

## Rassegna del 20/08/2019

### SCENARIO

20/08/2019	Arena	11	In Tangenziale a 70 all'ora poi gli autovelox fissi - Tangenziale «rallentata» nuovi limiti a 70 all'ora e presto super-autovelox	Pignatti Bonifacio	1
20/08/2019	Arena	11	«Il cavalcavia è pericolante» Modifiche sulla via Ca'Brusà	E.G.	3
20/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	7	Appiani, sondaggio sulla tribuna est - «Appiani, referendum sulla tribuna est»	D'Attino Davide	4
20/08/2019	Corriere delle Alpi	14	Ponte di Santa Caterina va trovata una soluzione per trattori e ciclomotori	Forzin Alessia	6
20/08/2019	Corriere delle Alpi	26	Padrin: «Bisogna accelerare l'Alemagna sta soffocando»	Segafreddo Alessandra	7
20/08/2019	Corriere Torino	3	Intervista a Massimo Giuntoli - «Sblichiamo le opere ferme con una festa dell'architettura»	Benna Christian	9
20/08/2019	Gazzettino	9	Autostrade, ripartono i Tutor: ecco la mappa dei "controlli" - Controesodo, Tutor già attivo Così i controlli in autostrada	Orsini Jacopo	12
20/08/2019	Gazzettino	13	A novembre pronto il viadotto sul Tagliamento	...	15
20/08/2019	Gazzettino Padova	2	Stadio Euganeo: "rivoluzione" - Rivoluzione Euganeo: niente pista e barriere	Pipia Gabriele	16
20/08/2019	Gazzettino Venezia	8	Da Ca' Farsetti via libera al progetto della nuova piscina	L.M.	20
20/08/2019	Gazzettino Venezia	18	Sulla A4 sarà pronto in novembre il nuovo ponte sul Tagliamento - A4, a novembre sarà pronto il viadotto sul Tagliamento	Corazza Marco	21
20/08/2019	Nuova Venezia	21	Affitti alle stelle a Mestre Si fa sentire l'effetto turismo - Effetto turismo anche sulle locazioni Affitti alle stelle, bilocali a 900 euro	Chiarin Mitia	23
20/08/2019	Nuova Venezia	27	Primo documento per lo scavo dei fondali del porto in Val da Rio	Anzoletti Elisabetta B	25
20/08/2019	Sole 24 Ore	21	Fisco e appalti, debiti non definitivi senza rilevanza	Latour Giuseppe	26

VERONA NORD

In Tangenziale a 70 all'ora  
poi gli autovelox fissi

**VIABILITÀ.** Stretta per ragioni di sicurezza sulla bretella che dalla città porta a Verona Nord

# Tangenziale «rallentata» nuovi limiti a 70 all'ora e presto super-autovelox

Segnali collocati da alcuni giorni. E due postazioni fisse attive 24 ore su 24 saranno installate dalla Polizia municipale prima dei sottopassi

**Si vuole produrre ulteriore effetto deterrente e moderare ancora la velocità**

LUCA ZANOTTO  
ASSESSORE ALLA VIABILITÀ

Bonifacio Pignatti

Ormai è la tangenziale al rallentatore. Da qualche giorno lungo la bretella che da porta Palio porta allo svincolo verso il casello di Verona Nord da una parte e l'aeroporto di Villafranca dall'altra, i limiti di velocità si sono abbassati. Tanto che per quasi tutta la sua lunghezza può essere percorsa al massimo ai 70 all'ora. Solo nell'ultimo tratto - dall'uscita di San Massimo - il limite sale ai 90. Insomma, si viaggia più piano che in una strada normale, e la cosa non è sfuggita ai lettori de L'Arena che numerosi l'hanno segnalata al giornale.

Del resto non ci vuole molto per accorgersi della differenza, e sperimentare anche la sorpresa che si impossessa degli automobilisti. A chi percorre abitualmente quella strada non sarà sfuggito infatti lo spettacolo inedito di veicoli in fila a velocità moderata, timorosi di venire presi in castagna dai Velo Ok arancioni, ora diventati ancora più temuti con le nuove restrizioni. I cartelli biancorossi nuovi di zecca con il numero 70 si notano eccome, e divieti fanno paura, le multe ancora di più, la nuova selva di segnali produce (per ora) un effetto sor-

presa. Risultato: in una strada a scorrimento veloce si va piano.

Bene, si dirà. Se velocità ridotta è sinonimo di sicurezza, allora è stato fatto un passo avanti. Ma abbiamo davvero la certezza che sia più sicura una strada dove alcuni - la maggior parte, in effetti - si attengono al codice della strada, altri sfrecciano a velocità doppia infischiosene di limiti e regole, inchiodando bruscamente quando si trovano davanti la fila di auto disciplinatamente al rallentatore, o peggio ancora infilando in slalom gli automobilisti rispettosi dei limiti?

Polizia municipale e Comune non hanno dubbi. Anzi. La nuova segnaletica restrittiva anticipa l'installazione di due superautovelox fissi attivi 24 ore su 24, prima del sottopasso della ferrovia (andando verso Verona Nord) e prima di quello dello Stadio (venendo verso la città). Due punti in curva costati molti incidenti, molti feriti, molte migliaia di euro al Comune per riparare i guardrail. «Verranno messi a breve dalla Polizia municipale», spiega l'assessore alla viabilità Luca Zanotto, «per produrre un ulteriore effetto deterrente e moderare la velocità. Le multe fanno paura ma non ci interessa far cassa. Da amministratori, mettiamo in atto tutti i presidi utili a migliorare la sicurezza dei cittadini».

Prima la tangenziale si imboccava e non c'erano segnali. Ora l'ingresso inalbera due vistosi cartelli, ai lati della strada, che riportano il limite dei 70 all'ora. Un altro è collocato, accompagnato da Velo

Ok, qualche metro prima del sottopasso concomitante con l'uscita dei parcheggi Stadio. Poi si riprendeva ai 90 all'ora, anche in corrispondenza del secondo Velo Ok installato qualche mese fa dopo l'uscita di Santa Lucia, e il limite dei 70 tornava solo prima della seconda galleria. Lo stesso in senso opposto: sempre limite dei 90 salvo prima delle gallerie. Ora il limite è sempre di 70 all'ora, a parte il tratto tra San Massimo e lo svincolo di Verona Nord e non in direzione opposta: arrivando dallo svincolo, in un primo breve tratto il limite è stato fissato ancora ai 70.

«Settanta o 90, se tutti rispettassero i limiti non ci sarebbero problemi e non staremmo a parlare della differenza di velocità che aumenta fra chi è rispettoso e chi trasgredisce», dice Zanotto. E tutti si augurano che queste modifiche siano benefiche per garantire più sicurezza. Intanto però un'osservazione va fatta. Quello che di certo non è sicuro, lungo quei sei chilometri, è lo spartitraffico. Gli oleandri saranno anche scenografici, ma quando crescono troppo e non si tagliano, finiscono per ingombrare la sede stradale e in certe curve oscurare la visuale. Non va bene, anche se si va piano. ●





Il nuovo segnale con il limite di 70 chilometri all'ora all'inizio della tangenziale FOTO MARCHIORI



Anche in senso opposto limite dei 70 a inizio bretella: prima non c'era



**IN ZONA LA RIZZA.** Ordinanza emanata dal Comune. «Stiamo monitorando 150 ponti»

# «Il cavalcavia è pericolante» Modifiche sulla via Ca' Brusà

Il passaggio sopra la linea ferroviaria evidenzia problemi di tenuta statica. Ogni automobilista dovrà restare ad almeno 25 metri da chi lo precede

Il cavalcaferrovia di via Ca' Brusà, in zona la Rizza, ha problemi di tenuta statica e così il Comune modifica la circolazione, ordinando che la distanza tra un'automobile e l'altra non sia minore di 25 metri. Mentre si parla ancora molto del ponte Morandi, di Genova, dove a un anno dalla tragedia del 14 agosto 2018 - 43 morti in seguito al crollo - proseguono i lavori di ricostruzione, a Verona spunta nel caldo ferragostano un'ordinanza che modifica la circolazione sul cavalcavia. Ciò fin tanto che «non sarà cessata la situazione di potenziale pericolo». È quanto dice tra l'altro l'ordinanza emanata il 13 agosto scorso dal dirigente comunale del settore mobilità e traffico.

