

Rassegna del 17/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

16/02/2020	Corriere della Sera	29	Guida per investire da 5 euro a 30 mila	Trovato Isidoro	1
17/02/2020	L'Economia del Corriere della Sera	2	Expo 2015 e nuovo Ponte Morandi: L'Italia virtuosa esiste non va fermata - Investiamo su di noi tra pubblico e privato	De Bortoli Ferruccio	3
15/02/2020	Sole 24 Ore	3	Opere bloccate, arriva decreto per accelerare	G.Sa.	7
SCENARIO					
15/02/2020	Adige	12	Olimpiadi, in arrivo 300 milioni - Appalti olimpici, Trento vuol far da sé	Conte Angelo	8
15/02/2020	Arena	19	Tav, sì al piano su Verona Est Le stazioni saranno rifatte - Tav a est di Verona, ok della Regione	Giardini Enrico	10
15/02/2020	Arena	9	Quadrante Europa, sì al quarto modulo	Va.Za.	12
16/02/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	11	Ospedali, 82 milioni all'Usl e 7,4 allo Iov	si.mo.	13
15/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Scavi, fondi Ue e posti di lavoro Navi a Marghera tutti i problemi	a.zo	14
15/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Protocollo fanghi metà si riuseranno «Ma aspettiamo la prima benna»	a.zo	16
16/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Case, uffici e alberghi un altro passo in avanti	gi.co	17
16/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Venezia Monaco Confindustria in pressing - Venezia-Monaco, «sprint industriale»	Zambon Martina	18
16/02/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	13	Pedemontana, i residenti di Vallugana chiedono danni per un milione e mezzo	B.C.	20
15/02/2020	Corriere della Sera	5	Dalle infrastrutture agli aiuti alla scuola Piano da 123 miliardi per rilanciare il Sud	Piccolillo Virginia	21
15/02/2020	Corriere delle Alpi	17	«Collegamento viario a nord contro lo spopolamento»	Dal Mas Francesco	22
15/02/2020	Corriere delle Alpi	17	«Un corridoio tecnologico integrato nell'ambiente»	F. D. M.	24
16/02/2020	Corriere delle Alpi	21	Edilizia: «Segnali di ripresa del settore»	De Col Enrico	25
15/02/2020	Gazzettino	5	Bonus facciate, partono gli sconti L'assegno unico per i figli avanza	Di Branco Michele	27
15/02/2020	Gazzettino Belluno	8	Con l'A27 verso l'Europa una priorità - All'Austria piace l'idea di un valico dal Bellunese	...	29
16/02/2020	Gazzettino Belluno	2	Non solo edilizia: "Ri-Costruire" apre una finestra anche sull'arte - "Ri-Costruire" apre una finestra sull'arte delle nostre Dolomiti	Santin Giovanni	31
16/02/2020	Gazzettino Rovigo	10	Ok dell'Anas alla rotatoria sulla Romea - Nuova rotatoria in Romea Anas conferma la fattibilità	Dian Giannino	33
15/02/2020	Gazzettino Venezia	2	«Edilizia, serve la legge speciale ma anche tanta manutenzione»	Gasparon Marta	35
15/02/2020	Gazzettino Venezia	7	Fondazioni devastate, sei mesi per rifare i pontili a San Zaccaria	Vittadello Raffaella	37
15/02/2020	Giornale di Vicenza	10	Pedemontana, il tratto di Malo apre l'8 aprile - Pedemontana, pronto l'8 aprile il tratto di Malo	Erle Piero	39
15/02/2020	Messaggero	18	Cementir batte le attese con più ricavi e redditività	R.Amo	40
15/02/2020	Messaggero	9	Bonus facciate, partono gli sconti L'assegno unico per i figli avanza	Di Branco Michele	41
16/02/2020	Nuova Venezia	23	Nuovo stadio a Tessera Una cordata guidata da Mion - Nuovo stadio, spunta Mion	Berlinghieri Laura	42
15/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Covivio gestisce immobili per 24 miliardi Ricavi cresciuti del 2,6%	dell'Olio Luigi	44
16/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12	Mezzo miliardo di lavori per gli ospedali veneti	...	45
16/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2	Sanità, 150 milioni per gli ospedali E il Pronto soccorso scatena polemiche - Usl3, quasi 130 milioni per gli ospedali niente per il Pronto soccorso di Mestre	Chiarin Mitia	46
16/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3	«Soldi solo per le strutture ma qui manca il personale»	Cagnassi Giovanni	48
15/02/2020	Sole 24 Ore	3	Il pacchetto crescita punta su edilizia, ricerca e un ecobonus più elevato - Edilizia, ricerca, rilocalizzazione nel piano Mise per la crescita	Fotina Carmine	50
16/02/2020	Sole 24 Ore	2	Bonus facciate, strada in salita: difficile individuare le zone A e B - Bonus facciate, zona A o B difficile da individuare	Fossati Saverio	52
16/02/2020	Sole 24 Ore	2	Asseverazione dell'Ape e invio all'Enea per lo sconto energetico - Risparmio energetico obbligatorio con burocrazia	De Stefani Luca	54
16/02/2020	Sole 24 Ore	5	Porti e viadotti, reti al collasso dal Brennero a Palermo	Caprino Maurizio - Morino Marco	56
17/02/2020	Sole 24 Ore	6	Nelle scuole superiori 1.700 cantieri senza fondi	...	58

16/02/2020	Tempo	9 Ristrutturazioni a metà Il bonus è solo di facciata - Un bonus solo di facciata	<i>Caleri Filippo</i>	59
15/02/2020	Tribuna-Treviso	42 Un tavolo per prolungare l'A27 fino all'Austria	<i>Dal Mas Francesco</i>	61
16/02/2020	Tribuna-Treviso	37 La Regione conferma il piano «72 milioni per l'ospedale»	<i>Di.B.</i>	62
16/02/2020	Tribuna-Treviso	37 Il M5S: «Rischio eternit in 354 edifici, serve la messa in sicurezza»	<i>Di.B.</i>	63

Guida per investire da 5 euro a 30 mila

Su «L'Economia» domani con il «Corriere» anche l'Italia virtuosa del nuovo ponte Morandi: perché non usare lo stesso schema per porti, scuole e ospedali?

Imprese

Fila è diventata leader mondiale della carta per gli artisti. Ecco le mille «Champions»

La formula ibrida, pubblico-privato potrebbe dare nuovo slancio al Paese. Le ragioni le spiega Ferruccio de Bortoli nel suo intervento su *L'Economia* in edicola gratis domani con il *Corriere della Sera*.

Expo 2015 o il ponte Morandi sono due esempi indicativi: due commissari con poteri speciali, gli occhi del Paese e del mondo addosso, tempi (quasi) cinesi di realizzazione. Perché non applicare questo schema virtuoso per ristrutturare scuole, ospedali, caserme o porti?

Secondo l'Ance, l'Associazione che riunisce le imprese di costruzioni, vi sarebbero opere pubbliche, per complessivi 40 miliardi, bloccate solo per la mancanza di firme, lentezze burocratiche, la semplice paura dei funzionari di assumersi responsabilità personali, penali e patrimoniali. «Grandi interventi di ammodernamento del Paese — ricorda de Bortoli — per esempio scuole, carceri, residenze per studenti o anziani, si ripagherebbero a regime attraverso

canoni di disponibilità assicurati dagli enti gestori». Si potrebbe estendere, a queste iniziative, la prelazione sulle imposte che tutela i mutui contratti dagli enti locali con la Cdp e liberare gli investitori dal rischio regolatorio, cioè il cambiamento in corsa della normativa, dice ancora de Bortoli illustrando una proposta già ragionata.

L'intervento misto tra pubblico e privato avrebbe anche il merito di tenere a bada il debito pubblico: ognuno di noi ha sulle spalle 1.100 euro di interessi da pagare ogni anno e ne riceve 3.400 per l'avvenire tra scuola, ricerca, salute. In Germania o in Francia i cittadini ne versano meno di 700 per il passato e ne hanno 5 mila da investire sul domani.

Tra i personaggi, Massimo Candela racconta l'acquisizione della francese Arches e anticipa risultati e strategie di crescita. Un terzo del mercato premium nel mondo ora è degli italiani: margini lordi a 115 milioni su oltre 700 di ricavi. E per il 2020 «aumento a due cifre» e l'indebitamento in discesa. E poi Florentino Perez, il presidente del Real Madrid alleato dei Benetton in Aber-tis. Il presidente della squadra spagnola è l'altra spina nel

fianco di Ponzano, ha costruito un impero da due miliardi partendo da zero. Ma se salta la concessione di Autostrade rischia di perdere dividendi per 150 milioni.

E i mercati? Parla Gian Maria Mossa, l'ad di Banca Generali che è salita del 459% in Borsa in 10 anni: «Il vero nodo dei mercati saranno le elezioni americane. La politica monetaria ha fatto il suo corso, ora servirebbe una mano dalle normative fiscali. Fusioni con Mediolanum o Fineco? No, siamo troppo diversi».

