

Rassegna del 20/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

| | | | | | |
|------------|--------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---|
| 20/09/2019 | Gazzettino Venezia | 15 | Edilizia "verde" con stangata | Guidone Paolo | 1 |
| 20/09/2019 | Piccolo | 2 | Fvg, in un anno perso suolo per 239 ettari - Consumo di suolo in Italia: Friuli Venezia Giulia terzo Persi 239 ettari in un anno | Ballico Marco | 3 |

SCENARIO

| | | | | | |
|------------|--------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----|
| 20/09/2019 | Adige | 23 | A22, Conzatti pronta a vedere De Micheli | Do.S. | 6 |
| 20/09/2019 | Arena | 33 | Risorse per il nuovo lido Paina, più urgente la ciclopedonale | Zanini Emanuele | 7 |
| 20/09/2019 | Corriere del Veneto Padova e Rovigo | 8 | Interporto, aria di business con la Cina - Interporto, scatta l'ora dei cinesi E Giordani rilancia su Venezia | Macciò Alessandro | 9 |
| 20/09/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 13 | Serenissima, ad Abertis dividendi per 17 milioni - Serenissima, più utili ad Abertis Ma pesa la grana costruzioni | Nicoletti Federico | 11 |
| 20/09/2019 | Giornale di Vicenza | 44 | Progetti tra riuso e design | N.M. | 13 |
| 20/09/2019 | Mattino Padova | 19 | Interporto, nuova alleanza con Guangzhou | Sandre Riccardo | 15 |
| 20/09/2019 | Mattino Padova | 46 | L'Immobiliare Giano compra l'ex cinema Impero di Mirano | Romeo Carlo | 17 |
| 20/09/2019 | Mattino Padova | 48 | Camion si ribalta lungo l'A13 conducente ferito, traffico in tilt | Cesaro Nicola | 18 |
| 20/09/2019 | Piccolo | 3 | Pressing Legambiente per una legge ad hoc | M. b. | 19 |
| 20/09/2019 | Sole 24 Ore | 21 | La mancata edificazione entro cinque anni alle Sezioni unite | Ambrosi Laura | 21 |

Edilizia "verde" con stangata

► Al via in commissione l'esame del nuovo regolamento che sarà votato entro fine anno ► Nuove costruzioni solo in classe A Raddoppiano i diritti di istruttoria

**L'ASSESSORE
DE MARTIN:
«VOGLIAMO
INCENTIVARE L'USO
DI MATERIALI
PIÙ ECOLOGICI»**

URBANISTICA

MESTRE Dai controlli a campione sulla conformità dei lavori rispetto a quanto comunicato agli uffici comunali, fino ai diritti di istruttoria (che variano da 250 fino a 1.000 euro) raddoppiati per le istanze edilizie prioritarie. Quella convocata ieri mattina in Municipio è stata la prima di una lunga serie di Commissioni consiliari che, da qui a fine anno, avranno all'ordine del giorno l'analisi e la discussione dei ben 106 articoli che compongono il corpus del nuovo Regolamento edilizio del Comune appena licenziato dalla Giunta. Un testo quasi blindato in quanto già concordato durante una lunga fase di redazione con gli Ordini professionali e le categorie economiche coinvolte, non a caso pre-

senti ieri alla discussione in aula e che, a detta di molti consiglieri comunali, potrà essere modificato solo nella forma ma non nella sostanza.

TEMPI STRETTI

L'obiettivo della Giunta fucsia è infatti quello di portare il nuovo Regolamento edilizio in Consiglio comunale entro dicembre e di approvarlo velocemente in modo da renderlo vigente già dall'inizio dell'anno prossimo. E se ieri in Commissione l'Ance di Venezia ha definito il testo "ridondante e corposo" sottolineando che non deve essere un breviario repressivo "degno della Santa Inquisizione" ma un regolamento con finalità squisitamente preventive, Confedilizia Venezia ha ribadito che il primo obiettivo dell'associazione di categoria resta quello di tutelare gli interessi dei proprietari di case e che dunque ogni valutazione sul nuovo testo sarà sempre subordinata a tale indirizzo di principio.

SPIRITO AMBIENTALE

Le linee guida del nuovo Regolamento edilizio sono ormai

note: spinta sull'edilizia green e minore consumo di suolo; le nuove costruzioni saranno autorizzate solo se certificate in classe A, mentre sono previste una serie di facilitazioni per la coibentazione e l'adeguamento agli standard più recenti degli immobili costruiti oltre cinquant'anni fa. Il nuovo Regolamento ha poi introdotto procedure semplificate in modo da velocizzare drasticamente i tempi burocratici necessari all'avvio ed al controllo dei lavori evitando il via vai continuo di geometri e architetti negli uffici del Comune, per comunicare una qualsiasi modifica ad un progetto già presentato. E con la presenza di un interesse pubblico, di casi sociali o di un contratto preliminare di compravendita in corso, le domande presentare agli uffici verranno considerate istanze edilizie con carattere prioritario sulle altre. «Vogliamo evitare il lievitare dei costi delle transazioni immobiliari - ha spiegato l'assessore Massimiliano De Martin - e allo stesso tempo incentivare l'utilizzo di materiali edilizi ad alto risparmio energetico».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA





REGOLAMENTO II Comune vuole porre un freno al consumo di suolo con il nuovo regolamento edilizio



AMBIENTE E CEMENTIFICAZIONE

Fvg, in un anno perso suolo per 239 ettari

BALLICO / ALLE PAG. 2 E 3

Consumo di suolo in Italia: Friuli Venezia Giulia terzo Persi 239 ettari in un anno

Il rapporto Ispra sui metri quadrati "mangiati": Basilicata e Abruzzo ai primi posti A Monfalcone il 48% di terreno è cementificato, a Trieste il 34,7%. Il peso dell'A4

Gonars e Porpetto hanno visto erodersi altri spazi causa lavori per la terza corsia

La media regionale è dell'8,9%, superiore a quella nazionale ferma al 7,6%

I costruttori: «Non si vedono tante gru in giro, si punta sulle riqualificazioni»

Marco Ballico

TRIESTE. Dal secondo posto 2017 al terzo 2018. Il Friuli Venezia Giulia rimane una delle regioni italiane che più consumano suolo: sono spariti altri 239 ettari. Nella fotografia di due anni fa solo il Veneto stava davanti al Fvg per incremento di consumo pro capite, mentre ora sui gradini alti del podio spuntano Basilicata e Abruzzo, con il Veneto quarto. Un quadro che, a livello provinciale, vede in testa Trieste con il 23% di terreno "mangiato", davanti a Gorizia (14,1%), Pordenone (9,1%) e Udine (7,8%), con una media regionale dell'8,9% (7,6% in Italia).

