

## Rassegna del 22/11/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

22/11/2019	Gazzettino Belluno	8	Costruttori in campo contro il degrado	...	1
22/11/2019	Gazzettino Venezia	20	Tombolan Fava, il Comune ora cerca partner europei	De Bortoli Davide	2
22/11/2019	Sole 24 Ore	5	Intervista a Gabriele Buia - Ance: è ora di fermare scatole vuote e corsa ai ricavi senza solidità	Santilli Giorgio	4

### SCENARIO

22/11/2019	Arena	14	Tav in città, il Cipe approva l'ingresso Ovest - Tav, sì all'ingresso ovest	Giardini Enrico	5
22/11/2019	Arena	14	Infrastrutture e autonomia De Micheli e Boccia in città	E.G.	7
22/11/2019	Arena	43	Tunnel, la rivolta, degli ambientalisti	Zanini Emanuele	8
22/11/2019	Corriere di Verona	5	Riparte l'alta velocità veronese - Il governo fa ripartire la Tav veronese	Corazza Alessio	10
22/11/2019	Gazzettino Venezia	6	Zona economica speciale: come funziona e chi interessa. Potenziale da 26mila occupati - Zes, area speciale "attira investitori" da 26mila occupati Ecco come funziona	E.T.	12
22/11/2019	Gazzettino Venezia	18	Ponte dei Cavai sul Naviglio, partiti i lavori	Perini Lino	14
22/11/2019	Gazzettino Venezia	22	Abitazioni invase dall'acqua «Colpa del cantiere sulla A4»	Infanti Teresa	15
22/11/2019	Gazzettino Venezia	5	Kostruttiva e Legacoop: «Il Mose va finito»	Fusaro Melody	17
22/11/2019	Nazione Firenze	5	Stallo edilizia. Gli architetti si appellano al Tar «Decida in fretta» - «Edilizia in stallo da mesi, danno per milioni»	Conte Rossella	18
22/11/2019	Nuova Venezia	29	«Zona logistica con il credito d'imposta»	Furlan Francesco	20
22/11/2019	Nuova Venezia	33	Nuova pavimentazione del mercato ittico Tre mesi di cantiere	E.B.A.	21
22/11/2019	Resto del Carlino Rovigo	2	I commercianti: «Negozzi murati dal cantiere» - «Transenne, ci hanno murato nei negozi»	Capovilla Giacomo	22

## Festival delle buone pratiche

### Costruttori in campo contro il degrado

Le buone pratiche da oggi e per tutto il fine settimana saranno le vere protagoniste della città.

Anche l'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) tra gli stand della rassegna "A - Change" che da oggi a domenica animerà Feltre. Un festival delle buone pratiche dove storie ed esperienze di cooperazione, umanità, creatività, innovazione e responsabilità sociale si intrecceranno tra loro. In campo tanti volontari del comitato "Civitates Feltre", ma anche semplici cittadini che mettono a disposizione l'alloggio e baristi-ristoratori che offrono colazioni, pranzi e cene.

Attesi tanti ospiti e associazioni tra le quali anche i soci di Ance che presenteranno il progetto "Blocca degrado" l'iniziativa nata per segnalare casi di incuria e abbandono in cui versano infrastrutture, centri urbani, edifici, scuole e spazi verdi del Paese, che trae forza dall'impegno condiviso di mondo imprenditoriale, società civile e istituzioni, sarà protagonista di una sessione dell'evento.



# Tombolan Fava, il Comune ora cerca partner europei

►L'ente ha ottenuto una proroga di 3 anni ►Il sindaco vuole attirare investitori dal Demanio per riqualificare l'ex caserma che possano anche acquistare i terreni

## SAN DONÀ

Altri tre anni di tempo per far riprendere vita all'ex caserma Tombolan Fava. È quanto promette il sindaco Andrea Cereser che fa il punto sulla situazione della struttura, affidata al Comune fino al 2022 grazie a una proroga ottenuta dall'agenzia del Demanio. Il sindaco spiega che per rilanciare il sito bisogna individuare un soggetto con una certa capacità di investimento, e per questo vanno cercati finanziamenti e partner europei. «Dedicheremo il prossimo anno a cercare una valorizzazione - annuncia Cereser - bisogna alzare il tiro e uscire dai confini». Il Comune vuole individuare progetti sostenibili dal punto di vista sociale, ambientale ed economico provando ad attirare partner interessati alla collocazione di San Donà nell'area metropolitana di Venezia. La novità è che si punta ad intercettare non solo una generi-

ca manifestazione d'interesse ma una proposta contenente un progetto che possa comprendere anche l'acquisto del terreno.

## ELEMENTI ATTRATTIVI

«Gli elementi di attrazione sono la vicinanza con Venezia e con la costa - continua il sindaco - la presenza del cosiddetto "corridoio 5", via di comunicazione dell'Europa centro-orientale. Le potenzialità ci sono, tenendo conto che la superficie misura 7 ettari, dispone di edifici che possono essere mantenuti o ricostruiti, e si prestano a molte forme di riutilizzo. Anche la presenza della Porta Nord potrà essere un elemento qualificante quando migliorerà l'accessibilità con i mezzi pubblici. L'investimento può variare da 500mila euro a 20 milioni, in base al tipo di progetto da sviluppare». Il bando verrà indetto dal Comune, «anche se potrebbe essere utile appoggiarsi ad altri enti - continua Cereser

- abbiamo già stanziato dei fondi per attività di progettazione con valenza europea». L'assessora Lorena Marin aggiunge che si sta pensando anche ad una valorizzazione di tipo ambientale: «La Tombolan Fava potrebbe diventare un luogo di studio e sperimentazione, in collaborazione con enti universitari interessati al recupero delle biodiversità - spiega Marin - Senza escludere spazi adibiti allo svago. Non si tratta di un percorso che il Comune può affrontare da solo, anche per questo motivo si guarda con attenzione all'Europa». Nel frattempo il cancello dell'ex base militare è stato riaperto grazie al patto di collaborazione siglato tra il Comune e l'associazione che pratica softair "Delta wolf pack". Il softair è un'attività sportiva con valenza ricreativa basata sulla simulazione di azioni belliche.

**Davide De Bortoli**



## L'ASSESSORA

Lorena Marin: «Potrebbe diventare un luogo di studio e sperimentazione in campo ambientale». Intanto viene usata dall'associazione di softair



## Inumeri

# Dodici edifici e 80mila metri quadri Una decina finora le proposte

L'ex base militare comprende dodici edifici di varie dimensioni che insistono su una superficie di 80 mila metri quadrati. Sono una decina i gruppi che finora hanno manifestato interesse per l'area: l'associazione dei Paracadutisti, un gruppo che intende realizzare alcune sale musicali, un altro di attività teatrali, una società sportiva di pattinaggio di velocità. La struttura potrebbe ospitare, inoltre, un ostello con 25 camere a cura del gruppo "Turistando" di Vicenza. Interesse anche da parte di un

consorzio di cooperative per abitazioni destinate all'housing sociale e una "fattoria sociale" di un ettaro. Tra le richieste anche le nuove sedi del Centro servizi per il volontariato e di Ance, Associazione costruttori edili. Era stato ventilato anche l'uso per richiedenti asilo. «Per due volte la Tombolan Fava è stata visitata dal prefetto - ricorda Cereser - L'amministrazione è favorevole alla solidarietà e all'accoglienza diffusa ma non alle concentrazioni, acquisendo la struttura abbiamo evitato questa possibilità». (d.deb)



**SOFTAIR** Il gruppo sandonatese "Delta wolf pack" che ha in uso l'ex caserma (nella foto in alto)

**PARLA GABRIELE BUIA**

# Ance: è ora di fermare scatole vuote e corsa ai ricavi senza solidità

**«Regolamento entro metà dicembre. Prima risolvere subappalto e decreto fiscale»**

**Giorgio Santilli**

ROMA

«Semplificazione delle procedure ovunque possibile, più attenzione ai lavori pubblici con regole ad hoc per il settore e soprattutto un sistema di qualificazione delle imprese che combatta le scatole vuote e premi le aziende più strutturate, interrompendo la rincorsa al fatturato fine a se stessa e senza solidità. Ci vanno bene requisiti patrimoniali aggiuntivi per opere sopra i 20 milioni».