Il testo cita una nota del 9 agosto con cui la Direzione strade e giardini arredo urbano ha segnalato «la situazione di criticità del cavalcafer-

rovia di strada Ca' Brusà, il quale, a seguito di verifica della sicurezza strutturale dell'infrastruttura, necessita di intervento di adeguamento statico e pertanto, come relazione dallo studio AP&P di Rovigo, risulta, tra gli altri, cautelativo un limite massimo di distanza tra due veicoli consecutivi che percorrono detto manufatto pari ad almeno 25 metri», dice l'ordinanza, che poi dispone il provvedimento.

«Stiamo monitorando tutti e 150 i ponti e i cavalcavia e in via precauzionale abbiamo ritenuto di dare indicazioni per questa ordinanza per quello di via Ca' Brusà, che necessita di una sistemazione ma non è certo a rischio», dice l'assessore alle strade e giardini Marco Padovani, ricordando che «l'amministrazione sta già stanziando i soldi per i lavori necessari di manutenzione, seguiti alle rico-

gnizioni». L'assessorato aveva stanziato un anno fa 85mila euro per verifiche e progettazioni di manutenzioni per il cavalcavia di viale Piave, vicino alla fiera, di quello dell'Alpo e di quello di via Ca' Brusà, a cui si erano aggiunti 50mila euro per un monitoraggio di tutti i 150 ponti, tranne quelli sull'Adige che dipendono dai Lavori pubblici e l'intervento più urgente (3,3 milioni) è per il ponte Nuovo.

Il consigliere comunale di Verona e Sinistra in Comune Michele Bertuccio, in seguito all'ordinanza, ha presentato però un'interrogazione. «Con questa ho chiesto di avere una relazione dettagliata sulla situazione dei ponti e dei sovrappassi», spiega l'opponente dell'opposizione, «e l'elenco degli interventi che sono previsti per metterli in sicurezza». • E.G.



La strada di accesso al cavalcavia ferroviario in via Ca' Brusà



# Appiani, sondaggio sulla tribuna est

Abbatte o meno la gradinata fatiscente? L'assessore Bonavina: decidano i cittadini

**PADOVA** Sorpresa. La giunta di Palazzo Moroni potrebbe indire un referendum cittadino per decidere se abbattere o meno la Gradinata Est del mitico stadio Appiani. A lanciare l'ipotesi, ieri mattina, è stato l'assessore comunale allo Sport, Diego Bonavina. L'amministrazione progettava di demolire la vecchia tribuna, in parte smontata, per realizzare una ciclabile dal Prato a via Marghera. L'assessore: «È un monumento sportivo, decidano i cittadini».

a pagina 8 **D'Attino**

## «Appiani, referendum sulla tribuna est»

Abbatte o meno la gradinata fatiscente, a sorpresa l'assessore Bonavina propone di sentire i cittadini: «Lo storico stadio è tema sensibile». Torna in dubbio la ciclabile dal Prato alle mura

**PADOVA** Sorpresa. La giunta di Palazzo Moroni potrebbe indire un referendum cittadino per decidere se abbattere o meno la mitica Gradinata Est dell'altrettanto mitico stadio Appiani.

A lanciare l'ipotesi, ieri mattina, è stato l'assessore comunale allo Sport, Diego Bonavina. E le sue parole, alle orecchie dei cronisti, hanno appunto immediatamente destato una certa sorpresa. Se non altro perché, almeno dalla primavera del 2004 (cioè da quando è cominciato il percorso che, tra qualche mese, farà scattare l'affidamento in concessione ai privati per 39 anni dell'area dell'ex Foro Boario di Prato della Valle), le intenzioni dell'amministrazione erano molto chiare. Ovvero demolire la vecchia tribuna che corre lungo via 58° Fanteria, della quale peraltro è stata già da tempo smontata la parte superiore, e realizzare una pista ciclabile dal Prato a via Marghera, arrivando fin sopra il Bastione Santa Croce e le antiche mura rinascimentali.

Ma Bonavina, dopo essersi già confrontato non solo con il sindaco Sergio Giordani ma anche con la Consulta di Quartiere 4/A (presieduta da Celestino Giacon di Coalizione Civica), sembra appunto orientato a un improvviso cambio di programma. «E' vero che, così com'è oggi, la Gradinata Est non potrebbe rimanere e avrebbe quindi bisogno di un im-

portante intervento di manutenzione. Ed è altrettanto vero - ha spiegato l'assessore - che l'area sottostante la tribuna andrebbe comunque riqualificata per eliminare la sporcizia e il degrado che si sono accumulati in tutti questi anni di mancato utilizzo. Allo stesso tempo, però, mi rendo perfettamente conto che stiamo parlando di un tema molto sensibile come quello dell'Appiani. Cioè dello stadio/monumento in cui il Calcio Padova ha disputato le sue partite per settant'anni esatti, dal 1924 al 1994. E dunque - ha aggiunto l'esponente della Lista Giordani - l'argomento va trattato con un'attenzione particolare. Se non altro perché, per una buona parte dei tifosi biancoscudati, la Gradinata Est rappresenta un pezzo di storia».

Tanto che, come scritto in avvio, l'abbattimento o meno del settore in questione (attualmente inagibile per ragioni di sicurezza) potrebbe diventare oggetto di un referendum cittadino: «Ritengo giusto che a decidere siano i padovani attraverso una vera e propria consultazione popolare. Anche se - ha sottolineato Bonavina - si tratterebbe ovviamente di un referendum di tipo consultivo. Nel senso che poi la scelta definitiva verrebbe comunque presa dalla giunta comunale».

**Davide D'Attino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**L'assessore**  
Parliamo  
del monu-  
mento  
in cui  
il Padova ha  
giocato dal  
'24 al '94  
Decidano  
i padovani



**Fatiscente** La gradinata est dello storico Appiani. Il Comune pensa al referendum per decretarne o meno l'abbattimento (Bergamaschi)



**Come sarà** Il futuro dello stadio Euganeo

LUNEDÌ INIZIANO I LAVORI

# Ponte di Santa Caterina va trovata una soluzione per trattori e ciclomotori

**Domani il sindaco Vendramini incontrerà il Prefetto per limare le ultime criticità. Potenziato il servizio scuolabus saranno aggiunti due mezzi**

Alessia Forzin

BELLUNO. Conto alla rovescia. Manca una manciata di giorni alla chiusura del ponte di Santa Caterina e l'amministrazione di Ponte nelle Alpi, insieme a tutti gli enti interessati, sta lavorando per limare tutte le criticità emerse e cercare di limitare l'impatto sul traffico. C'è ancora da risolvere il problema del passaggio del Piave per i trattori e i ciclomotori di cilindrata inferiore ai 150 cc: entrambi non possono utilizzare l'autostrada, e senza il ponte di Santa Caterina rischiano di dover fare un giro davvero ampio per scavalcare il Piave.

## TRATTORI E CICLOMOTORI

«Mercoledì (domani per chi legge, ndr) faremo un incontro in Prefettura, nel corso del quale presenterò le nostre proposte per questi mezzi», spiega il sindaco di Ponte nelle Alpi, Paolo Vendramini. «Speriamo vengano accettate». Il sindaco non si sbilancia sulle ipotesi di passaggio per trattori e ciclomotori, anche perché la soluzione sarà trovata alla fine del confronto con la Prefettura.