Il dossier, zeppo di cifre e tabelle, è dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), che annualmente aggiorna i processi di trasformazione del territorio. Nel 2018, viene reso noto, è stata distrutta nel Paese una superficie verde di 51 chi-

lometri quadrati, equivalente alla città di Bologna, in media 14 ettari al giorno, 2 metri quadrati al secondo. Un fenomeno che non procede di pari passo con la crescita demografica: ogni abitante italiano ha in "carico" 381 metri quadrati di superfici occupate da cemento, asfalto o altri materiali artificiali, con la popolazione che, al contrario, diminuisce. In totale, quasi la metà della perdita di suolo nazionale dell'ultimo anno si concentra nelle aree urbane, il 15% in quelle centrali e semicentrali, il 32% nelle fasce periferiche. La cementificazione avanza senza sosta soprattutto nelle zone già compromesse. A Roma, ad esempio, il consumo cancella, in un solo anno, 57 ettari di aree verdi (su 75 ettari di consumo). Record a Milano dove la totalità del consumo di suolo spazza via 11 ettari di aree verdi (su 11,5). In controtendenza Torino che inverte la rotta e inizia a recuperare terreno (7 ettari di suolo riconquistati nel 2018).

Nel Rapporto 2018 emerge che, in un contesto di 2,3 milioni di ettari consumati in Italia, l'incremento maggiore da un anno all'altro è del Veneto (+923 ettari), quindi Lombardia (+633), Puglia (+425), Emilia Romagna (+381) e Sicilia (+302). Il Fvg passa da 70.459 a 70.698 (+239) ettari ed è appunto terzo in rapporto alla popolazione residente: +1,96 metri quadrati per abitante (Basilicata +2,80, Abruzzo +2,15, mentre la media nazionale è 0,80). Ciascun residente della regione consuma 582 metri quadri (200 più del dato Italia), con la punta della provincia di Udine (728), davanti a Pordenone (661), Gorizia (480) e Trieste



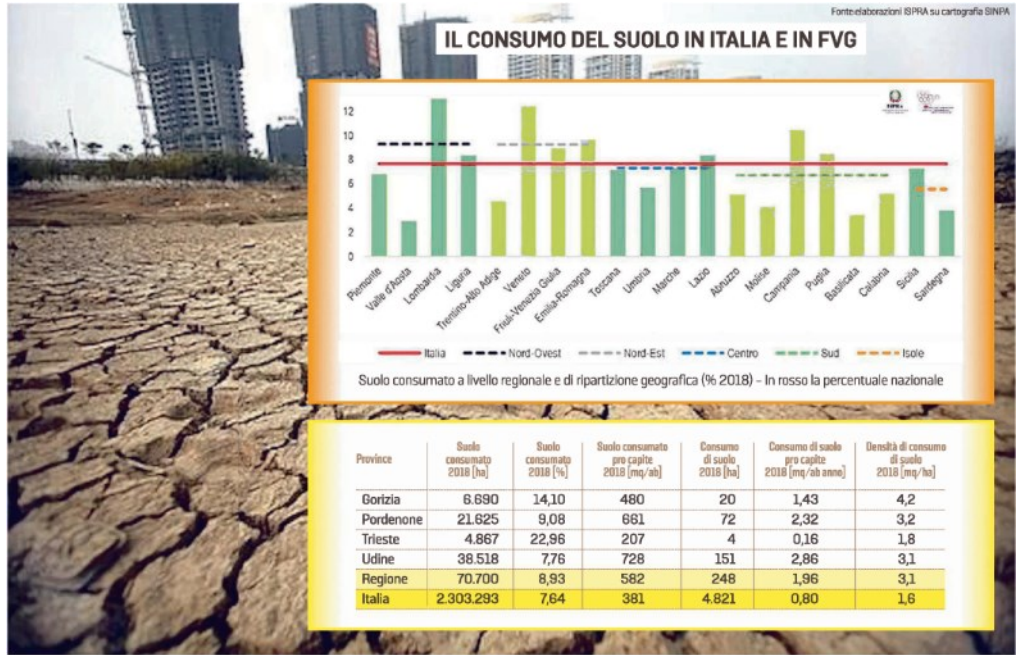
(207).

La classifica dei comuni vede invece in testa Trieste con 2.944 ettari di asfalto e cemento nel 2018, poi Udine (2.442), Pordenone (1.551), Aviano (1.117), Gorizia (1.096), San Vito al Tagliamento (1.044), Codroipo (1.033), Monfalcone (990), Spilimbergo (907) e Fontanafredda (832). Quanto alla percentuale rispetto alla superficie del territorio comunale, Monfalcone è al primo posto come gli scorsi anni con il 48%, con Trieste al 34,7%, Muggia al 34,4%, Lignano al 32,8% e Gorizia al 26,6%. Il Rapporto contiene anche la classifica dei comuni per quel che riguarda il consumo pro capite. La piccola Drenchia svetta con 5.117 metri quadrati per abitante, seguono Dogna (4.396), Barcis (4.028), Malborghetto Valbruna (3.435) e Stregna (3.255). Al sesto posto Dolegna del Collio (3.061).

Nel focus sull'incremento dal 2017 al 2018, Gonars, area dove insistono da tempo i lavori per la terza corsia dell'A4, ha aggiunto altri 27 ettari al pregresso, e la vicina Porpetto 17. Un tema non a caso sollevato da Graziano Pizzimenti, assessore regionale a Infrastrutture e Territorio, e dai costruttori. «Se i numeri dell'Ispra tengono conto anche dei lavori in autostrada – osserva Pizzimenti –, credo si possa parlare di un disagio comprensibile rispetto ai benefici che l'opera determinerà a favore della comunità».

Roberto Contessi, presidente Ance Fvg, non nasconde perplessità sul Rapporto: «Mi pare un quadro freddo, senza spiegazione dei fatti. La terza corsia incide senz'altro, ma per il resto il nostro è un settore ancora bloccato. Quando poi si costruisce, quasi tutto ricade nella ristrutturazione, visti anche i vantaggi fiscali. Dopo di che, chiunque viaggia in regione si accorge che viviamo in un territorio con ampi spazi verdi. Io, di gru in giro, ne vedo molto poche». —

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI



LE IMMAGINI

Dal cantiere dell'autostrada al vertice Ance

A sinistra, al lavoro in un cantiere aperto per la costruzione di un immobile. In alto, una fase degli interventi per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4. A destra, infine, il presidente dell'Ance Fvg, Roberto Contessi, il quale a proposito del consumo di suolo non ha nascosto le sue perplessità rispetto ai dati diffusi dall'Ispra.