Quest'anno, per la terza edizione dei Champions la classifica de *L'Economia* individua mille nuovi campioni di sviluppo, redditività, solidità finanziaria, emersi dall'analisi di ItalyPost sull'universo delle piccole e medie imprese. Dall'hospitality alla moda, dalla meccanica al manifatturiero, sono osservati speciali in questo 2020 che si apre con lo spettro di un nuovo stop alla crescita. Infine nella sezione Patrimoni, quattro ricette per investire a partire da 5 euro fino a 30 mila. Ma con l'aiuto di software, app e algoritmi per aggiornare nel tempo il portafoglio.

Isidoro Trovato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guida alla lettura

Blu
È il colore della sezione dell'«Economia» dedicata alle inchieste e agli approfondimenti affidati alle grandi firme internazionali

Arancione
La sezione dedicata all'Innovazione è arancione: sarà raccontato non solo il mondo dell'hi-tech ma tutto quanto è innovazione

Verde
La sezione Patrimoni e Finanza è verde. Ospiterà approfondimenti sul risparmio, gli investimenti, il Fisco e le pensioni

Giallo
Imprese e professioni: è la sezione gialla. Storie di grandi aziende e Pmi oltre alle novità del mondo dei professionisti

Rosso
La sezione dal colore rosso è dedicata agli osservatori, che approfondiranno i temi di economia, finanza e risparmio

**La copertina**

Il nuovo cinema italiano guadagna e non c'è solo Zalone

**Pagina 7**

La sedicesima acquisizione di Massimo Candela e Fila diventa globale

**Pagina 17**

Investire stanca: gli imprenditori raccontano perché sono in pausa

**Pagine 32-33**

Quattro portafogli per accantonare anche poco alla volta con app e algoritmi

CdS

EXPO 2015 E NUOVO PONTE MORANDI: L'ITALIA VIRTUOSA ESISTE NON VA FERMATA

Commissari che ci mettono la faccia
e tempi di realizzazione veloci:
facciamolo anche per scuole e porti

di **Ferruccio de Bortoli, Stefano Caselli**
e **Dario Di Vico 2, 16, 17**

INVESTIAMO SU DI NOI TRA PUBBLICO E PRIVATO

**Andrebbero favorite
anche le Public private
partnership per
coinvolgere tutti e fare
al meglio l'interesse
nazionale**

di **Ferruccio de Bortoli**

Se non ora quando? Non è mai esistito un momento più favorevole per fare investimenti e cercare di attrarli dall'estero. Enorme liquidità, tassi persino negativi (cioè i creditori pagano per finanziare i debitori). Risparmi delle famiglie e delle imprese elevati e troppo liquidi e, dunque, soggetti a progressiva erosione (perché tenerli fermi allora?).

Il costo opportunità di non muoversi è elevato in termini economici. Insopportabile sotto il profilo morale, perché sottrae futuro alle prossime generazioni. Si è discusso a lungo sul mo-

do di sbloccare gli investimenti pubblici già approvati e finanziati o previsti da leggi pluriennali, cioè sulla base della competenza. I bilanci annuali, però, si fanno per cassa. Le coperture vanno, di volta in volta, trovate. E, in questi ultimi anni, è accaduto che parte degli investimenti sia stata «definanziata» per soddisfare spese correnti come è accaduto a quelli di Anas (per sostenere il reddito di cittadinanza). La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli parla di 200 miliardi da spendere in 15 anni. Secondo l'Ance, l'Associazione che riuni-



sce le imprese di costruzione, vi sarebbero opere pubbliche, per complessivi 40 miliardi, bloccate solo per la mancanza di firme, lentezze burocratiche, la semplice paura dei funzionari di assumersi responsabilità personali, penali e patrimoniali. «Abbiamo ormai un armamentario di controlli ex ante — spiega Stefano Micosi, direttore generale di Assonime — che scoraggia e spaventa gli amministratori pubblici. A Maria Cannata, dirigente del Tesoro, venne chiesto dalla Corte dei Conti, in un procedimento per fortuna poi caduto, un risarcimento di un miliardo per aver sottoscritto contratti derivati a difesa di un possibile rialzo dei tassi sui titoli a lunga scadenza. Fu come uno spartiacque devastante, in tema di responsabilità erariale. Tutti si rivolgono all'Anac per autorizzazioni preventive che l'Autorità anticorruzione non può dare, se non sotto forma di linee guida. E poi c'è, da non sottovalutare, una ostilità popolare diffusa verso i nuovi cantieri».

Un recente rapporto del Servizio studi della Camera, a vent'anni dalla legge Obiettivo sulle grandi opere (25 per 90 miliardi), svela che sono state ultimate solo per il 21 per cento. In vent'anni! Uno studio della Banca d'Italia (a cura di Carla Carlucci, Cristina Giorgiantonio e Tommaso Orlando) analizza, nel periodo 2000-2013, agli interventi dell'Agenzia territoriale per la coesione. La durata mediana delle opere era di 4 anni e 10 mesi che saliva inspiegabilmente a 11 anni per importi di spesa superiori ai cinque milioni. La progettazione (quando vi erano le professionalità per farla) prendeva il 40% del già lunghissimo tempo. Gli affidamenti in media sei mesi. Non è, come si vede, solo un problema di soldi ma anche di procedure amministrative, di competenze tecniche che molti enti locali hanno perduto, di consenso popolare. Gli investimenti pubblici ammontavano al 3,3% del Prodotto interno lordo (Pil) nel 2009. Sono crollati un decennio dopo (nel 2018) al 2,1%. La nostra dotazione di capitale si impoverisce mentre accumuliamo debito ingrossato da spese correnti, sussidi, bonus che non ci possiamo permettere. Gli investimenti netti non sono sufficienti a compensare il deterioramento dei nostri mezzi di produzione. La ruggine fisica e virtuale cresce. Questa dovrebbe essere la vera emergenza del Paese. Ma, diciamoci la verità, non lo è. Quando lo è, le cose marciano spedite suscitando qualche segno di ammirazione.

Esempi da seguire

Due esempi molti diversi: l'Expo 2015 di Milano e la ricostruzione del ponte Morandi a Genova. Due commissari ad acta (Sala e Bucci) con poteri speciali. Gli occhi dell'opinione pubblica, anche in-

ternazionale, addosso. E si lavora (bene) a ritmi cinesi. Perché non replicare questo schema per una serie di progetti di valenza nazionale? Non solo per sveltire gli investimenti pubblici — meglio con commissari — ma anche per promuovere interventi privati, mobilitando risorse al di fuori del perimetro entro il quale lo Stato si indebita, seppur in maniera virtuosa. Per esempio, per promuovere le cosiddette Public private partnership, ovvero i partenariati pubblico-privati, o i progetti in *project financing*.

In altri Paesi sono formule molto più diffuse che da noi. Franco Bassanini, su *Il Sole 24 Ore*, ha elencato alcune proposte per renderli più funzionali. Si tratta di mobilitare capitali privati, magari in veicoli ad hoc, su progetti specifici in interesse nazionale che potrebbero godere di garanzie pubbliche, non standardizzate, le quali si trasformerebbero in debito statale, secondo le regole Eurostat, solo se escuse. L'estensione del rischio-Stato consentirebbe a fondi pensione, investitori istituzionali di impegnare quote maggiori dei loro portafogli, oggi dirottati in prevalenza su prodotti stranieri, ovvero progetti che creano reddito e lavoro altrove. Cassa depositi e prestiti (Cdp) è impegnata in diversi programmi di partenariato pubblico-privato nella riqualificazione urbana, trasporti, sanità. Non finanzia solo come un tempo, ma fa da advisor e fornisce l'indispensabile assistenza tecnica. Anche le fondazioni di origine bancaria, su questo versante, potrebbero essere maggiormente coinvolte.

Grandi interventi di ammodernamento del Paese — per esempio scuole, carceri, residenze per studenti o anziani — si ripagherebbero a regime attraverso canoni di disponibilità assicurati dagli enti gestori. Bassanini vorrebbe estendere, a queste iniziative, la prelazione sulle imposte che tutela i mutui contratti dagli enti locali con la Cdp e liberare gli investitori dal rischio regolatorio, cioè il cambiamento in corsa della normativa. Facciamo due esempi molto diversi di possibili grandi iniziative. Scuole. Nei centri di molte città italiane vi sono plessi da ristrutturare. I fondi privati possono rimettere a norma gli edifici. Il calo della domanda, per ragioni demografiche e soprattutto nei centri storici, libera volumetrie che gli investitori potrebbero destinare a uso residenziale. Risultato finale: aule nuove a canoni accettabili e inferiori agli esborsi attuali, valorizzazione delle aree e conseguente riduzione debito dei Comuni. I porti italiani non hanno ancora (unico progetto a Ravenna) un sistema di rifornimento di Lng (gas naturale liquefatto) per le navi di crociera. L'ultima nata

di Costa Crociere farà rifornimento regolare a Barcellona (e tutta la cambusa). I porti italiani non hanno nemmeno sistemi di allacciamento elettrico che consentirebbero alle imbarcazioni di spegnere i motori quando sono all'attracco con beneficio per l'ambiente (e reddito per i fornitori). Un grande investimento per il loro ammodernamento con riflessi positivi sul turismo e su un'industria, quella delle crociere, nella quale l'Italia è protagonista, avrebbe ritorni assicurati. L'emissione di titoli speciali quotati favorirebbe l'afflusso di risparmio privato superando i dubbi sull'illiquidità di investimenti a lunga scadenza. L'offerta al pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali di rendimenti oggi tra l'1 e il 2 per cento su scadenze trentennali o anche maggiori, sarebbe particolarmente attraente.