«Abbiamo comunque già parlato con le categorie econo-

miche e anche con le aziende interessate», continua Vendramini. «Abbiamo pensato ad alcune ipotesi per permettere loro di attraversare il Piave, ne discuteremo con il Prefetto e al termine dell'incontro le comunicheremo».

## SCUOLABUS

Già risolta, invece, la criticità legata al trasporto scolastico. Gli scuolabus, spiega sempre il sindaco, laddove necessario (per esempio per arrivare a Canevoi, da Ponte nelle Alpi) utilizzeranno l'autostrada. «Abbiamo anche deciso di potenziare il servizio, aggiungendo un paio di mezzi, più grandi di quelli che vengono utilizzati normalmente, per evitare disagi alle famiglie che usano il servizio», aggiunge Vendramini. Il Comune ha messo a bilancio 17 mila euro in più nel capitolo del trasporto scolastico, per coprire i costi aggiuntivi che ci saranno.

## LIMITARE L'IMPATTO

«Stiamo lavorando tutti i giorni per cercare di limitare l'impatto che avrà la chiusura del ponte», conclude il sindaco. «Anche questa mattina (ieri, ndr) abbiamo fatto un sopralluogo per verificarne le condizioni: i lavori non sono più rimandabili, è fondamentale mettere in sicurezza quell'infrastruttura. Sappiamo che ci saranno dei disagi, ma confidiamo nella collaborazione di tutti per far fronte ai prossimi tre mesi». —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## MOBILITÀ

# Padrin: «Bisogna accelerare l'Alemagna sta soffocando»

Il presidente della Provincia spiega che a settembre vedrà Anas e sindaci «Faremo il punto sulle varianti e progetteremo nuove soluzioni viabilistiche»

**«Ma le autorizzazioni devono diventare più rapide, altrimenti si perdono anni»**

**Alessandra Segafreddo**

CORTINA. Chiede un'accelerazione agli interventi lungo l'Alemagna anche il presidente della Provincia e sindaco di Longarone, Roberto Padrin. «Assistiamo a giornate di grande traffico», ammette Padrin, «su tutta la parte alta della Provincia di Belluno. Tutti sappiamo che tanto traffico significa tanta gente, tanti turisti, tanto lavoro e quindi un impulso importante per l'economia. Ma questo lato positivo non può farci prescindere dal fatto che si devono mettere in cantiere le soluzioni ai problemi alla viabilità finanziate e progettate. E non si può smettere di cercare altre soluzioni da finanziare e realizzare in vista delle Olimpiadi del 2026».

I progetti finanziati, che ridurrebbero i tappi di traffico che si creano passatutto in valle del Boite, sono quelli inerenti le quattro varianti di Cortina, San Vito, Valle e Tai che dovevano essere pronte per i Mondiali di sci alpino

che si terranno nella Conca ampezzana nel 2021. I giorni scorsi i sindaci di Cortina, San Vito, Pieve e Valle hanno lanciato un appello ad Anas affinché partano i cantieri.

«I tempi delle autorizzazioni delle varianti si sono allungati», ammette Padrin, «e sappiamo che le opere saranno cantierizzate nella primavera del 2020. Ma vanno velocizzati i tempi degli iter autorizzativi, esageratamente lunghi, così come vanno accelerate le procedure per gli appalti. Per le varianti si è data priorità a Cortina, dato che il progetto da La Riva a Crignes ha meno problemi di impatto. Ma mi auguro che si intervenga celermente anche sugli altri punti neri, in quanto i lavori previsti alle gallerie non dovrebbero nemmeno creare problemi sull'attuale Alemagna».

Padrin a inizio settembre convocherà un incontro con i vertici Anas e i sindaci dei territori coinvolti dai cantieri che Anas aprirà ad ottobre. «In autunno partiranno i primi interventi a Longarone», anticipa, «e questo creerà sicuramente disagi al transito». Durante l'incontro verranno discussi anche i progetti che Provincia, con Regione

Anas e i Comuni stanno portando avanti per migliorare ulteriormente la viabilità in vista dei Giochi.

«Per il 2026 sicuramente le varianti dovranno essere terminate», premette Padrin, «ma noi ci siamo già mossi, con il sindaco di Cortina e la Regione per risolvere due nodi cruciali. Uno è inerente a Cortina: si deve realizzare tutta la circonvallazione breve che toglierà il traffico dal centro del paese. Si deve inoltre intervenire sul nodo di Longarone che intasa tutta la parte alta della Provincia. Qui si procederà con due stralci. Il primo che prevede la creazione di una bretella dall'uscita dell'autostrada alla zona industriale e il secondo sino alla galleria di termine. Stiamo già cominciando a tracciare i progetti e a cercare di reperire i finanziamenti per coprire le spese. Ma servono anche leggi», chiosa Padrin, «affinché gli iter autorizzativi non siano esageratamente lunghi, e anche la fase di gara d'appalto si a più veloce. Per i Mondiali infatti progetti e soldi ci sono da tempo. Ma il passaggio dei progetti alla Via (valutazione di impatto ambientale) sta rallentando gli iter di anni». —







Il traffico che intasa la statale di Alemagna

# «Sblocchiamo le opere ferme con una festa dell'architettura»

Giuntoli lancia l'idea di una kermesse nelle fabbriche abbandonate dal Comune



**Nuova vocazione  
Serve un'agenzia  
speciale per rigenerare  
la città. Ci sono troppi  
interventi congelati**



**Cavallerizza e Ogm  
Occupiamo gli spazi  
dimenticati dalla giunta  
con un serie di eventi  
d'arte e di cultura**

**Chi è**



● Massimo Giuntoli, 50 anni, è il presidente degli architetti

«**O**ccupiamo le vecchie fabbriche e facciamole diventare luoghi d'elezione del prossimo Festival dell'architettura. Così, almeno per qualche settimana, con il sistema del temporary use, l'uso temporaneo degli immobili dismessi che è in gran voga all'estero, possiamo far rivivere tanti edifici simbolo di Torino da troppo tempo abbandonati». Massimo Giuntoli, presidente degli architetti di Torino, entra a gamba tesa nel dibattito sul dopo Montanari, ex vice-sindaco ed ex assessore all'urbanistica, silurato più di un mese fa da Chiara Appendino ma non ancora sostituito. «È inaccettabile avere tanti dossier aperti per la città senza una guida, progetti che valgono milioni di euro e che sono investimenti vitali per la nostra economia. La giunta deve trovare in fretta un nuovo assessore, qualcuno in grado di occuparsi del nuovo piano regolatore e di tutte quelle opere bloccate. Noi architetti faremo il possibile per valorizzare gli immobili disabitati da troppo tempo. Vogliamo organizzare il Festival dell'architettura nelle aree dismesse». **Presidente Giuntoli, davvero volete occupare le fabbriche dismesse in polemica con la giunta che non sa valorizzarle e non trova neppure un assessore all'urbanistica?**

«Nessuna polemica. Anzi, vogliamo dare un mano. Stia-

mo lavorando alla programmazione del prossimo Festival dell'architettura, che sarà in collaborazione con la città di Milano. Per questa edizione pensiamo di utilizzare alcuni spazi simbolo di Torino ma abbandonati da tempo».

**Ci sono investitori interessati per l'ex Manifattura Tabacchi, le ex Ogm e anche la Cavallerizza Reale. Manca però un interlocutore.**

«Per questo contiamo di lanciare un'iniziativa di temporary use, utilizziamo questi spazi per mostre ed esposizioni. Così possono tornare almeno per qualche giorno sotto i riflettori. È un modo per agevolare i processi di riqualificazione. Se ci fosse un responsabile per l'urbanistica sarebbe tutto più semplice».