IDETTAGLI



I comuni

La classifica dei comuni del Friuli Venezia Giulia per consumo di suolo, stando ai dati dell'Ispra, vede in testa Trieste con 2.944 ettari di asfalto e cemento nel 2018, poi Udine (2.442), Pordenone (1.551), Aviano (1.117), Gorizia (1.096), San Vito al Tagliamento (1.044), Codroipo (1.033), Monfalcone (990), Spilimbergo (907) e Fontanafredda (832).



L'incidenza

Quanto alla percentuale di terreno "cementificato" rispetto alla superficie del territorio comunale, Monfalcone è al primo posto come gli anni scorsi con il 48%, con Trieste al 34,7%, Muggia al 34,4%, Lignano al 32,8% e Gorizia al 26,6%.



Il dato pro capite

Il Rapporto dell'Ispra contiene anche la classifica dei comuni per quel che riguarda il consumo di suolo pro capite. In Friuli Venezia Giulia, la piccola Drenchia svetta con 5.117 metri quadrati per abitante, seguono Dogna (4.396), Barcis (4.028), Malborghetto Valbruna (3.435), Stregna (3.255) e Dolegna del Collio (3.061).



A22, Conzatti pronta a vedere De Micheli

È in fase pubblicazione, al Cipe, la delibera del 20 maggio di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione di A22 tra Stato ed enti pubblici territoriali. Vuol dire che è stato superato il controllo di legittimità della Corte dei conti. Intanto, sono già all'opera, sotto traccia, i pontieri per saggiare la disponibilità della nuova ministra ai trasporti e alle infrastrutture, **Paola De Micheli** del Pd, a riconsiderare lo "schema" Toninelli. L'ex ministro 5 Stelle, infatti, ha tenuto botta su due elementi che rappresentano un vincolo oggettivo alla firma dell'accordo di concessione: la totalizzazione pubblica, il fatto cioè che la società in house cui affidare la gestione di A22 sia totalmente a controllo pubblico; la governance, che affida al governo, che non possiede neanche un'azione di Autobrennero, un potere dirimente sulle scelte strategiche.

Il "visto" della Corte dei conti non cambia però di una virgola lo scenario. Stante la situazione, e con in più la spada di Damocle del "suggerimento" del

procuratore regionale della Corte dei conti, Marcovalerio Pozzato, che ha indicato un prezzo soglia (non più di **70 milioni** di euro) per liquidare i quattro soci privati di Autobrennero, che se ne aspettano più del doppio, il rinnovo trentennale della concessione è di fatto bloccato. Ciò che è cambiato è lo scenario politico. Nuovo ministro e nuovo assetto della maggioranza di governo. Paola De Micheli è piacentina e, da tutti, considerata "pragmatica". E qui di concretezza ne serve parecchia, a partire dal considerare due fatti. Primo: lo sblocco della concessione equivale a "liberare" **4,14 miliardi** di investimenti, terza corsia in primis, come ha ricordato nei giorni scorsi l'ad di Autobrennero, **Diego Cattoni**; secondo: tra Fondo ferrovia accantonato (**728 milioni**) e prime tranche del valore di concessione (**230 milioni**), c'è quasi un miliardo di euro congelato, e che il governo, a caccia di risorse, incaserebbe alla firma dell'accordo. A chiedere, prima con una raccomandazione, poi con un odg al decreto Crescita,

entrambi approvati, il superamento della totalizzazione pubblica, permettendo ai soci privati (**14,1575%** del capitale) di rimanere in Autobrennero è stata **Donatella Conzatti**, la senatrice passata in maggioranza con Italia Viva di Renzi. Anche il cda di Autobrennero è consapevole che il "lodo Conzatti", cioè la revisione dell'articolo 13 bis che impone la totalizzazione pubblica, è l'unica via d'uscita. «Stiamo lavorando per avere quanto prima un incontro con la ministra De Micheli» spiega la senatrice Conzatti. Il sindaco di Mantova, **Mattia Palazzi** del Pd, che è nel cda di Autobrennero, aggiunge: «La revisione del Comitato di indirizzo e coordinamento, dando maggiori garanzie ai soci territoriali pubblici, è cosa che chiederemo al nuovo ministro De Micheli, in accordo con Kompatscher e Fugatti». Il nuovo scenario impone, in effetti, che i due governatori di Bozano e Trento, marcino uniti e Kompatscher sia pronto ad accantonare l'idea di costituire BrennerCorridor in alternativa ad Autobrennero. **Do. S.**



La ministra Paola De Micheli (Pd)



La senatrice Donatella Conzatti (Italia Viva)



MALCESINE. Gli 8,1 milioni di euro per la struttura interrata e la riqualificazione importanti, ma i tempi sono lunghi

Risorse per il nuovo lido Paina, più urgente la ciclopedonale

Il Comune ha come priorità la realizzazione della pista panoramica a sbalzo sul lago, i cui costi stanno lievitando: slitta di mesi l'appalto del lotto 6

Emanuele Zanini

Saranno due progetti importanti ma non tra i più urgenti nel programma del Comune di Malcesine. La priorità, al momento, è la ciclopedonale, i cui costi rischiano di lievitare, e non poco. Il parcheggio sotterraneo vicino alla funivia e la riqualificazione del lido di Paina, subito a nord del centro storico, hanno ottenuto un finanziamento da ben 8,1 milioni di euro, inseriti all'interno di una decina di progetti strategici di area vasta studiati dai Comuni di confine con il Trentino.

L'autorimessa, con una capienza che dovrebbe ospitare almeno 250 posti auto interrati, verrà realizzata alle ex Colonie Milano, in via Nave Vecchia, vicino alla stazione di partenza della funivia, e sarà a disposizione di tutti i cittadini e turisti, ma pensata soprattutto per gli utenti degli impianti di risalita. Il piano prevede anche una rivisitazione della viabilità della zona. «Stiamo predisponendo il progetto preliminare», fa sapere il sindaco di Malcesine Giuseppe Lombardi, «e prossimamente andremo a firmare la convenzione con la Regione». È ancora da decidere se si costruirà pure un palazzetto dello sport e aree ricettive per ospitare eventi.

Sulla riqualificazione dell'area di Paina, invece, il Comune deve ancora decidere come muoversi e come intervenire, anche perché, rivela il sindaco, potrebbero aprirsi nuovi finanziamenti per altre opere future.

