotate di bretelle. Da qui la richiesta: se non volete perdere i soldi, è stato detto dai dirigenti del Mit durante un incontro andato in scena nei giorni scorsi a Roma, dovete prevedere lungo il percorso alcuni tratti con cavi sospesi. La risposta non si è fatta attendere. Chiaro, non ci saranno fili volanti in tutta la città; con ogni probabilità verrà coperto un 10 per cento del percorso. E con ogni probabilità i cavi saranno posizionati all'inizio e alla fine della linea. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri**16****I FILOBUS DA ACQUISTARE
CON I 19 MILIONI**

Grazie ai 19 milioni promessi dal ministero dei trasporti, il Comune, attraverso Svt, potrà acquistare 16 filobus. Resta da capire quale tipologia di mezzi verrà comprata dalla società

26,5**I MILIONI PREVISTI
PER IL PERCORSO**

I soldi arriveranno grazie all'intervento di Rfi per la realizzazione dell'alta velocità. La Tav porterà a Vicenza il filobus; i mezzi saranno acquistati da Svt, mentre l'infrastruttura la costruirà Rfi

11**I CHILOMETRI DEL PERCORSO
DEL FILOBUS**

Secondo quanto chiesto dal Mit, la filovia non sarà realizzata in tutto il percorso ma riguarderà solamente una parte. L'obiettivo è posizionare i cavi volanti all'inizio e alla fine della tratta, per circa il 10 per cento



Il progetto del filobus senza fili sul quale si è lavorato negli ultimi mesi



Il Mit ha chiesto al Comune di prevedere lungo il percorso alcuni tratti con cavi aerei

LA CONCESSIONARIA

Cala il traffico di auto in A4 Autovie investe 187 milioni

Alla realizzazione della terza corsia assegnata la maggior parte delle risorse
La società conferma: cantieri chiusi in anticipo rispetto alle previsioni

Approvato il progetto per la manutenzione delle pavimentazioni autostradali

UDINE. L'approvazione del budget, illustrato nel precedente consiglio di amministrazione di Autovie Venete, è stato l'argomento al centro del Cda della società per azioni (controllata dalla Regione Fvg attraverso la finanziaria Friulia, ndr) che si è riunito ieri a Trieste.

I due punti salienti, approfonditi durante la riunione del board, sono stati l'andamento del traffico e gli investimenti sulle opere. Per quanto riguarda il traffico, il trend di previsione conferma l'andamento registrato nell'esercizio precedente con una flessione del traffico leggero e una sostanziale tenuta di quello pesante. Sul versante degli investimenti in opere, entro il 30 giugno 2020, la concessionaria ha invece pianificato 187 milioni di euro di spesa, di cui 100 milioni per il terzo lotto Alvisopoli-Gonars; 37 milioni di euro per il primo e il secondo subplotto del secondo lotto San Donà di Piave-Alvisopoli e 25 milioni di euro per il primo e il terzo subplotto del secondo lotto Gonars-Villesse. Altri 6 milioni di euro sono destinati ai lavori per le barriere fonoassorbenti (interventi previsti dall'apposito piano per il contenimento del rumore), un milione di euro per interventi nelle aree di servizio e infine ulteriori 2 milioni di euro per una serie di lavori di rifinitura sempre riguardanti opere ricomprese nel progetto terza cor-

sia. È stata la modifica allo Statuto della concessionaria, approvato durante l'ultima assemblea dei soci di Autovie Venete, ad aver riportato la durata dell'esercizio all'anno solare (attualmente andava dal 1 luglio al 30 giugno dell'anno successivo) e quindi il periodo luglio 2019-dicembre 2020 rappresenta una sorta di "transizione" tant'è che il budget al 31 dicembre di quest'anno verrà chiuso e riformulato per i prossimi sei mesi.