Gabriele Buia, presidente dell'Ance, ricorda le priorità per i costruttori che dal regolamento degli appalti si attendono soprattutto «un sistema di regole certe e stabili che crei finalmente un rapporto equilibrato fra pubblica amministrazione e settore privato, chiarisca bene diritti e doveri, a partire dai tempi di pagamento, superando gli squilibri che in questi anni hanno penalizzato proprio le aziende sane». L'Ance ha chiesto al governo di fare rapidamente il regolamento, entro la scadenza prevista per metà dicembre, «per evitare un vuoto normativo che ci preoccupa molto». Auspica «determinazione e volontà della commissione insediata al ministero per rispettare questi tempi». Su questo aspetto, per altro, una rassicurazione è arrivata dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli.

Non mancano per l'Ance questioni specifiche, come quella delle piattaforme telematiche per le gare delle centrali di committenza che «stanno venendo avanti in questo periodo e vanno risolte rapidamente e con chiarezza». Qui Buia è tranchant: «Non è

ipotizzabile che i costi di queste piattaforme siano riversati sulle imprese che partecipano alle gare, come accade in molti casi che vediamo. Abbiamo anche vinto un ricorso al Tar su questo punto».

Ma insieme al regolamento, o forse addirittura prima, ci sono altre questioni urgentissime da affrontare. Due, in particolare: l'articolo 4 del decreto fiscale che impone il pagamento dei subappaltatori da parte delle amministrazioni committenti e la riforma del subappalto dopo la sentenza della Corte di giustizia Ue che dichiara illegittima la disciplina italiana con il tetto del 30%. Sul primo fronte «la limitazione alla somministrazione di manodopera non basta, il pagamento dei subappaltatori affidato alla Pa è un assurdo che ingolferà il settore». L'Ance chiede «una marcia indietro totale sulla misura» e offre però «tutta la disponibilità a un sistema di trasparenza che imponga di trasmettere i dati all'Agenzia delle entrate e faciliti i controlli».

Quanto al subappalto, «chiediamo che sia avviato subito un tavolo con il governo per riformare un istituto che abbiamo denunciato per primi anche davanti alla corte Ue».

C'è, in realtà, anche una terza emergenza: gli effetti prodotti dalla riforma della legge fallimentare contenuta nel decreto sulle crisi aziendali. «I parametri che generano l'alert sulla situazione finanziaria di una impresa, contenuti nelle norme - dice Buia - rischiano di mettere fuori mercato, in base alle nostre simulazioni, il 50 per cento delle imprese di costruzioni. Inutile dire che il primo effetto di quell'alert, che non è ancora una crisi vera e propria, è il blocco di ogni linea di credito da parte delle banche. Anche per questo abbiamo chiesto al ministro Patuanelli l'immediata attivazione di un tavolo di crisi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gabriele Buia.**

Il Presidente dell'Ance torna a chiedere «un regolamento unico per il solo settore dei lavori pubblici» distinto dalle norme per le forniture e per i servizi. «Fare in fretta, rispettare le scadenze».

**«Bisogna rafforzare i requisiti patrimoniali delle aziende anziché quelli di fatturato»**



LA STAZIONE SARÀ POTENZIATA

Tav in città, il Cipe approva  
l'ingresso Ovest PAG 14

**TRENI AD ALTA VELOCITÀ.** Il Cipe approva il progetto preliminare della linea che arriva alla stazione di Porta Nuova

# Tav, sì all'ingresso ovest E più soldi per le opere

È il tratto che riguarda i Comuni di Verona e Sona De Berti: «Grazie al ministro De Micheli per aver accolto le richieste formulate dalla Regione Veneto»

**Enrico Giardini**

Tav, alta velocità alta capacità ferroviaria: via libera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) al progetto preliminare dell'ingresso Ovest di Verona, sulla linea Torino-Venezia. È quanto emerso dalla seduta di Roma, a cui partecipato l'assessore regionale Elisa De Berti, veronese di Isola Rizza, su delega del presidente della Regione Luca Zaia. La Regione è chiamata ad esprimersi in sede Cipe per sancire dal punto di vista urbanistico ed edilizio l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, condivisa dalla Regione con i Comuni interessati di Verona e Sona.

«È l'ultimo tassello del complesso procedimento di approvazione del progetto finalizzato alla realizzazione di questa importante infrastruttura fortemente voluta dal nostro territorio, il cui iter era stato sospeso dopo la lunga pausa dovuta al completamento dell'analisi costi-benefici», dice l'assessore De Berti.

Il Cipe ha accolto la richiesta formulata dalla Giunta regionale di aumentare di altri 2,45 milioni di euro le risorse da destinare a opere compensative per il territorio attraversato. Con l'aggiunta di tali risorse, non previste nel progetto originario, il nuovo quadro economico del progetto approvato porta le opere di ristoro socio ambientale da 4,92 a 7,37 milioni.

«Esprimo, anche a nome della Giunta, il mio più vivo ringraziamento al ministro per le infrastrutture Paola De Micheli», aggiunge l'assessore, «per aver condiviso la necessità vitale di portare a termine il completamento del tracciato dell'Alta velocità a Nordest, nel rispetto delle esigenze dei singoli territori, e per aver accompagnato con le proprie strutture tecniche gli step finali dell'iter di valutazione e approvazione dell'innesto veronese». Il costo totale della porta ovest di Verona è di 376 milioni «ed è interamente finanziato».

Il Nodo di Verona Ingresso Ovest della Tav è inserito nel progetto della nuova linea

che sarà costruita prevalentemente in affiancamento all'attuale tracciato Milano-Venezia, fino alla stazione di Verona Porta Nuova. L'opera interessa Verona e Sona e prevede l'infrastruttura di ingresso nel nodo scali-gero della Brescia-Verona, con lo spostamento dei binari della linea storica per creare gli spazi necessari alla costruzione dei binari Tav. Quindi due nuovi binari Tav tra l'autostrada A22 e la radice ovest di Verona Porta Nuova; due nuovi binari concernenti l'interconnessione merci di Verona, tra la A22 e l'innesto sulla linea del Brennero. E poi razionalizzare e potenziare la stazione di Verona Porta Nuova. Saranno poi costruiti una nuova sottostazione elettrica, con dismissione della attuale a Santa Lucia, nuovi tratti (elettrodotto) di linea primaria funzionali alla nuova sottostazione, adeguamenti e potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti di segnalamento esistenti e dei futuri nuovi impianti. ● ●





L'assessore Elisa De Berti



Un treno per l'Alta velocità in stazione



Il ministro Paola De Micheli

**I DUE MINISTRI.** Domattina a San Felice Extra

## Infrastrutture e autonomia De Micheli e Boccia in città

Due ministri, sottosegretari, deputati, amministrato, sia del Pd che di Lega e Forza Italia. «Agenda Nord» è l'incontro seminariale, aperto a tutti, di domani, dalle 9.30, all'agriturismo Corte San Felice, a San Felice Extra, in via Belvedere 123/a. «Lavorare, Competere, Rappresentare e Decidere sono le parole d'ordine», dice Diego Zardini, deputato veronese del Pd. «Occasione per discutere della politica per il nord».