Del resto ad oggi la principale priorità del Comune rimane la ciclopedonale. Nei giorni scorsi Veneto Strade ha inviato in municipio il progetto definitivo del lotto 6, l'ultimo e più complesso dell'opera, che prevede il passaggio del tracciato nelle gallerie al confine con il Trentino. Il progetto prevede la realizzazione di un tunnel di cinque metri di diametro per pedoni e bici, studiato a fianco di quello scavato nella roccia dove passa la strada. Nei tratti più a nord, invece, dove è presente la galleria artificiale con i piloni in calcestruzzo, la ciclopedonale proseguirà con una passerella a sbalzo sul lago, sulla falsariga di quella già realizzata a Limone. Su quest'ultimo tratto la novità del nuovo progetto riguarda la costruzione di una struttura sporgente che proteggerà pedoni e ciclisti, a cui si aggiungerà un tomo di terra che fungerà da ulteriore paratoia, visto anche che ci si trova in zona molto fragile dal punto di vista idrogeologico. Si tratta di accorgimenti imposti dagli uffici della difesa del suolo della Regione.

L'approvazione definitiva del progetto del lotto 6 ci sarà con la conferenza dei servizi che verrà convocata nella prima metà di novembre, alla presenza di Comune, Veneto Strade, Sovrintendenza, Genio Civile, Autorità di Bacino e Forestale. Se non ci saranno intoppi l'approvazione del progetto definitivo è attesa a fine anno, per l'esecutivo si passerà all'inizio del 2020 con l'appalto, gestito da Veneto Strade, prima dell'estate

2020 e l'assegnazione dei lavori nella seconda metà dell'anno. Servirà quindi di certo una corposa proroga a quel 2 marzo 2020, che inizialmente era la data stabilita per la conclusione del sesto lotto.

Questione finanziaria. Il lotto 6 da solo copre 7,5 milioni dei 17,3 milioni di euro finanziati attraverso il FCC, Fondo Comuni Confinanti (ex Odi), con 11,7 milioni destinati a tutto il tratto di Malcesine e 5,5 milioni su quello di Brenzone. Ma da Veneto Strade fanno sapere che per realizzare la ciclopedonale solo nel complesso tratto delle gallerie, la vertiginosa spesa necessaria ammonta a 19 milioni di euro solo di lavori, in totale 24 considerando tutte le spese. La società partecipata della Regione afferma che con il finanziamento da sette milioni e mezzo si potrebbe realizzare solo un primo stralcio includendo l'intervento sulla prima galleria, ma non la passerella sul lago.

Nel frattempo il Comune continua a lavorare sugli altri lotti - dal 2 al 5, dal confine con Brenzone a Cassone, fino al Baitone, prima delle gallerie - per i quali la progettazione è affidata direttamente ai tecnici comunali. Sui tempi di realizzazione molto dipenderà anche dal progetto del collettore, per cui il Comune è in contatto con Ags, che in agosto ha presentato il progetto definitivo, per capire il tracciato del nuovo sistema fognario e i punti in cui combacia con quello della ciclopedonale. Per evitare di realizzare lavori che poi andrebbero rifatti. •





La ciclabile in passerella sul lago di Garda, a Limone

Interporto, aria di business con la Cina

Asse con Guangzhou. E il sindaco Giordani spinge sull'ipotesi ferrovia con Venezia

PADOVA Nel 2018, il porto di Guangzhou ha movimentato da solo qualcosa come 21 milioni di container. Si capisce bene, dunque, il motivo della grande accoglienza riservata ieri alla delegazione cinese che ha visitato l'Interporto di Padova: ad accompagnare i manager c'erano non solo Sergio Gelain e Roberto Tosetto, presidente e dg di Interporto, ma anche il sindaco Sergio Giordani che nell'occasione ha rilanciato: vogliamo essere il retroporto di Venezia.

a pagina 8 **Macciò**

Interporto, scatta l'ora dei cinesi E Giordani rilancia su Venezia

Asse Guangzhou-Padova lungo la via della Seta. Ferrovia, la spinta di sindaco e manager

PADOVA Nel 2018, il porto di Guangzhou ha movimentato da solo qualcosa come 21 milioni di container, il doppio di quelli transitati in tutti i porti italiani messi insieme. Si capisce bene, dunque, il motivo della grande accoglienza riservata ieri alla delegazione di Guangzhou che ha visitato l'Interporto in zona industriale: ad accompagnare i manager del porto cinese nel tour della piattaforma logistica padovana c'erano non solo Sergio Gelain e Roberto Tosetto, presidente e direttore generale di Interporto, ma anche il sindaco Sergio Giordani, ex presidente della società pubblica partecipata da Comune, Provincia e Camera di Commercio che nel 2019 ha visto crescere il traffico intermodale del 6%.

L'incontro ha posto le basi per potenziare la Via della Seta sull'asse Guangzhou-Padova, e da qui verso il porto di Genova: «L'accordo con la delegazione cinese - spiega Tosetto - consentirà di velocizzare i trasporti e porterà un incremento del traffico, dato non tanto da una crescita economica quanto da un maggior indice di valutazione della nostra struttura. Il corridoio intermodale è come un fiume e le merci non viaggiano solo verso la Cina: le com-

ponentistiche arrivano da tutte le parti del mondo, vengono elaborate qui e poi ripartono per destinazioni diverse, quindi dobbiamo avere la capacità di accogliere qualsiasi tipo di merce, trasformarlo e poi redistribuirlo. Il porto di Guangzhou userà l'Interporto per essere collegato col Nordest e con altri porti, è un'ulteriore connessione per ampliare la nostra rete».

Per Giordani «questo evento significa portare lavoro a Padova. Penso che gli ospiti cinesi siano rimasti impressionati dalla tecnologia dell'Interporto». E in effetti la delegazione ha confermato l'impressione positiva, dichiarandosi favorevole a consolidare la collaborazione. Nei pensieri di Giordani però non c'è solo il porto di Guangzhou. Questa settimana infatti Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, ha rilanciato la proposta di realizzare un collegamento ferroviario diretto tra lo scalo merci lagunare e l'Interporto padovano, non senza sottolineare che questa novità comporterebbe una riduzione del traffico coi porti del Tirreno e che per realizzarla la Regione dovrebbe mettere mano al portafogli. In attesa di sviluppi, il progetto riceve la benedizione di Giordani:

«Siamo diventati il retroporto di Genova e ci piacerebbe diventare quello di Venezia, spero presto che venga fatto anche questo. Se chiudessimo l'Interporto, la città sarebbe assediata dai tir: sarebbe bello usare più ferro e meno gomma, si tratta di fare un salto di qualità sperando che il governo abbia questa sensibilità». La trattativa è già iniziata: «Questa apertura ci vede non solo favorevoli, ma anche convinti che è la strada giusta da seguire - conferma Tosetto -. Il collegamento Padova-Venezia attualmente viene fatto via camion, implementare le strutture ferroviarie sarebbe un'opportunità sia per noi che per loro. È chiaro che c'è da lavorare molto: il progetto è solo abbozzato e le risorse si trovano valutando la sua sostenibilità, per ora la condivisione è a livello embrionale».