I vertici della società hanno rimarcato come sia più che soddisfacente, inoltre, il monitoraggio del budget riguardante sia l'avanzamento delle opere - i cui tempi di realizzazione sono in notevole anticipo rispetto a quanto contrattualizzato - sia le previsioni di spesa. E a proposito di quest'ultimo aspetto, il presidente di Autovie Venete, Maurizio Castagna, ha raccolto le sollecitazioni di Federica Seganti, presidente di Friulia, società che è l'azionista di riferimento di Autovie, affinché siano messe in campo ulteriori misure finalizzate al contenimento della spesa, anche attraverso una puntuale ridefinizione delle modalità di gestione dei servizi. Il consiglio di amministrazione, infine, ha anche esaminato e approvato il progetto esecutivo per la realizzazione della manutenzione generale delle pavimentazioni autostradali nella Sinistra Tagliamento, un servizio della durata di tre anni il cui importo d'appalto è di 4 milioni 952 mila euro. —



Lavori in corso per la terza corsia della A4

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

KMD DA AUTONORDFIORETTO

Autonordfioretto

€ 9.650	€ 16.400	€ 17.900	€ 19.900
---------	----------	----------	----------

AUTONORDFIORETTO

Il Comune diventa agenzia immobiliare Quattro edifici in vendita per un milione

Nel complesso si tratta di venti appartamenti da ristrutturare. S'incaglia la trattativa per cedere l'ex laboratorio marmi

Francesco Fain

Un milione di euro. O poco meno: 995.569 euro per la precisione. È quanto spera di riuscire a incassare il Comune di Gorizia che ha messo a punto il piano delle alienazioni relativo al 2019.

Un affare, in realtà, sembra essere già in cassaforte. Riguardava il vecchio laboratorio marmi di via Trieste, che si trova nelle vicinanze del cimitero centrale, alienabile a 265.569,57 euro. Un privato aveva chiesto il diritto di superficie per 19 anni per poter riutilizzare la struttura. «Sì, c'era questa disponibilità - spiega l'assessore comunale al Patrimonio, Francesco Del Sordi -. Ma il proponente ha avuto problemi di carattere personale per cui la pratica si è arenata e, al momento, non sono a conoscenza di quale sviluppo potrà avere la vicenda».

Nell'elenco annuale ci sono anche tre stabili di 4 alloggi ciascuno in via Gallina con prezzi a base d'asta oscillanti da 135 mila a 176 mila

euro. C'è anche un altro edificio che mette, invece, a disposizione otto appartamenti in via Battistig: in questo caso, essendo la struttura più grande, l'importo è più significativo perché raggiunge i 273 mila euro. Si tratta, peraltro, degli immobili che sono stati sottoposti (o stanno per essere sottoposti) alla bonifica dell'amianto. Pertanto, rispetto al passato, chi li vorrà acquistare sarà sgravato dall'importante onere di procedere con la rimozione e lo smaltimento dell'*eternit*. «Di questo se ne occupa, come evidenziato più volte, direttamente il Comune. Pertanto, gli eventuali acquirenti non avranno più quest'impellenza che, comunque, avrebbe comportato una spesa significativa», annota ancora Del Sordi.

Al di là di tutto, le quotazioni sono davvero molto basse. Ma c'è una motivazione. «Diciamo la verità: si tratta di strutture che abbisognano di interventi di manutenzione che, ovviamente, saranno a carico del o dei compratori - svela l'arcano l'as-

sessore al Patrimonio -. Inoltre, sono edifici che hanno, anche, dei vincoli precisi da rispettare». Insomma, prezzi bassi ma con interventi manutentivi da effettuare e da mettere in conto nell'eventuale investimento.

Ma dove finiranno i soldi delle vendite, se mai andranno realmente in porto? In che maniera verranno riutilizzati? Le alienazioni, vale la pena di rammentarlo, hanno lo scopo precipuo di procurare i soldi necessari per poter investire in altri beni: in altre parole, tutto quello che il Comune otterrà dalla vendita verrà utilizzato per migliorare il patrimonio comunale e per finanziare nuove opere pubbliche. Un esempio? Una struttura come i Bagni pubblici potrebbe essere sottoposta (finalmente) al necessario *restyling*. Questo lo scopo dei periodici Piani delle alienazioni che vengono redatti di anno in anno dall'amministrazione comunale, assieme al Piano delle opere pubbliche. Non resta che aspettare l'esito delle trattative. —

 BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI





L'OPERAZIONE

Smaltimento dell'amianto in via Battistig e via Gallina

Negli edifici in vendita nelle vie Battistig e Gallina, il Comune ha messo in piedi il piano di bonifica e smaltimento dell'amianto per mettere in sicurezza gli stabili
Fotoservizio Roberto Marega