Nei giorni scorsi c'è stata una richiesta massiccia di Btp decennali che hanno spuntato un rendimento dello 0,91%. Il momento è più che propizio. Ma la vera domanda è: li vogliamo veramente gli investimenti o facciamo finta? Se li vogliamo veramente ogni grande progetto deve essere urgente come Expo 2015 e il nuovo ponte Morandi. Con commissari che ci mettano anche la loro faccia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Expo 2015 o il Ponte Morandi: due commissari con poteri speciali, gli occhi del Paese e del mondo addosso, tempi (quasi) cinesi di realizzazione Perché non applicare questo schema virtuoso per ristrutturare scuole, ospedali, caserme o porti?

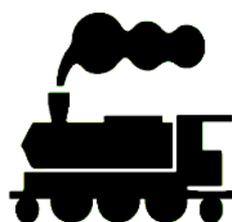
E**Project financing**

Il coinvolgimento dei privati nella realizzazione e soprattutto nel sopportare i costi di opere pubbliche — in vista di entrate economiche future — è l'anima di questi progetti finanziari

IMPREVISTI**PIAZZA DELLE CASERME**

Il Demanio ha in corso un piano per la cessione e riqualificazione di ex caserme ed ex carceri per realizzare almeno

1,2 miliardi
entro il '21.
Ma va a rilento

STAZIONE SUD**LARGO ALLA SCUOLA**

Le province lamentano oggi interventi per 7.400 scuole superiori su edifici per il 51% costruiti prima del 1976.
Già pronti

1.700 progetti
ma servono
2 miliardi

VIA DELLA SALUTE

L'emergenza ospedali è tale che anche il Conte 2 ha stanziato

2 miliardi
aggiuntivi,
per la costruzione
di nuovi ospedali

VIA DEL MARE

I porti sono 'una priorità assoluta' specie in vista del potenziamento del canale di Suez che alzerà il livello delle merci nel Mediterraneo a volumi pari a 450 miliardi di euro. L'ultimo stanziamento:

170 milioni
per l'intermodalità

VIALE DELLE FIERE

Fiera Milano, Fiera Roma e Veronafiere da anni chiedono strutture più consone a far crescere il business.

Il 50%
dell'export
è generato da contatti avviati durante le fiere

**CASA
DELLO STUDENTE**

In autunno il coordinamento Link ha calcolato in 17 mila gli studenti italiani che, pur avendone diritto, non hanno accesso alle residenze universitarie: sono il **57% del totale**

IMPREVISTI

LO SPREAD

Attualmente si aggira intorno a 130 con un rendimento decennale dello 0,91%. Si tratta di tratta di valori molto favorevoli per chi vuole effettuare investimenti sul sistema Paese. Le turbolenze della politica potrebbero far schizzare lo spread e rendere di nuovo meno vantaggiosi gli investimenti



Genova Marco Bucci,
sindaco e commissario

IL RILANCIO DEI CANTIERI

Opere bloccate, arriva decreto per accelerare

Buffagni: il modello spagnolo ha funzionato con i comuni, ora estendiamo

ROMA

I dati shock contenuti nel Rapporto della Camera sulle grandi infrastrutture prioritarie, con il 21% soltanto di opere completate a venti anni dalla legge Obiettivo (si veda Il Sole 24 Ore di ieri), spinge il decreto sblocca cantieri bis con cui il governo vorrebbe accelerare le procedure di approvazione dei progetti e rilanciare gli investimenti, oltre ad apportare alcuni correttivi legislativi al codice degli appalti. Sul tavolo c'è il tema dei commissari straordinari, che dovrebbero servire proprio a eliminare i principali ostacoli burocratici ma hanno bisogno di qualche modifica rispetto al decreto legge sblocca cantieri del governo gialloverde per poter funzionare.

Il governo è alla ricerca di nuove idee per accelerare le opere e distaccarsi dallo schema dello sblocca cantieri approvato dieci mesi fa. Una idea l'ha data ieri il viceministro allo Sviluppo economico, Stefano Buffagni, rilan-

ciando il modello spagnolo, vale a dire quelle norme proposte prima dall'Ance e poi trasformate in legge da Riccardo Fraccaro che danno ai comuni risorse da spendere immediatamente a fronte di progetti subito cantierabili. A questo proposito le stazioni appaltanti possono affidare i lavori con procedure estremamente semplificate, evitando gare formali. «Quel modello ha funzionato bene, consentendo di accelerare la spesa di investimento dei comuni, ora dovremmo estenderlo, per esempio ai ministeri e alle amministrazioni centrali», ha detto Buffagni.

L'idea non dispiace all'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, che per prima aveva proposto quel tipo di intervento molto semplificato prendendolo da quanto aveva fatto la Spagna, arrivando a spendere 13 miliardi con questa modalità.

Il tavolo sul decreto sblocca cantieri bis è appena avviato, ma i tempi entro i quali il governo vuole decidere sono stretti, probabilmente tre o quattro settimane, facendo confluire questo provvedimento nel pacchetto crescita in corso di preparazione.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'EVENTO Il governo nazionale ha approvato la legge per i giochi del 2026. Palaghiaccio e trasporti le priorità

Olimpiadi, in arrivo 300 milioni

Il Trentino punta a gestire "in proprio" gli appalti sul territorio

Per il consiglio di indirizzo e vigilanza spunta il nome dell'ex assessore Tiziano Mellarini per il Trentino

ANGELO CONTE

Una trattativa per portare al Trentino una dotazione tra i 150 e 300 milioni di euro da spendere, in proprio, per le infrastrutture destinate ai giochi olimpici invernali del 2026. Trento e Bolzano hanno avviato un confronto con il governo per poter avere maggiori risorse per finanziare la lista delle opere da realizzare prima delle Olimpiadi di Milano-Cortina che si svolgeranno anche in Trentino (Fiemme e Piné) e in Alto Adige. L'approvazione della legge olimpica da parte del consiglio dei ministri di giovedì ha messo ordine nell'organizzazione dell'evento del 2026. E per il Consiglio congiunto - organismo composto da 15 membri, con funzioni di indirizzo generale e di sorveglianza sul programma di realizzazione dei giochi - spunta il nome dell'ex assessore Tiziano Mellarini, oggi numero uno trentino della Federazione sport invernali.

A PAGINA **12**

GRANDI EVENTI

Il presidente della Provincia avvia la trattativa con il governo: «Noi e Bolzano abbiamo le nostre Agenzie per le gare relative alle strutture sul nostro territorio»

C'è attesa anche per il decreto del Ministero delle infrastrutture che assegnerà le risorse ai territori. Il Trentino potrebbe ottenere fino a 300 milioni di euro

Appalti olimpici, Trento vuol far da sé *Roma vara società ad hoc Fugatti: bandi gestiti da noi*

Il consiglio dei ministri con la legge olimpica vara Infrastrutture Milano-Cortina che gestirà fino a 2 miliardi per le opere dei Giochi

ANGELO CONTE

Una trattativa per portare al Trentino una dotazione tra i 150 e 300 milioni

di euro da spendere, in proprio, per le infrastrutture destinate ai giochi olimpici invernali del 2026. Trento e Bolzano hanno avviato un confronto con il governo per poter avere maggiori risorse per finanziare la lista delle infrastrutture da realizzare prima delle Olimpiadi di Milano-Cortina che si svolgeranno anche in Trentino (Fiemme e Piné) e in Alto Adige. L'approvazione della legge olimpica da parte del consiglio dei ministri di giovedì ha messo ordine nell'organizzazione dell'evento olimpico del 2026. In particolare sono stati messi in chiaro i compiti dei tre livelli (di controllo,

organizzativo e di investimento sulle infrastrutture, come spieghiamo nell'articolo qui a lato), con l'istituzione della Infrastrutture Milano-Cortina 2026 spa in cui Trento avrà il 5% come



Bolzano, mentre il 70% sarà in capo per il 35% ciascuno ai due ministeri (dell'Economia da un lato e di Trasporti e infrastrutture dall'altro) e il resto ossia il 20% per il 10% ciascuna a Veneto e Lombardia.

La dotazione finanziaria per la gestione degli appalti e quindi la pubblicazione dei bandi per le infrastrutture sarà di circa 2 miliardi di euro, secondo le stime del governo. Al miliardo di euro per le infrastrutture stanziato ufficialmente dall'ultima finanziaria nazionale, dovrebbe aggiungersi anche il miliardo di euro circa che deriva dal Comitato olimpico internazionale (Cio). Se così fosse, la cifra cui può aspirare il Trentino va da 150 a 300 milioni almeno. Il calcolo, per ora ufficioso, considera come destinabili al Trentino una percentuale del 20% sulle risorse disponibili, con un range che andrebbe fino a 400 milioni di euro se la cifra a disposizione della Infrastrutture spa fosse di 2 miliardi di euro.

