

## Rassegna del 05/02/2020

### ANCE VENETO

05/02/2020	Giornale di Vicenza	9	Ance: «Smog Servono azioni per svecchiare edifici e caldaie»	...	1
05/02/2020	Voce di Rovigo	6	"Non solo auto, le case inquinano"	...	2

### ASSOCIAZIONI ANCE

05/02/2020	Arena	10	Ance Verona organizza seminari online	...	4
05/02/2020	Mf	6	Confindustria: Bonomi avanti, tenta corsa in solitaria	Leone Luisa	5
05/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	10	Mantovani, sfida ai commissari - Mose, lettera choc della Mantovani «E in carica il vecchio Consorzio»	Vitucci Alberto	6
05/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	11	Piccole imprese creditrici e fondi che non si trovano	Vitucci Alberto	8
05/02/2020	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	3	Gli enti meridionali impoveriti dalla legge Calderoli mandano in affanno le aziende: l'odissea dei prestiti	Giannone Ivana	10
05/02/2020	Sole 24 Ore	21	Pronti certificati che escludono i controlli - Controlli delle ritenute negli appalti, certificazione con refresh automatico	Latour Giuseppe	12

### SCENARIO

05/02/2020	Adige	18	Olimpiadi, opere per 150 milioni - Olimpiadi, lista da oltre 150 milioni	Conte Angelo	14
05/02/2020	Arena	25	«Barriera di alberi attorno all'A4»	Dalli Cani Paola	16
05/02/2020	Arena	25	Soldi per i trasporti green Regione contro ministero	P.D.C.	18
05/02/2020	Corriere di Verona	6	Il Comune vende le azioni A4, valgono oltre 26 milioni	Aldegheri Lillo	19
05/02/2020	Gazzettino Padova	11	Ipercentro, un piano bis per la riqualificazione	Cavallaro Emanuele	21
05/02/2020	Gazzettino Padova	17	Urbanistica: un incontro con i professionisti e gli operatori per presentare variante e regolamento edilizio comunale	...	23
05/02/2020	Gazzettino Treviso	19	Trafofo, ennesimo rinvio l'apertura sarà il 30 luglio	Borsoi Claudia	24
05/02/2020	Gazzettino Venezia	5	Rampe e trasporti, il piano "anti-barriere" del Comune - Ponti, trasporti, percorsi Venezia sarà più accessibile	Brunetti Roberta	26
05/02/2020	Gazzettino Venezia	5	«Un risultato ottenuto lavorando fianco a fianco con le associazioni»	r.br	29
05/02/2020	Giornale di Vicenza	7	A31 Valdastico Fugatti, incontro con De Micheli	...	30
05/02/2020	Giornale di Vicenza	13	Un piano per il centro tra evoluzione e tutela	K.Z.	31
05/02/2020	Giornale di Vicenza	36	«Rotatoria, valuteremo dopo la SpV»	Pigato Floriana	32
05/02/2020	Mattino Padova	18	Area di 26 metri libera per le Mura Nuovo progetto per Pediatria - Pediatria, affidato il masterplan Area di 26 metri libera per le Mura	Malfitano Claudio	33
05/02/2020	Mattino Padova	18	Studio per altri 10 rendering «Così tutti si faranno un'idea»	C.MAL.	35
05/02/2020	Mattino Padova	25	Riqualificare piazza Mazzini trasformandola in un teatro	Cecconi Riccardo	36
05/02/2020	Mattino Padova	25	La rigenerazione dell'area San Carlo dettata dagli studenti	Scigliano Elvira	37
05/02/2020	Nuova Venezia	16	Grandi navi, i numeri della nuova stagione: 1,23 milioni di passeggeri - La crocieristica macina record Estate e weekend numeri da primato	Pendolini Eugenio	39
05/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	11	Convegno sul Mose Ci saranno anche i critici	A.V.	44
05/02/2020	Panorama	71	Intervista a Serena Errico - Serena Errico	Imbimbo Roberta	45
05/02/2020	Sole 24 Ore .lavoro	24	Il caso Italcementi: uno su quattro in pensione, caccia a periti e ingegneri - Uno su quattro in pensione, è caccia a periti e ingegneri	Casadei Cristina	46
05/02/2020	Tempo	10	Il regalo del governo ai sindacati Un'altra cabina di regia: sui cantieri	Banfo Alessandro	49

**I COSTRUTTORI**

**Ance: «Smog  
Servono azioni  
per svecchiare  
edifici e caldaie»**

L'inquinamento? Tutti subito pensano alle auto ma «non si considera che, in realtà, le abitazioni - per una serie di fattori, dall'età anagrafica al sistema di riscaldamento - contribuiscono per il 64% alla formazione delle polveri sottili e per il 21% a quella di Co2. In particolare la presenza delle caldaie a gasolio in 429 mila abitazioni della nostra regione significa avere un motore euro I acceso tutto il giorno». Lo sottolinea il presidente dei costruttori di Ance Veneto, Paolo Ghiotti. «L'efficienza energetica dei nostri edifici è anche un problema anagrafico perché il 39% delle nostre abitazioni è stata costruita prima degli anni Novanta ed 19,8%, ovvero una su cinque, tra gli anni Sessanta e Settanta».

«Potrebbe essere il momento - conclude - di promuovere interventi meno drastici ma più efficaci nel tempo, riguardanti gli impianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici». E indica anche l'esempio di Milano «dove dall'inverno del 2023 saranno dichiarate fuorilegge tutte le caldaie a gasolio e il Comune prevederà incentivi per il pubblico e privato per sostituirle». ●



## L'INTERVENTO Ghiotti, presidente di Ance Veneto "impianti vecchi"

## "Non solo auto, le case inquinano"

ROVIGO - "Nell'immaginario collettivo le auto sono la fonte di inquinamento principale delle nostre città e non si considera che, in realtà, le abitazioni per una serie di fattori dall'età anagrafica al sistema di riscaldamento contribuiscono per il 64% alla formazione delle polveri sottili e per il 21% a quella di CO<sub>2</sub>. In particolare la presenza delle caldaie a gasolio in 429mila abitazioni del Veneto significa avere un motore euro 1 accesso tutto il giorno".

Così il presidente di **Ance Veneto, Paolo Ghiotti**, interviene sul problema dello smog che nelle ultime settimane sta interessando il Veneto.

"L'efficienza energetica dei nostri edifici è anche un problema anagrafico perché il 39% delle nostre abitazioni è stata costruita prima degli anni Novanta ed il 19,8%, ovvero una su cinque, tra gli anni Sessanta e Settanta e questo incide in modo importante sui consumi e, quindi, sull'inquinamento. Il problema dello smog è una priorità da affrontare e rappresenta una sfida per il futuro anche per le imprese edili del Veneto che hanno sicuramente il know how necessario per costruire ed intervenire garantendo sostenibilità ed efficienza energetica".

"Per arginare l'inquinamento - spiega Ghiotti - potrebbe essere il momento di promuovere degli interventi meno drastici ma più efficaci nel tempo, riguardanti gli im-

pianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici, intervenendo innanzitutto, per necessità e buon esempio, sugli immobili pubblici. A tal fine possono essere destinati i fondi e le agevolazioni provenienti dagli strumenti a disposizione, quali Ecobonus (anche collegandolo al Sismabonus), Conto Energia che ha respiro annuale, gli avanzi di bilancio degli Enti Locali ora spendibili e forme di partnership attraverso le necessarie procedure concorsuali con le ESCo, che possono accedere e mettere a disposizione risorse per l'innovazione tecnologica (sostituzione di impianti) volte all'efficienza energetica dell'edificio".

"Per quanto riguarda il "privato", potrebbero essere creati degli incentivi aggiuntivi che consentano la messa in efficienza degli impianti e dello stesso stabile di proprietà. Più in generale servono misure di sistema con una logica di medio e lungo periodo in grado di intervenire su tutti gli agenti inquinanti e non interventi a spot solo sull'onda dell'emergenza. In questo senso - conclude Ghiotti - l'esempio della Lombardia con il Comune di Milano dove dall'inverno del 2023 saranno dichiarate fuorilegge tutte le caldaie a gasolio e il Comune prevederà incentivi per il pubblico e privato per sostituirle è una strada da seguire e da prendere come modello di riferimento".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Paolo Ghiotti, presidente di Ance Veneto

**FORMAZIONE****Ance Verona  
organizza  
seminari  
online**

Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Verona aggiorna la comunicazione e per la prima volta promuove un ciclo di webinar (seminari online) per gli associati. Un'opportunità, sottolinea Ance in una nota, che consente di ottimizzare i tempi, agevolando la partecipazione anche da parte di chi ha difficoltà a spostarsi. Per aderire agli incontri online basterà infatti accedere al portale [ance.it](http://ance.it) con le proprie credenziali.

Aprire il ciclo di appuntamenti un seminario di Ance nazionale dedicato agli adempimenti fiscali per il versamento delle ritenute negli appalti, in programma oggi alle 11.

Sempre oggi, dalle 16.30 alle 17.30, è previsto un secondo appuntamento di Ance Verona in collaborazione con la startup innovativa veronese Ghost Cfo, dedicato al nuovo servizio di check up aziendale promosso da Ance Verona per far conoscere alle imprese del settore il funzionamento di questo strumento di autovalutazione.

Per le aziende interessate ad assistere in streaming dalla sede di Ance Verona, è chiesta conferma di partecipazione via email all'indirizzo [legiocostruttori@anceverona.it](mailto:legiocostruttori@anceverona.it). Per ulteriori informazioni, è possibile telefonare allo 045594764. [www.anceverona.it](http://www.anceverona.it). ●



## Confindustria: Bonomi avanti, tenta corsa in solitaria

di Luisa Leone

**S**i fanno febbrili le manovre per la presidenza di Confindustria. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, ieri c'è stato un faccia a faccia tra Carlo Bonomi (Assolombarda) e Licia Mattioli (vicepresidente con delega all'internazionalizzazione), due dei tre principali candidati a raccogliere il testimone dall'attuale numero uno Vincenzo Boccia. Secondo quanto ricostruito, Bonomi avrebbe sostanzialmente chiesto un passo indietro a Mattioli per correre in solitaria verso la guida dell'associazione degli industriali, avendo sulla carta più consensi e facendo leva sulla volontà di non spaccare l'associazione. Il dado non è ancora tratto, ma Mattioli sarebbe determinata a continuare la corsa sebbene le previsioni diano in testa appunto il presidente di Assolombarda. Bisognerà capire quale sarà a questo punto anche l'atteggiamento di Giuseppe Pasini, il terzo candidato, già presidente di Federacciai, che avrebbe raccolto i consensi dell'Ance, di fatto allineandosi a Mattioli, con 21 preferenze contro le 19 della vicepresidente. Oggi, termine ultimo per la presentazione delle autocandidature, si inizierà comunque a far luce sulle intenzioni dei candidati dopo l'uscita allo scoperto del presidente di Assolombarda; i due inseguitori, che si sarebbero già incontrati la scorsa settimana, potrebbero decidere di allearsi e unire i consensi in funzione anti-Bonomi, oppure andare avanti così. Al momento si sono già fatti da parte due candidati della prima ora, ossia Andrea Illy ed Emanuele Orsini, come anticipato da *MF-Milano Finanza* la scorsa settimana. Ad ogni modo d'ora in poi un ruolo fondamentale sarà svolto dai tre saggi nominati il 23 gennaio e insediati una settimana fa: Andrea Tomat e Andrea Bolla, entrambi veneti, rispettivamente presidente di Lotto Sport Italia e amministratore delegato di Vivigas, e Maria Carmela Locaiacovo, umbra, vicepresidente di Confindustria Alberghi. Saranno loro a svolgere le consultazioni sui nomi dei candidati verificando il consenso effettivamente raccolto ed eventualmente raccogliendo indicazioni su ulteriori possibili profili da indicare per la corsa alla presidenza di Confindustria. Per gli aspiranti presidenti la tappa successiva sarà invece la presentazione dei programmi al Consiglio nei primi giorni di marzo. Mentre le votazioni (segrete) sono previste per il 26 marzo, giorno in cui per statuto solo i due contendenti più votati andranno al ballottaggio. (riproduzione riservata)



# Mantovani, sfida ai commissari

Chiarotto attacca la gestione e vuole il Cda sospeso dall'Anticorruzione. «Sulle imprese non comandano gli amministratori Anac»

Spallata ai commissari del Mose. Il tentativo, a sorpresa, viene fatto da Romeo Chiarotto, patron di Mantovani e Fip, con una lettera - su carta intestata Covela Srl - indirizzata ai

vecchi soci del Cda del Consorzio Venezia Nuova sospeso dall'Anticorruzione. Chiarotto attacca la gestione dei commissari e ritiene quel Cda pre-scandalo, con Fabris presidente,

ancora in carica. «La sospensione dei poteri», scrive, «è valida per la concessione ma non per la governance». Imbarazzo di Fabris, ormai fuori da cinque anni. VITUCCI / PAGINE 10 E 11

## Mose, lettera choc della Mantovani «È in carica il vecchio Consorzio»

Chiarotto scrive al Cda pre-scandalo: «La sospensione dei poteri valida per la concessione ma non per la governance

**L'anziano titolare di Covela ora punta a estromettere i commissari**  
**Alberto Vitucci**

VENEZIA Ritorno all'antico. Nella nuova stagione in cui la politica, dopo anni di scandali e di oblio, chiede di «far presto» a finire il Mose, può succedere di tutto. Anche che si tracci un segno sui cinque anni appena trascorsi dopo gli arresti per le tangenti del Mose. L'ex presidente del Consorzio, Mauro Fabris, uscito dal Cvn nel 2014 prima dell'arrivo dei commissari nominati dall'Anac, non credeva ai suoi occhi. Qualche giorno fa gli è stata recapitata una lettera firmata da Romeo Chiarotto, il titolare della Mantovani, prima azionista del Cvn e presidente di Covela scarl, che gli chiede di convocare il vecchio Consiglio direttivo. Analoga richiesta è indirizzata al vicepresidente Alessandro Mazzi - presidente della Technital, l'azienda che ha progettato il Mose, arrestato nel corso delle indagini - e agli altri consiglieri Salvatore Sampero, Omar Degli Esposti, Giampaolo Chiarotto, Giovanni Salmistrari, Amerigo Giovarruscio, Leopoldo De Medici, Francesco Giorgio, Antonello Calabrese e Devis Rizzo.

La tesi di Chiarotto è chiara. «La sospensione dei poteri del consiglio direttivo», scrive l'anziano imprenditore, «è stata disposta con riferimento all'esecuzione della concessione e non si può intendere estesa alla governance del

Consorzio». Le imprese, insomma, non sono soggette all'autorità dei commissari. Perché, sempre secondo Chiarotto, «è evidente che il consiglio direttivo sia tuttora l'organo deputato alla gestione della governance e in particolare alla ripartizione interna degli esiti patrimoniali».

La richiesta è dunque quella che Fabris, in quanto presidente al momento del commissariamento nel 2014 - «non decaduto ma solo «congelato» dagli esiti dell'inchiesta - riprenda in mano la guida del Consorzio.

Una mossa a sorpresa, nel momento in cui si parla di Agenzia e di avviamento del Mose che dovrebbe essere concluso nel dicembre 2021, di almeno 100 milioni per la gestione e manutenzione dell'opera.

Sempre al Consiglio licenziato nel 2014 spetterebbe, scrive il patron della Mantovani - nel frattempo estromessa dai lavori per la sua difficile situazione patrimoniale -, approvare il bilancio 2019, decidere sugli «inadempimenti contrattuali», «citare l'Avvocatura dello Stato per danno di immagine e nominare il nuovo Consiglio».