Fra i beni messi sul mercato 31 vecchie cabine elettriche

Sono l'eredità delle aziende municipalizzare e la speranza è di riuscire a venderle alle società che si occupano della distribuzione di energia

Fanno parte da decenni, ormai, di quel panorama "urbano" che ci sfilava accanto mentre passiamo a piedi, in bicicletta o in automobile, senza rubarci l'attenzione. Ma si tratta di un piccolo grande "fardello" di cui il Comune vorrebbe disfarsi da moltissimo tempo, e che finalmente potrebbe presto passare di mano.

Sono le cabine elettriche di vecchia generazione, quelle piccole torrette in calcestruzzo che si possono notare ancora a bordo strada, specie nei quartieri periferici della città. Oggi gran parte delle tecnologie, dei cavi e dei trasformatori che permettono all'energia elettrica di attraversare l'intero tessuto urbano e raggiungere abitazioni, scuole, uffici e impianti industriali si trova nel sottosuolo, dopo i lavori di interramento, ma in passato tutto questo era contenuto appunto nelle cabine elettriche, che erano diffusissime. Ciò che resta, in parte inutilizzato e in parte ancora attivo, è ancora di proprietà del Comune, che però ha inserito questo piccolo "patrimonio" nel nuovo piano delle alienazioni. Sono 31, in totale, le cabine elettriche di vecchia generazione che l'amministrazione comunale intende dismettere, sperando di portare a compimento un'operazione che parte davvero da lontano. «Il discorso è davvero vecchio – racconta l'assessore comunale al Patrimonio Francesco Del Sordi – e risale ai

Del Sordi: «Potrebbero interessare anche a qualche privato per realizzare depositi»

tempi in cui la gestione della distribuzione elettrica locale è passata dalle allora municipalizzate a società esterne, vuoi per le modifiche della legge vuoi per tutta un'altra serie di condizioni. Parliamo di 20, 30 anni fa, insomma. Nel passaggio, alle società di gestione andarono anche le cabine elettriche principali, ma non tutte quelle secondarie, anche perché nel frattempo le tecnologie cambiavano e in molti casi tutto veniva interrato. Così un buon numero di queste strutture rimase per così dire in sospeso, e il Comune non è mai riuscito ad alienare questi beni anche per la difficoltà nell'individuare un interlocutore stabile, dato che le società di gestione e le leggi stesse cambiavano di continuo».

Ora la situazione sembra essersi stabilizzata, e così il Comune spera di riuscire finalmente a cedere le cabine, con il primo interlocutore che ovviamente potrebbe essere il gruppo che gestisce la rete elettrica in città. Chissà, però, che non possa farsi avanti pure qualche privato cittadino. «Chiaro che le strutture interessino evidentemente quasi solo le aziende, che possono trovarvi tecnologie da riutilizzare o convertire – spiega Del Sordi – ma, magari, qualche cittadino che abita proprio a fianco di una di queste torrette potrebbe decidere di acquistarla per trasformarla in deposito, o qualcosa di simile. Staremo a vedere».

M.B.



IL PROTOCOLLO D'INTESA

Nasce il certificato di origine degli immobili a tutela della regolarità

Alessandro Cesare

Un protocollo per garantire la regolarità edilizia e la conformità catastale durante le compravendite immobiliari. Il documento, primo del suo genere in Italia, mette al riparo dal rischio di irregolarità non solo chi acquista, ma anche chi vende, scongiurando lungaggini burocratiche per sanare difformità di un immobile, insieme a strascichi giudiziari.

Quello firmato ieri nella sede della Cciaa di Pordenone e Udine dai rappresentanti di notai, geometri, ingegneri, immobiliari e delle associazioni dei consumatori (presenti anche Barbara Zilli per la Regione e Alessandro Ciani per il Comune), rappresenta un vero e proprio «certificato di origine di un immobile», che ogni cittadino può richiedere (a prezzo calmierato) ai

professionisti che lo seguono nell'iter di acquisto o di vendita. Così l'ha definito il notaio Guido Spanò. E se per Lucio Barbiero (geometri) «il protocollo mette al riparo da qualsiasi problema nella fase postvendita», Stefano Guatti (ingegneri) si augura che sia solo il primo passo «verso il fascicolo del fabbricato».