A definire come verranno assegnate le risorse definitive sarà il Ministero dei trasporti di Paola De Micheli (Pd), con la quale la Provincia dovrebbe avere un incontro nelle prossime settimane per portare le proprie istanze.

«Sia noi che Bolzano avendo la nostra agenzia per gli appalti chiederemo che, una volta definite le assegnazioni delle opere e delle risorse, di avere una gestione nostra, ossia di usare l'Agenzia per gli appalti e quella per le opere pubbliche, per bandire le gare relative alle opere sul nostro territorio» sottolinea il presidente della Provincia, Maurizio Fugatti. Che spiega come «se ci fossero anche le risorse del Cio tra quelle per le infrastrutture, ma ancora non abbiamo una conferma ufficiale, la cifra per Trento riteniamo possa andare tra i 150 e i 300 milioni di euro». L'elenco delle richieste inviate nelle scorse settimane a Roma in vista delle Olimpiadi invernali del 2026 vale attorno ai 200 milioni di euro. Si tratta dello stadio del salto di Predazzo, del centro del fondo del lago di Tesero, lo stadio del ghiaccio di Baselga di Pinè, l'elettrificazione della tratta ferroviaria tra Trento e 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. Il collegamento ferroviario tra l'aeroporto Catullo e la linea del Brennero a Verona è stato escluso da Trento, mentre a chiederlo è stato il Veneto e potrebbe quindi trovare un finanziamento attraverso quel modo.



MILIARDI DI EURO

Tra le risorse del governo e quelle del Cio saranno 2 i miliardi a disposizione per i Giochi 2026



LA QUOTA PER TRENTO

La quota a disposizione di Trento dovrebbe essere pari al 20% del totale del budget olimpico



Lo stadio per il salto dal trampolino a Predazzo in val di Fiemme

PROGETTI FERROVIARI

Tav, sì al piano su Verona Est Le stazioni saranno rifatte

Via libera della Regione Veneto al piano da 380 milioni per il nodo dell'Alta velocità ferroviaria-Ingresso Est di Verona. Il progetto prevede la modifica del tracciato delle linee storiche Milano-Venezia e Verona-Brennero, il rinnovamento delle stazioni di Porta Nuova e Porta Vescovo e un nuovo scalo in località Cason, nei pressi di Chievo. **GIARDINI** PAG.19

INFRASTRUTTURE. La Giunta veneta ha dato parere favorevole all'intesa con lo Stato sul nodo scaligero per il tratto dalla città a Padova. Il progetto così si sblocca

Tav a est di Verona, ok della Regione

Binari dedicati ai supertreni
e si rifà la stazione di Porta Nuova
Cambierà anche Porta Vescovo
Zaia: «A breve progetto al Cipe»

De Berti: «Ora lavoreremo con Rfi per risolvere i vari problemi di tutti i Comuni lungo la tratta»

Enrico Giardini

La Tav ferroviaria, che vede già cantieri nella tratta Brescia-Verona, ora corre anche sulla Verona-Padova. La Giunta regionale ha espresso ieri il parere favorevole per perfezionare l'Intesa Stato-Regione sul «Nodo dell'alta velocità/alta capacità di Verona-Ingresso Est». In pratica è il maxipiano di lavori - interamente finanziato, con 380 milioni - per la nuova stazione di accesso e uscita dei treni Tav di Verona Porta Nuova, che coinvolgerà anche quella di Porta Vescovo, con nuovi raccordi.

La volontà espressa a Venezia dalla Giunta presieduta da Luca Zaia, è stato l'ultimo e determinante atto per fare in modo che il progetto otten-

ga l'approvazione dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. Il progetto dell'Ingresso Est della Tav interessa il territorio comunale scaligero ed è la seconda e conclusiva fase dell'intervento complessivo per sistemare il Nodo Tav di Verona. Ciò in quanto sviluppa i lavori necessari all'ingresso da est nel nodo ferroviario della nuova tratta Tav Verona-Padova. Si completano, così, gli interventi della prima fase funzionale denominata Ingresso Ovest e relativa all'inserimento della tratta Brescia-Verona.

Ma in che cosa consiste il Nodo Tav Ingresso Est? Le opere principali sono una parte di nuova linea per i treni ad alta velocità/alta capacità sulla Milano-Venezia, in questo caso da Verona a Padova. Verrà modificato il tracciato delle linee storiche Milano-Venezia e Verona-Brennero. Si rinnovano le stazioni di Porta Nuova e Porta Vescovo, quindi si prevede un nuovo scalo in località Cason, nei pressi di Chievo. E ancora: la

modifica del tracciato dei raccordi che dal bivio di San Massimo, dal Quadrante Europa e dal bivio di Santa Lucia si dirigono verso Verona Porta Nuova. Inoltre, verrà dismesso lo scalo merci di Porta Nuova-Santa Lucia, dove si prevede il Central Park.

Sul fronte regionale, sottolineando che la Regione continua a lavorare sulla Tav senza perdite di tempo, il presidente Zaia ricorda che con il passo di ieri - che segue quello per l'Ingresso Ovest di Verona, già al Cipe - il primo Cipe disponibile autorizzerà quello Est. «L'alta velocità è importante per connettere il Veneto ai mercati europei ed è necessario che la parte che interessa il Veneto venga realizzata per la Olimpiadi di Mi-



lano-Cortina 2026, se non tutta almeno fino a Verona», commenta. La nostra città, lo ricordiamo, ospiterà la cerimonia finale dei Giochi 2026, in Arena. La Regione quindi, puntualizza Zaia, ha chiesto che venga istituito un referente unico per tutto quanto riguarda il nodo di Verona, in quanto qui c'è l'alta velocità ferroviaria «entrante da ovest e da nord e uscente a est. Particolare attenzione, dunque, per il nodo di Verona», sottolinea Zaia, «con la nomina di un referente unico che si interfacci con gli enti locali e con la Regione per proseguire con il progetto Tav in modo spedito».

Ora, il provvedimento del Cipe chiuderà un iter progettuale complesso e aggiungerà un altro tassello sulla Tav Torino-Milano-Venezia.

Tanto più a Verona, crocevia di traffici, sia ferroviari che stradali, tra nord-sud ed est-ovest. «Le riunioni tra Regione e Rete ferroviaria italiana sono state numerose e ora abbiamo sciolto il progetto del nodo di Verona», dice l'assessore regionale a infrastrutture, trasporti e lavori pubblici, Elisa De Berti, veronese. «Anche nel territorio di San Martino Buon Albergo, sulla Verona-Vicenza, c'erano problematiche tecniche e le abbiamo affrontate».

Nei prossimi mesi la Regione, prosegue la De Berti, «continuerà gli incontri con i tecnici di Rfi e gli enti locali per affrontare, Comune dopo Comune, tutte le questioni. Sia quelle riguardanti il tratto approvato, Brescia-Verona, sia per la parte che via via stiamo approvando». ●



La cabina di un treno ad Alta velocità

INTERPORTO. È stato approvato da Rfi il finanziamento che consentirà di accogliere ulteriori flussi di traffico

Quadrante Europa, sì al quarto modulo

Gasparato, Consorzio Zai: «I soci possono essere soddisfatti. Non è vero che siamo alla saturazione»

Dopo il record assoluto del 2017, con 16.329 treni lavorati, l'interporto Quadrante Europa, nonostante il rallentamento dell'economia tedesca, ha raggiunto l'anno scorso quota 15.950 convogli «trattati», 53 al giorno, con un lieve incremento (+0,25%) sull'anno precedente.

La Germania si mantiene primo Paese per flussi (73,2%). Complessivamente l'80% dei traffici è diretto al Nord Europa, transitando per il valico del Brennero; il 17,5%, in crescita, è riferito al mercato domestico, a riprova della forte accelerazione che gli operatori nazionali stanno imprimendo all'intermodalità. Nove le imprese ferroviarie operanti attraverso 194 tracce su base settimanale.