Interverranno i ministri Paola De Micheli (infrastrutture) e Francesco Boccia (affari regionali e autonomia), i viceministri Antonio Misiani e Matteo Mauri, il sottosegretario Achille Variati, l'assessore veneto Roberto Marcato, i sindaci di Bergamo e Brescia Giorgio Gori ed Emilio Del Bono, il presidente dell'Emilia Romagna Stefano Bonaccini, il parlamentare di Forza Italia Renato Brunetta, del Andrea De Maria, la vicepresidente Debora Serracchiani, Zardini, Gianni Dal Moro, Paolo Calvano e Stefano Fracasso e Alessandro Bisato. Conclusioni di Maurizio Martina. ● E.G.



**INFRASTRUTTURE.** Tutte le associazioni ecologiste bocchiano la galleria lunga una decina di chilometri tra la Valdadige e il lago di Garda

# Tunnel, la rivolta degli ambientalisti

Boni (Legambiente): «Non si può spendere questa montagna di soldi, serve una mobilità alternativa»

**Un'opera di questo tipo porterebbe altri veicoli per un'area già oberata di auto**

**Emanuele Zanini**

Gli ambientalisti stroncano il tunnel del Baldo, bocciato senza mezzi termini.

L'opera è tornata in auge nelle ultime settimane grazie all'interessamento del presidente della Provincia autonoma di Trento Maurizio Fugatti, che ha riproposto il tema, su cui si discute da decenni ma che non ha mai trovato una strada concreta. La galleria, lunga una decina di chilometri, metterebbe in collegamento la Valdadige (con uno dei due «buchi» realizzati vicino ad Avio) e il lago di Garda, con sbocco all'altezza di Assenza di Brenzone e la zona più a sud del Comune di Malcesine.

Nei giorni scorsi la Regione Veneto ha dato il via libera ad uno studio di fattibilità dell'opera, su cui si sono detti favorevoli i sindaci della Valdadige (Brentino Belluno e Dolcè), con gli amministratori dei paesi dell'alto Garda veronese.

Si sono dichiarati pronti a discuterne dopo essere stati convocati attorno ad un tavolo assieme ad altri colleghi dallo stesso governatore trentino, che nel frattempo sta lavorando anche per ottenere un finanziamento dagli Fcc, Fondi per i Comuni di confine (ex Odi).

Raffaello Boni, presidente della sezione del Garda Baldo di Legambiente, invece,

definisce l'opera «un'autentica follia. Cose da pazzi». Per farlo usa anche l'ironia, «visto che siamo di fronte ad una pagliacciata. A questo punto», afferma con un paradosso, «propongo di costruire sulla sponda del lago dove sbucherà il tunnel il ponte tibetano più lungo del mondo che colleghi l'alto Garda con la costa bresciana. E magari un bel viadotto subacqueo che torna indietro per completare l'anello».

Il rappresentante dell'associazione ambientalista non usa mezzi termini: «Invece di concentrarsi sul tunnel, opera inutile e costosissima, cerchiamo di investire quella montagna di soldi necessaria per realizzarla, per risolvere i molti e gravi problemi che il territorio deve affrontare», spiega. «Penso al collettore del Garda su cui non sono stati ancora trovati tutti i finanziamenti e la relativa divisione delle acque bianche e nere, ma anche la gestione dei livelli del lago. Senza dimenticare la profonda manutenzione di cui il Baldo ha bisogno: dai boschi abbandonati, al rifacimento dei tantissimi muretti a secco in sfacelo, alla sistemazione generale dell'Hortus Europae, sempre più fragile e bisognoso di cure. Oggi, invece di opere faraoniche, c'è bisogno di conoscenza, cultura, conservazione e valorizzazione dell'esistente», sottolinea il referente locale di Legambiente.

Per Boni, l'intervento prospettato non porterà alcun beneficio al comprensorio, anzi. «Serve un'analisi seria del traffico, che verrebbe ulteriormente congestionato. Non si toglierebbero auto, al contrario se ne aumenterebbe il numero.

E poi, comunque, la Gardesana e in generale la zona di Assenza, limitata dal lago e dalla montagna, come potrebbe reggere ad un intervento del genere? Non ci sono le condizioni. Invece di stimolare altro turismo e aumentare la presenza di auto, bisognerebbe pensare ad una mobilità alternativa».

Sulla stessa lunghezza d'onda il parere di Mario Spezia, presidente dell'associazione Il Carpino. «Un tunnel di questo tipo porterebbe altri veicoli per un territorio già oberato dalle auto. Bisogna pensare ad un sistema di mobilità che diminuisca il traffico di vetture e incrementi il servizio pubblico, sostenibile. In questo modo, invece, si va nella direzione opposta. Manca una visione d'insieme».

Anche Marisa Velardita, presidente della sezione veronese di Italia Nostra, si dice contraria al traforo nel Baldo. «Sarebbe un nuovo immenso attentato al paesaggio e al territorio. Già con la pista ciclabile ad anello attorno al Garda, finanziata dal governo, si stanno creando enormi danni all'ambiente gardesano. Ora ritorna questa proposta, che appare assurda e devastante».

E aggiunge: «Non porterebbe alcun vantaggio. Già 24 milioni di presenze turistiche credo siano più che sufficienti. Spingere ancora sull'acceleratore con interventi di questo tipo, alla fine è pure controproducente. La cementificazione e distruzione del territorio alla lunga è un effetto boomerang sul turismo. Gli amministratori locali dovrebbero fare una riflessione seria prima di pensare a opere del genere». ●

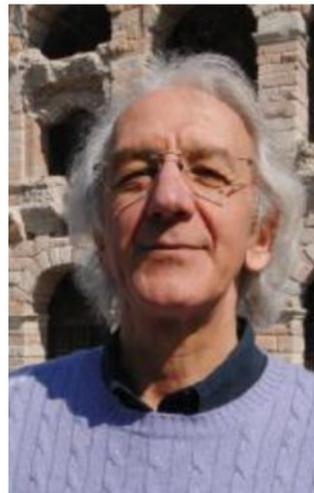




Raffaello Boni (Legambiente)



Marisa Velardita (Italia nostra)



Mario Spezia (Il Carpino)

Grandi opere Il costo totale dell'ingresso Ovest ammonta a 376 milioni. La stazione sarà razionalizzata e potenziata

# Riparte l'alta velocità veronese

Cipe, ok al preliminare del nodo di Porta Nuova. De Berti (Lega) elogia il ministro De Micheli

**VERONA** Il Comitato interministeriale per la Programmazione economica ha approvato il progetto preliminare dell'«Ingresso ovest di Verona», per quanto riguarda la linea dell'Alta velocità ferroviaria «Torino-Venezia». Il costo totale della porta ovest è di 376 milioni e comprende soprattutto la razionalizzazione e il potenziamento della stazione di Porta Nuova.

a pagina 5 **Corazza**

## Il governo fa ripartire la Tav veronese

Approvato al Cipe il preliminare del nodo di Porta Nuova. E la leghista De Berti elogia il ministro De Micheli

### La vicenda

- Il Cipe ha approvato ieri il progetto preliminare del nodo Verona Ovest dell'Alta velocità ferroviaria

- L'intero progetto Tav era entrato in stallo per via dell'analisi costi-benefici richiesta dall'allora ministro M5S Toninelli

- Quello di ieri è un chiaro segnale politico del cambio di orientamento del nuovo ministro, De Micheli del Pd

### 376

milioni di euro è il costo stimato per il nodo di Verona ovest, che comprende l'ingresso dei binari Tav alla stazione di Porta Nuova

**VERONA** «Da quando non c'è più Toninelli, andiamo come schegge», dice beffardo un parlamentare del Partito democratico. Il riferimento è alla Tav: ieri il Comitato interministeriale per la Programmazione economica ha approvato il progetto preliminare dell'«Ingresso ovest di Verona», per quanto riguarda la linea dell'Alta velocità ferroviaria «Torino-Venezia».