Alessandro Macciò

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Delegazione
in visita
all'Interporto**
Tre manager
della
delegazione di
Guangzhou,
uno dei porti
commerciali
più importanti
non solo della
Cina ma di
tutto il mondo
(Bergamaschi)

MA PESA LA GRANA «COSTRUZIONI»

Serenissima, ad Abertis
dividendi per 17 milioni

di Federico Nicoletti

a pagina 13

Serenissima, più utili ad Abertis Ma pesa la grana costruzioni

Agli spagnoli cedola da 17 milioni. Valdastico, pronto lo studio di fattibilità sul tracciato

VENEZIA La Brescia-Padova in mano ad Abertis? Gli utili aumentano da 50 a 81 milioni. Ma le svalutazioni per 17 milioni anche per la «grana» del fallimento di Serenissima Costruzioni pesano ancora sui conti complessivi di A4 Holding. Dove l'utile finale scende a 19,6 milioni, comunque finito tutto in dividendi, per 17 milioni andati alla società catalana. Le dimissioni dell'Ad di Atlantia Giovanni Castellucci, spinte dai Benetton, dopo gli sviluppi giudiziari sulle perizie truccate sulla manutenzione dei viadotti, che lasciano aperto il fronte dei rapporti con i soci spagnoli, con cui Atlantia ha scalato Abertis, proprietaria anche della veneta Brescia-Padova. Ma anche la questione prolungamento della concessione per la Valdastico nord, tornata nel mirino di recente con i danni per 600 milioni chiesti dalla Corte dei conti all'Anas che quel prolungamento firmò nel 2006. Fattori che riportano l'attenzione anche sull'ultima coda delle vicende tumultuose messe in moto dalla tragedia del Ponte Morandi, dai Benetton a scendere ad Autostrade. Ovvero alla Brescia-Padova acquisita tre anni fa da Abertis e finita indirettamente nel paniere dei Benetton, dopo l'acquisizione in Catalogna.

E i 235 chilometri della Bre-

scia-Padova sono destinati a rimanere saldamente ad Abertis, evitando qualsiasi rischio legato alla revoca delle concessioni, che potrebbe nascere da un trasferimento sotto le attività italiane. Mentre appaiono poco probabili i rischi di una messa in discussione della concessione, dopo la multa della Corte dei conti per 600 milioni all'Anas per averla firmata. In analogia magari alla sentenza della Corte di giustizia europea che ha cassato il prolungamento della concessione alla Livorno-Civitavecchia. Perché la mossa della Corte dei Conti non si è tradotta in alcun atto che metta in discussione la concessione. E perché Brescia-Padova consegnerà entro poche settimane lo studio di fattibilità richiesto dal Mit sul tracciato della Valdastico fino a Rovereto, mettendo la politica in grado di decidere. E comunque anche si arrivasse alla messa in discussione, partirebbe un contenzioso destinato a non esaurirsi prima dello stop alla concessione, nel 2026.

Piuttosto i riflettori vanno ai conti della società, non resi noti in aprile dopo l'assemblea soci. Con l'autostrada Brescia-Padova sempre più gallina dalle uova d'oro, sotto la cura Abertis. Il 2018 si è chiuso con utili di 82 milioni, +30% sui 50 del 2017. Grazie ai 12 milioni di

ricavi in più, da 411 a 423 milioni di euro, e in particolare a quelli autostradali che salgono del 3,4% da 387 a 401, grazie all'aumento del traffico del 1,27% e dei pedaggi del 2,08%. Ma anche a oneri finanziari dimezzati da 35 a 17 milioni e a minori ammortamenti, da 83 a 75, per minori stanziamenti al fondo manutenzioni stradali. La gestione ha creato liquidità per 110 milioni, con l'indebitamento finanziario netto sceso da 308 a 202 milioni.

Situazione meno brillante al piano superiore di A4 Holding, nonostante i 52 milioni di euro di dividendi passati da Brescia-Padova, pur se il bilancio chiude in utile per 19,6 milioni, rispetto alla perdita di 5,7 del 2017. A pesare sono le ulteriori svalutazioni per 17 milioni, dopo quelle per 48 milioni del 2017, legate principalmente al fallimento di Serenissima Costruzioni, la controllata che realizzava opere all'estero, costato altre 10 milioni di perdite. Il



veicolo Mulhacen srl ha proposto un concordato fallimentare; ma A4 Holding ha dovuto far fronte alle fidejussioni rilasciate, ad esempio alla città armena di Erevan, all'autorità stradale albanese per i progetti a Valona e per i progetti di due strade extraurbane in Moldavia. Ma poi ci sono svalutazioni per 7 milioni su Serenissima partecipazioni e altri 2 legati allo stop dell'autostrada Nogara-Mare, senza contare i 7,6 milioni di costi per il progetto il cui rimborso è ora incerto. Lasciti, va ricordato nell'epoca delle accuse per i «regali» ai Benetton, dell'epoca finale in cui la gestione era comandata ancora da Comuni e Province, che qui non hanno dato prova di grandi capacità nel loro «capitalismo municipale».

Federico Nicoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

82 19,6 401

In milioni di euro, l'utile 2018 della Brescia-Padova

In milioni di euro, gli utili d A4 Holding registrati nel 2018

In milioni di euro, i ricavi autostradali nel 2018, saliti con aumenti di traffico e tariffe

**Carlos Del Rio,**
presidente
di A4 Holding

L'EVENTO. Da domani al 6 ottobre Vicenza capitale dell'architettura

PROGETTI TRA RIUSO E DESIGN

Domani all'Olimpico l'XI Premio Dedalo Minosse: 300 in gara, il focus è sui committenti oltre che sugli architetti. Aprono anche la mostra e un forum di idee

Non solo Palladio. C'è una città che parla e discute di architettura contemporanea. Se ne fa interprete da molti anni il Premio internazionale Dedalo Minosse, XI edizione, che da domani al 6 ottobre trasformerà Vicenza in capitale internazionale dell'architettura.

Sono in arrivo da oggi 300 architetti che parteciperanno, oltre che alla cerimonia di premiazione, al Forum della committenza e visiteranno la mostra dei progetti in concorso in Basilica Palladiana. In questo fervore di idee, di pannelli e di giurati, la calma olimpica è quella di Marcella Gabbiani, architetto e direttrice di un premio, cui il padre Bruno - architetto - ha sempre creduto fin da quando lo ha fondato nel 1997. «E' un premio importante oggi nel mondo e uno dei più prestigiosi riconoscimenti nel settore design, perchè è l'unico dedicato al ruolo del committente - riassume Marcella Gabbiani - Non vengono premiati solo i progetti più creativi, ma soprattutto i loro committenti senza i quali questi stessi progetti non sarebbero mai nati».