Complessivamente nei 12 mesi sono transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci, otto delle quali via treno. A zavorrare la performance del primo interporto italiano, la crisi dell'automotive. «Il calo dei "treni auto" iniziato due anni fa, ha amplificato i suoi effetti; la flessione, nel 2019, è stata di 246 coppie lavorate», segnala il presidente del Consorzio Zai, Matteo Gasparato. Il balzo è invece del segmento «combinato» (semirimorchi, casse, mobili, cisterne), che ha raggiunto il record storico assoluto di oltre 14.100 treni (7.051 coppie contro le 6.768 di un anno fa). «I soci possono essere soddisfatti», commenta quindi Gasparato, presentando ieri i dati al sindaco, Federico Sboarina, al rappresentante della Camera di Commercio, Andrea Prando e al presidente della Provincia, Manuel Scalzotto. Gasparato annuncia anche che il comitato di valutazione degli investimenti di Rfi ha appena approvato il finanziamento per il Quarto Modulo del Quadrante

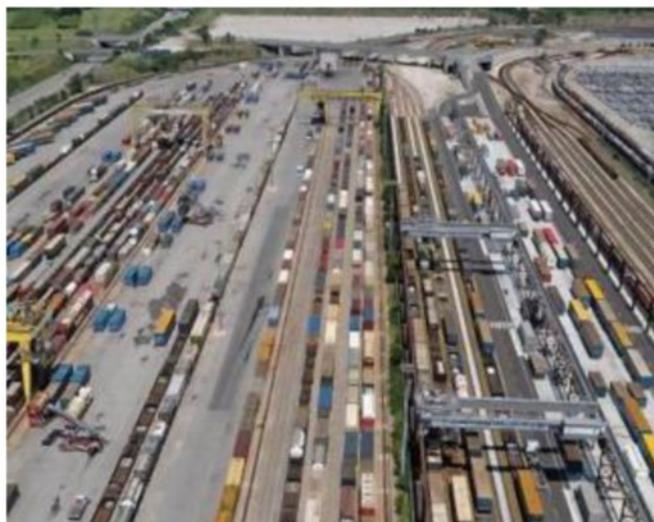
(circa 60 milioni di euro, ndr) e ha nominato l'ingegner Giuseppe Romeo come referente. L'infrastruttura consentirà all'interporto di accogliere ulteriori flussi di traffico, da un +30 ed un +50%, secondo Rfi. E a questo punto Gasparato si toglie un sassolino. «Thomas Baumgartner, presidente di Anita (autotrasportatori ed operatori logistici di Confindustria, ndr) ha torto nel ritenere che abbiamo raggiunto la saturazione. È vero che c'è qualche problema di traffico per raggiungere il Quadrante Europa e su questo chiediamo la collaborazione del Comune. La bretellina di collegamento con la tangenziale Nord potrebbe aiutare», afferma.

Poi c'è la questione dell'interporto di Isola della Scala, la cui realizzazione è collegata al rilascio delle nuove concessioni ad A22 del Brennero, che ha per soci anche Palazzo Barbieri, Camera di Commercio e Provincia, come Consorzio Zai. Questa estate un emendamento al decreto Sblocacantieri, a firma Lega - Movimento 5 Stelle stabilisce che A22 potrà utilizzare 100 milioni dal proprio «fondo ferrovia» - di 720 milioni totali, destinati al tunnel ferroviario del Brennero per costruire l'interporto isolano, in terreni di proprietà, e poi gestirlo attraverso una sua società. Una novità rispetto al decreto Del Rio che esplicitava come tutto ciò dovesse essere concertato con Consorzio Zai. Da allora nessun «correttivo» dai nuovi inquilini di Palazzo Chigi. «Noi non trattiamo i container e si può decidere ad esempio di deviare a Isola questo tipo di traffico, purché non si crei concorrenza», ammonisce Gasparato. Sboarina, al suo fianco, rassicura.

«Il protagonista della logistica veronese deve restare Consorzio Zai e la questione interporto di Isola deve essere governata da questo territorio», conclude. ● **Va.Za.**



Matteo Gasparato



L'interporto Quadrante Europa



Ospedali, 82 milioni all'Usl e 7,4 allo Iov

La Regione ha stanziato oltre 547 milioni di euro per l'edilizia ospedaliera, di cui 82 milioni andranno all'Usl 6 Euganea e 7 milioni e 400 mila all'Iov. Nel dettaglio, si tratta per lo più di adeguamenti sismici delle strutture. A Cittadella, inoltre verrà realizzata una nuova piastra degenze che comporterà la demolizione di alcune parti dell'ospedale. La sede dello Iov di Castelfranco, invece, oltre all'adeguamento sismico vedrà la creazione di un bunker per la radioterapia. «Si tratta di 34 progetti in tutto il Veneto che hanno un unico comun denominatore: la sicurezza e un ulteriore passo di efficientamento delle strutture» ha detto Manuela Lanzarin, assessore alla Sanità. (si.mo.)



Scavi, fondi Ue e posti di lavoro Navi a Marghera tutti i problemi

I dubbi del Porto in vista del Comitato

VENEZIA Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli l'ha promesso: «Per la prossima primavera sposteremo dal bacino di San Marco duecento navi da crociera». Ma ora che i tavoli tecnici si susseguono – l'ultimo è stato giovedì sera, forse ce ne sarà un altro in vista del Comitato fissato per il 3 marzo – appare chiaro che non sarà così facile avviare quegli «approdi diffusi» a cui l'Autorità di sistema portuale, insieme a tutti i soggetti coinvolti, aveva già cominciato a lavorare la scorsa estate su input del predecessore Danilo Toninelli. Sul tavolo ci sono varie soluzioni: Fusina, il terminal container di Tiv e la sponda nord del Canale industriale nord. Il Porto le ha analizzate tutte e nei documenti presentati è chiaro che nessuna sarà indolore.

Sul terminal delle «autostrade del mare», il Porto è scettico. Proprio nei giorni scorsi i promotori dell'ipotesi (Renzo Scarpa, Ottavio Serena, Andrea Gersich e Renato Darsiè) e la società di gestione di Fusina si sono incontrati e confermano la possibilità di accogliere navi anche grandi (usando i «mooring dolphins», «salsicciotti» dove far

appoggiare lo scafo, ma ancor più allungando le due banchine in costruzione); ma secondo l'ente guidato da Pino Musolino, per quest'anno potranno farci scalo solo due navi, perché la nuova darsena sarà pronta solo a dicembre e quella attuale è piena quasi al limite. Serviranno poi lo scavo di un bacino di evoluzione adeguato e lo spostamento di un oleodotto, per un costo totale di 708 mila euro e 180 giorni di lavori. «L'inserimento della funzione crocieristica permanente mette a rischio i finanziamenti europei ricevuti», aggiunge il dossier.

Quanto a Tiv il Porto ha valutato sia la banchina Lombardia che quella Veneto. Per la prima, che può ospitare navi fino a 300 metri e oltre, servono un milione e 162 mila euro (e 270 giorni di lavori) per adeguare gli ormeggi A15 e A14. L'ente ha studiato due ipotesi: con le crociere tutti i giorni potrebbero arrivarne 151, solo nel weekend al massimo 74. In questo modo però gli ormeggi A13 e A12 dovrebbero essere limitati a navi sotto i 180-200 metri, con un calo dei traffici del 20 per cen-

to e 30-35 posti di lavoro a rischio. Peggio andrebbe con la banchina Piemonte (che infatti è stata messa in secondo piano), i cui danni ricadrebbero anche sul terminal rinfuse di Multi-service, di recente acquisito dal fondo F2i, con un progetto di sviluppo. L'investimento sarebbe minore: 376 mila euro e 150 giorni di lavori. Il Porto ha anche ipotizzato una totale riconversione del terminal container di Tiv alla crocieristica: in questo caso si avrebbero 239 navi nel 2020 (151 a Lombardia e 88 a Veneto), ma ci sarebbe poi il problema di un tracollo del traffico merci. L'altro terminal container (Psa-Vecon) può infatti arrivare a gestire 500 mila teu (l'unità di misura dei container), ma così il porto dovrebbe rinunciare a 100 mila rispetto a quanti ne tratta ora, con un calo di 50 posti di lavoro. Il canale nord è una delle ipotesi anche definitive, ma in questo caso il Porto ritiene che possa essere allestita anche in via temporanea, con un accosto nel 2021 e due nel 2022: qui potrebbero arrivare 242 navi da crociera grandi. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● E' in corso una serie di incontri tecnici sul futuro delle grandi navi a Venezia, per toglierle dal bacino di San Marco

● Sul tavolo ci sono tre ipotesi: il terminal di Fusina, la banchina Lombardia di Tiv e il canale industriale nord. La scelta nel Comitato del 3 marzo





Protocollo fanghi metà si riuseranno «Ma aspettiamo la prima benna»

Pellicani: affrontare insieme i temi veneziani

VENEZIA La differenza la fanno i numeri. Oggi, con il protocollo fanghi del 1993, solo il 3 per cento dei sedimenti lagunari (i cosiddetti «classe A») potevano essere usati per il ripristino morfologico della laguna, cioè per barene, velme e così via. A breve, quando i ministri Paola De Micheli (Infrastrutture) e Sergio Costa (Ambiente) metteranno la firma sul decreto che renderà operativo il nuovo protocollo, quella quota potrebbe salire a circa la metà: con un notevole risparmio per le casse erariali, ma anche un minore riempimento dei siti di conferimento – che già sono pochissimi e quasi tutti esauriti – per quelli che fino a oggi erano ritenuti fanghi inquinati.

Giovedì, proprio mentre a Venezia si teneva la protesta della comunità portuale che chiedeva di scavare i canali, è arrivato il tanto atteso parere dell'Istituto superiore di sanità, che ha chiesto e ottenuto un riferimento all'attenzione alla catena alimentare, *in primis* vongole e pesci. «Questo istituto si riserva di produrre una nota tecnica integrativa sulle procedure da adottare», aggiunge però il parere. «Ora attendiamo che la benna, che nel corteo era appoggiata sulla chiatta, cominci a

scavare per garantire la manutenzione dei canali e l'accessibilità alle banchine», dice il presidente di Assoagenti Veneto Alessandro Santi, organizzatore della protesta dell'altro ieri.