**La poltrona di assessore all'urbanistica è vacante, ma queste deleghe sono in mano alla sindaca.**

«Apprezzo la buona volontà della sindaca, ma si tratta di un ruolo tecnico più che politico. Ci vuole una guida forte e capace. In ballo c'è il futuro della città, su quello che vuole diventare nei prossimi anni. Senza urbanistica non c'è sviluppo».

**Rimpiange l'ex assessore Guido Montanari?**

«Rimpiango la Torino che aveva una vocazione. Oggi non ce l'ha. La giunta, incluso Montanari, non sono stati in grado di dare un indirizzo chiaro di sviluppo. Ma oggi la situazione è imbarazzante. Pensiamo agli investitori che



hanno acquisito l'ex Porta Susa per farci un hotel Marriot. Oggi non hanno un interlocutore. Un pessimo biglietto da visita».

### La giunta punta sulla rigenerazione urbana.

«Bene, non vedo l'ora di cominciare. Ho polemizzato tante volte con Montanari ma almeno con lui il dialogo era vivo. Ora dobbiamo ricominciare tutto da capo. E non sarà semplice. Il nuovo assessore impiegherà un paio di mesi per capire come funzionano gli uffici tecnici. Poi la giunta entrerà nell'ultimo anno di

amministrazione, e con la campagna elettorale in corso sarà complesso lavorare».

### Il nuovo assessore dovrà essere un architetto?

«Non necessariamente. Ma sarebbe bene avere qualche esperto, architetto o ingegnere. Noi professionisti restiamo disponibili a collaborare magari in un tavolo permanente, una sorta di regia, per accompagnare la giunta nella scelta dei progetti e degli interventi. E anche imbastire concorsi internazionali di idee di architettura. Ad otto-

bre Sistemi Urbani, l'immobiliare delle Ferrovie, presenterà le idee per rigenerare gli ex scali. È importante la presenza attiva della Città».

### Urban Lab è già della partita.

«Sì e sta facendo un gran lavoro. Anzi, a mio avviso dovrebbe essere potenziato per diventare un'agenzia urbanistica. Gli investitori ci sono ma devono trovare interlocutori adeguati. Urban Lab può essere uno di questi».

**Christian Benna**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La parola

### TEMPORARY USE

Il progetto di uso temporaneo di un bene viene avviato per un periodo variabile (per un minimo di 6 mesi) e l'immobile viene riaperto al pubblico. L'obiettivo è stimolare l'attivazione di processi di riuso capaci di creare valore per il territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda

● Da più di un mese la Città è senza un assessore all'urbanistica, da quando Chiara Appendino ha cacciato Guido Montanari

● Ci sono circa 700 milioni di euro di investimenti in opere bloccate o a rischio ritardo di esecuzione

● Le imprese lamentano l'assenza di una guida. E soprattutto la mancanza di un nuovo piano regolatore e di norme per l'edilizia che possano far partire i lavori di rigenerazione urbana

● Tra le misure richieste ci sono gli sgravi per il cohousing, ovvero quegli spazi condivisi (palestre, coworking) che potrebbero sorgere nelle aree di riqualificazione urbana

Il caso

Autostrade, ripartono i Tutor: ecco la mappa dei "controlli"



Rientro dalle vacanze con più controlli per gli automobilisti. Dopo che la Cassazione ha messo fine alla cosiddetta guerra del Tutor, dando ragione ad Autostrade per l'Italia, la società già in queste ore sta riaccendendo gli occhi elettronici su una parte della rete. Ecco la mappa dei "controlli".

Orsini a pagina 9

# Controesodo, Tutor già attivo così i controlli in autostrada

► Per il rientro dalle vacanze più di mille chilometri di tratte di nuovo monitorate

► L'occhio elettronico in funzione dopo la sentenza che ha dato ragione ad Aspi

IL FOCUS

ROMA Rientro dalle vacanze con più controlli per gli automobilisti, soprattutto quelli abituati a schiacciare troppo il pedale dell'acceleratore. Dopo che la Cassazione ha messo fine alla cosiddetta guerra del Tutor, dando ragione ad Autostrade per l'Italia, la società già in queste ore sta riaccendendo gli occhi elettronici su una parte della rete. Il Tutor è un sistema di telecamere ad alta risoluzione che rileva la velocità media di un'auto su un certo tratto di autostrada. Quando il veicolo supera i limiti previsti dal codice (normalmente 130 km all'ora) il sistema invia in automatico la segnalazione alla Polizia che poi fa partire la multa. Nell'aprile del 2018, in seguito a un contenzioso giudiziario partito 13 anni fa, la Corte di appello di Roma aveva stabilito che Autostrade aveva violato un brevetto della società toscana Craft e costretto il gruppo a spingere i Tutor. Su alcune tratte l'azienda aveva però mantenuto i controlli utilizzando un al-

tro sistema di monitoraggio. Poi invece la settimana scorsa la Cassazione ha ribaltato il giudizio e dato definitivamente ragione all'azienda che fa capo alla famiglia Benetton. Autostrade ha quindi subito avviato le procedure per riaccendere le telecamere nei punti dove erano state spente.

LE POSTAZIONI

«I tecnici di Aspi sono già al lavoro insieme alla Polizia Stradale per riattivare progressivamente le prime tratte sotto monitoraggio del Tutor a partire dal contro-esodo - sottolinea il gestore -. Le tratte arriveranno a 1.000 km entro la fine della prima settimana di settembre. Le riattivazioni proseguiranno poi fino alla originaria copertura di 2.500 km».

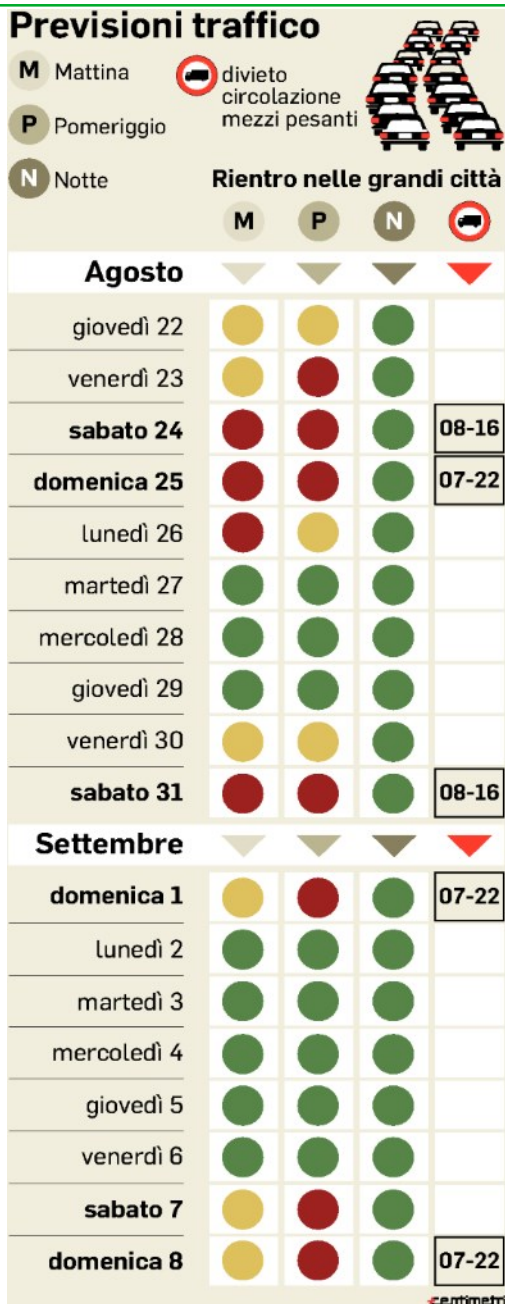
Ecco le principali autostrade dove i controlli, a partire da queste ore ed entro l'8 settembre, saranno riattivati. Si parte dall'Al Roma-Napoli dove le telecamere verranno riaccese tra Reggio Emilia e Bologna e in quattro tratte tra Roma e Napoli. Tre postazioni riattivate anche sull'Al3 tra Bologna e Rovigo. Sull'Al4 Adriatica tre tutor tra Bologna e Castel San Pietro e altri quattro tra Foggia e Bari. Attenzione anche sull'A4