Il costo totale della porta ovest è di 376 milioni di euro e comprende lo spostamento dei binari della linea storica; la realizzazione dei nuovi binari, compresa l'interconnessione per le merci con la linea del Brennero; soprattutto la «razionalizzazione e il potenziamento» della stazione di Verona Porta Nuova. Interventi minori riguarderanno la sostituzione della sottostazione elettrica di Santa Lucia, la costruzione di nuovi tratti di linea elettrificata, l'adeguamento tecnologico degli impianti di segnalamento esistenti. «Si tratta dell'ultimo tassello del complesso procedimento di approvazione del progetto il cui iter era stato sospeso dopo la lunga pausa dovuta al completamento dell'analisi costi-

benefici», sottolinea l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti, che rivendica di aver ottenuto, grazie all'accoglimento della richiesta della Regione Veneto, «di aumentare di altri 2,45 milioni di euro le risorse da destinare ad opere compensative». De Berti ringrazia poi apertamente il ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli del Pd - che è successa, appunto, al pentastellato Danilo Toninelli con il cambio della compagine di governo - «per aver condiviso la necessità di portare a termine il completamento del tracciato dell'Alta velocità a Nordest, nel rispetto delle esigenze dei singoli territori, e per aver accompagnato con le proprie strutture tecniche gli step finali dell'iter di valutazione e approvazione dell'«Ingresso veronese»».

Sarà ora da vedere, nei dettagli, come si tradurrà la progettazione preliminare nelle sue versioni definitiva e esecutiva. Il nuovo volto della stazione Porta Nuova con il terminal dell'Alta velocità e il destino dell'attuale scalo merci, dove l'amministrazione comunale ha promesso di realizzare un grande parco urbano per la città (il «Cen-

tral park») saranno i due cardini attorno ai quali si svilupperà il dibattito sulla versione finale del provvedimento, destinato a cambiare il volto di uno snodo nevralgico della città.

Quello di ieri è sicuramente un passo avanti, specialmente dal punto di vista politico, ma la strada della Tav per Verona resta impervia. I binari dell'Alta velocità, ad oggi, si fermano a Brescia. Il lotto Brescia Est-Verona Ovest è già esecutivo, con la firma del contratto da 1,6 miliardi tra Rfi e il contractor Cepav Due del giugno 2018, ma il primo maxi-appalto da 202 milioni di euro, per la realizzazione della galleria di Lonato, è andato deserto. Restano poi, ancora da approvare, i progetti preliminari per il nodo Verona est e per tutta la tratta che va da Verona a Padova. Sull'altro asse, quello che riguarda il Brennero, ancora da approvare è il tratto Verona-Pescantina, che prevede un tunnel poco prima del Chievo per l'ingresso in Porta Nuova.

**Alessio Corazza**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Scalo merci** Snodo decisivo dell'ingresso ovest della Tav a Verona

## La scheda

Zona economica speciale: come funziona e chi interessa. Potenziale da 26mila occupati

La Zona economica speciale, è un'area depressa dentro alla quale chi decide di aprire attività industriali avrà in cambio semplificazioni burocratiche, esenzioni e incentivi. Un potenziale di 26mila occupati tra Porto Marghera, Tessera, Campalto, Murano e Burano.



A pagina VI

MARGHERA La zona industriale

# La politica, l'economia

# Zes, area speciale "attira investitori" da 26mila occupati Ecco come funziona

► Cos'è la Zona economica che può rilanciare il Veneziano da Porto Marghera, Campalto e Tessera a Murano e Burano

**L'EMENDAMENTO  
PRESENTATO  
DAL MINISTRO  
PROVENZANO  
ANDRÀ' IN LEGGE  
DI BILANCIO  
IL SIGNIFICATO**

**MESTRE** Cosa sono le Zes e cosa le ZIs, e come funzionano? Per capire cosa sono e cosa stanno diventando è utile partire dalle parole con le quali ieri il ministro per il Sud e la coesione territoriale Giuseppe Provenzano ha annunciato l'emendamento che può dare nuo-

vo slancio all'economia veneziana: «Le agevolazioni del credito di imposta previsto per le Zes potranno essere estese anche alle ZIs del centro-nord, laddove esista un legame tra le aree portuali di "importanza europea" (definite dal regolamento Ten-T) e i comuni individuati dalla carta degli aiuti a finalità regionale della Commissione europea».

## LE DEFINIZIONI

L'emendamento presentato da Provenzano è un emendamento del Governo che verrà proposto nella legge di Bilancio, dunque il Governo compatto chiede al parlamento di istituire una Zes anche

al nord Italia, nonostante la legge 91 del 2017 le preveda solo al sud Italia.

Zes è una Zona economica speciale, un'area depressa e abbandonata dentro alla quale chi decide di aprire attività industriali avrà in cambio semplificazioni burocratiche, incentivazione degli investimenti, crediti d'imposta, esenzioni e riduzioni sui contributi previdenziali e assistenziali dei lavoratori. Potrà, insomma, costruire una fabbrica (non inquinante) in pochi mesi, cosa che normalmente in questo Paese è impossibile a causa della burocrazia e dei cavilli normativi che rendono la vita impossibile anche al

più volenteroso degli imprenditori.

Una Zls è una Zona logistica semplificata che, anche se “potenziata”, normalmente gode di minori vantaggi della Zes. Ma, come ha spiegato il ministro Provenzano, col nuovo emendamento, se verrà approvato entro la fine dell’anno, le Zls avranno la stessa identica potenzialità e gli stessi dentici vantaggi di una Zes. E non a caso sempre Provenzano ha aggiunto che in prospettiva «si lavorerà a unificare la normativa sulle Zes e quella sulle Zls rafforzate» perché, appunto, non avrà più senso chiamare una stessa cosa con due nomi diversi.

### L'AREA COINVOLTA

La Zes veneto-rodigina dovrebbe svilupparsi a Porto Marghera, Murano (per il vetro), Burano, Campalto e Tessera, e in altri quindici comuni del Rodigino. Il progetto realizzato da Confindustria Venezia e Rovigo assieme all’advisor EY (Ernst & Young), presentato lo scorso gennaio all’assemblea generale degli imprenditori veneziani, ha individuato 385 ettari, liberi e non utilizzati, suddivisi tra 215 a Porto Marghera e 170 nei comuni polesani. Ora, però, se ci sarà l’approvazione definitiva e quindi la legge 91 verrà modificata, occorrerà fare una ricognizione più puntuale e definitiva da trasmettere alla

Regione che, a sua volta, la invierà al Governo.

### I POSTI DI LAVORO

Dai calcoli fatti da EY potrebbe essere creato un posto di lavoro ogni 320.000 euro impegnati: vale a dire 26 mila nuovi posti a fronte di 2 miliardi e mezzo di investimenti. E lo Stato come dovrebbe partecipare? Gli incentivi dello Stato dovrebbero essere pari a 250 milioni di euro solo per il primo anno, ma questi fondi, già dal secondo anno, svilupperanno un gettito quattro volte superiore, cioè 800 milioni di euro che torneranno nelle casse statali sotto forma di gettito fiscale tra Iva, Ires e contributi previdenziali.

Anche dal solo punto di vista del ritorno economico, non esiste altro investimento con una redditività simile. Come si fa ad esser sicuri che funzionerà? In primo luogo il Veneto è l’unica regione al mondo in cui ci sono 16 comuni (compresa Venezia) che, in base ai trattati europei, possono ospitare una Zona Economica Speciale.