Un tema sentito in provincia, dove ci sono 334 mila immobili residenziali (200 mila con più di 50 anni d'età), con un mercato che nel 2018 ha registrato 9 mila transazioni per un valore di oltre 300 milioni. Numeri dati da Leonardo Pizzoli della Fiaip, che insieme al collega della Fimaa Lino Domini, ha rimarcato il valore di servizio. Soddisfatta anche Barbara Puschiatis di Consumatori Attivi: «Facciamo un passo verso la cultura della responsabilità e dell'informazione». Di «importanza sociale» ha parlato l'assessore Zilli. —



La firma del protocollo



COMMISSIONE TRIBUTARIA

L'Erario chiede all'ex sindaco Orsoni le tasse sulle tangenti

BON/APAG.17

COMMISSIONE TRIBUTARIA, ATTESA LA DECISIONE DELL'APPELLO

Tasse su 250 mila euro di mazzette L'ex sindaco Orsoni deve pagare

Rubina Bon

Tasse sulle tangenti, l'Agenzia delle Entrate su input della Finanza ha presentato il conto a Giorgio Orsoni, sostenendo che l'ex sindaco non avesse a suo tempo inserito nella dichiarazione dei redditi i proventi derivanti dalle tangenti. Ovvero quei 250 mila euro presi durante la campagna elettorale per le Amministrative del 2010 per i quali il 12 luglio scorso la Corte d'Appello ha confermato la sentenza di non doversi procedere per prescrizione. Ma già in primo grado i giudici avevano ritenuto che l'ex sindaco avesse preso i soldi da Giovanni Mazzacurati, presidente del Consorzio Venezia Nuova, attraverso il segretario Federico Sutto. Ma che troppo tempo fosse ormai passato dal fatto.

Orsoni, dal canto suo, si è sempre dichiarato innocente. Lo ha fatto anche davanti ai giudici della Commissione tributaria provinciale, impugnando l'avviso di accertamento da parte dell'Agenzia delle Entrate su redditi non dichiarati per 450 mila euro che sarebbero stati frutto di finanziamenti illeciti da parte del Cvn per la campagna elettorale. I giudici tributari di primo grado hanno parzialmente accolto il ricorso di Orsoni, condannandolo al pagamento delle tasse (e relative sanzioni e accessori) limitatamente però a 250 mila euro, ovvero le mazzette ricevute da Mazzacurati

per il tramite di Sutto. La quota da pagare non è stata ancora calcolata: la querelle davanti alla giustizia tributaria è infatti lontana dall'essersi conclusa. Perché Orsoni ha impugnato la sentenza di primo grado davanti alla Commissione tributaria regionale, puntando a non versare un euro dal momento che si dichiara totalmente estraneo all'accusa di aver ricevuto la tangente, e quindi all'obbligo ora di dover saldare i conti con il Fisco. Proprio in virtù di questo principio, Orsoni, difeso dagli avvocati Francesco e Stefania Moschetti, non ha voluto aderire alla definizione delle liti pendenti con il Fisco che scadeva alla fine di maggio. In questo modo avrebbe potuto pagare meno. Ma Orsoni ha deciso di difendersi nel merito di fronte ai giudici tributari dell'appello. I difensori si sono battuti su vari punti, tra cui per sostenere che le dichiarazioni di Giovanni Mazzacurati non possono essere utilizzate perché si tratta di persona inattendibile e perché le sue parole sono state raccolte in assenza di contraddittorio. Al termine della discussione, la Commissione tributaria regionale ha trattenuto la decisione che sarà depositata prossimamente. Decisione che poi potrà comunque essere impugnata di fronte alla Corte di Cassazione.