tra Milano e Bergamo (quattro tratte controllate) e sull'A7 tra Genova e Serravalle (altre due zone monitorate). Infine telecamere attive di nuovo anche sull'A26 tra Genova e Alessandria (quattro postazioni), sull'A8 Milano-Varese e sull'A30 che collega Caserta a Salerno. Poi nei prossimi mesi le verifiche della velocità verranno riattivate in tutti i punti dove erano già presenti. «Aspi esegue le verifiche e le certificazioni previste dalla normativa vigente secondo un programma le cui priorità sono condivise con Polizia Stradale, sulla base dei volumi di traffico e dell'indice di incidentalità di ogni singola tratta», sottolinea ancora la società. Il Tutor - ricorda poi Autostrade per l'Italia - ha consentito di ridurre del 50% gli incidenti mortali sulle tratte dove è presente, mentre sull'intera rete, grazie anche ad altri interventi come l'asfalto drenante e le bande rumorose, il calo delle vittime è stato del 75%.

Jacopo Orsini

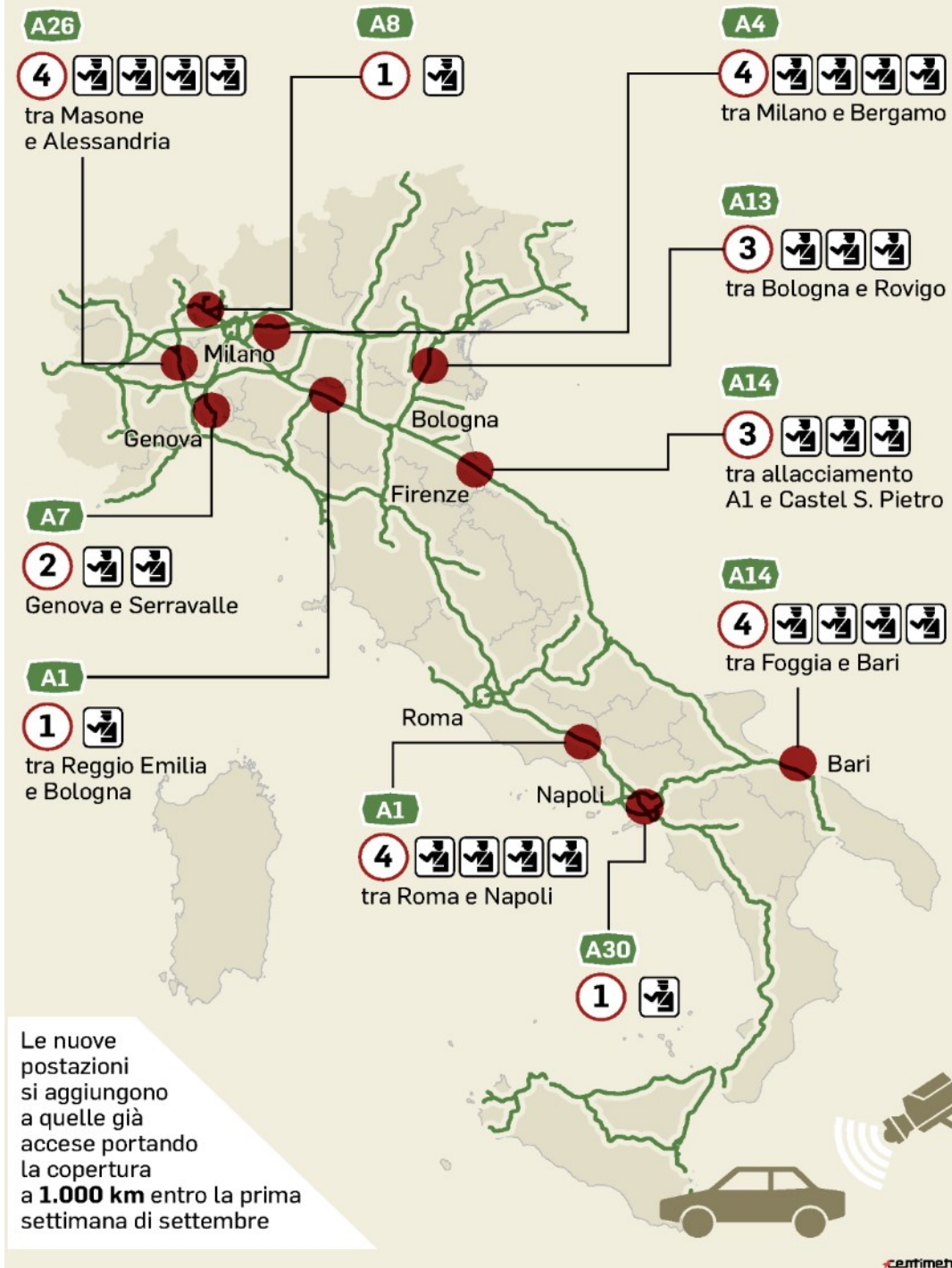
© RIPRODUZIONE RISERVATA





### Le tratte dove verranno riattivati i Tutor

**X** tutor presenti sulla tratta



# 274

Le postazioni Tutor sulla rete a pedaggio di Autostrade che verranno progressivamente riattivate

**Terza corsia Venezia-Trieste**

**A novembre pronto il viadotto sul Tagliamento**

TRIESTE Sarà completato entro novembre il secondo viadotto del ponte sul Tagliamento in A4 nell'ambito dei lavori per la realizzazione della terza corsia. Lo annuncia Autovie Venete in una nota. Con il varo dell'ultimo concio del viadotto, è ora in fase di trasferimento il carro varo: struttura di tralicci d'acciaio, indispensabile per trasportare uno alla volta i conci - manufatti a forma trapezoidale del peso di circa 80-110 tonnellate che assemblati sono andati a formare gli impalcati dei due viadotti gemelli sul fiume Tagliamento - è stato smontato e revisionato pezzo per pezzo. Di proprietà della Spic srl di Castelfranco Veneto l'impianto - riferisce Autovie - per essere smontato ha richiesto l'impegno di 15 operai al giorno e la distribuzione del lavoro in tre fasi: la «configurazione di sicurezza», che prevede il posizionamento della struttura su un piano livellato; lo «strip out», termine tecnico che indica la rimozione di tutti gli elementi non strutturali di un macchinario; lo smontaggio delle parti meccaniche e strutturali. Quest'ultima - osserva la Concessionaria - è anche la fase più delicata che ha richiesto l'utilizzo di una gru da 90 tonnellate in grado di sollevare gli elementi. Per il viaggio di ritorno «alla casa madre» del carro varo sono stati prenotati - conclude la nota - 35 camion adibiti al trasporto eccezionale. Tre mezzi pesanti al giorno, in grado di sopportare carichi del peso di 30 tonnellate l'uno, partiranno dal viadotto sul Tagliamento e transiteranno lungo l'autostrada A4 dal 5 settembre.



© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Stadio Euganeo: "rivoluzione"

►Pronto il bando per il progetto di ristrutturazione, saranno tolte le barriere tra i tifosi e il campo

Il bando è pronto e le lettere partiranno nei prossimi giorni. Si avvicina un passaggio fondamentale per la ristrutturazione dello stadio Euganeo: entro una settimana 15 professionisti padovani saranno ufficialmente invitati a partecipare al bando per la progettazione definitiva. Intanto l'assessore allo Sport Diego Bonavina studia nuovi dettagli ed emergono due importanti novità. La prima: se la questura darà il via libera, già

durante questa stagione sportiva saranno tolte le barriere in plexiglass che separano le due tribune dal campo. La seconda: il piano dell'intervento comprende anche l'eliminazione della pista di atletica tra il campo e la tribuna principale. La pista sarà sostituita con un tappeto di erba sintetica. «Siamo in linea con i tempi perché il bando è ormai pronto e nei prossimi giorni potrà essere pubblicato», spiega Bonavina.