In secondo luogo in Europa ci sono 12 stati che hanno aree svantaggiate all’interno del proprio territorio, e di questi solo due fino a poco tempo fa non avevano attivato delle Zes, l’Italia e la Grecia. L’Italia in seguito, con la legge del 2017, ne ha attivate solo tre in Campania, Calabria e la recente Jonica (Puglia e Basilicata) con uno stanziamento dello Stato pari

a 550 milioni di euro avvenuto in due tranches. Nel resto del continente esistono Zes in Bulgaria, Repubblica Ceca, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia, Portogallo e Spagna; e in Polonia, che da sola ne ha 14, si calcola che ognuna sia in grado di produrre 18 nuovi posti di lavoro per ogni ettaro di area produttiva e un incremento del 10% del suo fatturato, e 15 milioni di euro di nuovi investimenti. In Polonia le Zes si estendono su 19.837 ettari e, fino ad oggi, sono stati attivati interventi per 25 miliardi di euro, creando 300 mila nuovi posti di lavoro contribuendo alla crescita del Pil del 27% in 7 anni. Nel mondo se ne contano circa 2700, di cui 800 in Europa (e diventano 4000 aggiungendo le Zone franche) con 70 milioni di lavoratori e scambi commerciali per 500 miliardi.

### IL TRATTATO

L’articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell’Unione Europea prevede la possibilità, per il periodo 2014-2020, di costituire delle Zes anche in alcune aree del Nord Italia, tra cui quelle di Venezia e della provincia di Rovigo. Quindi c’è tempo solo fino al 31 dicembre 2019, e l’emendamento del Governo arriva dunque in extremis, tra l’altro allineando l’Italia al resto d’Europa dato che la legge italiana del 2017 le prevede, appunto, solo al Sud.

E. T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MINISTRO  
Giuseppe Provenzano



FRONTE LAGUNA Una veduta dall’alto dell’area di Porto Marghera

# Ponte dei Cavai sul Naviglio, partiti i lavori

**TANTI I CANTIERI:  
 NEI PROSSIMI GIORNI  
 IN CIMENTERO  
 VERRANNO  
 DEMOLITE ALCUNE  
 TOMBE FATISCENTI**

## **DOLO**

Il Settore Lavori Pubblici del comune sta continuando a eseguire vari interventi nel territorio comunale. In particolare, nei prossimi giorni, inizieranno nel cimitero di Dolo i lavori di demolizione di alcune tombe fatiscenti, in stato di abbandono. I manufatti, per i quali è già stato emesso da anni un avviso di revoca dalla concessione, sono ormai pericolanti. "La condizione in cui versano queste sepolture, molto molto vecchie, è pregiudizievole per la pubblica incolumità - ha spiegato l'assessore ai Lavori Pubblici Giorgia Maschera - perché parti delle strutture potrebbero staccarsi e crollare. Era indispensabile proseguire con le opere di riqualificazione anche del cimitero del capoluogo - ha concluso l'Assessore - e quindi abbiamo affidato incarico a una ditta perché faccia quanto prima luogo all'abbattimento e allo sgombero delle tombe in questione". Le aree liberate potranno in seguito essere date in concessione. Intanto si lavora anche alla scuola Daniele Manin di Sambruson dove, come si ricorderà, i lavori di ristrutturazione

previsti a partire da giugno scorso per l'adeguamento sismico ed energetico del plesso, per un importo di poco inferiore a 800.000 euro non erano iniziati perché il raggruppamento d'impresе che aveva vinto il bando si era sciolto. Definito l'iter di ridefinizione dei lavori da parte dell'amministrazione con l'assegnazione al secondo classificato del bando e lunedì 11 novembre sono ripartiti i lavori. L'assessore Giorgia Maschera rileva. "Stanno già lavorando alacremente ormai da 10 giorni." Si lavora anche nel parco dedicato ai caduti di Nassirya di via Piave dove giovedì 7 novembre erano stati tagliati numerosi alberi colpiti da un parassita, la processionaria, fatto che ha provocato non poche polemiche. Da un paio di giorni, però, sono in corso interventi di piantumazione dei nuovi alberi, già adulti e dell'altezza media di circa quattro metri, che sostituiranno quelli abbattuti perché malati. E nella giornata della Madonna della Salute, all'alba, sono iniziati i lavori per il posizionamento del nuovo Ponte dei Cavai sul Naviglio. Eseguito il restauro, la reinstallazione della struttura è cominciata alle 4.30 e si è conclusa in serata. Il sindaco Alberto Polo ha evidenziato. "Ancora qualche giorno di attesa e poi il ponte sarà riaperto al passaggio. E' una vera emozione rivedere il ponte, collegamento storico tra le due sponde, sospeso sul fiume: un'altra tessera che si completa del nostro centro cittadino".

**Lino Perini**



**DOLO**  
 Il ponte dei cavai



# Abitazioni invase dall'acqua «Colpa del cantiere sulla A4»

► Alcuni residenti nelle vie Aquileia e Nievo ► Ma Autovie li smentisce: «Il sopralluogo se la prendono con i lavori per la 3. corsia ha evidenziato che noi non c'entriamo»

## TEGLIO VENETO

L'acqua invade alcune abitazioni di Teglio Veneto. L'indagine numero uno è il cantiere della terza corsia ma Autovie smentisce. «Da un primo sopralluogo la colpa non è dei lavori in A4». In questi giorni di intense piogge, anche diversi cittadini del Comune più piccolo del territorio metropolitano hanno dovuto fare i conti con l'acqua in casa. Sono quelli che abitano nelle immediate vicinanze dell'asta autostradale, oggi interessata dai lavori di realizzazione della terza corsia. «Con il cantiere in autostrada - accusano i residenti di otto abitazioni di via Aquileia e via Nievo - è stato coperto un canale di scolo molto importante che permetteva all'acqua di defluire lontano dalle abitazioni per poi arrivare alla Roggia Lugugnana. Il tutto senza prevedere un'alternativa al deflusso delle acque meteoriche. In questi giorni, con queste precipitazioni così abbondanti, ci siamo ritrovati con l'acqua in cortile e in alcuni casi è entrata fino in casa. Per un considerevole tempo la fognatura non è stata in grado di svolgere la propria funzione, con danni inimmagi-

nabili. Ci siamo attivati interessando sia il Comune di Teglio Veneto che il Consorzio di Bonifica, che ha provveduto a chiamare Autovie Venete. Al momento non abbiamo ricevuto alcuna risposta. Ci chiediamo perché hanno deciso di fare un intervento simile senza valutarne le conseguenze. Siamo molto arrabbiati perché questi disagi che stiamo ancora subendo - concludono - si potevano evitare».

## PROTESTA

I cittadini hanno preso carta e penna ed hanno inoltrato una lettera al Commissario delegato per l'emergenza in A4 e per conoscenza ad Autovie, alla ditta incaricata ai lavori, al Comune e al Consorzio. «L'amministrazione comunale si è fatta subito carico del problema e già domenica ha affermato il sindaco Oscar Cicuto- siamo intervenuti con la nostra Protezione Civile per mettere dei sacchi. Purtroppo i nostri volontari sono pochi e siamo stati costretti a chiedere aiuto ai volontari di Fossalta di Portogruaro. Grazie ad alcune pompe siamo riusciti ad abbassare il livello dell'acqua e farla defluire verso la roggia. Il cana-

le di gronda previsto lungo l'autostrada è ancora in fase di realizzazione e senza sbocchi l'acqua entra nelle abitazioni. Abbiamo interessato sia il Consorzio che Autovie affinché prendano provvedimenti urgenti. Il terreno è saturo d'acqua e se tornasse a piovere si ripresenterebbe il problema. Sono almeno 40 anni che quell'area lì non andava sotto. Speriamo davvero che intervengano quanto prima». Analoghi problemi si sarebbero registrati anche nella zona di Portovecchio di Portogruaro, interessata anch'essa dal cantiere della terza corsia. Autovie Venete ieri non conferma tuttavia la propria responsabilità. «Abbiamo effettuato una verifica nella giornata di oggi (ieri per chi legge, ndr) e da un primo sopralluogo non sembra che i disagi patiti per gli allagamenti delle abitazioni di via Aquileia e via Nievo siano da attribuire al cantiere per la realizzazione della terza corsia. Restiamo comunque a piena disposizione dei cittadini e nei prossimi giorni verranno effettuati altri approfondimenti del caso per accertare le reali cause degli allagamenti».