Un atto tanto dirompente e clamoroso che va inserito in un contesto di sempre maggiore difficoltà per le ex «big» azioniste del Consorzio. Occupate in decine di cause di risarcimento danni da parte del Consorzio. E l'attacco del Covela punta a mettere sotto accusa i commissari straordinari. «Hanno attuato scelte tecniche e organizzative discutibili e si sono attribuiti im-

propriamente la conduzione operativa del Consorzio». Una tesi che era già stata avanzata due anni fa. Con una richiesta in sede civile di risarcimento danni per 178 milioni di euro sempre ai danni dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «L'accusa che ci rivolgono è quella di avere fatto gli interessi dello Stato e non delle imprese», aveva risposto Fiengo. Che oggi non sembra preoccupato per l'offensiva scatenata dalle imprese per riprendere il «controllo» del vecchio Consorzio. «Noi dobbiamo garantire la chiusura dell'opera nel rispetto della legalità», aveva detto l'ex presidente dell'Anac Raffaele Cantone.

Ma l'offensiva non si ferma. Covela - cooperativa di proprietà della Mantovani - ha inviato in questi giorni anche una diffida legale ai commissari a sbloccare 13 milioni e mezzo di euro accantonati come utili delle imprese.

«I procedimenti penali», sostiene Covela, «non hanno riguardato l'affidamento del contratto di concessione, ma specifici episodi che si sono definitivamente conclusi con sentenze definitive che hanno escluso ogni ipotesi di confisca a carico del Consorzio Venezia Nuova».



Battaglia a suon di risarcimenti, dunque. Vi sono pendenti molti provvedimenti in sede civile, nel Tribunale di Venezia e a Roma. E anche cause per danni o per «lavori non fatti a regola d'arte». Contenziosi aperti con le assicurazioni, ad esempio, per il crollo della lunata del Lido, venuta giù appena collaudata dopo una mareggiata. Per i danni alla conca di navigazione di Malamocco. E per i guai tecnici che sono emersi negli ultimi anni, dopo l'avvento dei commissari.

Ma adesso le imprese alzano il tiro. L'obiettivo, non tanto velato, è quello di riprendersi il governo del Consorzio e chiudere per sempre la parentesi del governo dei commissari provocata dallo scandalo. —



Romeo Chiarotto



Mauro Fabris



Alessandro Mazzi

**LA LETTERA**

SOCIETA' CONSORTILE

**VENEZIA LAVORI CO.VE.LA. S.c. a r.l.**  
 Tribunale di Padova Reg. Imp. n. 475216/1996 REA n. 266443 - C.F. e P.Iva 03269100287  
 35127 PADOVA  
 Capitale sociale sottoscritto € 15.000.000,00

Pregatissimo Presidente  
 MAURO FABRIS  
 Via .....  
 00156 ROMA

Pregatissimo Vice Presidente  
 ALESSANDRO MAZZI  
 Via .....  
 00135 ROMA

Pregatissimo Consigliere  
 SALVATORE SARPERO  
 Via .....  
 16100 GENOVA GE

OMER DEGLI ESPOSTI  
 Via .....  
 41100 MODENA MO

GIAMPAOLO CHIAROTTO  
 Via .....  
 35143 PADOVA PD

GIOVANNI SALMISTRARI  
 Via .....  
 30175 VENEZIA VE

AMERICO GIOVARRUSCIO  
 Via .....  
 56100 PISA PI

LEOPOLDO DE MEDICI  
 Via .....  
 00186 ROMA

FRANCESCO GIORGIO  
 Via .....  
 00139 ROMA

ANTONELLO CALABRESE  
 Via .....  
 40100 BOLOGNA BO

DEVIS RIZZO  
 Via .....  
 35010 Vigodarzere PD

e p.c.

CONSORZIO VENEZIA NUOVA  
 RICHIESTA DI CONVOCAZIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO AI SENSI DEL  
 COMMA 5 ART. 8 DELLO STATUTO CONSORTILE

Come precisato dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 5564/2017, la Straordinaria Temporanea gestione disposta il 1 dicembre 2014 dal Prefetto di Roma ai sensi dell'art. 32 comma 1 del D.L. 24 giugno 2014 n. 90 prevede la sospensione dei poteri degli organi sociali (Consiglio direttivo, i.e. Assemblea dei consorziani).

La sospensione dei poteri degli organi sociali ai sensi di quanto previsto dall'ultima parte del comma e del citato art. 32, e il loro conferimento a degli amministratori Straordinari è stata disposta "...con riferimento alla esecuzione della investitura..." ovvero è limitata alle sole decisioni attinenti alla esecuzione del contratto oggetto del procedimento penale in corso e non si estende alla « governance » del Consorzio ed ancor meno può avere influenza sulla ripartizione delle responsabilità solidalmente assunte da tutti i consorziani verso terzi, ma regolata all'interno dallo statuto consortile.

Con i più distinti saluti.  
 Padova, 22/01/2020

Dr. ROMEO CHIAROTTO  
 (Presidente del Consorzio Venezia Nuova S.c.a.r.l.)



# Piccole imprese creditrici e fondi che non si trovano

Per concludere i lavori, i soldi potrebbero arrivare dalle banche con il sistema della "cartolarizzazione", ipotecando parti di laguna o beni come l'Arsenale

**Se le ditte al lavoro non verranno pagate minacciano di sospendere i lavori. Mentre i comitati temono il peggio**

VENEZIA. Le grandi imprese chiedono centinaia di milioni di danni. Le piccole non vengono pagate. Si alza la tensione all'interno del Consorzio. Perché le imprese "minori", subentrate alle tre grandi "sorelle" Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte, adesso annunciano battaglia. È di una settimana fa l'ultimatum inviato alla commissaria Elisabetta Spitz e al Provveditorato alle opere pubbliche dal Comitato consultivo del Cvn. «Se non ci pagate i lavori già fatti e non ci date garanzie per il futuro sospendiamo i lavori», hanno scritto le sei aziende locali con i loro rappresentanti Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Giovanni Salmistrari, Renzo Rossi, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini.

Dopo una settimana non è arrivata alcuna risposta. «Siamo allibiti», dice Devis Rizzo, di Kostruttiva, «si dice che si vogliono accelerare i lavori. Ma non si onorano impegni già presi e contratti firmati». E senza il contributo delle imprese, scuote la testa Rizzo, sarà difficile accelerare il completamento del Mose».

Il problema sono i finanziamenti. In teoria stanziati, ma non disponibili come "casa". Per le prove del 2020 e il sollevamento delle paratoie serviranno almeno 200 milioni di euro, un centinaio per l'avviamento dell'opera. E un centinaio, infine, per completare la riparazione delle criticità e avviare la manutenzione periodica delle paratoie sommerse dalla sabbia, soprattutto a Treporti.

Soldi che in questo momento non ci sono. La commissaria Spitz e il Provveditore Cinzia Zincone sono state ieri a Roma, per esplorare nuove strade.

Una voce che circola in questi giorni è quella di ricorrere nuovamente alle banche, come si faceva una volta. Non più la Bei, la Banca europea degli investimenti, dove il Consorzio di Mazzacurati si rivolgeva per ottenere mutui i cui interessi venivano pagati dallo Stato. Adesso il Consorzio non è considerato affidabile. La nuova idea si chiama "cartolarizzazione". Emersa in maniera nemmeno tanto velata durante un vertice a Roma tra gli amministratori del Consorzio e i vertici di Unicredit. I più importanti istituti di credito nazionali, insomma, sono disposti a finanziare la parte residua del Mose. Ma senza la garanzia dello Stato dovrebbero avvalersi in caso di mancati o ritardati pagamenti dei beni da

"ipotecare". Cosa, nel caso del Mose? Parti di laguna o di Arsenale, si ipotizza. Ipotesi che fa gridare allo scandalo. «Non si può privatizzare la laguna per pagare il Mose».

L'Arsenale, il monumento più importante della città che dal 2013 è di proprietà del Comune, a eccezione delle parti oggi occupate dal Consorzio (i Bacini di carenaggio e l'Arsenale Nord) e dalla Marina militare. Nel 2005, nel periodo in cui l'attuale commissaria Spitz era dirigente del Demanio, venne dato in concessione per 30 anni al Consorzio di Mazzacurati. Adesso dovrebbe ospitare la manutenzione del Mose. Le paratoie come le navi, pulite e ridipinte negli storici bacini di carenaggio. Ipotesi che fa gridare allo scandalo i comitati Arsenale e Italia Nostra. «Il provveditore Linetti aveva deciso di spostare quelle attività non compatibili in terraferma», dicono. Ma adesso è tutto fermo.

Forse, anche quello è un motivo per cui vanno a rilento i lavori manutenzione dell'Arsenale. Affidati alle imprese con regolari contratti. Come le opere di compensazione del Mose alle bocche di porto. In parte realizzate. E mai pagate. —

**Alberto Vitucci**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le paratoie del Mose: i lavori sono ripresi dopo l'acqua grande del novembre scorso, tra mille problemi. Le piccole imprese chiedono di essere pagate, altrimenti si fermeranno



**ELISABETTA SPITZ**  
SUPER COMMISSARIO INCARICATO  
A SBLOCCARE I CANTIERI MOSE

**DOPPIA BEFFA**

# Gli enti meridionali impoveriti dalla legge Calderoli mandano in affanno le aziende: l'odissea dei prestiti

*Fra le principali cause di ritardo la carenza di risorse causata dalla legge sul federalismo fiscale del 2009*

*Imprenditori del Sud messi in ginocchio dai tassi d'interesse*

## TASSO DI INTERESSE

Al Sud è del 5,2%  
per le aziende più  
grandi e all'8,2%  
per le più piccole

di **IVANA GIANNONE**

«**P**er pagare e per morire c'è sempre tempo». In Italia, al primo posto nell'Unione europea per evasione fiscale pro capite, questo è più di un detto popolare. È una filosofia di vita, una religione laica a cui non si sottrae neanche la pubblica amministrazione.

Nel 2018 il debito commerciale riconducibile alla pa ammontava a circa 53 miliardi di euro. Un'enormità di pagamenti erogati in ritardo, anni luce oltre i canonici 30-60 giorni previsti, che però rappresentano un miglioramento rispetto alla cifra da record, 90 miliardi, registrata nel 2012. Nonostante i passi avanti, dovuti in gran parte all'introduzione della fattura elettronica, l'Italia rimane al terzo posto in Europa, subito dopo Grecia e Portogallo, per i ritardi (la media attuale per i pagamenti è di 67 giorni).

Il problema riguarda tutte le amministrazioni pubbliche, dai ministeri agli enti locali, e tutte le latitudini dello Stivale. Tuttavia è molto più marcato nelle regioni meridionali, che mediamente maturano 11 giorni di ritardo in più rispetto alla media nazionale.

### LE RAGIONI

Tutta colpa della tipica indolenza mediterranea, o peggio, della solita cialtroneria meridionale? Un sì sarebbe tanto comodo e sbrigativo quanto lontano dalla realtà.

La principale causa di ritardo sono le difficoltà finanziarie degli enti pubblici, spesso legate al mancato trasferimento di fondi da parte di altre amministrazioni, alla mancanza di risorse di cassa (leggi: soldi spendibili immediatamente) o al dissesto finanziario dell'ente ap-

paltante. Non a caso, fra i "cattivi pagatori" spiccano gli enti locali, in particolare i Comuni.

Gli enti locali, almeno quelli più poveri, si trovano infatti nella condizione di dover affrontare una carenza strutturale di fondi, determinata dalla legge delega sul federalismo fiscale del 2009.

La cosiddetta legge Calderoli e i successivi provvedimenti attuativi hanno soppresso i tradizionali trasferimenti erariali a comuni, province e città metropolitane, sostituendoli con risorse fiscali autonome, provenienti dai territori stessi, e con le risorse attinte dal Fondo perequativo, gravato ancora dal criterio della spesa storica.

### COMUNI SOFFERENTI

Tradotto: un sistema di questo tipo finisce per avvantaggiare i territori più ricchi e per penalizzare chi storicamente ha meno risorse, con ripercussioni gravi sulla capacità di saldare i debiti con i fornitori. Il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili nel 2017 ha pubblicato un documento relativo allo stato dei Comuni in sofferenza nel 2016. Essi sono stati suddivisi, a seconda delle loro difficoltà finanziarie, in deficitari, in pre-dissesto e in dissesto.

Dei 67 comuni deficitari, ben 53 appartengono a Sud e isole; fra quelli in pre-dissesto, il 78% è riconducibile a queste due aree geografiche. A soffrire sono soprattutto i piccoli comuni, con meno di 20mila abitanti, che non a caso rappresentano l'80% di quelli in dissesto.

Ora, è chiaro che sarebbe riduttivo non inserire fra le cause dei mancati pagamenti anche una certa inefficienza amministrativa,

non a caso indicata come la seconda causa di ritardo dagli imprenditori intervistati dall'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) in un indagine condotta a maggio 2017. Allo stesso modo, però, non si può fare finta che lo stato di salute finanziaria di un ente non abbia nessun rilievo.

### EFFETTO VALANGA

Per il Mezzogiorno tra l'altro la beffa è doppia. Le amministrazioni in affanno causano, a loro volta gravi ripercussioni sulle imprese coinvolte. È sempre l'Ance a rivelare che, nel corso del primo trimestre del 2017, il 38% delle imprese ha dovuto ricorrere a una riduzione degli investimenti e circa un terzo è stato obbligato a ridurre i dipendenti.

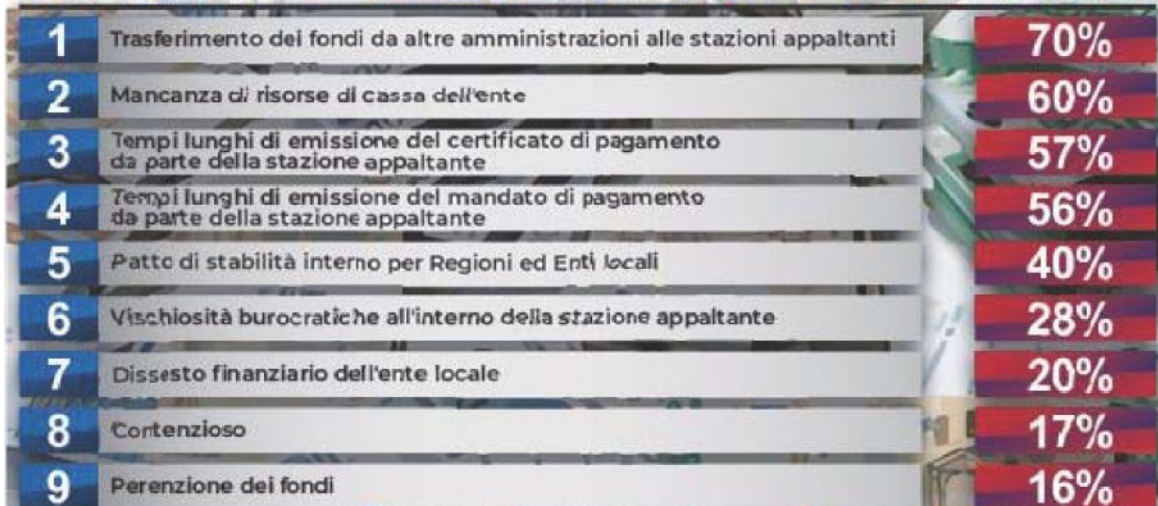
Il 41 per cento delle imprese, inoltre, fa ricorso alla dilazione dei tempi di pagamento ai fornitori e ai sub-appaltatori per far fronte ai ritardi della Pubblica amministrazione. Si genera così un effetto valanga che spesso costringe le aziende a ricorrere a prestiti bancari.