IL PREMIO. Sono oltre 300 le iscrizioni arrivate per l'XI edizione da oltre 40 Paesi del mondo. La Giuria internazionale era composta da personalità di varia competenza

ed esperienza: l'argentino David Basulto, fondatore della piattaforma web Archdaily; l'imprenditore Paolo Caoduro; Cesare Maria Casati, direttore de l'Arca International; lo storico dell'architettura Richard Haslam; Francine Houben dello studio Mecanoo di Delft; il giapponese Katsufumi Kubota; Veronica Marzotto, committente e imprenditrice; l'artista Michelangelo Pistoletto; Dan Pitera, preside d'architettura all'Università Detroit Mercy; Marco Sammicheli, responsabile delle relazioni internazionali della Triennale di Milano; insieme a Philippe Prost, l'architetto che con la Regione Hauts de France, vinse la X Edizione, noto in tv per i suoi interventi anche sul tema del restauro di Notre Dame, devastata dall'incendio del 15 aprile 2019.

LA CERIMONIA. La XI edizione del Premio, promossa da Ala Assoarchitetti in collaborazione con la Regione e il Comune di Vicenza, è molto ricca di eventi. Domani 21 settembre alle 16 al Teatro Olimpico saranno premiati i committenti vincitori: 4 i premi istituzionali, 12 i Premi speciali assegnati da istituzioni e partner e 9 segnalazioni da parte della giuria verranno attribuiti ai committenti vincitori, che provengono da Israele, Brasile, Italia, Stati Uniti,

Perù, Belgio, India, Giappone, Regno Unito e Svizzera.

LA MOSTRA. Sempre alle 19 di domani verrà inaugurata in Basilica Palladiana, nel salone centrale, la mostra multimediale dei progetti selezionati al Premio Dedalo Minosse. Si tratta di tavole grafiche, modelli, video e installazioni: 60 modi diversi di intendere l'architettura tra premiati, segnalati e pubblicati. Sarà visitabile fino al 6 ottobre, da martedì a domenica 10-16 fino al 30 settembre, 10-15 dall'1 al 6 ottobre.

IL FORUM. Dal 22 settembre al 6 ottobre, sempre in Basilica, si tiene - ed è la novità del Premio - un grande Forum della Committenza, uno spazio per il dibattito e il confronto sui temi della città, del paesaggio, dell'ambiente, dell'architettura, del design, del restauro e del riuso del patrimonio storico. Per due settimane, architetti e committenti, costruttori, giornalisti, amministratori, imprenditori, esperti dei vari settori si confrontano con seminari, conferenze e workshop interdisciplinari aperti al pubblico. I temi - il 22, 23, 25, 27 settembre 1 e 3 ottobre - saranno la città, il riuso (il caso in esame è la Nuova Biblioteca Bertoliana nel complesso dell'Ex-Tribunale), il restauro e l'innovazione. • N.M.





Un bosco davvero urbano era in mostra nella passata edizione



La giuria degli esperti al lavoro a Vicenza

Interporto, nuova alleanza con Guangzhou

I rappresentanti del porto cinese a Padova: siglato un patto commerciale. «Qui uno dei terminali della Via della Seta»

Le merci che arrivano a Genova saranno smistate a Nordest dal terminal padovano

PADOVA. «Padova sarà un terminale della Via marittima della Seta». A dirlo ieri mattina, al termine di un tour guidato delle strutture dell'Interporto di Padova, Sun Bangcheng direttore business e operations del porto di Guangzhou, un colosso da 21,5 milioni di container (Teu) movimentati nel 2018 e forte di una crescita nei primi sei mesi del 2019 del 5%.

Un volume di merci trasportate che sostanzialmente è il doppio di quelle di tutti i porti italiani nello stesso anno. La struttura portuale, che affaccia sul delta del fiume Zhujiang, è al centro di fatto di un enorme area industriale e abitativa che conta città come Shenzhen, Hong Kong, e Macao e rappresenta una delle tre grandi aree industriali della Cina contemporanea con quella di Shanghai e di Pechino. «Siamo rimasti estremamente colpiti dalle tecnologie e dalle infrastrutture dell'Interporto Padova» ha dichiarato Bangcheng «che ci confermano Padova come uno dei nodi del Triangolo d'Oro Italiano che comprende oltre al Veneto e al Nordest anche Genova e la Lombardia. Un'area che ha

non poche similitudini con quella di Guangzhou e con cui c'è oramai una forte radicata tradizione di scambi commerciali. Una tradizione che vogliamo rinnovare rafforzando l'interconnessione tra che c'è tra l'area del delta del Zhujiang e Genova, porto le cui caratteristiche sono ideali per l'attracco delle grandi navi portacontainer. Da Genova le merci potranno arrivare a Padova per servire l'intero Nordest e oltre ancora. La città si conferma per noi uno dei terminali della Via della Seta».

E se ancora è difficile fare una stima dei benefici per Interporto di una visita che ha coinvolto tre importanti manager del porto della Cina meridionale (assieme a Sun Bangcheng, c'erano Zhu Jiaming, deputy director container operation center e Johannes Nanninga a.d. di Guangzhou Port Europe, la società che cura gli interessi commerciali del porto cinese in Europa) ad accogliere la delegazione, assieme al presidente di Interporto Sergio Gelain, al direttore Roberto Tossetto e ai vertici della struttura, c'era anche il sindaco di Padova Sergio Giordani.

«Prima di diventare sindaco sono stato per 10 anni presidente di Interporto» ha detto Giordani. «Una struttura a forte maggioranza pubblica

che è in testa a tutte le classifiche italiane per efficienza, tecnologie e volumi di movimentazione. Mi sento di assicurare anche per il futuro, da parte di tutti i soci, il supporto allo sviluppo di un gioiello che è una leva di crescita per tutto il territorio».

Grande fierezza di avere gettato le basi per una nuova stagione di sviluppo l'hanno espressa anche i vertici di Interporto, a partire dal presidente Sergio Gelain. «Per noi questo era un vero e proprio esame» ha dichiarato Gelain «in cui i rappresentanti di uno dei primi porti del mondo venivano a valutare la capacità operativa della nostra struttura per definire un nuovo canale logistico internazionale. I risultati, a quanto pare, sono stati brillanti: i nostri ospiti hanno capito che anche al di là dei rapporti strutturati che abbiamo con i porti soprattutto del Tirreno, Interporto ha le potenzialità per essere una porta logistica sull'intera Europa».