La norma che prevede la tassazione dei proventi illeciti, una volta scoperti, da parte dell'Agenzia delle Entrate è stata introdotta dopo Tangentopoli. —



L'ex sindaco Giorgio Orsoni





Mose, iniziati i test sulle 18 paratoie a Chioggia

In attesa che sia nominato il commissario del Mose, sono iniziati i test sulle 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, collocate a una profondità di 12 metri e dal pe-

so di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5 metri. Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque fino a giovedì. / APAG. 17

GRANDI OPERE

Commissario Mose, in cerca dell'intesa primi contatti tra il ministro e Zaia

Spuntano i primi nomi, ma le posizioni restano distanti. A Chioggia altri test di sollevamento delle paratoie mobili

Il nome più accreditato è ancora quello del manager regionale Nicola Dell'Acqua

Timidi contatti. Ma l'«intesa» è ancora lontana. Il nuovo commissario per il Mose è adesso previsto dalla legge. E sono già scaduti i termini fissati dalla norma – anche se non perentori – per la nomina. Che dovrà essere indicata al Presidente del Consiglio dal ministro delle Infrastrutture «d'intesa» con la Regione. Nelle ultime settimane il ministro Danilo Toninelli e il governatore del Veneto Luca Zaia sono stati in polemica praticamente su tutto. Grandi navi, grandi opere, Pedemontana, Tav, autonomia. Ieri la segreteria del ministro ha contattato quella del presidente veneto. Il messaggio era che il ministro «vuole condividere con il presidente le candidature». Obiettivo, un incontro a breve. Ma il terre-

no è ancora irto di ostacoli. Zaia non ha indicato sue candidature e non avrebbe intenzione di «condividere» nomi. Quelli che girano sono sempre gli stessi. Sembra perdere terreno quello di Nicola Dell'Acqua, dirigente veneto e direttore dell'Arpav che ha avuto di recente anche l'incarico di commissario per la tempesta Vaia e per l'emergenza inquinamento nel Vicentino. Difficile che Zaia si possa privare di un sostegno del genere. In campo anche il provveditore Roberto Linetti che andrà in pensione il 31 agosto, l'ex dirigente del ministero Fabio Riva. L'ex avvocato dello Stato e assessore di Paolo Costa – e commissario alla Pedemontana – Marco Corsini. Ma nulla è deciso.

E sul nome del nuovo commissario non vi sono certezze.

Un compito non facile, il suo. Dovrà «accelerare» un'opera che non è ferma per in-

toppi burocratici. Ma per lo scandalo delle tangenti e per i tanti difetti strutturali scoperti. Ci sono progetti fermi, ma non tutti riguardano il Mose, la gran parte le «opere complementari» come i restauri dell'Arsenale e la ricostruzione delle barene. Prima di accelerare i lavori, il commissario dovrà risolvere le «criticità», a cominciare dalla corrosione e dalla mancata manutenzione delle cerniere e delle parti più delicate del sistema. Al suo fianco resteranno, anche se con poteri ridotti, i due amministratori straordinari nominati



dall'Anac di Cantone all'indomani degli arresti, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola.

Intanto proseguono come da cronoprogramma stabilito con il ministero delle Infrastrutture i cantieri del Mose e i test delle paratoie alloggiata nei cassoni delle bocche di porto sul fondo della laguna. Fino a giovedì 25 luglio, saranno testate le 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, collocate a una profondità di 12 metri e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5 metri.

Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque fino a giovedì, mentre il 5 e 6 agosto verrà sollevata metà barriera al giorno, per permettere la navigazione durante il test.

I precedenti test di sollevamento sono stati effettuati alla bocca di porto di Lido, sia nel lato Cavallino-Treporti (21 barriere) che nel lato San Nicolò (20). In autunno è previsto il test per le 19 paratoie di Malamocco. A Chioggia davanti al Mose c'è una scogliera lato mare (lunga 520 metri), l'area impianti sul lato sud e un porto rifugio sul lato nord per consentire il passaggio dei natanti quando le paratoie sono in esercizio e chiudono il canale.

A Malamocco si sta cominciando a lavorare per riparare la conca di navigazione. Costata 377 milioni di euro, ma danneggiata dalla prima mareggiata e inutilizzabile dalle navi perché pericolosa e troppo piccola. Per ripararla il Consorzio ha stanziato altri 37 milioni di euro.

In corso la gara per la manutenzione straordinaria delle cerniere. Che andranno in parte rifatte, sostituendo i materiali già corrosi con acciaio più duraturo. —

A.V.