Nel Mezzogiorno però l'accesso al credito può diventare una vera e propria traversata del deserto. Con l'aggravante di tassi di interessi molto più onerosi di quelli accordati alle imprese del Centro Nord. Un paio di esempi. Se nel Centro Nord il tasso di interesse medio nel 2017 ammontava al 3,6% per le imprese medio-grandi e al 6,5% per quelle piccole, al Sud questi numeri tendono a lievitare: le aziende più grandi dovranno corrispondere interessi pari al 5,2%, quelle piccole addirittura pari all'8,2%.

Per fortuna, per pagare e per morire c'è sempre tempo.



## CAUSE PREVALENTI CHE HANNO DETERMINATO I RITARDI DEI PAGAMENTI DA PARTE DELLA P.A.



La domanda prevede la possibilità di risposta multipla

Fonte: Ance - Indagine rapida Maggio 2017

illustrazione di Giulio Poggesi

**APPALTI E RITENUTE****Pronti certificati che escludono i controlli**

Giuseppe Latour — a pag. 21

**Controlli delle ritenute negli appalti, certificazione con refresh automatico****ADEMPIMENTI****In pubblicazione il modello per escludere le verifiche sui versamenti****Le imprese chiedono la proroga degli obblighi a partire dal 1°luglio****Giuseppe Latour**

Arriva il modello di certificazione che consentirà alle imprese di dribblare i nuovi adempimenti in materia di verifiche sulle ritenute negli appalti. Sta per essere pubblicato dall'agenzia delle Entrate (probabilmente già oggi) e sarà accompagnato da un provvedimento che fornirà indicazioni operative.

La novità è emersa ieri pomeriggio, nel corso di un incontro tra l'amministrazione finanziaria e le associazioni di imprese, per discutere dei molti dubbi operativi che, in questa fase, si stanno accumulando e che le Entrate puntano a sciogliere nel giro di pochi giorni.

Il calendario dice infatti che, dopo diverse settimane di polemiche, la norma sui controlli in materia di ritenute negli appalti sopra i 200mila euro (articolo 4 del Dl 124/2019) sta per diventare pienamente operativa. I controlli dei committenti scatteranno a partire dalle ritenute relative a gennaio, che appaltatori e subappaltatori devono versare entro il prossimo 17 febbraio (il 16 è domenica).

Così, in vista di questo appuntamento, l'agenzia sta mettendo a punto il suo pacchetto di strumenti operativi, dialogando con il mercato. Ad arrivare per prima, come detto, sarà la certificazione di regolarità, che consentirà di non finire nella morsa del nuovo meccanismo.

Qualche elemento di questo nuovo modello è già noto. All'inizio la certificazione andrà richiesta dalle imprese direttamente presso gli sportelli territoriali dell'agenzia delle Entrate e sarà rilasciata "a vista". I dati delle imprese saranno aggiornati in maniera automatica, ogni 5 del mese, con tutti i dati relativi al mese precedente. La certificazione avrà validità di quattro mesi, dopo il suo rilascio. E, in una seconda fase, sarà disponibile all'interno del cassetto fiscale. In caso di errori nei dati della certificazione, l'impresa potrà richiedere la correzione.

La prossima settimana verrà, poi, diffusa una circolare che si occuperà delle molte questioni operative poste in queste settimane dalle associazioni di imprese. Tra le novità, dovrebbe esserci la totale esclusione dei condomini, che non possono essere titolari di beni strumentali e che, quindi, non possono essere committenti in base alle definizioni dell'articolo 4 del Dl 124/2019.

Altro punto oggetto di chiarimenti riguarda la definizione di manodopera. In questo caso, l'ipotesi allo studio è di limitare il concetto ai soli lavori manuali, escludendo tutti servizi intellettuali: si tratta di un assetto che potrebbe tagliare completamente fuori le attività di consulenza. Di certo, le attività dei professionisti non saranno incluse nel perimetro delle verifiche, dal momento che la norma parla esplicitamente di imprese.

I dubbi messi sul tavolo (si veda la scheda in pagina) e che la circolare avrà il compito di sciogliere sono comunque moltissimi. C'è l'ambito oggettivo di applicazione delle norme, la definizione di utilizzo prevalente della manodopera, il limite di 200mila euro (non è chiaro come sarà calcolato), la modalità con la quale

saranno svolti i controlli. Dalle associazioni arriva la richiesta pressante di una verifica solo cartolare: i committenti non hanno i poteri necessari a richiedere l'accesso ad atti dei loro appaltatori. Quindi, non potranno avere compiti investigativi.

Quello degli interventi interpretativi è solo uno dei tavoli sui quali si sta muovendo l'interlocuzione tra imprese e Governo sul tema. L'altro riguarda un intervento normativo, fortemente sollecitato anche da Confindustria. Posto che la soluzione migliore sarebbe l'abrogazione della norma, l'obiettivo minimo è ottenere almeno una proroga al primo luglio 2020. Solo a partire da quella data sarebbe possibile applicare i nuovi meccanismi, utilizzandoli esclusivamente per i nuovi appalti e non per quelli già in essere. Dicono dall'Ance: «È assolutamente indispensabile che arrivi una proroga, insieme alle regole interpretative». Mentre da Confagricoltura dicono che «è troppo rigida l'interpretazione che aggancia la novità anche a contratti di appalto stipulati prima di gennaio 2020».

In questo modo, ci sarebbe più tempo per le imprese, che potrebbero organizzare i loro flussi informatici e amministrativi. Digliendo tutti i provvedimenti attuativi che l'agenzia delle Entrate si prepara a pubblicare. La partita andrà giocata nell'ambito del Milleproroghe, in fase di conversione alla Camera. Gli emendamenti sul punto, per adesso, risultano accantonati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LE QUESTIONI ANCORA DA CHIARIRE****1. L'ambito oggettivo**

La legge (Dl 124/2019, articolo 4) parla di «prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualunque forma». Bisogna chiarire se queste condizioni devono sussistere congiuntamente per far scattare i nuovi adempimenti. Inoltre, bisogna chiarire in quale anello della catena di committenza queste condizioni dovranno realizzarsi: per semplicità, sarebbe opportuno limitarsi al primo anello della catena, nei casi di filiere lunghe di subappalti

**2. L'utilizzo prevalente**

Altro punto controverso: cosa si intende per prevalente utilizzo di manodopera? Le prime indicazioni informali arrivate dall'agenzia delle Entrate vanno nella direzione di intendere come manodopera solo le attività manuali: questo escluderebbe tutte le attività di natura professionale. Inoltre, bisogna capire come si qualifica il concetto di "prevalente" nel quadro dell'appalto

**3. Il limite di 200mila euro**

Come si calcolano i 200mila euro annui, indicati dalla legge come tetto al di sopra del quale scattano i nuovi adempimenti? Ad esempio, cosa succede nel caso in cui i contratti tra un committente e un appaltatore superino l'importo di 200mila euro a metà anno? Servono indicazioni operative per

stabilire come andrà fatto questo calcolo e su quali contratti incideranno i nuovi adempimenti

**4. I controlli**

Altra domanda senza risposta riguarda i controlli che il committente deve effettuare. In questo caso il tema è che il committente non ha poteri che gli consentono di richiedere l'invio di documenti che non gli vengano consegnati spontaneamente. Quindi, bisognerebbe chiarire che il committente dovrà fare semplicemente un riscontro di tipo cartolare di quello che viene inviato. Non è possibile aspettarsi altri interventi da parte del committente

**5. Il blocco dei pagamenti**

L'unica arma che il committente ha per non essere sanzionato è bloccare i pagamenti. Bisogna però definire in maniera più esatta anche questa fase. Non è chiaro quando e come verranno comminate le sanzioni e come gli appaltatori si vedranno bloccati i loro pagamenti. Bisogna evitare che il meccanismo del blocco, molto delicato, sia azionato in modo inopportuno

**6. La certificazione**

In base alla legge è possibile certificare la sussistenza di alcuni requisiti (come essere in regola con gli obblighi dichiarativi) per evitare i nuovi adempimenti. La certificazione, però, è ancora in fase di definizione

**L'EVENTO**

**Al centro i trasporti  
Olimpiadi, opere  
per 150 milioni**



**ANGELO CONTE**

Opere stradali e investimenti in mobilità pubblica e "pulita" per oltre 150 milioni di euro. La lista degli interventi inviati dalla Provincia a Roma in vista delle Olimpiadi 2026 non prevede, a sorpresa, la richiesta di finanziamento per il collegamento tra l'aeroporto Catullo e il Trentino in modo più diretto rispetto a oggi, ossia attraverso una linea ferroviaria che dallo scalo di Villafranca arrivi all'attuale ferrovia del Brennero.

A PAGINA **18**

**L'EVENTO**

In vista dei Giochi del 2026 la Provincia ha mandato una lettera al governo per chiedere risorse su interventi di peso come il metrobus da Cavalese a Canazei

Tra i progetti anche l'elettificazione fino a Primolano per il ring delle Dolomiti e il rifacimento della stazione ferroviaria di Trento. Escluso il collegamento diretto con il Catullo

# Olimpiadi, lista da oltre 150 milioni

*Le opere chieste da Trento a Roma: una rivoluzione verde per i trasporti*

**ANGELO CONTE**

Opere stradali e investimenti in mobilità pubblica e "pulita" per oltre 150 milioni di euro, interventi sulle strutture sportive esclusi. La lista degli interventi inviati dalla Provincia a Roma in vista delle Olimpiadi del 2026 non prevede, a sorpresa, la richiesta di finanziamento per il collegamento tra l'aeroporto Catullo e il Trentino in maniera più diretta rispetto a quanto non accada oggi, ossia attraverso la realizzazione di una linea ferroviaria che dallo scalo di Villafranca arrivi all'attuale ferrovia del Brennero. Nella lista, resa pubblica ieri in Consiglio provinciale dall'assessore al tu-

rismo Roberto Failoni (Lega), sono presenti una serie di opere e interventi che valgono, secondo le prime stime, almeno 150 milioni di euro. Le risorse a disposizione delle Olimpiadi 2026 previste dalla legge finanziaria nazionale e destinate a tutti i territori interessati sono di 1 miliardo di euro. In attesa della legge olimpica e delle altre norme di dettaglio che dovranno definire anche le modalità con cui le risorse saranno assegnate, il calcolo fatto finora indica in circa il 20-25% la quota che spetterebbe al Trentino. Una cifra quindi di circa 200 milioni di euro, che servirebbero, se fosse accolta la lista delle opere inviata dalla Provincia a Roma, a cofinanziare

una serie di interventi considerati fondamentali da Trento per avere un territorio adeguato per l'avvenimento del 2026.

La lista è stata indicata da Failoni nella risposta all'interrogazione di Ugo Ros-



si che ha chiesto l'elenco delle opere infrastrutturali, per le quali è stato richiesto il finanziamento dello Stato, che dovranno essere realizzate in vista delle Olimpiadi Milano - Cortina 2026. L'assessore Failoni ha ricordato che nella nota inviata al ministero il 15 novembre scorso, la Provincia ha inserito queste opere: stadio del salto di Predazzo, centro del fondo del lago di Tesero, Stadio del ghiaccio di Baselga di Pinè, elettrificazione della tratta Trento-Primolano. Nella nota sono stati inoltre evidenziati questi interventi per la mobilità: progetto Brt (Bus Rapid Transit, di fatto corsie preferenziali per il tram-bus) per il tratto Cavalese-Canazei, ammodernamento del collegamento stradale tra Altopiano di Pinè e Val di Fiemme (o attraverso Segonzano o attraverso la Valfloriana), adeguamento della stazione ferroviaria di Trento, nuova flotta di autobus sostenibili, l'intermodalità ferrovia-transporto pubblico in val di Fiemme, la realizzazione del collegamento ferroviario Primolano-Feltre nell'ambito del cosiddetto Ring (circuito ferroviario) delle Dolomiti. L'assessore ha aggiunto che dal momento che le risorse con cui lo Stato potrà finanziare le opere connesse alle Olimpiadi invernali del

2026 sono passate da 3 miliardi a 1 miliardo di euro, di altre possibili richieste di infrastrutture e collegamenti come quello fra il Trentino e l'aeroporto Catullo di Verona, ci si occuperà in un secondo momento.

Rossi ha preso nota dell'elenco delle opere inviato a Roma e ha aggiunto che bisognerà lavorarci per adattarlo a quello che si potrà effettivamente realizzare.

#### Strutture sportive

Tra stadio del salto di Predazzo e realizzazione di quello per il pattinaggio di Baselga di Pinè, sono stimati circa 50 milioni di euro di investimento. Non è un mistero che la Provincia non sia entusiasta della scelta di Pinè per i costi di manutenzione che tale struttura farebbe pesare sul bilancio pubblico negli anni successivi all'Olimpiade.

#### Viabilità, arriva il tram-bus

Il Brt autobus a transito rapido è un sistema di trasporto di massa che utilizza la tecnologia degli autobus che viaggiano su corsie preferenziali apposite con lo scopo di aumentare la rapidità del trasporto su gomma tradizionale raggiungendo prestazioni assimilabili a quelle di una metropolitana classica. L'idea è quella di inve-

stire alcune decine di milioni (oltre 50 secondo una stima iniziale) per dotare il tratto da Cavalese a Penia di una sorta di metropolitana su gomma. Non solo, un'altra decina di milioni servirebbe per migliorare il passaggio da treno a tram-bus sulla tratta Ora-Penia per aumentare di circa il 10% il numero di passeggeri su treno e bus rispetto a oggi.

#### Migliorare la stazione a Trento

Tra i progetti citati anche quello di miglioramento della stazione ferroviaria di Trento con negozi e tornelli e una maggior qualificazione della struttura per aumentarne l'attrattività per i passeggeri. Un piano da circa 5 milioni di euro.

#### Completare il ring delle Dolomiti

Realizzare un circuito ferroviario definito Ring delle Dolomiti passa anche per l'elettrificazione della Valsugana da Trento a Feltre come punto di arrivo, che garantirebbe qualità del servizio ferroviario al Primiero. In questo caso la cifra per elettrificare il tratto Trento-Primolano è pari a 60 milioni.

#### Autobus verdi in programma

Previsti poi investimenti per circa 25 milioni per avere nel 2026 un parco di bus urbani al 100% di alimentazione a metano o ibrida acquistando altri 150 nuovi autobus.



Il metrobus di Caldaro, un esempio di come potrebbe essere il trasporto tra Canazei e Penia in occasione delle Olimpiadi invernali del 2026. Accanto a ciò si prevedono investimenti in bus urbani verdi per il Trentino.



# «Barriera di alberi attorno all'A4»

Il documento passerà nei cinque Consigli comunali  
Calidero chiede anche il contenimento dei decibel  
Gli abeti azzurri di Natale piantumati a Praissola

Paola Dalli Cani

Una barriera verde lungo l'autostrada Brescia - Padova per mitigare gli effetti dell'inquinamento sui paesi che vi si affacciano: anche così i comuni dell'Est veronese potranno mettersi al riparo dalle polveri sottili. La proposta parte da San Bonifacio e verrà poi estesa a tutti i comuni del corridoio stretto tra autostrada, strada regionale 11 e strada porcilana.

Il tema aria è tornato prepotentemente d'attualità lunedì quando, in seguito alla registrazione dello sfioramento per 10 giorni consecutivi dei limiti delle Pm 10 nell'aria, l'Arpav ha decretato l'allerta rossa per la «zona San Bonifacio». Si tratta del territorio di San Bonifacio, Soave, Monteforte d'Alpone, Caldiero e Arcole sulla quale si estendono i provvedimenti conseguenti alle rilevazioni sulla qualità dell'aria che effettua Arpav attraverso la centralina installata nel cortile delle elementari Milani a San Bonifacio. E proprio da qui parte l'iniziativa: «Il periodico sfioramento dei limiti di legge impone interventi urgenti: per questo», annuncia Adriano Pimazzoni, assessore all'ecologia di San Bonifacio, «porterò in Consiglio comunale un ordine del giorno con cui chiedere alla società autostrade interventi urgenti di mitigazio-

ne. Il passo successivo sarà estendere l'iniziativa ai comuni della zona San Bonifacio, perché facciano lo stesso. Su temi rilevanti muoversi congiuntamente è determinante».