Il nuovo protocollo parte dalle direttive europee del 2000 e del 2008 che cambiano il punto di vista sui sedimenti: non più rifiuti da conferire in siti *ad hoc*, ma potenziali risorse. Il principio è quello del «non peggioramento»: in laguna buona parte dei fanghi si possono spostare se non alterano in peggio lo stato delle aree in cui vengono portati. Per questo il documento prevede non solo campionamenti dell'area di scavo, ma anche di quella di destinazione. I fanghi – oggi divisi in A, B (la stragrande maggioranza), C e oltre C – saranno classificati in cinque modi, con le lettere dell'alfabeto greco, secondo l'analisi non solo chimica, ma anche eco-tossicologica: alfa e beta (che dovrebbero essere circa la metà) non sono pericolosi e sono riutilizzabili a diretto contatto con l'acqua, mentre i gamma devono essere «inseriti» nei primi due per poter essere usati; delta ed epsilon, infine, devono essere confinati. E' previ-

sta una procedura speciale per scavi urgenti fino a 50 mila metri cubi per motivi di pubblica incolumità o navigazione: non servirà fare analisi, ma i fanghi andranno trattati come se fossero inquinati. «Il protocollo del 1993 era drastico, ma dava certezze nei risultati - afferma l'ex professoressa Andreina Zitelli - Questo introduce una grande quantità di parametri, è macchinoso e incerto. Rischia di essere difficilmente applicabile». «Questo protocollo consentirà finalmente di valutare la reale pericolosità», lo difende invece il professor Pier Francesco Ghetti, a capo del pool di esperti che lo ha redatto. Il deputato del Pd Nicola Pellicani è soddisfatto, ma rilancia: «Questa città non può essere governata con un palleggiamento tra ministeri ed enti - afferma - Va affrontato il "dossier Venezia" per decidere che cosa fare nei prossimi trent'anni su porto, turismo, bonifiche». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Zitelli

Ci sono così tanti parametri che applicarlo sarà impossibile

Il piano

● Il protocollo fanghi è un documento del 1993 che regolava la gestione dei sedimenti lagunari

● Da due anni era in corso un processo di revisione, che ha dovuto superare varie osservazioni e che ora è finito

● Manca solo il decreto interministeriale per approvarlo



Via Ulloa

Case, uffici
e alberghi
un altro passo
in avanti

Il progetto di via Ulloa fa un ulteriore passo avanti. Dopo il via all'accordo dato a luglio dal consiglio comunale, la giunta ha approvato il rapporto ambientale. Ora manca la valutazione ambientale strategica della Regione, oltre al voto finale sull'accordo in variante al piano degli interventi. Il progetto viene presentato come la «prosecuzione» su Marghera della piastra a scavalco della stazione ferroviaria: prevede un parco pubblico attrezzato di oltre 30 mila metri quadri, un parcheggio multipiano privato in convenzione (altri 26.500 metri quadri), un'area commerciale (6 mila metri quadri), uffici (10 mila metri quadrati), case (14.400) e alberghi al

massimo per 14 mila metri quadri. «L'intervento è frutto dell'accordo tra il Comune e la Cediv di Salini Costruttori — ha detto l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin — consentirà di connettere la città giardino con il centro di Mestre sfruttando il progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria. Intanto abbiamo già avviato questo percorso ideale, da piazza Ferretto a piazza Mercato, attraverso l'illuminazione colorata degli alberi e la punti luminosi sui marciapiedi». Anche sul lato di Mestre sono previste nuove cubature a destinazione mista, in particolare hotel e direzionale, ma l'accordo per via Ulloa riguarda solo Marghera, comprendendo le opere di urbanizzazione collaterali, compreso l'accesso al futuro park multipiano direttamente dalla tangenziale. (gi. co.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INFRASTRUTTURE

Venezia Monaco
Confindustria
in pressingdi **Martina Zambon**

Torna d'attualità il prolungamento a Nord dell'A27. E sulla Venezia-Monaco Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno, dice: «L'aspettiamo da almeno 30 anni». E l'ipotesi del project financing vive una seconda giovinezza. I rumors parlano di un interesse del gruppo Rothschild.

a pagina 5

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

Venezia-Monaco, «sprint industriale»

Sul prolungamento dell'A27 in Austria e Germania alzano la voce Berton e Marinese: «Opera fondamentale per il Nordest». Primi spiragli anche da Bolzano. E spuntano investitori internazionali

VENEZIA Cento chilometri o poco più di cui si iniziò a vagheggiare nel 1960 con il primo progetto di un'autostrada che collegasse Venezia a Monaco. A rivitalizzare il sogno ci pensò la controversa stagione dei project financing in epoca Galan. Il project che prevede un tracciato fino a Perarolo, in pieno Comelico, ai piedi del monte Cavallino, portava la firma di Finco-sit, Adria Infrastrutture e Mantovani. Ma il parere del ministero dell'Ambiente, nel 2012, non fu positivo. Il resto è storia nota, il project rimase in un cassetto ma negli ultimi mesi il tema è tornato alla ribalta con una molla, quella delle categorie economiche. Di due giorni fa un incontro organizzato da Unioncamere e Cisl ma è anche Confindustria a premere sull'acceleratore.

Vincenzo Marinese, alla guida degli industriali veneziani non ha dubbi: «Un'opera che colleghi Venezia e il suo porto direttamente alla Germania è fondamentale». Risposta pronta anche all'opposizione di stampo ambientalista (di ieri la presa di posizione della galassia di associazioni ambientaliste che include Italia Nostra e WWF a Belluno): «Tracciati più brevi sono automaticamente meno inquinanti» prosegue Marinese, che aggiunge anche la ricetta per non lasciar affondare anche il sogno della Venezia-Monaco nelle sabbie mobili in cui si è arenata ad esempio l'alta velocità: «La gestione commissariale ha dimostrato sul ponte Morandi a Genova che fare e fare bene è possibile». Ancor più battagliera, se possibile, Lorraine Berton, presidente degli industriali bellunesi: «Abbiamo lavorato con associazioni di categoria e sindacati per arrivare a un documento già presentato al governatore Luca Zaia. Lo sbocco a nord è nell'interesse non solo bel-

lunese ma di tutto il Nordest. E sono 30 anni che se ne parla. Attendiamo proposte nel rispetto dell'ambiente ma con un po' di modernità. Confidiamo nell'azione di Zaia a cui dobbiamo un risultato importante come le Olimpiadi».

Fra gli scogli da superare, in passato, c'è stata la forte opposizione dell'Alto Adige impegnato a difendere l'asse del Brennero. Le cose, però, stanno cambiando. Daniel Alfreider, assessore provinciale alle Infrastrutture, spinge in primis sul progetto ferroviario Venezia-Cortina ma apre uno spiraglio sul prolungamento dell'A27: «Ci sono varie ipotesi e vari tracciati - spiega - varianti che toccherebbero la Pusteria, altre invece che arriverebbero direttamente in Austria passando sottoterra. I primi, quelli che passano attraverso le valli, sono impensabili. Ma su quelli sotterranei siamo disposti a discutere». Il cambio di rotta è facilmente motivato dall'intasamento che sta affliggendo proprio il Brennero, ancora in attesa del tunnel di base. Qualcosa, sotto traccia, si sta muovendo. Ma è chiaro che la premessa fondamentale perché il project lungamente abbandonato riprenda vita è un dialogo ufficiale fra governo nazionale e Austria. La Carinzia si è dichiarata ben disponibile a intervenire per accogliere il



nuovo asse autostradale a Sillian, poco dopo San Candido e il confine e collegarlo, in direzione Lienz, con l'autostrada che porta a Monaco, in Baviera. Il costo ipotizzato dell'opera arriverebbe complessivamente (al netto che un tracciato definito ancora manca all'appello) fra i sette e gli otto miliardi di euro. Una cifra monstre che, con gli infelici precedenti veneti, rischia di far paura. Anche a fronte di un tempo di realizzazione, visto che si parla di tracciato in trincea e in galleria in un'area delicata come quella delle Dolomiti, di circa quindici anni. Infine, il capitolo finanziamenti. Se il parlamentare austriaco intervenuto all'incontro veneziano, Christian Ragger, ha invocato apertamente l'utilizzo di fondi europei, c'è anche chi non scarta a priori l'idea di un'opera da realizzare con lo strumento del project financing. Con un distinguo fondamentale: il coinvolgimento di grandi gruppi internazionali. E c'è chi giura che un valico transfrontaliero sia ritenuto da alcuni gruppi inglesi e tedeschi un buon affare. E spunta il nome del gruppo Rothschild già coinvolto, ad esempio in Progetto Italia di Salini Impregilo e Cdp.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

8**I costi**

L'ipotesi finanziaria per la realizzazione del prolungamento dell'A27 in Austria oscilla fra i sette e gli otto milioni di euro

Berton (Belluno)

Attendiamo lo sbocco a Nord da trent'anni, qui imprenditori e sindacati sono tutti d'accordo, confidiamo nel governatore Zaia