Le paratoie durante una prova di collaudo



AUTOVIE VENETE

Terza corsia dell'A4 piano da 187 milioni entro giugno 2020

VENEZIA. Ammontano a 187 milioni di euro gli investimenti sulla Terza corsia pianificati da Autovie Venete entro il 30 giugno 2020. È quanto emerso nel corso del Cda della Concessionaria che si è tenuto oggi a Trieste.

Nello specifico, si legge in una nota, 100 milioni saranno destinati per il terzo lotto Alvisopoli-Gonars; 37 milioni per il primo e il secondo sublotto del secondo lotto San Donà di Piave-Alvisopoli e 25 milioni per il primo e il terzo sublotto del secondo lotto Gonars-Villesse. Sei milioni, invece, sono destinati ai lavori per le barriere fonoassorbenti, 1 milione per interventi nelle aree di servizio e ulteriori 2 milioni per una serie di lavori di rifinitura sempre riguardanti opere ricomprese nel progetto della Terza corsia.

Più che soddisfacente, in forma Autovie, il monitoraggio del budget riguardante sia l'avanzamento delle opere – i cui tempi di realizzazione sono in antici-

porispetto a quanto contrattualizzato – sia le previsioni di spesa. In merito a quest'ultimo aspetto il presidente della Concessionaria, Maurizio Castagna, ha raccolto le sollecitazioni di Federica Seganti, presidente di Friulia, l'azionista di riferimento di Autovie, affinché siano messe in campo ulteriori misure finalizzate al contenimento della spesa, anche attraverso una puntuale ridefinizione delle modalità di gestione dei servizi.

Nel corso del Cda, è stato anche esaminato e approvato il progetto esecutivo per la manutenzione generale delle pavimentazioni autostradali nella Sinistra Tagliamento, un servizio della durata di tre anni il cui importo d'appalto è di 4 milioni 952 mila euro. Infine, in tema di traffico, fa sapere Autovie, il trend di previsione conferma l'andamento registrato nell'esercizio precedente con una flessione del traffico leggero e una sostanziale tenuta di quello pesante. –



Traffico sull'A4



APPROVATO IL BUDGET

Autovie, ok del cda a investimenti per 187 milioni sulla terza corsia

E Seganti (Friulia) chiede a Castagna di attuare misure per contenere la spesa

TRIESTE. Per la realizzazione della terza corsia Autovie Venete di qui al 30 giugno 2020 investirà 187 milioni di euro. È questa la cifra approvata dal consiglio di amministrazione che si è riunito ieri nella sede triestina di via Locchi per approvare il budget e fare il punto sull'andamento del traffico. Sul versante degli investimenti in opere, dei 187 milioni 100 sono destinati al terzo lotto del cantiere, l'Alvisopoli-Gonars; 37 milioni per il primo e il secondo sublotto del secondo lotto San Donà di Piave-Alvisopoli; e 25 milioni di euro per il primo e il terzo sub lotto del secondo lotto Gonars-Villesse. Altri 6 milioni sono destinati ai lavori per le barriere fonoassorbenti (interventi previsti dal piano per il contenimento del rumore), un milione di euro per interventi nelle aree di servizio e infine altri 2 milioni di euro per una serie di lavori di rifinitura, sempre relativi a opere ricomprese nel progetto terza corsia.

L'altro tema analizzato dal cda è stato come detto l'andamento del traffico: il trend di previsione - fa sapere Autovie - conferma l'andamento registrato nell'esercizio precedente con una sostanziale tenuta del traffico pesante e una flessione del traffico leggero, che al 31 dicembre scorso era quantificata nell'ordine del 3%: dato che viene spiegato con la diminuzione degli automobilisti della re-

gione che, visti i disagi legati ai cantieri, scelgono se possibile la rete viaria statale e provinciale.

L'approvazione del budget ieri da parte del cda avviene in un momento di "transizione": una modifica allo statuto di Autovie, approvata nell'ultima assemblea dei soci della concessionaria, ha riportato infatti la durata dell'esercizio - che attualmente andava dall'1 luglio al 30 giugno dell'anno successivo - all'anno solare: il budget al 31 dicembre 2019 sarà chiuso e riformulato dunque per i prossimi sei mesi.