Il collega di Caldiero, Marcello Lovato, sarà probabilmente tra i più sensibili a riguardo visto che per lui autostrada significa anche un altro problema. «Siamo l'unico comune non protetto da barriere fonoassorbenti: ho segnalato più volte la cosa, tornerò alla carica anche procedendo, se sarà necessario, con una denuncia», annuncia Lovato.

Mitigazioni lungo l'autostrada: ma come? «Basta guardare a ciò che ha fatto l'architetto Stefano Mancuso lungo alcuni tratti autostradali», dice Pimazzoni, «vestendoli con chilometri di essenze ad alto fusto».

Il nemico, per i cinque sindaci, viene da fuori, cioè dal traffico delle grandi arterie. «Autostrada, porcilana, regionale 11», osserva Giampaolo Provoli, sindaco di San Bonifacio, «i problemi arrivano da lì, non dal traffico interno. Noi sindaci riceviamo i bollettini Arpav ma abbiamo armi spuntate. Il problema è serio, ma va anche detto che il 40 per cento dell'inquinamento è prodotto dal riscaldamento. Possiamo invitare

a tenere il termostato a 19 gradi, installare valvole con blocco della temperatura in ogni classe, sensibilizzare i cittadini rispetto al tipo di biomasse che scelgono per camini e stufe a pellet, ma se ne esce solo con soluzioni a lungo termine».

Qualcosa, però, i Comuni la possono fare: «I 60 esemplari di Picea Albert (abete azzurro) che in collaborazione all'assessorato al commercio hanno abbellito l'entrata dei negozi di San Bonifacio a Natale, sono stati ora piantumati a Praissola», spiega Pimazzoni. Giusto il tempo che raggiungano la loro altezza massima, circa tre metri, e sarà verde la recinzione di Casa natura all'incrocio tra via Gorizia e via Praissola. «Lavoriamo per l'ambiente e anche per la rigenerazione urbana del quartiere. È il Pat di San Bonifacio a comandare verde più possibile», spiega Pimazzoni, «prevedendo la piantumazione di un albero per ogni 10 metri quadri di cemento».

Poi c'è la mobilità sostenibile: «A San Bonifacio ci sono già punti di ricarica auto elettriche in piazza Costituzione, altri ne hanno predisposti i privati. Lavoreremo al potenziamento della diffusione dei mezzi elettrici col prossimo Piano urbano del traffico, che punterà anche alla mobilità a due ruote sicura e sostenibile». •





L'assessore Adriano Pimazzoni con gli abeti piantumati a Praissola DIENNEFOTO



La centralina Arpav installata in via Fiume a San Bonifacio

## La polemica

# Soldi per i trasporti green Regione contro ministero

«Imbarazzanti le dichiarazioni dei consiglieri del Movimento 5 Stelle che tentano di difendere un ministro che da mesi rifiuta di incontrare i rappresentanti delle quattro regioni del bacino padano, accomunate dal problema dello smog. Non è un problema solo del Veneto».

Così l'assessore regionale all'ambiente Gianpaolo Bottacin ribatte ai consiglieri regionali del M5S che accusano la giunta di non aver agito sul fronte della lotta allo smog. «Esistono responsabilità nazionali», prosegue l'assessore, «e non è un problema politico ma istituzionale. Se fosse un gioco delle parti, la mia posizione non sarebbe la stessa della collega dell'Emilia che è del Pd».

«Qui si tratta di essere inadempienti rispetto a un accordo sottoscritto dal Ministero con le Regioni, che i soldi li hanno messi. Il Ministero no. Abbiamo investito 965 milioni nella lotta allo smog».

«Abbiamo approvato un piano aria e oltre 60 misure di tale piano sono già operative»,

conclude, «ma se il governo non farà altrettanto, Veneto, Emilia, Lombardia e Piemonte non faranno sconti». Da Roma arriva il

contrattacco. «Se l'assessore Bottacin fosse presente alle riunioni tra le regioni del Bacino Padano, eviterebbe clamorosi autogol. Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa il 27 dicembre ha firmato il decreto che istituisce un

programma di finanziamento per miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, e quindi la qualità dell'aria. Ci sono 180 milioni di euro fino al 2022; 41 sono per il Veneto», precisano il

capogruppo in Commissione Ambiente del M5S Paola Deiana con i parlamentari veneti e i consiglieri regionali pentastellati veneti Jacopo Berti, Erika Baldin, Manuel Brusco e Simone

Scarabel. «Ora tocca alle Regioni presentare progetti». Non si fa attendere la replica da Venezia: «Il ministro non dimentichi che, oltre ai trasporti, esistono altri settori come ad esempio agricoltura e riscaldamento domestico. La prima fonte di Pm 10, infatti, è il riscaldamento domestico.

Chiediamo norme nazionali». **P.D.C.**



# Il Comune vende le azioni A4, valgono oltre 26 milioni

Fissato il prezzo: 304,60 euro ciascuna. Via libera dalla commissione Bilancio

## All'asta

● Ieri mattina è arrivato il via libera della commissione consiliare Bilancio alla vendita delle azioni di A4 Holding di proprietà del Comune, pari al 4,648 per cento della società.

● Le azioni saranno messe all'asta con un prezzo base di 304,60 euro ciascuna.

**VERONA** Via libera della Commissione consiliare Bilancio alla vendita delle azioni di A4 Holding di proprietà del Comune, pari al 4,648 per cento della società, in passato nelle mani degli spagnoli di Abertis ma adesso controllata dal gruppo Atlantia della famiglia Benetton.

La decisione era stata già presa nei mesi scorsi, ma adesso la delibera di giunta, presentata dall'assessore agli Enti, Daniele Polato, fissa anche il prezzo: le azioni saranno messe all'asta con un prezzo base di 304,60 euro ciascuna, corrispondente ad un totale, per l'intera quota di partecipazione, di 26.261.698,20 euro.

Una cifra notevole, che potrebbe rivelarsi davvero aurea per i bilanci municipali, ma su cui c'era stata in passato una lunga battaglia politica.

L'ex sindaco Flavio Tosi (in passato anche presidente della Brescia-Padova) ha sempre sostenuto che «la società A4 rappresenta una delle migliori realtà imprenditoriali della città, è molto redditizia, con dividendi altissimi realizzati negli ultimi anni, e

negli anni a venire la perdita di una rendita sicura come i dividendi di A4 sarà molto più pesante di qualsiasi investimento legato ai ricavi della cessione».

Ed in base a questa posizione, ieri i consiglieri tosiani sono stati gli unici a votare contro la vendita, assieme ad Anna Leso del gruppo misto.

Diversa la posizione di Michele Bertucco (Sinistra in Comune), da sempre favorevole alla cessione delle quote ma che ieri (pur votando a favore della delibera) ha espresso dubbi sulla possibilità di incassare davvero quei 26 milioni e spiccioli.

«Gli azionisti privati – ha detto Bertucco – posseggono già oltre il 90% delle azioni: perché dovrebbero sborsare, loro o altri compratori, una cifra simile per acquistare una percentuale di quote che sarà per loro ininfluyente? E perché non si è deciso di cedere le quote in passato, come fecero molti enti pubblici, in condizioni di mercato più favorevoli?». Bertucco ha anche citato la relazione tecnica che accompagna la delibera e che ricorda i guai crea-

ti dal fallimento di Serenissima Costruzioni SpA, con azioni di responsabilità e cause legali. La giunta comunale resta peraltro convinta di avviarsi verso un ottimo affare: anche se alla fine si dovesse spuntare qualche milione in meno, si è ragionato all'interno dell'amministrazione, il Comune ha già incassato i dividendi societari, e la cifra non si discosterà quindi di molto da quella prevista. Già negli anni scorsi, molti enti pubblici avevano deciso di cedere le proprie quote e solo il Comune di Verona e pochi altri (Provincia di Vicenza, Camera di Commercio di Padova e di Brescia e Provincia di Brescia) erano rimasti nel capitale sociale con quote minime di proprietà, dopo l'acquisto, nel 2017, di gran parte dei pacchetti azionari pubblici da parte di Re.Consult Infrastrutture S.p.A.

Nel frattempo la società è appunto passata di mano dal gruppo spagnolo Abertis alla società del gruppo Benetton Atlantia.

**Lillo Aldegheri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Quota  
in vendita**  
L'autostrada  
A4. Il Comune  
ha deciso di  
mettere all'asta  
le azioni che  
sono in suo  
possesto

# Ipercentro, un piano bis per la riqualificazione

► Scatterà nel momento in cui il Consiglio di Stato confermerà l'inedificabilità di Stato  
► È urgente il problema dell'ex motel ricettacolo di sbandati e senza tetto

## IL SINDACO

**Davide Moro: «Mi recherò in Soprintendenza a Venezia in modo da trovare una soluzione per il terreno vicino al Catajo»**

### DUE CARRARE

«Se il Consiglio di Stato confermerà il vincolo di inedificabilità davanti al Castello del Catajo il giorno dopo mi recherò in Soprintendenza a Venezia per trovare una soluzione per la riqualificazione dell'area vicino al casello di Terme Euganee». Per la prima volta il sindaco Davide Moro prende una posizione ufficiale sul futuro del sito che, secondo le intenzioni di Devar claims, ospiterà il centro commerciale più grande di tutta la provincia. A meno che, appunto, l'autorità giudiziaria non cancelli definitivamente tale ipotesi. «Verosimilmente la sentenza arriverà dopo le elezioni amministrative della prossima primavera – precisa il primo cittadino – Attendiamo con serenità il responso. Qualora il giudizio di secondo grado dovesse certificare l'atto unilaterale del Ministero dei Beni cultura-

li, e se sarò ancora il sindaco di questa comunità, mi impegnerò a risolvere, in particolare, il problema dell'ex motel». Sono passati ormai trent'anni dalla dismissione, è diventato un potenziale ritrovo di sbandati e senza tetto. La recinzione è stata divelta e i serramenti non esistono più. Chiunque può entrare nello stabile e accamparsi. «Quella è una zona di degrado – aggiunge – in caso di assenza di progetti di ristrutturazione da parte di imprenditori illuminati il fabbricato deve andare giù».

### LA STORIA

Un anno e mezzo fa lo stesso Moro ha firmato un'ordinanza che prevedeva la messa in sicurezza dell'immobile. Siccome quest'ultimo è attualmente gestito da un curatore fallimentare, in attesa del via libera da parte del tribunale (vanno murate le porte e le finestre) la situazione è rima-

sta tale e quale. E se invece il Consiglio di Stato ribalterà il vincolo, dando ragione al privato? «In questo caso – risponde Moro – siamo pronti a rimetterci attorno ad un tavolo e a ridiscutere tutte le limitazioni possibili affinché l'ipercentro risulti ecocompatibile e meno impattante possibile». «Tale ragionamento vale per il sottoscritto o per chiunque altro prenderà il mio posto: qui è in gioco il bene del paese». «Non pensiamo – conclude – che con la fine del procedimento amministrativo l'argomento cadrà. Al contrario, si aprirà una partita sulle opportunità di rilancio di quegli appezzamenti che non possono rimanere così». Fra l'altro, sono ritornati gli scaricatori abusivi di rifiuti: da alcuni giorni sono comparsi sacchetti pieni di spazzatura lungo tutta la recinzione. Arrivano, scaricano e "scappano" solitamente prendendo l'autostrada.

**Francesco Cavallaro**





**IL SITO Il motel abbandonato che il sindaco vorrebbe riqualificare per evitare il degrado**

**Este**

## Urbanistica: un incontro con i professionisti e gli operatori per presentare variante e regolamento edilizio comunale

(ca.b.) Incontro con i professionisti e gli operatori del settore per presentare il nuovo Regolamento Comunale Edilizio e la Variante numero 2 al Piano degli Interventi. Si svolgerà martedì prossimo, 11 febbraio, a partire dalle 17 nella sala consiliare del Comune di Este. L'obiettivo è quello di rinforzare il rapporto tra le istituzioni e i cittadini, monitorando l'operatività degli strumenti ed evidenziando eventuali criticità. I due strumenti, approvati dal consiglio comunale il 18

dicembre scorso, dopo un lavoro durato quasi due anni, hanno infatti portato ad un piano regolatore partecipato. Per l'amministrazione Gallana è quindi arrivato il momento di illustrare nel dettaglio le varie tematiche così introdotte. A farlo sarà il progettista incaricato delle varianti, l'architetto urbanista Michele Miotello, che spiegherà i cambiamenti e sarà a disposizione per eventuali domande. «È un'occasione importante di confronto e di conoscenza - afferma

l'assessore Paolo Rosin - perché, specie in questi temi, nessuno può dire di avere certezze assolute. Ben vengano quindi incontri come questo che mirano a ridurre la distanza tra i cittadini, i professionisti e l'ente pubblico, nell'ottica di migliorare il servizio e rendere meno gravosi gli iter amministrativi di approvazione ed esecuzione dei lavori. Uno scambio dialettico ci può solo far fare un salto in avanti, l'ascolto è importante così come il rispetto delle regole».





# Trafoforo, ennesimo rinvio l'apertura sarà il 30 luglio

► Rinvio di tre mesi: l'opera registra un avanzamento dei lavori del 99,17% ► Miatto: «Forse c'è qualche problema con lo svincolo sud, ma non sappiamo»

## VITTORIO VENETO

Slitta ancora una volta l'apertura del traforo di Santa Augusta. La variante alla statale 51 d'Alemagna che collegherà La Sega a Rindola avrebbe dovuto essere ultimata entro il 30 aprile. Anas ha comunicato in questi giorni che l'ultimazione slitterà di tre mesi, cioè al 30 luglio. Si tratta dell'ennesimo rinvio, visto che la strada avrebbe dovuto essere percorribile già ad agosto 2016. Quattro anni dopo il termine previsto, l'opera da quasi 56 milioni di euro registra un avanzamento dei lavori pari al 99,17%. A mancare è solo il collegamento tra Rindola, dove già è pronta una rotatoria, e via Carso, lo svincolo che immetterà il traforo nella viabilità urbana. Ed è qui che di fatto il cantiere si è arenato.

## L'AMMINISTRAZIONE

La notizia dell'ennesimo slittamento non sorprende più di tan-

to l'amministrazione comunale. «Sapevo che non ci sarebbero riusciti per il 30 aprile» commenta il sindaco Antonio Miatto che solo pochi giorni fa ha incontrato i vertici veneti di Anas senza però entrare nel merito delle tempistiche di ultimazione del cantiere. «Avevo capito - ammette - che poteva esserci al massimo un ritardo di un paio di mesi. Secondo me si sono presi larghi con la data del 30 luglio. Forse è emerso qualche problema legato allo svincolo sud che noi però non conosciamo». Il sindaco Miatto ha cercato in questi mesi di far cambiare idea, invano, ad Anas sull'innesto con via Carso, spostando l'entrata-uscita della variante più a sud, all'incrocio tra le vie Carso, Vittorio Emanuele II e Dalmazia. «Qualche mese di attesa in più non ci cambia la vita - commenta Bruno Fasan, assessore ai lavori pubblici - L'importante è che la rotonda tra le vie Carso, Vittorio Emanuele II e Dalmazia venga fatta per mitigare quelle che saranno le ripre-

cussioni dell'uscita su via Carso del traffico del traforo».