Pipia a pagina II

## I progetti per la città

# Rivoluzione Euganeo: niente pista e barriere

►Pronto il bando da inviare a 15 architetti per l'ammodernamento dello stadio Bonavina: «Pronti a togliere i pannelli di plexiglass che dividono campo e spalti»

### IL PIANO

PADOVA Il bando è pronto e le lettere partiranno nei prossimi giorni. Si avvicina un passaggio fondamentale per la ristrutturazione dello stadio Euganeo: entro una settimana 15 professionisti padovani saranno ufficialmente invitati a partecipare al bando per la progettazione definitiva. Intanto l'assessore allo Sport Diego Bonavina studia nuovi dettagli ed emergono due importanti novità. La prima: se la questura darà il via libera, già durante questa stagione sportiva saranno tolte le barriere in plexiglass che separano le due tribune dal campo. La seconda: il piano dell'intervento comprende anche l'eliminazione della pista di atletica tra il campo e la tribuna principale. La pista sarà sostituita con un tappeto di erba sintetica.

### IL DOCUMENTO

«Siamo in linea con i tempi -

conferma Bonavina - perché il bando è ormai pronto e nei prossimi giorni potrà essere pubblicato. I 15 professionisti che abbiamo individuato sono tutti della provincia di Padova e molti di questi hanno già lavorato nel campo dell'impiantistica sportiva. Sabato ho visto dal vivo Triestina-Juventus e devo dire che l'impatto con lo stadio Nereo Rocco mi ha sollevato: la distanza tra campo e tribuna principale è la stessa che abbiamo all'Euganeo e l'impatto visivo è comunque ottimo. Guardo anche al Dall'Ara di Bologna, dove la pista d'atletica è stata sostituita da una grande area tecnica in sintetico: qui vogliamo fare lo stesso, in modo da ridurre il "vuoto visivo. L'altra mia idea è quella di interrare le panchine ma andranno fatte verifiche idrologiche.

### IL PROCEDIMENTO

Il Comune è riuscito a snellire e velocizzare la procedura grazie all'ultimo decreto "Sbloc-

ca-cantieri", sfruttando i benefici previsti per i progetti con un costo inferiore ai 220 mila euro. Nell'invito destinato a ingegneri e architetti il Comune darà 10 giorni di tempo per l'eventuale accettazione. L'obiettivo è selezionare il professionista (o lo studio di professionisti) per il 10 settembre. Chi si aggiudicherà il bando avrà 60 giorni per redigerlo, perché il Comune vuole avere in mano un progetto definitivo entro novembre.

A quel punto il Comune all'inizio del 2020 potrà mettere a gara il progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori. Anche in que-



sto caso l'ultimo decreto "Sblocca-cantieri" varato dal governo aiuta, perché sarà possibile fare un appalto integrato: chi parteciperà alla gara dovrà garantire sia la progettazione sia l'intervento. Il progetto esecutivo, quindi, potrà essere pronto tra maggio e giugno 2020. I lavori saranno effettuati durante la stagione 2020-2021 (partiranno ad agosto, dopo i concerti estivi) e l'inaugurazione del "nuovo" Euganeo è prevista per la stagione sportiva 2021-2022. «Per noi - spiega ancora l'assessore - godere di questo decreto rappresenta un vantaggio perché le procedure sono più snelle e i contenziosi vengono ridotti».

### LE MODIFICHE

Il progetto di ammodernamento era stato annunciato il 10 luglio. Il primo stralcio di intervento prevede una nuova curva sud a soli cinque metri dalla porta. Avrà alle spalle due palasport che ospiteranno rispettivamente un pattinodromo e un campo da pallacanestro da 1.200 posti, che sfrutterà la vecchia curva come gradinata. Ai professionisti che saranno invitati a partecipare al bando, inoltre, l'assessore darà due precise indicazioni: il completo rifacimento dei bagni dello stadio e la dipintura dei piloni esterni, che nella sua idea dovrebbero essere ovviamente biancorossi. Questi lavori valgono 5,8 milioni e sono già finanziati: due milioni grazie ad un bando del Coni, tre milioni del Credito Sportivo e ottocentomi-

la euro della Fondazione Cariparo.

Il secondo stralcio dei lavori riguarderebbe invece la curva nord, che verrebbe posta a quindici metri di distanza dalla porta e avrebbe dietro una palestra per l'arrampicata sportiva che potrebbe ospitare anche gli allenamenti di qualche squadra nazionale legati all'Olimpiade invernale del 2026. Qui servirebbero altri 5,5 milioni e la copertura finanziaria arriverebbe attraverso investimenti privati in project financing: tre soggetti si sono già fatti avanti e il Comune attende che le offerte vengano formalizzate.

**Gabriele Pipia**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ASSESSORE:  
«METTEREMO  
UN TAPPETO SINTETICO  
A LATO DEL TERRENO  
DI GIOCO, SEGUIAMO  
IL MODELLO-BOLOGNA»**

**L'OBIETTIVO  
È AGGIUDICARE I LAVORI  
ALL'INIZIO DEL 2020  
E PARTIRE CON I LAVORI  
DI AMMODERNAMENTO  
TRA UN ANNO**



RISTRUTTURAZIONE Il Comune ha selezionato 15 professionisti invitandoli a partecipare al bando per la progettazione definitiva. Le lettere stanno per partire



**IL PIANO II** Comune intende avvicinare le curve al campo e realizzare altri impianti sportivi sul retro. Il primo stralcio dei lavori è già finanziato e il cantiere dovrebbe aprire tra un anno, dopo i concerti estivi. L'inaugurazione è prevista per la stagione sportiva 2021-22



# Da Ca' Farsetti via libera al progetto della nuova piscina

► **La vasca olimpica sarà realizzata dalla famiglia De Col LIDO**

Il 2020 sarà l'anno delle Olimpiadi di Tokio, ma anche della piscina olimpica. Si è concluso finalmente un iter lunghissimo che si protraeva da decenni.

Ca' Farsetti ha dato ufficialmente il via libera alla piscina olimpica nell'area dell'ex asilo "La Fontaine" a ridosso del ponte delle Quattro Fontane. A realizzare la piscina, grande sogno del decano degli imprenditori lidensi Giovanni De Col, sarà la sua società la Alberoni Srl, oggi guidata dal figlio Fabrizio. Un investimento tutto realizzato con fondi privati, che perciò non costerà un solo euro di soldi pubblici.

La vasca avrà le dimensioni di 50 per 25, omologata Coni, e potrà ospitare tutte le gare di nuoto e pallanuoto. Naturalmente per le caratteristiche urbanistiche del Lido si punterà soprattutto a campionati italiani, ed anche internazionali, di livello giovanile. Un'opportunità che per l'isola potrebbe rappresentare anche un importante volano economico e un indotto turistico. La piscina sarà scoperta, utilizzata perciò solo durante la bella stagione. I lavori sono già ben avviati. Tuttavia mancava ancora la firma del Comune sulla convenzione, e so-

prattutto per la cessione di una piccola striscia di terra, senza la quale la piscina non avrebbe potuto avere le dimensioni olimpiche perdendo di fatto la sua ragione d'essere e quindi anche la disponibilità di un investitore privato. Nell'accordo sottoscritto anche la Bocciofila Lidense storico club ha accettato di andare in altra sede, verranno fatte, sempre a carico del privato tutte le bonifiche a regola d'arte. Ci sarà anche la nuova sede degli stradini comunali. Tutto messo nero su bianco.