«Più che soddisfacente - fa sapere ancora Autovie - il monitoraggio del budget riguardante sia l'avanzamento delle opere - i cui tempi di realizzazione sono in notevole anticipo rispetto a quanto contrattualizzato - sia le previsioni di spesa». Su quest'ultimo aspetto però Federica Seganti, presidente di Friulia, azionista di riferimento di Autovie, ha sollecitato il presidente di Autovie Maurizio Castagna a mettere in campo ulteriori misure finalizzate al contenimento della spesa, «anche attraverso una puntuale ridefinizione delle modalità di gestione dei servizi»: direzione in cui ora si dovrà lavorare.

Il cda ha infine esaminato e approvato il progetto esecutivo per la manutenzione generale delle pavimentazioni autostradali nella Sinistra Tagliamento, un servizio della durata di tre anni il cui importo d'appalto è fissato in 4 milioni e 952 mila euro. —



Ora è scontro legale sul “bosco verticale” Dopo l'esposto Cazzaro muove gli avvocati

L'accusa: altezze irregolari, convenzione ignorata. Il costruttore: «Fandonie, il nostro cantiere è perfettamente in regola»

Giorni di fibrillazione lungo il Sile, dietro il grande terrapieno dove sta crescendo il residence realizzato dalla Cazzaro costruzioni secondo il progetto del “bosco verticale” targato Stefano Boeri. L'esposto presentato nei giorni scorsi in Comune dall'immobiliarista Giuseppe Tedeschi della Mts ha scatenato la risposta del costruttore, che ha mosso i suoi legali e replicato punto per punto alle accuse mosse dal “vicino” (Tedeschi è proprietario dello stabile alle spalle del “bosco”). Una sfida durissima in punta di regolamento urbanistico. Sul tavolo la richiesta di bloccare il cantiere, in mezzo il Comune.

L'ESPOSTO

Venti pagine, redatte da avvocati e ingegneri, hanno preso di mira il cantiere lungo l'Alzaia chiedendo al Comune di fermarlo per «irregolarità». L'accusa mossa da Tedeschi riguarda le altezze degli edifici, «calcolate su un piano diverso da quello dell'Alzaia a cui dovevano essere parametrate», la procedura per l'avvio del cantiere che ha portato «a un sostan-

zioso aumento della cubatura edificabile», e oltre a questo il «mancato rispetto di una convenzione che è ancora in essere», spiega l'esposto, «sull'accessibilità pubblica all'Alzaia attraverso la lottizzazione adiacente».

Si fa riferimento al palazzo che affaccia su viale IV Novembre, la cui area esterna al pianterreno è stata vincolata a zona pubblica in vista di un prosieguo del camminamento esistente che avrebbe dovuto arrivare in Resteria tramite un ponte e un percorso aggiuntivo. Ma adesso, lì dove a detta dell'esposto doveva esserci un passaggio, c'è uno dei palazzi del “bosco verticale”. «Il sindaco Conte si dice sicuro della correttezza del cantiere? Bene per lui, porteremo le carte in Procura e al tribunale civile la prossima settimana», incalza Tedeschi.

«ACCUSE FARSA»

L'esposto finito sul tavolo dell'ufficio attività edilizia del Comune (e del sindaco) è stato inviato da prassi anche alla Cazzaro, cui è stato chiesto di produrre una me-

moria “difensiva”. Ad occuparsene un tandem di legali che ha replicato punto per punto e inviato nei giorni scorsi il faldone a Ca' Sugana. «Non abbiamo alcun timore», risponde Mauro Cazzaro, «quell'esposto è zeppo di errori e le accuse sono pretestuose. Non abbiamo violato nessun limite di altezze, né abbiamo adottato pratiche scorrette per dare il via al cantiere. Avete idea di cosa stiamo parlando? Di che intervento stiamo portando avanti?» si infuria il costruttore, «Siamo una ditta seria e lavoriamo con tutti i crismi del caso». Convenzione non ottemperata? Passaggio pubblico interrotto? «Ma cosa stiamo dicendo, non c'era alcuna convenzione vincolante, né alcun progetto approvato. Il passaggio pubblico per la Resteria lo facciamo noi, e bellissimo, ma non dove vorrebbe chi fa l'esposto». Ieri l'azienda ha mandato una mail a tutti coloro i quali si stanno interessando allo stabile per assicurare: non c'è alcuna irregolarità. «L'esposto rischia solo di screditare». Ma la faccenda pare tutt'altro che conclusa. —