## IL NODO

Proprio di questo il sindaco ha parlato pochi giorni fa con Anas, rimarcando le richieste del Comune per ridurre le ricadute sulla viabilità urbana. «Via Carso già oggi, al mattino, è una strada troppo trafficata - rileva Fasan - e soprattutto vanno studiati gli accessi al polo scolastico dei mezzi pubblici». In via Carso, davanti al parcheggio del cimitero che lascerà posto alla rotatoria di svincolo del traforo, si trovano l'istituto alberghiero "Beltrame" e il liceo scientifico "Flaminio". «Se si fosse mantenuto il progetto di via Virgilio, si sarebbero risolti tutti i problemi di viabilità che ora emergono - aggiunge l'assessore -. Quanto al campus scolastico, stiamo dialogando con la Provincia per dargli una nuova viabilità di accesso». Questa potrebbe collegarsi a via Vittorio Emanuele II, drenando così un po' di traffico da via Carso.

**Claudia Borsoi**

## L'ASSESSORE

«L'importante è che venga fatta la rotonda tra le vie Carso, Vittorio Emanuele II e Dalmazia»





**SENZA FINE** Ancora un rinvio per l'inaugurazione del traforo di Sant'Augusta. Nel tondo Bruno Fasan

# Rampe e trasporti, il piano "anti-barriere" del Comune

Un investimento da 14 milioni in dieci anni per fare di Venezia una città davvero per tutti: estendendo i percorsi accessibili con rampe e gradini agevolati, ma anche inserendo dispositivi per le disabilità sensoriali, costruendo più in generale una cultura inclusiva. Sono gli obiettivi del Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche, adottato ieri dalla Giunta. Una soddisfazione per l'assessore ai lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, che ha fatto dell'accessibilità una delle sue battaglie: «Lavorare per l'accessibilità di Venezia, a contatto con le associazioni e i comitati, per è stata la più grande soddisfazione».

Brunetti a pagina V



PONTI Il Peba prevede la realizzazione di nuove rampe

# Una città senza barriere Ponti, trasporti, percorsi Venezia sarà più accessibile

► Il Comune ha approvato il piano che nel 2030 porterà il centro storico a essere più percorribile

► Rampe e traghetti gratis in Canal Grande anche per gli accompagnatori. Gradini in pietra su Calatrava

**MAGGIORI INDICAZIONI  
CONTRO I RISCHI  
DI INCIDENTI  
LE VARIE INSULE  
SARANNO  
PIU' COLLEGATE**

## IL PIANO

VENEZIA Un investimento da 14 milioni in dieci anni per fare di Venezia una città per tutti: estendendo i percorsi pedonali accessibili con rampe e gradini agevolati, ma anche inserendo dispositivi per le disabilità sensoriali, costruendo più in generale una cultura inclusiva. Obiettivi ambiziosi, quelli del Peba, il Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche, che ieri è stato adottato dalla Giunta. Un primo traguardo per questo strumento fondamentale che detterà l'agenda dei prossimi anni individuando gli interventi da realizzare. Una soddisfazione per l'assessore ai

lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, che ha fatto dell'accessibilità una delle sue battaglie, e per tutto l'ufficio Eba, che a questo piano lavora ormai da un paio d'anni.

## IL CENSIMENTO

Il precedente Peba, approvato del 2004 per i successivi dieci anni, non era più stato aggiornato per la parte veneziana. Scaduto di fatto dal 2014, scontava i tanti cambiamenti avvenuti in questi quindici anni: dal people mover, al ponte di Calatrava, all'aumento dei flussi turistici. Oltre ad una nuova legislazione e concezione che estende il concetto di barriera architettonica che non è più solo fisica.

Di qui la necessità di riscrivere completamente il piano, partendo da un censimento dell'esistente e delle necessità in campo. Quello che hanno fatto all'Eba in questi anni, esaminando isola per isola la città storica, con il coinvolgimento degli altri uffici comunali, delle

aziende partecipate, delle scuole, dei musei, delle associazioni...

## PONTI & PERCORSI

Il risultato è questo nuovo piano che mette in fila le cose da fare nei prossimi dieci, con tanto di stima preventiva dei costi: 14 milioni e 207.743 euro. La fetta più grossa, quasi 10 milioni, servirà per il cosiddetto ambito urbano, con 6 milioni necessari solo per adattare i ponti. Sui 359 analizzati da piano, infatti, solo 36 sono già accessibili, ma altri 58 sono adattabili con altre rampe o gradini agevolati. Altri 2 milioni e mezzo,



poi, serviranno a rendere accessibili, con interventi di vario tipo, i tre percorsi individuati come prioritari: da Stazione a Ca' d'Oro, Rialto, San Marco, Giardini; da Piazzale Roma a San Tomà, San Marco, Giardini; da Piazzale Roma a Marittima, Zattere, San Marco, Giardini.

### TRAGHETTI GRATIS

Altro ambito quello del trasporto pubblico. Il Comune adeguerà una mezza dozzina di pontili. Mentre ad Actv toccherà l'onere (anche economico) di rendere accessibili le biglietterie, di inserire elementi di pavimentazione riconoscibile (podotattile) e segnalazioni acustiche. Actv dovrà anche garantire, a chi si muove in carrozzina, l'attraversamento gratuito in Canal Grande in corrispondenza dei quattro ponti. Oggi è previsto solo per quello di Calatrava, a breve sarà esteso a Scalzi, Rialto, Accademia e varrà non solo per il disabile, ma anche per l'accompagnatore.

### INSULE ACCESSIBILI

Se per alcuni aspetti, come questo dei traghetti gratis, l'applicazione dovrebbe essere rapidissima, per il risultato com-

pletivo ci vorranno lunghi anni. Va detto anche che il Peba non è vincolante, ma se tutto sarà realizzato il risultato sarà una Venezia molto diversa, davvero per tutti. Le cartine allegate al piano che pubblichiamo in questa pagina ne danno un'immagine molto chiara. Oggi chi si muove con difficoltà è confinato in 19 insule collegate da ponti con rampe definitive o temporanee, in altre 46 arriva solo con il trasporto acqueo, mentre ben 64 sono del tutto inaccessibili. Tra dieci anni le insule raggiungibili potrebbero diventare 56 e quelle inaccessibili ridursi a 27. Più in generale i percorsi accessibili potrebbero passare dagli attuali 7 chilometri e mezzo a 17,10 chilometri.

### RISCHI CADUTA IN ACQUA

Una novità del piano è anche l'attenzione per le disabilità sensoriali. Ad esempio, sono state individuati 111 "rischi di caduta in acqua", prevedendo parapetti o semplici pavimentazioni speciali, per un intervento da un milione e 300mila euro. Altro capitolo quello degli edifici pubblici. Anche qui il Peba punta in alto con una stima di oltre 4 milioni per intervenire

nei 125 edifici del Comune non ancora completamente accessibili, sia sul fronte della disabilità motoria (4 milioni e 477mila euro) che di quella sensoriale (un milione e 700mila).

### CALATRAVA IN TRACHITE

Un paragrafo del piano è dedicato anche al ponte della Costituzione. Si conferma l'eliminazione dell'ovovia, in realtà poi inserita in un'altra delibera approvata quest'estate e ora in corso di realizzazione, ma rallentata da intoppi legali. Nonché la sostituzione delle scivolose lastre in vetro con normale trachite. Un via libera amministrativo necessario, che consentirà di procedere, quando la situazione lo consentirà.

### I PROSSIMI PASSAGGI

Intanto il Peba, dopo l'adozione in Giunta, sarà pubblicato per raccogliere le osservazioni dei cittadini. Per questa fase la procedura prevede trenta giorni. Poi ci sarà il passaggio al Consiglio comunale per la definitiva approvazione.

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La Venezia accessibile - La situazione oggi**



**La Venezia accessibile - La situazione nel 2030**



**LEGENDA:** ■ In Rosso: aree inaccessibili ■ In Verde: aree accessibili con trasporto pubblico ■ in Giallo: aree accessibili con rampe



**PONTE DI CALATRAVA I gradini in vetro saranno sostituiti**

## L'intervista **L'assessore Zaccariotto**

# «Un risultato ottenuto lavorando fianco a fianco con le associazioni»

### IL COMMENTO

VENEZIA «Lavorare per l'accessibilità di Venezia, a contatto con le associazioni e i comitati, per è stata la più grande soddisfazione». Francesca Zaccariotto, l'assessore ai lavori pubblici ha preso a cuore questa battaglia. E dopo le nuove rampe sui ponti, già realtà alle Zattere e in corso di realizzazione anche in Riva degli Schiavoni e dei Sette Martiri, ora porta a casa anche l'adozione del Peba, il Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Tante volte rinviata, ieri passata in Giunta. «Alla base c'è una nuova concezione di barriera architettonica che non è solo fisica. Oltre alla disabilità motoria, l'attenzione è anche per quella sensoriale, per quella cognitiva, per le difficoltà del quotidiano che possono riguardare anziani e bambini. È una rivoluzione» sottolinea Zaccariotto che spiega come anche il passaggio delle rampe dalla Venice Marathon al Comune, con la

successiva individuazione di una soluzione definitiva, è stata possibile proprio per questo cambio di prospettiva. «La disabilità non deve essere più vissuta come un qualcosa di diverso, ma deve far parte della vita di tutti. Per questo, ad esempio, se si fanno delle nuove biglietterie Actv si devono progettare per tutti» continua Zaccariotto, che porta anche il caso dei cassonetti dei rifiuti: «Andrebbero pensati perché siano accessibili a tutti. Per ora, per la terraferma, con Veritas stiamo pensando ad un porta a porta dedicato a chi ha disabilità. Per una questione economica, ma in futuro va cambiata prospettiva». E per questo nel Peba sono stati inseriti i rischi di caduta in acqua. «Qualcuno mi dirà che nessuno cade in acqua. Ma la domanda da farsi è un'altra, quante persone sono reclusi in casa perché hanno paura di muoversi in una città in cui non si sentono sicure? Questa è la vera sfida per Venezia». (r. br.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSESSORE Francesca Zaccariotto



**SBOCCO IN TRENTINO****A31 Valdastico  
Fugatti, incontro  
con De Micheli**

TRENTO

I problemi degli autotrasportatori che attraversano l'Austria e la realizzazione della Valdastico: di questo hanno discusso il presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti e la ministra delle infrastrutture e trasporti, Paola De Micheli.

«Sul blocco dei Tir - fa sapere la Provincia trentina - la ministra ha assicurato il proprio impegno a continuare a sollevare la questione in sede Ue»; gli autotrasportatori trentini lamentano forti penalizzazioni a causa dei divieti austriaci che gravano su un numero elevato di categorie merceologiche portate via gomma». E «per l'A31 Valdastico il prossimo adempimento formale prevede la convocazione da parte del Mit dei soci coinvolti per l'analisi del protocollo e della previsione dello sbocco del prolungamento dell'autostrada». •



**L'INCONTRO.** Appuntamento domani alle 16.30 a palazzo Bonin Longare

# Un piano per il centro tra evoluzione e tutela

Un convegno per studiare le dinamiche necessarie a fare del cuore della città un volano di rigenerazione

Da un museo da proteggere e tutelare a una componente "viva" della città. Il concetto di centro storico ha subito una profonda evoluzione rispetto a quando Vicenza, a partire dagli anni '70, si è dotata dello strumento urbanistico noto come "Piano Coppia". Sarà proprio questo mutamento al centro del dibattito nel convegno "Il centro storico come volano di rigenerazione dell'intera città: regole, strumenti e opportunità" organizzato da Confindustria Vicenza e Comune domani pomeriggio dalle 16.30 a palazzo Bonin Longare, in corso Palladio.

Dopo i saluti del presidente degli industriali berici, Luciano Vescovi, e del primo cittadino, nonché presidente della Provincia, Francesco Rucco, scatteranno le relazioni. La prima sarà "Centro storico come città vitale: progetti e protagonisti della rigenerazione" a cura di Danilo Gerotto, della Direzione sviluppo del territorio e città sostenibile di Venezia. Seguirà "Ritornare al Centro: Temi e progetti per la rigenerazione dei centri storici" di Ezio Micelli, professore ordinario di Estimo e Valutazione economica del progetto allo Iuav di Vene-

zia. Ecco, quindi, "Il Centro storico tra vincoli statali e misure regionali e comunali di valorizzazione" di Bruno Barrel, professore associato di Diritto dell'Unione europea e Diritto internazionale privato all'Università di Padova, ma anche avvocato del foro di Treviso. A seguire "Conservazione e architettura contemporanea: confronto necessario" del progettista e fondatore dello studio di architettura Asa, Flavio Albanese. Il progettista e pianificatore Piergiorgio Tombolan, che è anche fondatore dello studio capogruppo della Rti incaricato della variante al Piano degli interventi per il centro storico di Vicenza si occuperà di "Un piano per la città storica". Seguirà un dibattito che sarà concluso dall'intervento di Marco Lunardi, assessore al territorio del Comune di Vicenza.

«Agire sul centro significa metterne in luce tutte le potenzialità, riconoscendo la ricchezza del rapporto tra territorio e ambiente, predisponendo una disciplina snella ed efficace degli interventi sul patrimonio edilizio, che ne asseconi il processo di rinnovamento tecnologico e di nuova funzionalizzazione coerente con le esigenze contemporanee, evitando sovrapposizioni», spiegano gli organizzatori. • K.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un piano per fare del centro storico un volano di rigenerazione





# «Rotatoria, valuteremo dopo la SpV»

## «Bisognerà capire come la strada, la complanare e anche la parallela di viale Rimembranza che sarà realizzata modificheranno il traffico della zona»

**Floriana Pigato**

Si apre uno spiraglio a Marostica per la rotatoria di via Panica. Dopo l'articolo pubblicato nei giorni scorsi da "Il Giornale di Vicenza" sulla proposta lanciata dal gruppo di minoranza "Impegno per Marostica" di una radicale revisione dell'incrocio a ovest del centro, tra via Panica, via Monteferro e IV Novembre, l'Amministrazione ha fatto sapere con un post sui social che sono arrivate agli uffici comunali «telefonate di cittadini che sollecitano una soluzione ai problemi di traffico e sicurezza».

In un primo momento l'idea dell'ex assessore ai lavori pubblici Antonio Capuzzo, ora nelle file della minoranza, sembrava respinta. La richiesta era di prendere in considerazione un intervento radicale per mettere in sicurezza l'incrocio, valutando anche la possibilità di realizzare una rotatoria e risolvere in maniera definitiva il problema delle lunghe code che si formano nelle ore di punta.

L'attuale vicesindaco Valentino Scomazzon aveva risposto di «non vedere la necessità di una rotatoria» e che «prioritaria è la messa in sicurezza dei pedoni». Ora, però, sembra che la riflessione sia solo «rinviata». «L'Amministrazione sta procedendo prima di tutto alla messa in sicurezza dei pedoni - si legge nel post -, con il progetto di realizzazione dei marciapiedi, previsti non solo nel tratto di via Panica fino all'altezza del parco giochi, ma anche in via IV Novembre, dall'innesto di via Gobbe. Stiamo attendendo l'ultimazione della Pedemontana e della complanare che porteranno significative variazioni al traffico cittadino, considerando anche la prossima realizzazione della parallela di viale Rimembranza, che l'Amministrazione sta concordando con l'Ulss e che scaricherà ulteriormente il traffico di quella zona. Solo alla luce delle variazioni del traffico veicolare che si svilupperanno, verrà avviato uno studio di fattibilità per capire la necessità di un importante intervento strutturale come

la rotatoria».

Sull'argomento il vicesindaco Scomazzon precisa che in prossimità dell'incrocio l'Amministrazione realizzerà pure un attraversamento pedonale protetto. «Si tratta di un progetto impegnativo da un punto di vista economico - spiega Scomazzon -, anche per questo motivo attendiamo di vedere come evolverà il traffico nel territorio prima di procedere allo studio di fattibilità della rotatoria, che prevederebbe non solo una grossa spesa economica, ma anche l'esproprio di alcune porzioni di aree private».