E' perciò ora facile immaginare che i lavori ripartiranno per il rush finale a ottobre, inaugurazione a primavera 2020. La piscina olimpica sorgerà all'interno di un Centro sportivo con foresteria e tutti i servizi, tribuna per gli spettatori, sala medica, palestra, parcheggi. Ingressi separati per atleti e pubblico. Una piscina olimpica, come ce ne sono poche altre in Veneto, punto di riferimento importante anche per atleti e nuotatori della nostra regione. L'intenzione è quella di intitolare la piscina come un omaggio ad Alberto Castagnetti, mentore e allenatore di Federica Pellegrini e della Nazionale prematuramente scomparso. Fede, impegnata nel conto alla rovescia verso le Olimpiadi, molto probabilmente non sarà al Lido per l'inaugurazione, ma potrebbe venire a settembre dopo le Olimpiadi. Intanto, però, la piscina olimpica si farà.

L.M.



**EX ASILO** Dopo il via libera del Comune i lavori per la nuova piscina dovrebbero terminare la prossima primavera



**Tra Veneto e Friuli**

**Sulla A4 sarà pronto in novembre il nuovo ponte sul Tagliamento**

Entro novembre Veneto e Friuli Venezia Giulia saranno unite dal nuovo ponte sulla A4. Per due anni l'enorme macchinario indispensabile per la realizzazione ha tenuto "compagnia" ai viaggiatori e ai turisti. Con i suoi 6 metri di altezza e 140 di lunghezza ha segnato l'orizzonte dell'A4.



Corazza a pagina XVIII A4 A novembre il nuovo ponte

# A4, a novembre sarà pronto il viadotto sul Tagliamento

►Dopo due anni di lavori è stato smontato l'enorme carro ponte alto 6 metri e lungo 140 ►Gli elementi del macchinario rientreranno all'impresa madre a partire dal 5 settembre

**PORTOGRUARESE**

Entro novembre Veneto e Friuli Venezia Giulia saranno unite dal nuovo ponte sulla A4. Per due anni l'enorme macchinario indispensabile per la realizzazione - il carro ponte o carro varo - ha tenuto "compagnia" ai viaggiatori e ai turisti. Con i suoi 6 metri di altezza e 140 di lunghezza ha segnato l'orizzonte dell'A4. Con la collocazione dell'ultimo cono del secondo viadotto del ponte sul Tagliamento ha concluso il suo compito ed è in fase di trasferimento in un altro cantiere.

Struttura di tralicci d'acciaio, indispensabile per trasportare uno alla volta i conchi - manufatti a forma trapezoidale del peso di 80/110 tonnellate che, assemblati, vanno a formare gli implacati dei due viadotti gemelli - è stato smontato e revisionato pezzo per pezzo. Di proprietà della Spic srl di Castelfranco Veneto, l'impianto, per essere smontato ha richiesto l'impegno di 15 operai al giorno, e la distribuzione del lavoro in tre fasi. La prima, che prende il nome di "configurazione di sicurezza", prevede

il posizionamento della struttura su un piano livellato, sempre sul viadotto, ma distante dalle lavorazioni ancora in corso; la seconda è lo "strip out", termine inglese che indica la rimozione di tutti gli elementi non strutturali (impianti elettrici e oleodinamici) di un macchinario; la terza operazione riguarda lo smontaggio delle parti meccaniche e strutturali, rispettivamente motori, argani, centraline oleodinamiche, tralicci, binari, che hanno consentito il trasporto dei conchi, e le "gambe" dell'impianto. Questa è anche la fase più delicata e ha richiesto l'utilizzo di una gru da 90 tonnellate. Una volta appoggiate a terra e separate, le componenti sono state poste in casse di legno. L'attività non è conclusa, perché anche il trasporto non sarà cosa da poco. Basti pensare che per il viaggio di ritorno del carro varo sono stati prenotati 35 camion; ogni giorno tre mezzi, in grado di sopportare carichi di 30 tonnellate l'uno, partiranno dal Tagliamento e transiteranno lungo l'autostrada. La partenza è fissata per il 5 settembre, data scelta non a caso, perché in quel periodo il traffico esti-

vo sarà meno intenso.

La prossima destinazione del carro varo dovrebbe essere l'Algeria. Nei piani c'è la realizzazione di un nuovo viadotto simile a quelli del Tagliamento, un'opera ritenuta tra le più importanti dell'intero Nordafrica.

**TRAFFICO PIÙ FLUIDO**

«Senza dubbio la notizia è positiva e d'altro canto era già stata in qualche modo confermata dalla società rispetto all'anticipo dei tempi di esecuzione dell'opera - spiega il portogruarese Lucio Leonardelli, già vicepresidente di Autovie Venete - La possibilità di utilizzare anche il secondo viadotto sarà utile per la fluidità del traffico anche in relazione ai lavori del tratto in fase di realizzazione riguardante il Portogruarese, in attesa che partano poi i lavori riguardanti gli altri due sub-lotti che completeranno l'intera opera fino a San Donà».

**Marco Corazza**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## SODDISFAZIONE

Lucio Leonardelli, già vicepresidente di Autovie: «L'apertura del viadotto determinante per la fluidità del traffico anche in relazione al Portogruarese»



**GRANDI OPERE** Una vista dall'alto del grande "carro varo", che ha sovrastato il fiume per 2 anni.

## IL CASO

## Affitti alle stelle a Mestre Si fa sentire l'effetto turismo

Boom degli affitti turistici a Mestre e prezzi alle stelle: 900 euro al mese per un bilocale. Difficile trovare casa per viverci. CHIARIN / APAG.21

IL MATTONI IN TERRAFERMA

# Effetto turismo anche sulle locazioni Affitti alle stelle, bilocali a 900 euro

I proprietari scelgono di affittare giorno per giorno. Gli agenti immobiliari: «Vendita, i prezzi tornano ai livelli pre-euro»

### Mitia Chiarin

La spinta, senza freni, alle affittanze turistiche, anche in terraferma, è un problema con cui fare i conti tutti i giorni. Ne sanno qualcosa quanti sono alla ricerca di una casa dove vivere. Se si sceglie l'affitto è bene sapere che i canoni stanno ormai alle stelle. Basta farsi un giro sui siti per accorgersene.

### CANONISALATI

Ecco alcuni annunci su Immobiliare.it: Settecento euro per un monolocale di 30 metri quadri in via Carducci. Novecento al mese per un bilocale di 50 metri quadri in via Forte Marghera. In via Torino un appartamento di 125 metri quadri è dato in affitto a 1.100 euro al mese ma solo a studenti. Duecento metri quadri in via Cappuccina costano 1.180 euro al mese. Un quadrilocale in via Milano, cento metri quadri, si trova a 1.300 euro al mese. Affitti carissimi, con proprietari che prediligono studenti universitari e lavoratori in trasferta. Il resto, se può, preferisce affittare ai turisti. O tiene l'alloggio chiuso. Se si sceglie di comprare, occorre sperare in un mutuo della banca. Il mercato del mattone in terraferma, è particolarmente attivo ma con luci ed ombre. Tante compravendite ma a prezzi ribassati, avvisano gli esperti del settore. La grande "bolla" è finita.