Federico de Wolanski

IL RETROSCENA

Tazzer: progetto targato Camolei e Mario Conte

«Quel progetto ha avuto una genesi molto lunga che ha passato due amministrazioni diverse. Chi se ne è occupato è di sicuro l'amministrazione Manildo con l'assessore all'urbanistica Paolo Camolei, ma chi ne ha dato il via libera con i permessi è stata la giunta Conte con una pratica “scia”». A mettere i puntini sulle “i” dell'iter di approvazione e avvio del cantiere per il “bosco verticale” è l'ex assessore all'urbanistica del Comune di Treviso



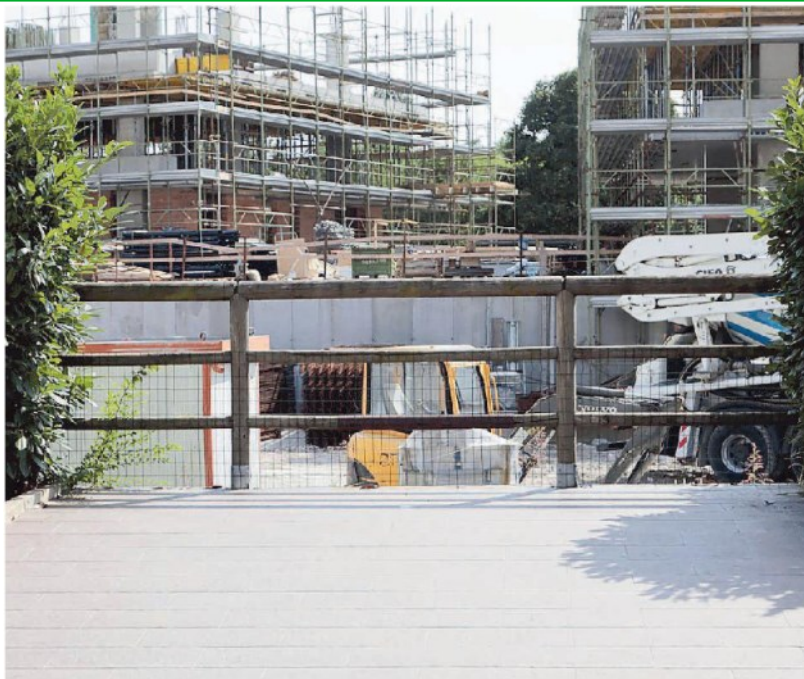
L'ex assessore Marina Tazzer

Marina Tazzer, chiamata in giunta a tre quarti di mandato (2017) da Manildo per gestire un settore che prima

era stato palleggiato tra Manildo stesso e Paolo Camolei, già assessore al commercio. Proprio a Camolei la Tazzer attribuisce i primi passi del piano per la riqualificazione degli ex magazzini abbandonati sulla riva del Sile a Fiera, un piano di rilancio di peso (anche in termini di volumetria) «che però è stato sdoganato definitivamente dall'amministrazione di Mario Conte con il via libera degli uffici, e si suppone anche la supervisione dell'amministrazione, che di certo non aveva evitato di verificare cosa stesse transitando per le scrivanie al suo insediamento in poi». Quella della Tazzer pare essere una puntualizzazione con un pizzico di veleno. —

F.D.W.





Nella foto qui sopra dove, secondo l'esposto, doveva proseguire un percorso ciclopedonale verso l'Alzaia, ora ci sono i palazzi del "bosco". A destra il futuro residence

LO STOP Chiuso il casello di Rovigo centro

Lavori in corso in A13

SULL'AUTOSTRADA A13 Bologna-Padova, per lavori di pavimentazione in orario notturno, dalle 22 di giovedì 25 alle 6 di venerdì 26 luglio, sarà chiusa la stazione di Rovigo, in entrata verso Padova e in uscita per chi proviene da Bologna. L'annuncio di Autostrade per l'Italia che consiglia, in alternativa, di utilizzare la stazione autostradale di Boara o quella di Rovigo sud Villamarzana.