Lanciando l'idea della rotatoria, l'ex assessore Antonio Capuzzo aveva ripescato anche il progetto della pista ciclabile di via Panica, che andrebbe a immettersi in quella già esistente di via IV Novembre. Capuzzo ha chiesto al sindaco Mozzo di riprendere in mano il progetto preliminare lasciato dalla precedente Amministrazione. Ma Scomazzon dichiara: «negli uffici non c'è traccia del progetto». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'incrocio di via Panica è da sempre uno dei nodi cruciali della viabilità



LA SANITÀ PADOVANA

## Area di 26 metri libera per le Mura Nuovo progetto per Pediatria

Il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor sta lavorando per risolvere il caso della nuova Pediatria. **MALFITANO / APAG.18**

# Pediatria, affidato il masterplan Area di 26 metri libera per le Mura

Incarico di Azienda ospedaliera per ridisegnare l'area  
Documento utile a superare i dubbi della Soprintendenza

**Claudio Malfitano**

«No news, good news», commentava ieri mattina il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor. Da buon trentino, era un modo per dire che sta lavorando (silenziosamente) per risolvere il caso della nuova Pediatria. Venerdì scorso, infatti, proprio Flor ha deciso l'affidamento diretto alla società veneziana di consulenze urbanistiche "Terre" della realizzazione del nuovo masterplan di rigenerazione dell'area di via Giustiniani. In pratica quel progetto complessivo richiesto dal soprintendente Fabrizio Magani per avere una visione d'insieme dell'intervento e della futura realizzazione del Parco delle Mura. Il nuovo progetto sarà pronto entro fine febbraio e costerà 15 mila euro.

### PIANO DI RIGENERAZIONE

Dopo mesi di polemiche sull'impatto della facciata di Pediatria, disegnata dallo studio "Striolo, Fochesato & part-

ners", e dopo il cambio di guida in via Aquileia con l'arrivo di Fabrizio Magani al posto di Vincenzo Tiné, l'attenzione si è spostata sul progetto di recupero dell'intera area di via Giustiniani, che per buona parte diventerà Parco delle Mura.

Dopo l'incontro in Soprintendenza dello scorso 24 gennaio servirà un nuovo documento, chiamato "Programma di rigenerazione dell'ambito di via Giustiniani". «Un masterplan che evidenzia con maggior dettaglio la contestualizzazione e la composizione del futuro assetto architettonico e l'inserimento paesaggistico delle opere previste», si legge nella delibera del direttore generale Flor.

Si tratta dell'evoluzione di quel "Documento di indirizzi programmatici" inserito nella valutazione ambientale strategica presentata in Regione. E dunque Flor ha deciso di affidarne l'elaborazione alla stessa società del primo, cioè la Terre srl di Roberto Rossetto e

Stefano Maria Doardo. Come detto il nuovo documento costerà 15 mila euro, ma non sono un problema visto che il budget stanziato dalla Regione per la costruzione di Pediatria è di 53,7 milioni di euro, e che il presidente Luca Zaia si è detto disponibile a incrementarlo pur di realizzare l'opera.

### IL PARCO DELLE MURA

Altro che i soldi, il vero problema sarà infatti superare le perplessità del soprintendente Magani che si è detto «impressionato» dalla mobilitazione di tante associazioni culturali e ambientaliste cittadine contro il progetto.



Per questo Magani ha chiesto «una lettura sistematica dell'intero intervento, che va al di là del volume di Pediatria». E il *masterplan* avrà il compito di fare chiarezza su tempi, modi, demolizioni, flussi, traffico, parcheggi. E poi avrà anche il cronoprogramma dell'intervento.

## FASCIADI 26 METRI

Il progetto prevede infatti la dismissione e la demolizione di tutti i volumi presenti nella fascia di larghezza di 26 metri a partire dal ciglio delle mura (tranne la chiesetta a est del Bastione Cornaro). «Il sistema difensivo a partire dal torrione Buovo sino a via Giustiniani diventerebbe così nuovamente percepibile nella sua interezza, e corrisponderebbe ad uno dei tratti maggiormente significativi visibili dell'intero perimetro delle Mura – si spiega nella relazione alla Vas – In questo tratto è possibile prevedere un sistema di percorrenza che si sviluppi sia al di sopra che al piede delle mura, rendendo pubblicamente fruibile il circuito». Altro obiettivo dell'intervento è «mantenere un rapporto visuale dall'esterno della cinta verso la stessa»: come si vede nei *rendering* il fronte delle Mura sarà interamente percepibile dal lato di via Gattamelata. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## GUERRA DI PROGETTI

### Tanti disegni per chiarire come cambia via Giustiniani

Sopra l'ultimo disegno progettuale della riorganizzazione di via Giustiniani. A fianco un rendering della nuova Pediatria in cui si vede la distanza dalle Mura. Sotto l'incontro tra Striolo, Flor e Magani.



**SI AFFINA LA PROGETTAZIONE**

# Studio per altri 10 rendering «Così tutti si faranno un'idea»

**Crescono le simulazioni virtuali dell'impatto di Pediatria con altri 8.800 euro assegnati alla "A&M architettura" Forse arriverà anche un plastico**

Il consiglio del soprintendente Fabrizio Magani era stato quello di ricorrere al vecchio metodo del plastico «che fa capire impatti, misure e prospettive». L'azienda ospedaliera però ha deciso di restare sul piano della ricostruzione virtuale e ha chiesto alla "A&M architettura - archigrafo" di Venezia di realizzare altri dieci rendering che simulino l'impatto dell'inserimento di Pediatria e dell'abbattimento di tutti gli altri volumi sull'area est di via Giustiniani. La realizzazione delle nuove ricostruzioni costerà altri 8.800 euro. Anche in questo caso la delibera firmata dal direttore generale Luciano Flor giustifica la spesa come «un maggiore approfondimento delle necessità aziendali».

«È legittimo che Soprintendenza e associazioni ci chiedano chiarimenti e li avranno», ha spiegato due settimane fa proprio Flor, confermando però l'intenzione di Regione e Azienda ospedaliera di pubblicare il bando di gara e arrivare all'assegnazione dei lavori entro il 2020.

In primavera (quindi tra aprile e maggio) è prevista anche la conferenza di servizi che dovrebbe servire a ottenere il parere favorevole di tutti gli enti (Soprintendenza compresa) al progetto. I nuovi disegni serviranno dunque a permettere a tutti i partecipanti di farsi un'idea precisa di cosa sorgerà.

Il progetto del nuovo plesso ospedaliero (al posto dell'ex Pneumologia recentemente abbattuta) prevede

**Le associazioni hanno chiesto assicurazioni «Fissare norme e limiti per il futuro Parco»**

una torre da otto piani: 25 metri per 74 la base, 31 metri l'altezza, 26 metri la distanza dalla cinta.

Oltre al parere della Soprintendenza, l'altro ostacolo al progetto è la combattiva battaglia delle associazioni culturali e ambientaliste: «Si è realizzato un progetto in totale difformità delle norme, siamo al limite del falso ideologico: questo progetto non doveva neppure nascere. C'è fumus di illegittimità, valutiamo il ricorso al Tar», è stata l'accusa lanciata qualche settimana fa da Lorenzo Cabrelle, urbanista di Legambiente.

«In tutti i piani di rigenerazione di via Giustiniani presentati fino ad ora non è neppure previsto l'obbligo di demolire i fabbricati esistenti – era la contestazione dell'architetto ed ex deputata Luisa Calimani – I vincoli e le regole vanno messi nero su bianco. Su questo la Soprintendenza dovrebbe alzare la voce».

«Il soprintendente abbia a mente la tutela dell'immagine della città e non prenda decisioni avventate – era stato l'avvertimento finale – Sa bene che il suo ruolo è quello di difendere l'interesse della città. E credo non sia passato inosservato il fatto che tutte le principali associazioni ambientaliste e culturali cittadine siano schierate contro questo progetto. Lo sfidiamo: se anziché Pediatria ci fosse una scuola o delle case popolari avrebbe mai approvato una "mostruosità" simile?». —

**C.MAL.**



**IL PROGETTO**

# Riqualificare piazza Mazzini trasformandola in un teatro

**Dopo aver sconfitto il degrado nei Giardini dell'Arena con eventi culturali e chioschi, Colella vuole replicare l'iniziativa chiamando a raccolta le compagnie**

**CENTRO.** Il progetto voluto dall'organizzatore di eventi Antonio Colella per rendere vivibili i Giardini dell'Arena attraverso socialità e offerta culturale entra nel suo sesto mese di vita, e tale è stato il successo che si pensa di esportarlo. I residenti e i frequentatori hanno visto bene la differenza da quando, lo scorso 28 luglio, i chioschi hanno aperto i battenti, come pure le forze dell'ordine, che hanno visto le richieste di intervento in quello che una volta era uno dei parchi più malfamati della città, con endemici problemi di spaccio e ricettazione, ridursi drasticamente. Certo, il problema non è risolto, ma l'esempio dei Giardini ci dice che dove ci sono offerte culturali e frequentazioni non esiste degrado.

Dopo sei mesi di eventi culturali, i Giardini dell'Arena chiuderanno i battenti fra dieci giorni per alcuni lavori di restyling: le luminarie verranno riviste, seguendo un progetto figurativo che abbracci tutto il parco, verranno messi a punto interventi di land art, grazie alla collaborazione con Simone Fogliata e Aisha Ruggieri, ed è allo studio una revisione dell'area giochi e una sua messa a norma per i disabili

in vista della riapertura di marzo. Ora nasce una nuova idea di riqualificazione urbana. «Questa volta ci dedicheremo al teatro», spiega Antonio Colella, «e coinvolgeremo le associazioni cittadine. L'obiettivo, stavolta, sarà piazza Mazzini». In pratica: coinvolgere, sotto il cielo di piazza Mazzini, le associazioni cittadine per creare un polo teatrale, con una programmazione ricca e di alto livello che rilanci un settore culturale che in città è abbastanza assopito. L'immagine che Colella vuol trasformare in progetto vede una tribuna che occupi parte di piazza Mazzini rivolta verso via Vendramini, fronte al palco per le rappresentazioni e che, sotto le gradinate, veda la sistemazione di alcuni chioschi per rendere più gradevole la situazione. Un progetto ambizioso, ma non irrealizzabile purché si faccia fronte comune: per questo l'invito è alle associazioni culturali teatrali e le compagnie cittadine, per la creazione di un tavolo di confronto e la stesura di un programma da depositare a Palazzo Moroni per la richiesta di un bando di concorso. «Le associazioni possono contattarmi via mail a [giardiniarena@gmail.com](mailto:giardiniarena@gmail.com)», conclude Colella. «Non ho dubbi che le adesioni saranno abbastanza per creare un progetto che possa rappresentare la città di Padova». —

**Riccardo Cecconi**



Un'immagine di piazza Mazzini, area da riqualificare



ARCELLA CONTRO IL DEGRADO

# La rigenerazione dell'area San Carlo dettata dagli studenti

Presentati i laboratori per riappropriarsi del territorio  
I prati usati dagli spacciatori trasformati con sdraio e giochi

ARCELLA. Ieri l'Arcella di San Carlo, tra la galleria e la torre Gregotti, quel pezzo di città raccontato come un incubo, vittima incessante del pregiudizio e dello spaccio, non era riconoscibile. Sui prati che separano la parrocchia dalla galleria c'erano tavoli improvvisati da ping-pong e una decina di sdraio dove prendere il sole, che sembrava essere uscito apposta, dopo giorni di nebbia, per accarezzare quel popolo di rivoluzionari che sono gli arcellani. Come Mauro Rolle, anzi Pablo di Le Mille e un'Arcella, che ha tirato fuori le sdraio e la sabbia; come il prof Andrea Sarno che si è portato dietro le scuole superiori Curiel e Valle e con i ragazzi e i colleghi ha cominciato a pensare non ad una nuova Arcella (perché quella che c'è piace già molto), ma a nuove declinazioni del quartiere tramite laboratori portati avanti da mesi con il progetto Arcella In&Out e presentati ai cittadini; come il consigliere Simone Pillitteri, purosangue della bellezza sociale; come Etta Andreella, la presidentessa della Consulta, che della gratuità ha fatto una regola.

**ENTUSIASMO**

L'entusiasmo ha chiamato all'appello dirigenti scolastici lungimiranti e coraggiosi, che i draghi della burocrazia (che si chiamano sicurezza, assicurazione, responsabilità) li battono, non li temono. Dunque il Curiel e il Valle, ma anche i "piccoli" della Briosco. E così dove c'erano due prati "colonizzati" dagli spacciatori c'è la vita dei ragazzi che stanno assieme; dove c'era un parcheggio desolato, il rumore del fare; dove c'era una galleria "solo" commerciale, il piacere di condividere. Dietro le quinte il Comune, l'ordine degli architetti e lo Iuav perché il laboratorio Arcella fa scintille. «Il nostro quartiere», scandisce Pillitteri, «non ha una sola voce, c'è chi chiede i recinti perché sembrano una soluzione "veloce" e c'è chi chiede di godersi gli spazi perché la presenza delle persone è già la soluzione». Una filosofia che vince senza combattere: il cittadino che non aspetta che il sindaco gli risolva i problemi, ma agisce a servizio gratuito. Poi la politica, più lenta, meno vulcanica, arriva: l'amministrazione ha acquistato l'ex Coni; sull'area ex-Valli si fan-

no progetti; l'ex Marchesi sarà la casa delle associazioni.

**PROGETTO ARCELLA**

«Io vedo un grande progetto Arcella», aggiunge la presidentessa Andreella, «e la nostra gratuità è sintomo di credibilità in un mondo che ha imparato a considerare malfidato chi ha una poltrona. Basta guardare il mercato di piazza Azzurri d'Italia: per un giorno quello spazio si anima, non ci serve un mercato al giorno, ma ci serve far uscire le persone di casa perché si riappropriano del loro territorio. Con gli stessi occhi stiamo guardando a Pontevigodarzere».

Dentro galleria San Carlo ci porta Salvatore Russato, alla scoperta di laboratori creativi di riciclo con i bancali; di acquerelli e di futuro. Francesco, Tommaso e Riccardo che allargano il cortile della scuola e la palestra; Stefano, Giacomo e Matteo che vicino alla scuola ci mettono un chiosco futurista dove trovarsi intorno ad una tazza di caffè. Sono gli studenti del Curiel che trasformano l'Arcella, al momento solo su carta, domani chissà. —

**Elvira Scigliano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sdraio nell'area verde davanti a galleria S. Carlo e, sotto, studenti impegnati in un laboratorio (BIANCHI)



## Grandi navi, i numeri della nuova stagione: 1,23 milioni di passeggeri

La stagione delle grandi navi si avvicina. E già si possono fare delle previsioni. Secondo uno studio pubblicato dal sito specializzato olandese Avoid Crowds, nel 2020 saranno 1,23 milioni i passeggeri che arriveranno a Venezia: 56 diverse na-

vi per un totale di 514 volte. Per il 14 giugno, giorno record, la stima è di 18.304 passeggeri. Nell'anno la sola Msc Magnifica (capacità 3.017 viaggiatori) ha in programma 30 arrivi per un totale di 90.510 passeggeri. PENDOLINI / PAGG. 16 E 17

# La crocieristica macina record Estate e weekend numeri da primato

Report olandese stima in cinquecento le "toccate" 2020 Msc Magnifica in laguna 30 volte. Vtp non commenta

**Eugenio Pendolini**

Nell'attesa (perenne) di una soluzione alternativa al passaggio in bacino San Marco, le crociere in arrivo a Venezia non si fermano. Anzi, crescono. Anche se sulle stime precise è una guerra di numeri.