I primi di ottobre una delegazione di Interporto andrà in Cina per iniziare a conoscere le strutture portuali di Guangzhou in un ottica che non trascura le potenzialità di incremento degli interscambi commerciali come sottolineato dal presidente di Promex Franco Conzato, tra i relatori all'evento. —

Riccardo Sandre



I NUMERI**Per il 2019 si punta a movimentare 300 mila container**

Oltre 300mila container movimentati e una crescita superiore al 6% per il 2019. Questi i numeri di un Interporto che ospita, su una superficie complessiva di 2 milioni di metri quadri, circa 150 aziende e 3000 lavoratori. Una nodo logistico europeo che nel 2018 ha garantito ai soci utili per 1,3 milioni di euro.

IL FUTURO**Tosetto: pronti a lavorare con lo scalo di Venezia**

PADOVA. «Siamo pronti a cogliere l'opportunità di trasformarci anche in retroporto di Venezia. Un progetto in prospettiva che vede la nostra piena collaborazione». A dirlo, a margine dell'incontro con i vertici del porto cinese di Guangzhou, il suo direttore Roberto Tosetto.

«Stiamo lavorando sulla sostenibilità economica di un'iniziativa che vorremmo passasse anche per l'implementazione delle rete ferroviaria

che collega la nostra struttura ad est verso Venezia» ha continuato Tosetto. «Un progetto che ci auguriamo veda il supporto delle risorse necessarie alla sua realizzazione». Nel frattempo Interporto non si ferma e punta a rafforzare le sue relazioni con i porti di Genova (che oggi vale il 32% del traffico intermodale della struttura) come pure con quelli di La Spezia (20%), di Melzo/Rotterdam (18%) e di Bari (14%). —



La delegazione del porto di Guangzhou con i vertice di Interporto Padova

La storica sala di vicolo Errera potrebbe presto tornare a vivere
L'agenzia di Trebaseleghe l'ha acquistata per mezzo milione

L'Immobiliare Giano compra l'ex cinema Impero di Mirano

IL RESTAURO

I miranesi più longevi lo ricordano come il cinema Impero, una delle sale storiche della città. Ma per i più il fatiscente edificio in vicolo Errera, a due passi da piazza Martiri e nel bel mezzo della movida serale, è solo un rudere. La struttura è infatti abbandonata da decenni e offre una vista desolante. Ma le cose potrebbero presto cambiare, appena verrà ufficializzato il passaggio dello stabile ai nuovi proprietari.

Un anno fa l'Ipab Mariutto ha messo all'asta l'ex cinema e l'antica locanda settecentesca adiacente, all'interno di un piano di alienazioni volto a reperire nuovi fondi per le attività dell'istituto. Unica offerente l'Immobiliare Giano di Trebaseleghe, che si è aggiudicata il lotto per 483 mila euro. La società è intestata alla famiglia Mazzonetto, proprietaria di più agenzie immobiliari nel Camposampierese, tra cui anche Domus Nova e Millennial. I soci hanno confermato il buon esito dell'asta, precisando che «attendiamo che l'ente Mariutto ottenga

l'autorizzazione per il passaggio di proprietà, poi faremo la voltura dell'immobile».

I tempi per il via libera della Regione, considerata la natura pubblica dell'Ipab, non sono immediati: i nuovi proprietari stimano l'attesa in un periodo tra i sei e i 12 mesi. Dal luglio 2010 è pronto un progetto di recupero stilato dallo studio di architettura veneziano Cristinelli. Il piano di restauro comprende anche l'ex locanda, da collegare al vecchio cinema tramite un passaggio pedonale, e prevede la realizzazione di quattro negozi e un ufficio al piano terra, tre appartamenti al primo piano e due al secondo. Come spiega l'architetto Giordano Bruno Cristinelli, «si tratta di un progetto atto a garantire la riqualificazione urbana», dunque che salvaguardi anche l'aspetto storico ed estetico dell'edificio e del contesto circostante.

Il Comune di Mirano ha già rilasciato, nel giugno 2012, il permesso di costruire; ora gli acquirenti del complesso dovranno decidere se seguire il progetto approvato o apportarvi delle modifiche. —

Carlo Romeo



L'area scopercchiata è ciò che resta dell'ex Cinema Impero (Pòrcile)



TRA MONSELICE E TERME EUGANEE

Camion si ribalta lungo l'A13 conducente ferito, traffico in tilt

Il mezzo pesante è finito di traverso sulla strada perdendo blocchi di cemento
Autostrada chiusa per un paio d'ore, code fino 5 chilometri e disagi alla viabilità

MONSELICE. Si è ribaltato occupando di traverso entrambe le corsie di marcia e anche quella di emergenza. Il suo carico, materiale edile decisamente ingombrante, si è quindi riversato per parecchi metri, rendendo molto difficile lo sgombero della carreggiata.

Un incidente lungo l'A13 è costato caro, ieri pomeriggio, alla circolazione lungo l'asse Padova-Rovigo. L'episodio è avvenuto alle 14.35 tra i caselli di Monselice e Terme Euganee, all'altezza del territorio comunale di Pozzonovo (chilometro 89). Un autoarticolato Iveco, che viaggiava in direzione di Bologna, si è ribaltato a mezzo chilometro dal casello monselicense dopo che il conducente ha perso inspiegabilmente il controllo del mezzo. Il camion, con doppio cassone, ha letteralmente creato uno sbarramento totale alla circolazione sull'autostrada. A complicare la situazione ci hanno pensato i pesanti blocchi di cemento che il mezzo ha

disseminato dopo il ribaltamento. Il tratto tra Terme Euganee e Monselice è stato immediatamente chiuso. In pochi minuti si sono formate code che hanno raggiunto i 5 chilometri. In direzione opposta, verso Padova, per colpa degli immancabili curiosi altre code si sono accumulate tra Boara Pisani e Terme Euganee. Si è resa obbligatoria l'uscita a Terme Euganee e l'ingresso solo da Monselice. La situazione ha quindi congestionato i due caselli, così come Strada Battaglia che è diventata l'unica via alternativa. Sul posto il personale di Autostrade per l'Italia, la Polstrada, ed i soccorsi sanitari e meccanici. Il conducente del mezzo è rimasto ferito ed è stato trasportato in ospedale a Schiavonia dal 118. Non rischierebbe la vita.

Le operazioni di pulizia della carreggiata e di recupero dell'autoarticolato sono durate fino alle 16.30, quando l'A13 è stata riaperta. —

Nicola Cesaro



Due immagini del camion ribaltato sull'A13



L'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA

Pressing Legambiente per una legge ad hoc

L'appello di Cargnelutti alla giunta Fedriga «per una svolta fino al 2030». E pensa a un'alleanza con gli agricoltori

In Senato ad oggi sono in fila 12 ddl sul tema Il ministro Costa punta ad accelerare

TRIESTE. Legambiente Fvg non si stupisce davanti ai dati dell'Ispra. Il trend, osserva il presidente regionale Sandro Cargnelutti, «è purtroppo consolidato: la nostra è una regione tra le più infrastrutturate».