### PARLA LA FIAIP

«Si affitta al turista, magari attraverso l'agenzia specializzata, se non si ha la capacità di gestire direttamente l'accoglienza,

perché si rientra facilmente in possesso dell'alloggio. C'è chi prende anche 50 euro in meno al mese pur di non avere problemi in futuro con sfratti di inquilini che non pagano l'affitto», spiega Roberto Loschi, presidente provinciale della Federazione italiana agenti immobiliari professionali (Fiaip). «Altrimenti tiene l'alloggio chiuso». Loschi prosegue: «Sul fronte delle case in vendita, le banche chiedono oggi garanzie altissime per dare un mutuo. E quest'anno si chiude il cerchio della crisi decennale e i prezzi sono bassi. Sto monitorando da anni un alloggio: venne venduto a 75 milioni nel 1999; nel 2008 venne rivenduto a 78 mila euro, praticamente il doppio per effetto del passaggio da lira ad euro. Ora torna in vendita a 35 mila euro». Un bene per chi compra, non per chi vende. Nel settore, avvisa Loschi, servono regole e garanzie, quelle per chi affitta di non dover affrontare lunghi contenziosi e spese legali per riavere l'alloggio. «Il numero chiuso per gli affitti turistici è necessario e servono certezze per chi affitta, altrimenti siamo all'anarchia», avvisa.

«Io a chi vuole affittare l'appartamento suggerisco sempre la via del canone concordato con cedolare secca per gli evidenti vantaggi fiscali. In questo modo si riesce ad affittare un appartamento a 5-600 euro al mese», dice Guido Moriotto dell'agenzia immobiliare "Casa Più" di Riviera XX Settembre. «Sono convinto che arriverà presto la saturazione degli affitti turistici. Sul fronte

delle compravendite faccio notare che negli ultimi due mesi c'è stato un rallentamento. Forse per l'incerta situazione politica nazionale».

### CHI COMPRA IN CENTRO

«Molti compratori di case sono lavoratori stranieri, extracomunitari, molti del Bangladesh, che cercano case vecchie ma vicine alle fermate di bus e tram». Corso del Popolo, via Piave, viale San Marco, via Cappuccina sono le zone più richieste: qui gli appartamenti anni '60 vanno a ruba.

«Ora ho più richieste di compratori che case in vendita», spiega l'agente immobiliare. I dati dell'Osservatorio immobiliare dell'Agenzia delle Entrate, pubblicati a giugno, confermano. Venezia ha il maggior numero di compravendite del Veneto: sono state 11.607 in provincia nel 2018, quasi 3.500 nel capoluogo. 2.300 le transazioni in terraferma con un incremento del 9,4 per cento. Tremila le transazioni in zona balneare, più di 1.500 in Veneto Orientale. Se in centro storico la quotazione media di una casa è di 4.351 euro al metro quadro, in terraferma la media è di 1.649 euro al mq.—

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I







Nella prima foto via Cappuccina, a fianco sopra Corso del Popolo e sotto viale San Marco e ancora Roberto Loschi (Fiap) e Guido Moriotta (CasaPiù)

CHIOGGIA

# Primo documento per lo scavo dei fondali del porto in Val da Rio

CHIOGGIA. La giunta approva il protocollo per lo smaltimento dei fanghi in laguna, segnale che l'ipotesi grandi navi forse non è definitivamente tramontata. La procedura di smaltimento è attesa per dar corso all'escavo dei canali e delle banchine da cui dipende la ripresa del porto di Val da Rio, in sofferenza ormai da anni, ma anche per far arrivare a Chioggia le grandi navi che Venezia non può più sopportare.

Nei giorni scorsi la giunta ha approvato i due testi inviati dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche utili per la "Definizione di nuove linee guida per la gestione dei sedimenti della Laguna di Venezia", il cosiddetto "Nuovo protocollo fanghi lagunari" e per i nuovi "Criteri di gestione e le modalità applicative del nuovo protocollo fanghi lagunari".

Ora i documenti torneranno al Provveditorato e agli Uffici legislativi dei due ministeri competenti per la redazione del Decreto interministeriale (Ambiente e Infrastrutture) che chiuderà l'iter. I

due documenti, che sono il frutto di molti tavoli tecnici tra i due ministeri, Provveditorato, Regione, Città metropolitana, Comune di Venezia e Comune di Chioggia, sostituiscono il vecchio "Protocollo fanghi 1993" e forniscono una nuova classificazione dei fanghi secondo una valutazione integrata dei dati chimici e ecotossicologici per il riutilizzo compatibile dei sedimenti dragati in laguna, secondo le nuove normative italiane e europee.

«L'approvazione in giunta è un primo passo affinché si adotti il nuovo Protocollo fanghi», spiega il vicesindaco Marco Veronese, «a cui dovrà seguire il nuovo Piano morfologico della laguna, per tutelare l'equilibrio lagunare, ma anche per dare il via all'escavo dei canali che attendiamo da troppi anni. Vogliamo risposte per le attività economiche con il rilancio del porto. Spero che la crisi di Governo si risolva presto, affinché questi provvedimenti non subiscano un'ulteriore battuta d'arresto». —

**Elisabetta B. Anzoletti**



La banchina traghetti in porto



# Fisco e appalti, debiti non definitivi senza rilevanza

**CGA SICILIA**

**Le scelte del Parlamento  
disegnano un sistema  
garantista per le imprese**

**Giuseppe Latour**

Qualunque debito, per quanto rilevante in termini economici, purché ancora oggetto di un giudizio tributario pendente o comunque non ancora definitivo, non potrà mai essere motivo di esclusione da una gara di appalto. Non sono possibili, anche alla luce delle scelte recenti del Parlamento, interpretazioni estensive a danno delle imprese. Si delinea, così, il quadro di un sistema estremamente garantista per gli operatori.

Sono i concetti espressi dal Consiglio di giustizia amministrativa della Sicilia, nella sentenza 758/2019, analizzando il tema, molto dibattuto negli ultimi mesi, dell'esclusione da appalti pubblici per irregolarità fiscali. Arriva, così, una delle prime decisioni che scandagliano il sistema dell'articolo 80 del Codice appalti dopo l'intervento, prima deciso e poi cancellato, del decreto sblocca cantieri (Dl 32/2019).

Con quel provvedimento (si veda il Sole 24 Ore del 23 aprile scorso), il Governo aveva stabilito di sanzionare con l'esclusione dalla gara anche le irregolarità fiscali non definitive, andando incontro alle richieste provenienti da Bruxelles, che sul tema ha avviato una procedura di infrazione. L'idea era che una Pa potesse scegliere, esercitando il suo potere discrezionale, di valutare rilevante qualsiasi tipo di debito fiscale, senza limitazioni di sorta.

Il Parlamento, come ricordano i giudici, ha deciso di cancellare questa previsione, affermando un principio che va considerato nelle

eventuali controversie. La nostra disciplina è, infatti, «molto garantista nei confronti dei privati». Sono, quindi, rilevanti solo i debiti «definitivamente accertati», cioè non contestati in giudizio o confermati da una sentenza non più impugnabile. Fuori da questi confini molto stretti non può rilevare nulla. Nemmeno in base a interpretazioni estensive della legge.

Il caso esaminato nella sentenza è particolare. Si tratta, infatti, di un debito fiscale mai oggetto di un avviso di accertamento, ma sfociato direttamente in una cartella di pagamento che - dice la sentenza - «ha costituito il primo e unico atto di riscossione con il quale l'amministrazione finanziaria ha chiesto al contribuente il pagamento».

La cartella è stata notificata poco dopo la scadenza del termine di partecipazione alla gara. Ma, secondo il Tar, andava considerato rilevante il fatto che l'impresa fosse già a conoscenza del proprio debito e della propria situazione irregolare (tra l'altro, per una cifra alta, circa 140mila euro) al momento della presentazione della domanda, avendo a suo tempo dichiarato quel debito alle Entrate, ma non avendo poi effettuato i relativi versamenti nei tempi prescritti. La mancata comunicazione dell'irregolarità dimostrava, quindi, un comportamento reticente verso la Pa.

Per i giudici, però, le ultime vicende portano a privilegiare «il dato letterale e indubbiamente molto garantista dell'articolo 80 comma 4» del Codice appalti. In altre parole, le irregolarità non definitive non possono essere considerate in alcun modo rilevanti in termini di esclusione da una gara. E non è possibile fare altri ragionamenti per interpretare diversamente questo sistema di regole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