**Teresa Infanti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA PROTESTA

«E' stato coperto un canale di scolo molto importante che permetteva all'acqua di defluire lontano dalle case»





**EMERGENZA** Un'immagine degli allagamenti nel Portogruarese nei giorni scorsi

# Kostruttiva e Legacoop: «Il Mose va finito»

**PELLICANI (PD)  
«CHIEDEREMO  
AL PARLAMENTO  
DI CREARE UN CENTRO  
STUDI SUL CLIMA  
A VENEZIA»**

## SALVAGUARDIA

VENEZIA A non avere dubbi sul fatto che il Mose potrà mettere fine agli incubi di Venezia è chi quell'opera la sta realizzando. E ora sono proprio Legacoop Veneto e le sue cooperative associate, che da anni sono impegnate su questo intervento, a lanciare un appello a una responsabilità condivisa. «Una volta gestita al meglio l'emergenza, vanno introdotte soluzioni strutturali, che consentano la messa in sicurezza definitiva dell'ambito lagunare da eventi che non possono più essere considerati come eccezionali» recita la nota di Legacoop rivolta a Stato, Regione, Città metropolitana ma anche agli imprenditori locali.

«Se si parla di Venezia, immediatamente il fuoco del dibattito si sposta sul Mose - dice Adriano Rizzi, presidente di Legacoop Veneto - opera che attendiamo da molti anni e di cui, a riprese, si chiede a gran voce la rapida ultimazione. È chiesto oggi di andare oltre ai suoi pregressi che hanno macchiato la storia del Veneto e di scrivere insieme un nuovo capitolo, portando al più presto a conclusione l'opera serrando le fila e facendo sistema». Legacoop rivendica il suo ruolo nella gestione della difficile fase degli scandali: «Abbiamo fatto in modo che le responsabi-

lità personali dei singoli non ricadessero sul lavoro di molti soci e dipendenti - aggiunge Rizzi - sollecitando la sostituzione dei dirigenti implicati e la formazione di una nuova governance, preservando le imprese e l'occupazione. Oggi va però riconosciuto che chi ha raccolto quello scomodo testimone sul progetto Mose, le imprese di seconda fila, ce la sta mettendo tutta per garantire qualità e puntualità a un progetto sperimentale e innovativo».

Per il consorzio Kostruttiva, che riunisce 80 imprese e il 50% dei lavoratori dell'opera, è il presidente Devis Rizzo a raccogliere l'appello: «La data annunciata di conclusione lavori, a fine 2021, deve essere rispettata. Da parte nostra faremo tutto il possibile ma perché ciò accada tutti i soggetti interessati devono fare la propria parte: lo Stato, la Regione, la Città metropolitana, il Consorzio Venezia Nuova e il tessuto imprenditoriale locale devono operare all'unisono. È un'opera che la città aspetta da troppo tempo». «I soldi per finirlo ci sono, le capacità tecniche anche, servono però la responsabilità e l'impegno di tutti» aggiunge, ricordando che non sarà comunque sufficiente metterlo in funzione, se non si garantirà una manutenzione costante delle dighe mobili e di tutto il litorale. «Lo strumento che consente di accelerare sul fronte delle tempistiche c'è - conclude - ed è il Cvn».

Un quadro di priorità diverse quello presentato invece dal deputato veneziano Nicola Pellicani, invitato ieri a presentare alla Stampa estera, che ha gli occhi puntati su Venezia, le sue idee per l'aggiornamento della Leg-

ge speciale e la mozione, di cui è stato primo firmatario, approvata da tutti i gruppi alla Camera. «Un errore pensare che il Mose sia un'opera salvifica e che possa risolvere tutti i problemi di Venezia. Bisogna invece avviare studi per prevedere cosa succederà nei prossimi 50 anni, motivo per cui chiediamo di istituire a Venezia il centro internazionale per i cambiamenti climatici. Da finanziare con la prossima legge di bilancio, ci consentirà di portare a in città centinaia di ricercatori per studiare questi temi».

Serve, per Pellicani, un flusso continuo di risorse. «È previsto un piano di interventi triennali da due miliardi per affrontare le urgenze che abbiamo di fronte, a cominciare da vivibilità, residenza, acqua alta, cura e disciplina della laguna, bonifiche di Porto Marghera. La proposta di una nuova Legge speciale per Venezia ha un impianto "federalista" e "metropolitano", riconosce la specialità di Venezia introducendo elementi di federalismo fiscale e autonomia differenziata». Tante le proposte in arrivo a Roma dai parlamentari veneziani. Sara Moretto, di Italia Viva, oltre ad aver sostenuto la necessità di Legge speciale e di completare il Mose, ha chiesto anche di riprendere il progetto di impermeabilizzazione di Piazza San Marco e di mettere in atto altre piccole iniziative, come la sospensione del pagamento delle bollette di energia, acqua e gas per i cittadini di Venezia, come succo nel sisma in Emilia Romagna e a Ischia. «Confido che l'Autorità lo accolga almeno per 6 mesi».

**Melody Fusaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Danni per milioni****Stallo edilizia  
Gli architetti  
si appellano al Tar  
«Decida in fretta»**

Conte a pagina 5

**«Edilizia in stallo da mesi, danno per milioni»**

Sei mesi di stop, 3500 posti a rischio. Appello dell'Ordine degli Architetti al Tar: «Decida in fretta sulla variante al regolamento urbanistico»

**I PROBLEMI****Mutui accesi  
senza poter eseguire i  
lavori e molti  
investimenti congelati**  
di **Rossella Conte**  
FIRENZE

**Venti milioni** di euro e circa 3.500 posti di lavoro a rischio. E' il danno provocato dal blocco dell'attività edilizia che si sta protrando da sei mesi. «Stiamo assistendo con notevole stupore a un assordante silenzio su un blocco che incide pesantemente sulla vita della città». Lo sottolinea il presidente dell'Ordine degli Architetti di Firenze Duilio Senesi, dopo che lo scorso 9 ottobre si è tenuta la prima udienza del Tar Toscana, chiamato a pronunciarsi sulla richiesta di sospensione della variante al Ruc. Secondo gli ultimi dati riportati sul sito del Comune, nel periodo compreso tra giugno e novembre 2019, sono state depositate 600 istanze. Nello stesso periodo del 2018 ne erano state presentate 725: c'è quindi stato un decremento del 20%. Per quanto riguarda le Scia, il dato è ancora più allarmante: nel periodo compreso tra giugno e novembre 2019 sono state depositate 1.215 istanze mentre nello stesso periodo del 2018 ben 1.635. In buona so-

stanza, si tratta di 420 pratiche in meno, con un decremento del 35%. Ipotizzando una media di 50mila euro (dato certamente al ribasso) per ogni intervento tra prestazioni professionali, lavori edili e impiantistici e forniture, si può stimare una perdita complessiva di oltre 20 milioni di euro che si riversa sul tessuto produttivo della città. Tutto questo senza considerare il danno economico per i cittadini che ad esempio hanno acceso un mutuo per eseguire dei lavori, ne pagano le rate e hanno il cantiere fermo da mesi. «La vicenda è di notevole rilevanza per la città sia sotto il profilo economico che per le ricadute sulla trasformazione del tessuto architettonico, e condiziona le attività che nella città si svolgono, sia pubbliche che private - spiega l'Ordine degli Architetti - Il blocco è attivo dal 23 maggio e quindi lo stallo si sta protrando da sei mesi, con un danno incalcolabile. Si sono congelati investimenti che avrebbero portato un'iniezione di liquidità nell'economia della città, con conseguente perdita di credibilità per gli investitori che potrebbero, invece, far rivivere alcuni contenitori dismessi se potessero operare con tempi certi come nel resto del mondo. Questi contenitori sono invece inevitabilmente destinati a diventare luo-

ghi di degrado».