● Di un'autostrada «dolomitica» fra Venezia e Monaco si inizia a parlare nel 1960 ma l'A27 arriva solo fino a Belluno

Marinese (Venezia)
Un'autostrada che colleghi Venezia e il suo porto direttamente alla Germania è assolutamente fondamentale

● L'ultimo tentativo risale al periodo 2.000-2012 con un project financing che è rimasto lettera morta

● Ora Unioncamere, Cisl e Confindustria, appoggiati dalla Regione, ne chiedono la realizzazione

Pedemontana, i residenti di Vallugana chiedono danni per un milione e mezzo

Notti insonni e problemi di salute, in 14 presentano il conto a Sis

MALO I problemi alla salute risultano dai vari referti emessi dall'ospedale, ma anche da specialisti e primari, e ora sono allegati alla richieste danni: quattordici gli atti di citazione notificati, per un conto da presentare al consorzio stabile Sis che supera il milione e mezzo di euro. Le cause sono quelle promosse dai residenti di Vallugana di Malo che in più occasioni avevano raccontato delle notti passate insonni e dei «piccoli terremoti» diurni, fatti di rumori e tremolii continui, succubi del via vai dei camion e delle esplosioni diurne e notturne (ora non più registrate) al vicino cantiere della Pedemontana dove si sta scavando la galleria. Costretti ad assumere ansiolitici per dormire, finiti al pronto soccorso per problemi al timpano o visitati in psichiatria perché in preda a grande ansia e stress, con ripercussioni anche nell'ambito del lavoro e della scuola.

Ora quei malesseri e problemi di salute, che riguardano interi gruppi familiari, sono stati accertati da alcuni medici primari e specialisti di prestigio di neurologia e psichiatria e allegati alle azioni legali che l'avvocato Giorgio Destro di Padova ha redatto e depositato con la collega Serena Pomaro. Atti di citazione (quattordici in tutto) con richieste di risarcimento per il danno fisico subito da parte di ogni componente della famiglia che in totale superano la cifra di 1,5 milioni di euro. Documenti che mettono nero su bianco gravi disturbi da stress anche cronicizzati legati alle mutate condizioni ambientali, numerosi attacchi di tosse per la polvere sollevata dal cantiere, traumi acustici, e pure ansia e depressione reattiva, insonnia ormai cronica con relativa prescrizione di tranquillanti. Abbastanza, per i medici, stando ai medici, per influire sull'assetto psichico.

Gli stessi legali patavini hanno allegato alle cause anche una relazione a firma della dottoressa Marina Lecis, iscritta nel registro dei periti del tribunale di Padova. La nota esperta ambientale aveva evidenziato la concentrazione e la pericolosità delle polveri sollevate durante i lavori della Pedemontana, il cosiddetto «smarino», tanto che era arrivata a chiedere «a carattere di urgenza la cessazione di tali attività di cantiere che mettono a serio rischio e pericolo la salute degli abitanti».

B.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cause
Pedemontana, il comitato Vallugana non molla. Sopra l'avvocato Giorgio Destro



La presentazione Gaffe nelle slide: la foto è di Duino (Trieste)

Dalle infrastrutture agli aiuti alla scuola Piano da 123 miliardi per rilanciare il Sud

Il premier Giuseppe Conte arriva a Gioia Tauro, e annuncia un piano per il Sud da 123 miliardi, 33,5 solo per le infrastrutture. Disegna un Mezzogiorno attento ai giovani, interconnesso, green, inclusivo, che lotti la povertà educativa, potenzi l'edilizia scolastica, estenda la no tax area, con dotazione infrastrutturale riammodernata e una sanità efficiente. Un Sud che sia frontiera tecnologica, con agevolazioni fiscali per finanziare la ricerca e le assunzioni di ricercatori, Sembra quasi il Nord. Così quando viene fuori su Twitter che la foto per illustrare le 80 pagine di Piano per il Sud in realtà è la rocca di Duino in Friuli Venezia Giulia iniziano gli sfortò. Subito stroncati dal ministro per il Mezzogiorno, Giuseppe Provenzano: «Il senso è che bisogna guardare al Sud per rilanciare lo sviluppo anche al Nord. Riuscite a leggere le slide o vi interessa solo una figura?».

Virginia Piccolillo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Roma Il ministro per il Mezzogiorno Giuseppe Provenzano, 38 anni, presenta il Piano per il Sud (con la foto sbagliata)



L'INCONTRO A MESTRE

«Collegamento viario a nord contro lo spopolamento»

Tutti d'accordo ieri al convegno sulle infrastrutture organizzato dalla Cisl
Resta da capire cosa fare. L'assessore De Berti: «Mettiamoci intorno al tavolo»

Francesco Dal Mas

BELLUNO. «Sfondare» le Alpi, a nord del Veneto, per liberare la provincia di Belluno dall'isolamento e quindi dallo spopolamento. Magari con una galleria sotto il monte Cavallino, al confine con l'Austria. Sono tutte d'accordo le categorie economiche e sociali per tentare quest'avventura, allungando l'A27 che si ferma a Pian di Vedoia, alle porte di Longarone. Ma come andare avanti? Asfaltando i versanti delle Dolomiti? «Mettiamoci attorno ad un tavolo, studiamo le possibili soluzioni e poi decidiamo», è l'invito di Elisa De Berti, assessore regionale ai Trasporti, «noi insieme agli enti locali, e al mondo dell'economia e del lavoro, ma anche con il Governo. Perché», ricorda ancora l'assessore, «a Belluno non tutti sono d'accordo»; non lo sono né il ministro D'Incà né il parlamentare De Menech.

L'ipotesi di un collegamento verso nord, con la Carinzia, più disponibile del Tirolo ad accettare nuove infrastrutture, è stata rilanciata dal convegno che la Cisl del Veneto e Unioncamere hanno tenuto ieri a Mestre per trovare nuovi sbocchi al porto di Venezia e all'economia regionale. Non importa se a quel tavolo indicato da De Berti dovesse scaturire l'opzione di una superstrada o anche di una strada, ma a scorrimento veloce. «L'importante», hanno condiviso Mario Pozza, presidente di Unioncamere, e Gianfranco Refosco, segretario regionale della Cisl, «è che la provincia di Belluno e il Veneto orientale possano finalmente respirare a pieni polmoni. Con un duplice obiettivo: frenare la deriva sociale-demografica, oltre che economica, delle terre alte, e consentire

uno sfogo al porto di Venezia».

Il tema riprende una piattaforma presentata l'anno scorso al presidente della Regione Luca Zaia da Confindustria Dolomiti, Confartigianato, Concommercio, Cna e dalle altre realtà economiche della provincia, come pure dai sindacati Cgil, Cisl e Uil. Si è dichiarato d'accordo il presidente della Provincia di Belluno Roberto Padrin, che ha assicurato il proprio impegno per convincere di questa priorità infrastrutturale anche le diverse istituzioni bellunesi. Tra le due liste che partecipano alle elezioni di domenica, ce n'è una che non condivide l'ipotesi autostradale; contrari sono anche numerosi sindaci del Cadore. «Certo, questa prospettiva», ha precisato Padrin, «va portata avanti contestualmente agli obiettivi che ci siamo dati per il potenziamento del trasporto ferroviario, il Treno delle Dolomiti, almeno fino a Cortina, e il raccordo ferroviario tra la Val Sugana (Primolano) e Feltre».

Gli ambientalisti hanno diffuso, a margine del convegno, un volantino che ripropone la loro contrarietà all'asfaltatura del Cadore. Ma perplessità sono state manifestate, sempre in sede di convegno, anche dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia, Pino Musolino. Immaginando che tra trent'anni il trasporto su gomma diventerà marginale, mentre sarà ancora strategico quello su ferro, «non è», si è chiesto Musolino, «che realizziamo un'opera obsoleta nel momento in cui entra in funzione?». «Quando parliamo di infrastrutture materiali non dimentichiamo quelle ferroviarie», ha insistito il segretario Cna, Matteo Ribon. «Sappiamo tutti che il nodo di Longarone rappresenta una criticità

che va affrontata e risolta anche in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina. Sappiamo anche che il congestionamento della Feltrina deve trovare velocemente respiro con la conclusione della Pedemontana Veneta. Tuttavia il prolungamento dell'A27 non può rappresentare da solo la priorità e la risposta al problema. È innegabile che la decisione del mezzo, deve tendere ad avere visione di sviluppo coniugando il territorio alle reali esigenze delle realtà produttive e turistiche venete».