Negli ultimi giorni, infatti, è stato pubblicato uno studio da Mandy e Hans Schrama-van Stokkom nel sito Avoid-Crowds, specializzato in analisi numeriche sul turismo di massa e sull'impatto nelle popolazioni locali. La previsione per il 2020, secondo i due ricercatori olandesi comparsi citati in diverse occasioni dallo stesso

Washington Post, parlano di una crescita del 18% per il traffico di navi da crociera. La stima - che Vtp preferisce non commentare - è il risultato del numero di navi programmate nei prossimi dodici mesi. Attenzione, programmate: non è detto che i pacchetti turistici non subiscano modifiche, o non restino invenduti, da qui alle prossime settimane.

E infatti il calendario effettivo delle navi, al momento, è stabilito solo per i primi sei mesi del 2020. «Vero, le prenotazioni possono cambiare nel corso dell'anno», spiegano i ricercatori, «queste però sono al momento tutte le crociere previste in arrivo a Venezia. Noi

siamo in grado di fare esclusivamente una stima statistica, senza voler contestare alcun dato ufficiale che riassume l'andamento annuale. E i nostri dati mostrano un trend di crescita del 18%». Nello studio di Avoid Crowds, poi, vengono prese in esame solamente le navi da crociera più gran-





di che trasportano 500 passeggeri o più. Ecco allora che secondo lo studio nel 2020 a Venezia arriveranno 1,23 milioni di passeggeri.

In totale, 56 diverse navi da crociera arriveranno a Venezia per un totale di 514 volte. In media, 1,4 navi da crociera porteranno in media 3360 passeggeri ogni singolo giorno. Numeri in realtà in ribasso con gli stessi dati forniti dal Porto di Venezia, secondo cui i passeggeri delle crociere nel 2019 sono stati addirittura superiori rispetto alle stime di crescita dei ricercatori. E cioè: 1.617.945 (divisi tra quasi 1,4 milioni di passeggeri partiti o arrivati a Venezia e 220 mila in transito). E sempre in base alle stime, l'Italian Cruise Day dello scorso ottobre ha addirittura previsto un calo per lo scalo

di Venezia (-1,6%) con un totale di 1,52 milioni di passeggeri movimentati. A pesare, secondo l'ultimo incontro degli esperti italiani del settore, è lo stallo decisionale sul transito delle navi in laguna. Lo studio di Avoid Crowds, poi, registra mese per mese gli arrivi previsti alla Marittima. «Il mese più lento dell'anno», si legge, «gennaio quando è prevista l'arrivo in città di una sola nave. A febbraio n solo 4 arrivi di navi da crociera. La vera stagione delle crociere, con l'87% di tutti gli arrivi di navi da crociera, inizia a maggio e dura fino a ottobre». In alta stagione, il numero medio di passeggeri giornalieri delle crociere stimato dai ricercatori sale a 5,711 passeggeri in media al giorno.

Il mese più trafficato dell'an-

no è ottobre, quando 36 diverse navi da crociera dovrebbero arrivare 84 volte, portando un totale di 191 mila passeggeri a crociera in un mese. Quasi il 64% arriverà durante i weekend (7.362 al giorno contro 1.663 durante gli infrasettimanali). Un carico dovuto alla decisione delle autorità di limitare al week end l'impatto visivo delle crociere in laguna, con buona pace dei residenti e della salvaguardia della laguna. Il 14 giugno, secondo gli arrivi programmati delle crociere con tanto di capacità massima per ciascuna nave, la stima è di 18.304 passeggeri. Solo la Msc Magnifica (con una capacità di 3.017 viaggiatori) ha al momento in programma 30 arrivi per un totale di potenziali 90.510 passeggeri. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE TABELLE

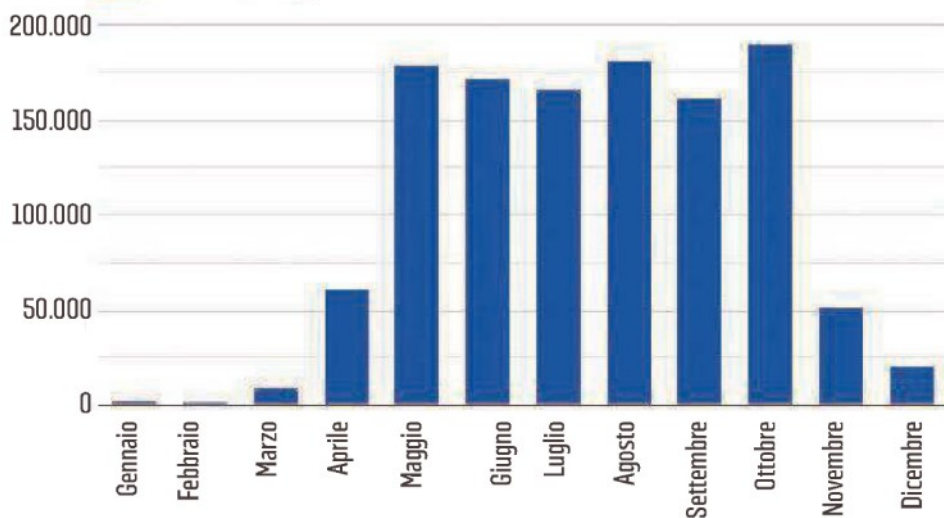
### Il picco a ottobre

La ricerca realizzata da Avoid Crowds stima che per il 2020 i passeggeri in arrivo a Venezia saranno in crescita del 18% rispetto al 2019. Un dato ricavato dai numeri di viaggi ad oggi programmati nei siti online dalle compagnie crocieristiche. La Msc Orchestra, ad esempio, ha in programma 25 arrivi da qui ai prossimi dodici mesi, 28 quelli della Msc Musica e 30 quelli della Msc Magnifica. La maggior parte si concentra da maggio a ottobre mentre il maggior numero di passeggeri è stimato tra il venerdì e il lunedì.

## NAVI IN ARRIVO AL MESE

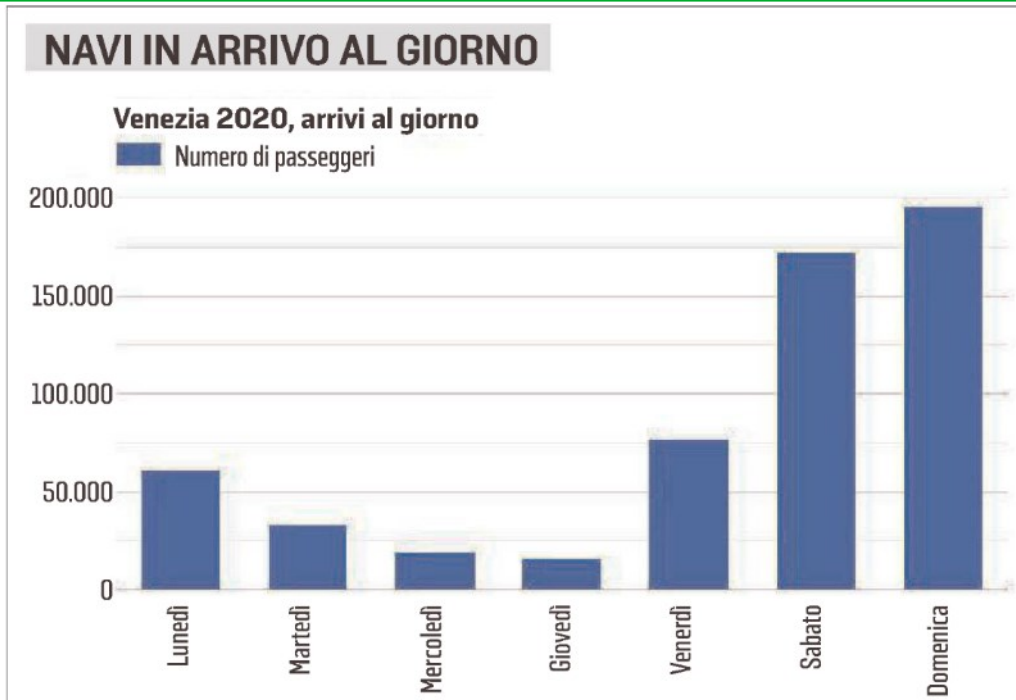
### Venezia 2020, arrivi mensili

■ Somma di passeggeri



NUMERO	NOME	PASSEGGERI MASSIMO	VENEZIA ARRIVI	SOMMA PASSEGGERI IN CROCIERA
1	Msc Orchestra	3060	25	76.500
2	Msc Musica	3060	28	85.680
3	Msc Magnifica	3017	30	90.510
4	Norwegian Jade	2882	1	2.882
5	Norwegian Dawn	2808	26	73.008
6	Costa Deliziosa	2712	37	100.344
7	Costa Luminosa	2712	34	92.208
8	Marella Explorer	2681	13	34.853
9	Celebrity Infinity	2604	6	15.624
10	Jewel of the Seas	2573	2	5.146
11	Msc Opera	2570	25	64.250
12	Celebrity Constellation	2556	11	28.116
13	Carnival Legend	2549	5	12.745
14	Costa Mediterranea	2537	7	17.759
15	Msc Nieuw Amsterdam	2527	18	45.486

NUMERO	DATA	NUMERO DI NAVI	SOMMA DI PASSEGGERI
1	14 GIUGNO	8	18.304
2	28 GIUGNO	7	17.604
3	10 MAGGIO	7	17.042
4	26 LUGLIO	6	16.254
5	31 MAGGIO	6	16.069
6	20 GIUGNO	7	15.404
7	26 SETTEMBRE	6	15.278
8	11 OTTOBRE	6	15.000
9	7 GIUGNO	6	14.904
10	1 AGOSTO	6	14.569
11	17 OTTOBRE	7	14.351
12	9 AGOSTO	5	13.754
13	21 GIUGNO	5	13.650
14	24 MAGGIO	5	13.650
15	4 OTTOBRE	5	13.650



### IL SETTORE AI RAGGI X

## L'anno scorso 1,6 milioni di turisti ma gran parte sono «home port»

Secondo i dati messi a disposizione dall'Autorità di Sistema Portuale nel sito istituzionale, tra gennaio e dicembre del 2019 i passeggeri delle navi da crociera arrivati a Venezia sono in totale 1.617.945 milioni. Di questi, 1.397.428 fanno riferimento al cosiddetto "home port", e cioè il porto che una compagnia crocieristica sceglie come capolinea delle sue navi.

I passeggeri in transito sono stati invece 220.517. In questo caso, si intende il

numero di passeggeri che arriva a Venezia esclusivamente come tappa intermedia di una crociera. Rispetto al 2018, i primi sono cresciuti al contrario dei secondi. I passeggeri delle navi al capolinea, infatti, erano stati 1.338.602 (58 mila e 826 unità in meno). I passeggeri in transito, invece, erano stati 239.183. Nel complesso, ad ogni modo, la percentuale di passeggeri totali era cresciuta del 2,5 per cento.

### HANNO DETTO

#### Isabelle Kahna

Isabelle Kahna è la presidente di "Les Alies de Venise", associazione di volontariato che mira a sviluppare progetti di turismo partecipativo per la città.



#### Fabrizio Spagna

Fabrizio Spagna è il presidente di Venezia Terminal Passeggeri, costituita da APVS srl (53%), Finpax (22,18%), Save (22,18%), e Camera di Commercio (2,64%).



#### Audrey Azoulay

Audrey Azoulay è il direttore generale Unesco. Funzionario e politico francese, ex ministro della cultura, appartiene a una famiglia originaria del Marocco.





Una grande nave transita per il bacino di San Marco. Ogni anno i croceristi sono più di un milione e mezzo

## ATENE VENETO

## Convegno sul Mose Ci saranno anche i critici

VENEZIA. «Imparare dal passato e non ripetere più passi falsi ed errori». Il Mose è tornato di attualità, dopo l'acqua alta straordinaria del 12 novembre. E gli ingegneri si mobilitano in vista della conclusione e della sua gestione. Lo spiegheranno in un convegno sabato mattina all'Ateneo Veneto, organizzato dal Consiglio nazionale degli ingegneri e dall'Ordine veneto. «Molti si sono chiesti per quale ragione il Mose non fosse stato messo in funzione quella notte», si legge nel depliant del convegno, «i motivi sono molti, e questo convegno cercherà di esplicitarli». Ci saranno tra gli altri il responsabile del Centromaree Alvisè Papa, il progettista del Mose Alberto Scotti (Technital), Fabrizio Curcio, Enrico Foti e Luigi D'Alpaos. Moderatore della tavola rotonda Paolo Possamai, direttore della

Nuova Venezia.

Riunione attesa. Perché è la prima volta che si parla di Mose dal punto di vista tecnico dopo lo scandalo e gli arresti del 2014. Iscrizioni già al completo. E anche molti ingegneri del Consorzio non hanno trovato posto.

Ci saranno anche i «critici» dell'opera. Vincenzo Di Tella, ingegnere con esperienze off-shore in tutto il mondo, non è mai stato tenero con il Mose. Ha scritto anche un libro in cui elenca le carenze «tecniche» dell'opera. «Ci sono due nodi non ancora risolti», dice, «che noi solleviamo inascoltati da anni: la risonanza delle paratoie in condizioni di mare agitato e le prove che sono state fatte in vasca senza considerare l'effetto scala, su modelli troppo piccoli. Di tutto questo vorremmo discutere in pubblico con i progettisti del Mose». —

A.V.



# SERENA ERRICO

## CENTRO POLIFUNZIONALE S. LUCIA: UN GRANDE PROGETTO IMPRENDITORIALE PER IL RILANCIO DI CASALNUOVO

UN ENNESIMO SUCCESSO FIRMATO SERENA ERRICO COSTRUZIONI S.R.L.

Una lunga e solida esperienza maturata nel campo dell'edilizia e la ricerca continua di soluzioni altamente innovative: sono questi i pilastri sui quali si fonda **Serena Errico Costruzioni Generali S.r.l.**, società di Casalnuovo che nel corso degli ultimi anni è riuscita ad imporre la propria leadership sul mercato di riferimento, infoltendo sensibilmente il proprio parco clienti, grazie alla qualità dei servizi offerti da un team altamente qualificato. A raccontarci la storia di questo brand campano di successo è Serena Errico, socio fondatore e A.U. della Società nonché Fondatrice e Presidente dell'associazione "Cassiopea" Forum Creativo Centro Studi ed Iniziative Culturali e nel 2013 vincitrice del premio alla carriera "AICAST".

di Roberta Imbimbo

**D**ott.ssa Errico, può raccontarci la storia di questa importante brand campano?

La nostra, prima di essere la storia di un'azienda di successo, è la storia di una famiglia con la passione smisurata per l'edilizia. La Serena Errico Costruzioni Generali S.r.l., infatti, è nata dal desiderio di voler dar seguito all'attività imprenditoriale intrapresa da mio padre Pasquale Errico nel lontano 1956. La sua carriera lavorativa iniziò come muratore, facendo piccoli lavori fuori zona, in città come Firenze, Modena e Pisa. Ma nel tempo, grazie alla sua inventiva e alla sua perseveranza, nonostante gli innumerevoli sacrifici, riuscì a crescere professionalmente al punto da riuscire a costituire una società emergente sia nel settore delle nuove costruzioni che in quello delle ristrutturazioni edilizie. Negli anni, questa importante società a conduzione familiare (che nel tempo ha cambiato diverse denominazioni sociali fino ad arrivare all'attuale amministrata da me) è cresciuta e si è consolidata tanto nel comparto residenziale quanto in quello industriale e commerciale. Una crescita non casuale, frutto di una gestione manageriale accurata ed efficace, che ha portato l'azienda a gestire autonomamente ogni fase della propria attività, dall'acquisto del terreno fino alla consegna chiavi in mano dell'immobile.