Alla luce di questa situazione, il consiglio dell'Ordine degli Architetti «chiede che il Tar si pronunci il prima possibile anche senza attendere i 60 giorni che la legge stabilisce per il pronunciamento». La Consulta delle professioni tecniche, che aveva promosso l'incontro di tutte le parti in causa organizzato il 9 luglio alla Palazzina Reale per facilitare il dibattito sui legittimi obiettivi e per provare a ricomporre gli interessi di tutti gli attori, sta seguendo con attenzione la vicenda. Il 12 novembre si è tenuta la prima riunione per organizzare quel «Forum permanente» da più parti auspicato, dove condividere analisi e riflessioni anche in vista del nuovo Piano Operativo del Comune di Firenze. All'incontro hanno partecipato tutti i soggetti invitati convergendo sulla disponibilità al confronto. «Ma nell'immediato è il Tar Toscana a essere chiamato a decidere sulla possibilità di mantenere in vigore lo strumento urbanistico - conclude l'Ordine degli Architetti - e far ripartire le attività di trasformazione o dichiarare l'impossibilità di procedere e quindi di fatto congelare tali attività fino all'approvazione del nuovo strumento urbanistico, in un tempo realistico, almeno un anno per essere ottimisti, inaccettabile per tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PUNTO****Ristrutturazioni  
ferme al palo****1 Il nodo**

Il Tar Toscana è chiamato a pronunciarsi sulla richiesta di sospensione della variante al Ruc. Il 9 ottobre si è tenuta la prima udienza.

**2 Il danno**

Venti milioni di euro e circa 3.500 posti di lavoro a rischio. E' la stima del danno provocato dal blocco dell'attività edilizia che si sta protrando da sei mesi.

**3 L'appello**

L'Ordine degli Architetti «chiede che il Tar si pronunci anche senza attendere i 60 giorni che la legge stabilisce».

**4 I numeri**

Tra giugno e novembre 2019, depositate 600 istanze; nello stesso periodo del 2018 ne erano state presentate 725: c'è quindi stato un decremento del 20%. Per quanto riguarda le Scia, depositate 1.215, nel 2018 erano state 1.635.

# «Zona logistica con il credito d'imposta»

È questa la strada scelta dal governo non essendoci tempo per modificare la legge sulle Zes, previste solo per il Sud

**Il sottosegretario Baretta: «Dal punto di vista sostanziale avrà le stesse agevolazioni»**

**Francesco Furlan**

Zes o Zls per l'area di Porto Marghera? È una domanda in attesa di risposta per capire se e come il cambio di una lettera possa fare la differenza. Molto dipenderà dal percorso della legge di Bilancio che, incardinata al Senato, passerà poi alla Camera e tornerà al Senato, negli ultimi giorni dell'anno, per l'approvazione definitiva. L'altro giorno intanto sono stati approvati al Senato due emendamenti. Uno del Pd, prima firmatario Andrea Ferrazzi, per l'istituzione della Zes. E uno del ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, per consentire di estendere alla Zona Logistica Semplificata nel porto di Marghera e nell'area del Polesine le agevolazioni previste per le Zes.

## ZES E ZLS, COSA CAMBIA

Sulla carta le differenze ci sono. La Zes (Zona economica speciale) infatti è caratterizzata dall'attribuzione di specifici e sostanziali benefici fiscali e agevolazioni amministrative e procedurali alle imprese. La differenza principale con le Zls (Zone logistiche speciali) è che, in linea teorica, quest'ultime non godono dei benefici fiscali previsti per le prime (qua-

li il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi). Le imprese che vi operano, quindi, possono fruire solo di procedure semplificate (accelerazione dei termini procedurali e adempimenti e procedimenti speciali).

## LAZLS POTENZIATA

L'ipotesi al quale sta lavorando il governo però è che a Marghera possa essere attribuita la condizione di Zls (specifica per le aree portuali) ma potenziata, ovvero con gli stessi benefici delle Zes, zone inizialmente previste dal governo per accelerare lo sviluppo nelle regioni del Sud Italia, e infatti autorizzate dalla Legge del 2017 in solo otto regioni del centro e sud Italia.

## IL SOTTOSEGRETARIO

«Per istituire la Zes avremmo dovuto cambiare la legge», spiega il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta, «mentre la scelta di istituire la Zls ci permette di accelerare i tempi. Certo, la differenza c'è dal punto di vista formale, ma non c'è da quello sostanziale, perché agli imprenditori che investiranno a Porto Marghera sarà garantito il credito d'imposta, proprio come avviene nelle Zone economiche speciali». Aggiunge Baretta: «Sono abbastanza fiducioso sul fatto che riusciremo a portarla a casa con l'approvazione definitiva della manovra». I parlamentari veneti, compresi quelli dell'opposizione, si stanno

muovendo con un fronte unico. La Zes vera e propria potrebbe arrivare in un passaggio successivo.

## IL MINISTRO A VENEZIA

Proprio per chiarire questi aspetti - tecnici e però sostanziali - e per verificare quale sia la formula migliore per Porto Marghera e il Polesine, il ministro Provenzano sarà a Venezia, in una data da concordare, nell'arco di una ventina di giorni. «Sarà l'occasione per chiarire gli aspetti tecnici», dice Ferrazzi, «ma è obiettivo di tutti portare a casa il risultato per Porto Marghera. Poi che sia Zes, come abbiamo chiesto noi nel nostro emendamento, o Zls potenziata lo vedremo».

## IL PRESIDENTE DEL PORTO

«L'emendamento alla Manovra che dovrebbe istituire a Venezia e Rovigo una Zls equiparata sul fronte delle agevolazioni del credito a una Zes è un'ottima notizia per il nostro tessuto produttivo, rappresenta una grande opportunità per poter attrarre maggiori investimenti e sviluppare ulteriormente la connessione tra manifattura e logistica a livello regionale», dice il presidente del Porto Pino Musolino, «questo risultato è un successo importante della lobby territoriale esercitata negli ultimi anni, che ha visto una grande coesione tra categorie economiche, politica locale e rappresentanza nazionale. Ora attendiamo che la Zes divenga effettivamente norma di legge». —

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



La zona industriale di Porto Marghera

CHIOGGIA

## Nuova pavimentazione del mercato ittico Tre mesi di cantiere

**CHIOGGIA.** Tre mesi di cantiere per rinnovare la pavimentazione esterna del mercato ittico all'ingrosso. L'intervento, che costerà 450 mila euro finanziato con fondi regionali del bando Feamp, partirà lunedì e prevede anche l'ottimizzazione dell'impianto per lo smaltimento delle acque piovane. I lavori coinvolgeranno i piazzali a sud, est e ovest nella parte di proprietà comunale. Attualmente la pavimentazione è costituita da getto in calcestruzzo armato, ma da tempo versa in stato di degrado per varie cause: vetustà, movimentazione continua di mezzi pesanti, posa, negli anni, di reti di sottoservizi e presenza costante sul piazzale di acqua salata. L'intervento è stato sollecitato dagli stessi operatori.

«Sarà un intervento di manutenzione importante», spiega l'assessore ai lavori pubblici, Alessandra Penzo, «prevede la demolizione del piazzale, la sostituzione delle condotte e l'integrazione con la rete fognaria del mercato ittico, l'adeguamento del sottofondo e la realizzazione ex novo di una pavimentazione industriale per

esterno, durevole nel tempo. Sarà impiegata una finitura superficiale che garantisca la resistenza all'usura del traffico, all'aggressione della salsedine e che non diventi scivolosa con presenza d'acqua o con le gelate invernali. I prodotti utilizzati sono stati appositamente studiati per le esigenze del mercato, avranno una velocità di asciugatura molto rapida per creare meno disagi possibili e tutte le certificazioni necessarie».