Di qui l'intenzione di chiedere al governo Fedriga di assecondare una proposta di legge per l'azzeramento del consumo di suolo: «L'obiettivo è di determinare una svolta di questo tipo fino al 2030. Ogni consumo va giustificato e compensato, altrimenti non si frenerà una pericolosa deriva». In Italia manca una legge nazionale, ma le proposte ci sono: al Senato sono in fila 12 disegni di legge. Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa, del Movimento 5 Stelle, ne ha parlato proprio in occasione della presentazione del Rapporto: «Intendiamo accelerare sui ddl sul consumo del suolo. In queste ore ho fatto una riunione con le compagini di governo per chiudere la quadra, anche perché stiamo viaggiando a ritmi di 2 metri quadrati al secondo di territorio cementificato. E c'è poi il tema del-

la desertificazione: è a rischio il 20% del territorio italiano. È il momento di farla questa legge». Il ministro si ritiene un «facilitatore». E aggiunge: «Altra cosa che posso fare è il raccordo fra le norme regionali e quella nazionale. Infine ho aperto un tavolo di confronto per prendere le migliori idee dal territorio e poter arricchire la norma nazionale. Vorrei finire la legislatura con la legge approvata».

Nell'attesa, Legambiente regionale pensa di poter convincere la politica regionale a fare da battistrada. L'alleanza, secondo Cargnelutti, può essere il mondo dell'agricoltura: «Pensiamo di poter fare fronte comune con le associazioni di categoria, a loro volta molto interessate a porre un freno al fenomeno». Il riferimento è alla perdita negli ultimi 25 anni in Italia di un quarto della terra coltivata per colpa della cementificazione e dell'abbandono, il risultato di modelli di sviluppo che il mondo agricolo non condivide. Stefano Zannier, assessore regionale all'Agroalimentare, prende atto dei nu-

meri e della richiesta. Ma evidenzia le problematiche: «Per poter fare agricoltura ci devono essere margini economici sufficienti, e non sempre ci sono. Vanno necessariamente individuate attività che consentano di riutilizzare zone del territorio con vantaggi per l'impresa».

Proprio dal ministero delle Politiche agricole arrivano tuttavia altri dati allarmanti. Con una superficie agricola utilizzata ridotta dai 18 milioni di ettari di 25 anni fa agli attuali 12,7 milioni, il Paese oggi è in grado di produrre appena l'80-85% del proprio fabbisogno primario alimentare, contro il 92% del 1991. A livello globale il pianeta ha del resto perso un terzo del suo terreno coltivabile negli ultimi 40 anni – a causa dell'erosione o dell'inquinamento –, con conseguenze disastrose in presenza di una domanda globale di cibo che sale alle stelle. Nella prospettiva di una popolazione mondiale di 9 miliardi di persone nel 2050. —

M.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il presidente di Legambiente Fvg, Sandro Cargnelutti

AGEVOLAZIONI FISCALI**I DUBBI DEI GIUDICI****La mancata edificazione
entro cinque anni
alle Sezioni unite**

Saranno le Sezioni unite a decidere sulla rilevanza della forza maggiore nel caso in cui non sia stato possibile edificare entro il quinquennio dall'acquisto del terreno per il quale si è usufruito dell'agevolazione in materia di registro

La Corte di Cassazione, con l'ordinanza 23381 depositata ieri ha, infatti, disposto il rinvio al primo presidente affinché decida se assegnare la causa all'alto consesso.

La questione concerne l'agevolazione sul registro (1%) e sulle imposte ipotecarie e catastali (misura fissa) nei trasferimenti di beni immobili in aree soggette a piani urbanistici particolareggiati, regolarmente approvati, a condizione che l'utilizzazione edificatoria dell'area sia avvenuta nei cinque anni dal trasferimento

Tale agevolazione, poi abrogata, ha dato origine a numerosi contenziosi per i quali la decisione delle sezioni unite risulterà determinante

Nella specie, l'ufficio pretendeva maggiori imposte di registro, ipotecarie e catastali da una società perché, dopo 5 anni dall'acquisto dell'area edificabile, non era stato costruito l'immobile. Nel ricorso si evidenziava che la mancata edificazione era dipesa da causa di forza maggiore ovvero da impossibilità derivante da ragioni non imputabili alla contribuente. Più precisamente, la nuova amministrazione comunale si rifiutava di proseguire con gli accordi assunti nella convenzione stipulata in precedenza. Entrambi i collegi di merito rigettavano la doglianza e la società ricorreva in Cassazione. I giudici di legittimità hanno innanzitutto rilevato che l'orientamento sul punto non è univoco.

Secondo la tesi più garantista, lo sviluppo edificatorio dell'area rappresenta un "obbligo di fare" a carico dell'acquirente. Tuttavia, esiste una generale regola per cui non può essere preteso un comportamento quando lo stesso sia divenuto impossibile senza colpa di chi era tenuto ad adempiere (Cassazione 9851/2017). Ne consegue che la mancata edificazione nel quinquennio a causa di forza maggiore o per impossibilità dovuta a causa non imputabile al contribuente, non può pregiudicare il beneficio fiscale riconosciuto al momento del trasferimento. La tesi contraria, invece, ha ritenuto che l'applicazione dell'ordinario regime di tassazione non abbia natura sanzionatoria, con la conseguenza che, in assenza dei requisiti richiesti dalla norma, a prescindere dalle ragioni, non sia fruibile alcun beneficio (Cassazione 3198/2018).

A sostegno di tali considerazioni viene rilevato che la forza maggiore, al pari di ogni altra esimente, è invocabile solo in riferimento ad una situazione di dovere e pertanto in assenza dell'edificazione dell'area entro il quinquennio, il contribuente è "semplicemente" sottoposto a tassazione ordinaria. L'impossibilità sopravvenuta (articolo 1218 del codice civile) è invocabile solo in riferimento ad una situazione di obbligo, ossia funzionale all'interesse di un terzo.

Nella specie, secondo l'ordinanza, la mancata edificazione non sembra rientrare in alcuna di tali ipotesi.

Stante il contrasto interpretativo e la rilevanza della questione è stato così interessato il primo Presidente per l'eventuale rimessione alle Sezioni Unite.

— **Laura Ambrosi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La questione
concerne la
agevolazione
sul registro
e sulle
imposte
ipotecarie
e catastali