**In che modo siete riusciti ad imporre la vostra leadership conquistando nicchie importanti di mercato?**

Sin dalla sua costituzione, la nostra azienda ha dedicato massima attenzione alla qualità dei servizi, alle innovazioni dei materiali per le costruzioni edili, alle novità in materia di sicurezza nell'edilizia e alla formazione continua del proprio personale (consapevole che investire in tutto questo significa guardare al futuro con fiducia). Tutto ciò, ci ha consentito in tutti questi anni di infoltire notevolmente il nostro parco clienti, affascinati da proposte sempre all'avanguardia e da servizi realizzati con la massima professionalità, qualità, accuratezza e rispetto dei tempi di consegna. Oggi, grazie alla consolidata esperienza maturata nel settore e al continuo aggiornamento tecnologico, la Serena Errico Costruzioni Generali s.r.l. è in grado di seguire minuziosamente tutti gli aspetti e le fasi della realizzazione dei lavori, che vengono gestiti e seguiti internamente avvalendosi di personale altamente qualificato. Dalla progettazione alla costruzione dell'immobile o alla sua ristrutturazione, la nostra azienda è un connubio funzionale tra affidabilità, competenza e lungimiranza, la risposta più adatta per chi cerca soluzioni edilizie dall'alto pregio architettonico e tecnologico. Insomma, per dirla in breve, una realtà di qualità dal cuore tutto campano.

**Ci vuole parlare del suo ultimo progetto imprenditoriale?**

Strategicamente situata in una zona centrale di Casalnuovo di Napoli, su un'arteria principale ricca di servizi e strutture pubbliche, la **Galleria Santa Lucia** nasce da un progetto



imprenditoriale importante, teso a rilanciare un territorio cui sono particolarmente affezionato. Consapevole che un luogo popolato da imprese è un territorio vivace che rigenera le sue potenzialità, ho infatti abbracciato il progetto di riqualificare un vecchio immobile storico, precedentemente adibito a cinema, e che ora sarà destinato non solo ad ospitare diversi show-room e punti vendita, ma anche e soprattutto a diventare un accogliente punto d'incontro, in cui trascorrere piacevoli momenti di svago. La nuova struttura, dal design architettonico altamente innovativo ed elegante, con pareti interamente realizzate in vetro, vanta una superficie totale di 1.004 mq suddivisa in tre diverse aree. Il piano terra, dedicato ad attività commerciali di forte richiamo e alla distribuzione moderna, ospiterà numerosi brand di successo, di cui oggi è privo il mercato di riferimento; alcuni spazi saranno dedicati ai servizi privati collettivi come bar/tabacchi, Street food e un'area baby-parking. Il primo piano ospiterà, invece, sia servizi privati e personali del settore beauty care e health care che uffici di consulenza ed attività professionali. Fiore all'occhiello della struttura sarà l'ultimo piano che, grazie ad un meraviglioso terrazzo, diventerà un luogo di forte attrattiva, destinato ai servizi di ristorazione ed entertainment, come lounge bar e vinerie. Insomma, la Galleria diventerà un importante Centro di aggregazione, in grado di cambiare il destino dell'intero sistema produttivo ed economico di quest'area.

## Il caso Italcementi: uno su quattro in pensione, caccia a periti e ingegneri

Salgono le richieste da parte delle aziende di figure specializzate. È il caso di Italcementi Heidelberg Ce-

ment, dove la forza lavoro ha un'età media elevata: nel giro di 5-10 anni il 25% dei dipendenti andrà in pen-

sione. Scatta quindi la caccia all'assunzione di periti e ingegneri.

**Cristina Casadei** — a pag. 24

# Uno su quattro in pensione, è caccia a periti e ingegneri

**HR talk.** In Italcementi HeidelbergCement l'età media è oltre 50 anni e in 5-10 anni un quarto dei lavoratori andrà in pensione. Il direttore risorse umane, **Giuseppe Agate**, comincia il road show nelle scuole per attrarre i talenti del futuro

**La nostra vocazione all'innovazione è stata riconosciuta anche in un gruppo più grande**

**Giuseppe Agate**

DIRETTORE HR DI ITALCEMENTI

**Cristina Casadei**

muri? Sono ricoperti di cemento mangiasmog. L'illuminazione? È affidata a pannelli realizzati in cemento trasparente. L'ìlab di Stezzano, vicino a Bergamo, progettato dall'architetto americano Richard Meier e certificato Leed Platinum, è, a suo modo, uno showroom di tutti i materiali più all'avanguardia prodotti da Italcementi HeidelbergCement e di che cosa vuol dire fare architettura sostenibile. È l'ultimo edificio del Kilometro rosso, l'unico a non essere coperto dal muro rosso perché la società ha voluto mostrarsi così, in una casa sostenibile, progettata da un'archistar, a chi transita sulla A4 e al mondo. Per Italcementi, oggi, la riduzione dell'impatto ambientale sia nei processi produttivi degli stabilimenti che nei prodotti è un tema così core da essere entrato anche nella contrattazione aziendale. «L'ultimo integrativo del gruppo ha legato il premio di risultato anche all'utilizzo dei combustibili alternativi. In tutta Europa questi materiali sono una risorsa energetica e la loro valorizzazione nelle cenerie è attualmente la principale strada per migliorare le nostre performance ambientali, contribuendo alla riduzione delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>», dice Giuseppe Agate, responsabile hr di Italcementi HeidelbergCe-

ment, mentre ci conduce tra i piani delle sedi, mostrandoci i materiali dell'edificio che hanno principalmente la caratteristica di trattenere gli inquinanti e ridurre i consumi energetici. E non è un caso che proprio qui, la multinazionale tedesca del cemento che ha 48 mila addetti nel mondo, un giro d'affari di oltre 18 miliardi ed è presente in 60 paesi, abbia mantenuto il laboratorio di ricerca sui cementi innovativi.

Nell'ultimo decennio abbiamo assistito a un vero e proprio capovolgimento di un settore che nel 2006 ha raggiunto il picco della domanda nel nostro paese e nel 2008 ha iniziato un rapidissimo declino. Con l'inizio della crisi il settore è passato da una domanda di 46 milioni di tonnellate di cemento a 18. Oggi la dinamica produttiva si è stabilizzata ma l'ondata d'urto si è fatta sentire anche su chi è stato leader di mercato - con una quota mediamente pari a circa un terzo -, Italcementi, acquisita da HeidelbergCement nel 2016. Non senza impatto sulle persone e sugli stabilimenti, sia nel numero, sia nella struttura, sia nella loro sensibilità sull'ambiente. I numeri dicono che sono stati dismessi 10 dei 17 impianti a ciclo continuo, nell'ultimo quinquennio. Oggi abbiamo 8 cenerie a ciclo completo e un impianto per prodotti speciali. Gli impianti di calcestruzzo, invece, sono passati da 230 a 120. Il passaggio ad HeidelbergCement ha coinciso con un piano di ristrutturazione che ha accompagnato circa 400 persone fuori dall'azienda attraverso percorsi che ne hanno ridotto l'impatto sociale e hanno portato al reskill e alla rioccupazione in altre aziende o all'avvio di percorsi di autoimprenditorialità o al prepensionamento.

Andando indietro al 2015, il gruppo, allora, aveva 2.150 addetti. «Oggi ne ha circa 1.700», dice Agate. Nell'headquarter ci sono circa 280 persone, gli operativi sono circa mille, in Ready-mix e aggregati ci sono altri 350 addetti e infine 70 persone sono nella rete vendita. L'età media dei lavoratori è di 50 anni, con una platea molto importante di over 50. «Nei prossimi 5-10 anni un quarto della nostra popolazione aziendale raggiungerà i requisiti per la quiete e questo significa che al di là del turn over fisiologico che ci porta ad assumere circa 50 persone all'anno, dovremo sostituire un addetto su quattro», spiega Agate. I più ricercati saranno ingegneri, manutentori, periti, ma anche profili nativi digitali che consentano di cogliere le opportunità della digital transformation in atto. Certamente qui i candidati devono sempre avere un titolo di studio alto, almeno diplomati, anche perché «gli investimenti in sicurezza, sostenibilità ed innovazione che ci contraddistinguono - continua Agate - richiedono competenze ed attitudini che guardino all'eccellenza in tutti gli ambiti organizzativi, dalla produzione alla manutenzione, dalle vendite alla logistica, dal procurement alla finanza, in un business capital intensi-



ve in cui il vantaggio competitivo è dato dalle persone, dal loro know-how e dalla loro motivazione».

Al netto del fatto che il gruppo, prima di ricorrere all'esterno attinge al bacino di coloro che sono in cig, il ricambio generazionale ha portato nelle priorità di Agate anche un lavoro sull'integrazione delle diverse generazioni presenti in azienda. Alla X generation costituita per lo più da persone interne all'azienda che sono nate tra il 1965 e il 1980 è dedicato un master di 12 giorni in aula per approfondire aspetti diversi, dall'approccio alla leadership richiesto oggi fino al finance. Il capitolo della Y generation si intitola invece training & recruiting, con la consapevolezza che si tratta di coloro che costituiranno la spina dorsale dell'azienda domani. Infine la Z generation su cui Italcementi sta lavorando anche andando nelle scuole e attraverso i career day. «I giovani oggi escono dalle scuole tecniche meno preparati che in passato al lavoro e ai suoi aspetti pratici e questo rende necessari percorsi di formazione e affiancamento ben congegnati», spiega Agate. Soprattutto per un'azienda che nei prossimi cinque anni dovrà sostituire un quarto della sua forza lavoro e deve muoversi su tempi molto lunghi. Vuoi perché non è facile trovare le giuste professionalità, vuoi perché, se prendiamo le cementerie, il bacino deve essere di prossimità e questo limita molto la scelta, vuoi perché il lavoro su 3 turni, h 24, sabato e domenica in-

clusi, per i giovani non è così attrattivo.

Entrare a far parte di un grande gruppo multinazionale ha significato molte cose e molti cambiamenti ma anche una conferma. «Il nostro centro di ricerca è considerato un vero e proprio fiore all'occhiello che ha mantenuto la sua portata, anche all'interno di un gruppo molto più grande. La vocazione all'innovazione è stata riconosciuta ma all'interno di una dimensione più ampia - racconta Agate -. Questo avamposto dell'innovazione si avvale della collaborazione di 30 ricercatori che studiano le nuove applicazioni del cemento e del calcestruzzo, prodotti per il rafforzamento di ponti e piloni danneggiati dall'usura, ma anche prodotti che possono aiutare nella riduzione dell'inquinamento, come il nostro cemento mangiasmog. Ma non solo, la ricerca si estende al grafene, ai cementi drenanti e fotocatalitici».

Lasciatisi alle spalle la riorganizzazione e le tensioni che aveva portato, Agate ha potuto lavorare con i sindacati su temi che oggi consentono a tutti di guardare al futuro con più serenità. «La società è molto cambiata, per effetto di importanti acquisizioni, si sono inseriti perimetri molto diversi e le regole della rappresentanza sindacale interna andavano rese comuni a tutti», spiega Agate. Tra le righe dell'integrativo e la nuova sede si vede chiaramente l'investimento della società sui temi della conciliazione. «Abbiamo introdotto nuove forme di welfare e di strumenti per la conciliazio-

ne vita-lavoro, dallo smart-working per le figure impiegate, ai sostegni per la genitorialità fino alla banca ore solidale per sostenere colleghi in difficoltà». Non è stato facile introdurre lo smart working in una realtà come Italcementi, ma lo strumento sta prendendo via via piede. «È stato fatto un importante lavoro sui capi, superando la visione che porta a valutare le persone sulla base della presenza fisica e andando verso una valutazione legata sempre più alla performance», interpreta Agate. C'è poi la banca ore solidale, uno strumento che dà la possibilità ai lavoratori di cedere permessi o ferie a chi è in difficoltà gravi e deve assentarsi per assistere un familiare malato, per esempio. L'azienda, in questo caso, «raddoppia il pacchetto di ferie ceduto dai colleghi a favore di altri colleghi in difficoltà», spiega Agate.

La grande innovazione però è arrivata con la creazione di uno schema di compartecipazione dei lavoratori ai risultati aziendali ricorrendo ad indicatori sia generali e più tradizionali come la redditività e la produttività, sia specifici di ciascuna delle unità produttive. Ad esempio? «La produttività di sito, le vendite realizzate e, appunto, il ricorso ai combustibili alternativi», elenca Agate. Tutto questo comporterà target diversi - visto che diversi sono i punti di partenza dei siti - e grandi investimenti. La media di sostituzione dei combustibili classici con combustibili alternativi oggi è intorno all'11%. L'obiettivo? Portarla al 20-30% nel prossimo quinquennio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**I cementi speciali**. Nel laboratorio di Italcementi HeidelbergCement di Bergamo gli ingegneri studiano i prodotti con performance estreme

L'IDILLIO TRA ESECUTIVO E ORGANIZZAZIONI

La ministra De Micheli incontra Landini, Furlan e Barbagallo a Porta Pia

# Il regalo del governo ai sindacati Un'altra cabina di regia: sui cantieri

*Autostrade*

*Confermato lo stallo sul dossier*

*Nessuna decisione ma i lavoratori*

*chiedono la partenza di un piano*

*di manutenzione straordinaria*

**ALESSANDRO BANFO**

••• Forse non è ancora una luna di miele, ma il 2020 sembra essere davvero partito positivamente per i rapporti governo-sindacati. Prima il taglio del cuneo fiscale, poi l'inizio incoraggiante del cantiere pensioni e, last but not least, il tavolo sulle infrastrutture. Quindi nell'ordine lavoro, previdenza e trasporti, alcuni dei temi prioritari per Cgil, Cisl e Uil che puntano ad uno sprint decisivo prima del Def. Al Mit è Paola De Micheli ad accogliere i segretari generali Maurizio Landini, Annamaria Furlan e Carmelo Barbagallo. Il risultato? Un'ora e mezzo di incontro definito molto positivo, con un primo passo: l'avvio di una Cabina di regia su sblocco cantieri e trasporti. «C'è un impegno e una accelerazione degli investimenti, in particolare nel Mezzogiorno anche verso le opere minori e allo stesso tempo abbiamo indicato la necessità di un coordinamento tra i vari Ministeri», rilancia al termine del tavolo l'ex leader Fiom. L'idea è quella di siglare nei prossimi giorni anche un memorandum, che riepiloga i temi più caldi e proverà a dare un timing al monitoraggio dei dossier. Per la Cisl «il tema delle infrastrutture è una delle priorità assolute. Abbiamo oltre 100 miliardi bloccati», con Furlan che sottolinea l'«attenzione» della ti-

tolare del Mit, con l'avvio a breve di un tavolo sulle regole. In ballo autostrade, edilizia e casa. Per Barbagallo c'è una «buona volontà» da entrambe le parti, con l'obiettivo centrale di sbloccare le risorse «altrimenti la ripresa economica non si realizza». Sullo sfondo rimangono poi i dossier roventi di Alitalia e Autostrade. Ma se il primo tema non viene sfiorato a Porta Pia, sul secondo è Landini a confermare la situazione di stallo nell'esecutivo: «Non c'è stato detto quale sarà la decisione finale che intendono assumere, in questo abbiamo ribadito la necessità di far partire un piano di manutenzione straordinaria». Da parte dei sindacati c'è anche interesse a capire il futuro della querelle con Atlantia per Anas e Ferrovie dello Stato: si tratta infatti di soggetti appaltanti «che se funzionano possono garantire miliardi di investimenti per opere pubbliche importanti». Proprio sugli appalti è la Cisl a chiedere con forza di mettere mano agli errori dello sblocca-cantieri, perché «l'affido diretto purtroppo nel nostro Paese crea condizioni di aggravamento di una situazione dove troppo spesso ci sono infiltrazioni della criminalità». Ma la nuova fase di concertazione continua: venerdì governo e sindacati si rivedranno per un tavolo tecnico sulla rivalutazione pensioni, in attesa di segnali anche sull'Ex Ilva.