L'intervento sarà suddiviso in due fasi per garantire sempre il transito dei residenti e delle attività poste a nord oltre che consentire l'attività del mercato. «Chiediamo la massima collaborazione degli operatori scusandoci per gli inconvenienti che potranno presentarsi nei prossimi mesi», specifica l'assessore alla Pesca, Daniele Stecco, «dopo l'intervento le condizioni di lavoro miglioreranno e tutta l'area ne avrà beneficio. Veritas provvederà a rimuovere i cassoni e a posizionare un compattatore con la presenza di un operatore negli orari indicati dalla direzione del mercato». —

E.B.A.



**Viabilità**

# I commercianti: «Negozii murati dal cantiere»

Servizio a pagina 2

## «Transenne, ci hanno murato nei negozi»

Cresce la protesta a San Pio per il cantiere, commercianti esasperati. I residenti: «I bambini rischiano di essere investiti»

**Residenti e negozianti «Mercoledì sera  
si sono trovati le abbiamo venduto 30  
transenne senza pizze, il 60% in meno  
alcuna informazione rispetto al solito»**

**Commercianti** di San Pio X in rivolta per i lavori in corso. Sono in molti a lamentarsi per la mancanza di comunicazione sull' inizio lavori. Forte in questi giorni il calo dei guadagni con i clienti che non riescono più ad arrivare fino ai negozi tra ruspe e transenne. «Lavoro come parrucchiera da 32 anni - racconta Maria Albina del salone Maria -. È vero che i lavori andavano fatti ma stanno creando un fortissimo disagio. La nostra attività è stata penalizzata - prosegue - hanno rotto i cavi della telefonia quindi siamo tagliati fuori dalle comunicazioni. Finiti i lavori sarà necessario sistemare e risolvere i danni fatti». «Sinceramente i lavori in corso non mi toccano - interviene un altro esercente della zona - non abito in zona e per lavoro ci sono saltuariamente». «Bisogna accelerare con i tempi - secondo Federico Zamboni - in modo da terminare prima possibile. Per la fine della prossima settimana contiamo di raggiungere l'altra condotta. È necessario rinnovare le reti perché sono vetuste. I lavori vanno fatti per garantire la sicurezza dei cittadini». «Le transenne - raccontano Paola e Paolo Andrioli della fioreria Fiorissimi - rendono particolarmente difficile l'accesso alla nostra attività. A quanto pare la strada resterà aperta per poco poi lo chiederanno di nuovo. Grazie al consigliere comunale leghista Lorenzo Rizzato siamo riusciti a farci ascoltare dall'amministrazione comunale. In questa situazione

l'incrocio è molto pericoloso, si rischiano gravi incidenti poiché la vista è parecchio limitata per le macchine. Addirittura il passaggio pedonale per i bambini non è più percorribile, una mamma ha contattato i vigili ma nulla è cambiato. Ci vorrà più di una settimana per rifare il centro dell'incrocio, speriamo che la polizia municipale intervenga. C'è una disorganizzazione generale. Sono cadute le transenne di plastica di notte e sono dovuti intervenire i residenti per sistemarle. Ci sono pochi cartelli e danno indicazioni sbagliate, menomale che per ora non è successo niente. C'è stata una grave mancanza di comunicazione fra vigili urbani e commercianti della zona. Addirittura alcune strade sono state chiuse solo per fare parcheggiare i camion dei lavori la sera. Siamo abbondanti a noi stessi, inoltre c'è una grave mancanza di rispetto della proprietà privata di noi commercianti. Va bene fare i lavori ma non a queste condizioni. Quando c'era il sindaco Bergamin in poche ore riuscivano ad aprire la strada. Ci vuole più coordinamento fra amministrazione e ditte private. Noi continuiamo ad avere spese eppure abbiamo un grande danno economico, soprattutto perché nessuno ci aveva avvisato». «Se uno deve finire i lavori - commenta Mauro Stecca del Crai - il problema più grande è la pioggia, il resto non conta. Sarebbe stato meglio chiudere la strada è fare una deviazione per ovvia-

re tutti i problemi, soprattutto quelli organizzativi». «È da lunedì - racconta Marisa Martini, edicolante da 32 anni- che ci mobilitiamo a causa del disagio che siamo subendo. Avevamo molte transenne, passava solo un'auto con tanto di divieto di accesso. È stato quasi impossibile per noi andare al lavoro e in chiesa, ma anche accedere alle scuole. Siamo a rischio continuo di incidenti. Si è creata una situazione paradossale: ci saremmo regolati se ci avessero avvisati prima». «Lunedì hanno recintato la zona - racconta Franco Ruzzante della pasticceria Camilla - ci hanno ingabbiati e ci siamo dovuti attivare chiedendo supporto all'amministrazione comunale. Il problema è la comunicazione fra la ditta e l'amministrazione, si sarebbe potuto fare meglio. Non mi aspettavo un intervento di questa portata senza informazione preventiva». «Da lunedì - spiega Flavia Guaraldo, barista - hanno bloccato tutta la via senza specificare quando avrebbero finito. Siamo sette attività in 200 metri, sono tante per San Pio X e tutti abbiamo subito forti disagi. La titolare mi ha detto



che non era stata avvisata. Nessuno ha parlato dell'organizzazione dei lavori e noi esercenti perdiamo clienti. Bisognerebbe anche rifare la segnaletica». «Noi abbiamo un'attività commerciale - racconta Piero Scarparo, della pizzeria La Spiaggia -, difficilmente si accede con i lavori. Il problema più grave è che non ci hanno avvisati. Se ce l'avessero detto prima ci saremmo organizzati. I lavori vanno fatti ma non a queste condizioni. Mercoledì sera abbiamo venduto solo 30 pizze, il 60% in meno del solito».

**Giacomo Capovilla**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**1 MAURO STECCA**

«Ci si mette anche la pioggia»



«Se uno deve finire i lavori in tempo, il problema più grande è la pioggia, il resto non conta. Sarebbe stato meglio chiudere la strada e fare una deviazione per ovviare a tutti i problemi, soprattutto a quelli organizzativi».

**2 FRANCO RUZZANTE**

«Mancano gli di comunicazione»



«Lunedì hanno recintato la zona, ci hanno ingabbiati e ci siamo dovuti attivare chiedendo supporto all'amministrazione comunale. Il problema è la comunicazione fra la ditta e l'amministrazione, si sarebbe potuto fare meglio».

**3 MARISA MARTINI**

«Impossibile andare al lavoro»



«È stato quasi impossibile per noi andare al lavoro e in chiesa, ma anche accedere alle scuole. Siamo a rischio continuo di incidenti. Si è creata una situazione paradossale. Ci saremmo regolati se ci avessero avvisati prima».

**4 FLAVIA GUARALDO**

«Stiamo perdendo clienti»



«Siamo sette attività in 200 metri, sono tante per San Pio X e tutti abbiamo subito forti disagi. Nessuno ha parlato dell'organizzazione dei lavori e noi esercenti perdiamo clienti. Bisognerebbe anche rifare la segnaletica».

**5 PAOLA ANDRIOLI**

«Finalmente ci ascoltano»



«Le transenne rendono particolarmente difficile l'accesso alla nostra attività. A quanto pare la strada resterà aperta per poco poi lo chiederanno di nuovo. Grazie al consigliere Rizzato siamo riusciti a farci ascoltare dal Comunale».



Maria Albina, lavora da 30 anni come parrucchiera  
«Ci hanno dimenticato»