Ma per l'assessore De Berti è inimmaginabile realizzare una ferrovia per il trasporto merci ai piedi delle Dolomiti: sarebbe troppo impattante. «Il progetto regionale allo studio prevede», ha ricordato l'assessore, «un treno turistico di collegamento tra Venezia e Cortina, con servizio passeggeri anche sul posto». Come ha ricordato Paolo Doglioni, di Concommercio Belluno, sono ormai 63 anni che si parla di Venezia-Monaco e l'autostrada è trunca a Pian di Vedoia. Chi negli ultimi anni ha provato ad immaginare un progetto compatibile con il delicato contesto ambientale delle Dolomiti – tra questi il professor Giovanni Campeol, che rappresenta il Veneto in Eusalp – propone un'autostrada per metà in galleria, da utilizzare come «corridoio tecnologico» tramite cui far passare corrente, gas, telefonia, fibre ottiche e ogni altro servizio, cancellando dal territorio tutte le servitù impattanti. Servirebbero, però, 8 miliardi di investimento. Il treno delle Dolomiti incontra difficoltà perché il solo tratto Calalzo-Cortina costa circa 1 miliardo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un momento del convegno svoltosi ieri a Mestre sul futuro delle infrastrutture

«Un corridoio tecnologico integrato nell'ambiente»

BELLUNO. Non sarà un'altra autostrada, l'autostrada di città. Ma un corridoio tecnologico, per il 50% in galleria, con caselli telematici ed aree di sosta che saranno degli autentici microparchi. Così Giovanni Campeol ha rilanciato il prolungamento dell'A27 fino a Lienz. «Non vogliamo chiamarlo autostrada? Diamogli pure il nome di pista forestale. L'importante è», ha insistito Campeol, «che sia perfettamente integrata in questo delicato contesto ambientale».

Quattro ore di dibattito ieri al convegno al Centro Congressi Laguna di Mestre. Il progetto è improponibile perché la Convenzione delle Alpi vieta gli attraversamenti alpini, nuovi valichi? C'è chi sostiene che non è vero, andiamo a verificarlo, è stato l'invito di Roberto Padrin, presidente della Provincia. È stato Christian Ragger, deputato al parlamento austriaco e membro del Land della Carinzia, più volte assessore, a portare la disponibilità delle sue amministrazioni verso questo corridoio. A questo punto, però, qualche relatore si è chiesto se è davvero saggio investire tante risorse per andare appena oltre il confine, a Lienz per la precisione, e non puntare, invece, fino a Monaco, per dare uno sfogo autentico non solo all'economia bellunese, ma anche al porto di Venezia.

Per Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato

Belluno, si pone la necessità, anzi l'urgenza che la piattaforma infrastrutturale presentata l'anno scorso dalle categorie economiche e sociali al governatore Luca Zaia venga fatta propria anche da tutte le istituzioni bellunesi. Anzi, Scarzanella ha affidato questo compito al presidente della Provincia, Padrin. Il quale ha raccolto e ha rilanciato. Scarzanella lo ha detto fuori dai denti, quasi un monito: «l'immobilismo non può essere una scelta». Certo, lo sfondamento a nord non può limitarsi ad essere la proposizione di una strada, ma va considerato in un preciso contesto di sviluppo. Ecco perché Matteo Ribon di Cna ha rilanciato la prospettiva dell'aggancio con la Germania. Paolo Doglioni, presidente di Confcommercio, ha evidenziato ancora una volta l'urgenza di queste ore, ricordando, con ironica amarezza, che Belluno ha dovuto attendere più di 60 anni la ferrovia («e il primo treno è arrivato con un'ora e mezza di ritardo») ed altrettanti stanno trascorrendo da quando venne costituito il Comitato per l'autostrada Venezia-Monaco.

Tempi rapidi: ecco la scommessa. L'ha rilanciata Mario Conte, sindaco di Treviso e presidente dell'Ance, perché gran parte delle opere sono tutte in ritardo. «Ma soprattutto perché», ha sottolineato Padrin, «è l'emergenza demogra-

fica ad imporlo. Prendiamo Longarone, il comune più industrializzato della provincia: l'anno scorso ci sono stati 81 morti e solo 25 nascite». «Quindi», ha detto il segretario della Cisl, Gianfranco Refosco, «bisogna agire in fretta. Pensiamo sia importante ragionare di un nuovo accesso verso Nord, nell'alto bellunese, che metta in connessione l'autostrada A27 (oggi si interrompe poco dopo Belluno, verso Longarone) alla rete autostradale europea, facendo diventare questo segmento viario veramente strategico per tutto il territorio del Veneto e un'ulteriore opportunità di sviluppo per i commerci che partono dal Porto di Venezia», ha spiegato Refosco. «È del tutto evidente che qualsiasi intervento infrastrutturale debba tener conto di una approfondita analisi dei costi, prendendo in considerazione però tutte le ricadute in termini economici dell'intervento, da valutare non solo in termini locali, ma per l'effetto che questo ha in tutta l'economia regionale. Così come non vanno trascurate le valutazioni ambientali soprattutto in un territorio ad alto valore paesaggistico, per cui immaginiamo una infrastruttura innovativa tecnologicamente avanzata che ponga il Veneto all'avanguardia». —

F.D.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tavolo dei relatori al convegno della Cisl sulle infrastrutture



Edilizia: «Segnali di ripresa del settore»

Aperta a Longarone la fiera Ri-Costruire arrivata alla quindicesima edizione. Importante il settore dedicato all'arte

La ditta Varettoni di Borca e Mondocasa hanno vinto i premi della rassegna

Enrico De Col

LONGARONE. Aperta l'edizione numero 15 di "Ri-Costruire 3.0" e "Arte in Fiera" all'insegna della sostenibilità, con speranze di ripresa.

Il salone che abbina arte ed edilizia quest'anno guarda con ottimismo al futuro pensando alle nuove tecnologie nell'ambito di risparmio ed efficienza.

«Siamo arrivati al traguardo dei 15 anni – ha detto il presidente di Longarone Fiere Gian Agelo Bellati – grazie alla sinergia tra artisti, imprese e associazioni di categoria. La presenza è sempre buona con 152 ditte, provenienti anche da Norvegia e Stati Uniti. I temi sono sempre più l'attenzione al risparmio energetico e l'economia circolare legata in particolare al sistema casa».

«Quest'anno ho puntato sulle eccellenze venete – spiega Franco Fonzo, direttore di

Arte in Fiera – portando negli stand le opere di due grandi maestri che hanno fatto scuola in tutta Italia e non solo ovvero Toni Benetton e Augusto Murer. Spazio anche per la lavorazione del legno e del vetro nell'ideale legame tra Dolomiti e Venezia. C'è in atto anche un gemellaggio con artisti austriaci e i progetti di riqualificazione attraverso l'arte come fatto nel quartiere San Liberale di Treviso».

«Ci sono dei segnali di ripresa del settore – commenta il presidente della Provincia Roberto Padrin – ha resistito chi ha saputo crederci e chi ha saputo rinnovarsi. Adesso si fa fatica a trovare operai edili in provincia e per questo è necessario puntare sulla formazione perché non esiste solo il settore dell'occhiale ma ci sono anche interessanti prospettive occupazionali legati al mondo delle costruzioni».

«Le grandi opere di prossimi anni garantiscono opportunità – aggiunge il deputato Roger De Menech – ma bisogna guardare al minor consu-

mo di suolo e puntare sulla qualità. Poi puntare anche alla sistemazione dei centri storici dei nostri paesi».

Spazio poi per la quinta edizione dei premi legati alla rassegna, con la collaborazione di Cipa e Cfs. Per la sezione "green" ha vinto la ditta Varettoni di Borca mentre per la sezione "sistema casa montagna" ha vinto la ditta Mondocasa Srl.

Infine la donazione dell'opera realizzata dal Consorzio Mascherai Alpini durante l'ultima edizione di Arredamont. Si tratta di due panche realizzate con gli schianti di Vaia con gli schienali che rappresentano bassorilievi delle maschere alpine. Tutti i giorni della manifestazione sarà possibile visitare la mostra "Slovene Alpine Architecture 2008-2018" con le buone pratiche di edilizio grazie alla collaborazione della Fondazione Architettura Belluno. Arte in Fiera e Ri-Costruire 3.0 rimarranno aperte anche oggi e il prossimo fine settimana da venerdì. L'orario di apertura al pubblico è dalle 10 alle 19 nelle giornate di sabato e domenica, dalle 14.30 alle 19 il venerdì. —





Qui sopra la ditta Varettoni premiata, in alto l'inaugurazione delle due panche dei Mascherai

Bonus facciate, partono gli sconti L'assegno unico per i figli avanza

CIRCOLARE ATTUATIVA DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE SULLA DETRAZIONE AL 90%, POTRÀ USARLA ANCHE CHI È IN AFFITTO

IERI NUOVO TAVOLO SULLA RIFORMA DELL'IRPEF, VERSO DUE DISEGNI DI LEGGE DELEGA PER LE MISURE

IL FOCUS

ROMA Il governo va avanti sull'assegno unico alle famiglie. Ieri nel nuovo vertice di maggioranza si è discusso della bozza del disegno di legge del ministro Elena Bonetti. Il governo, come ha spiegato il vice ministro all'Economia Antonio Misiani, presenterà più strumenti legislativi: una legge delega sull'assegno unico e una sulla riforma Irpef. Nel primo pacchetto finirà il contributo mensile per ogni figlio a carico fino all'età di 26 anni (in misura decrescente) che sarà finanziato con i fondi stanziati in manovra e con una razionalizzazione di tutti gli altri contributi già presenti. Saranno anche tagliati i costi per l'istruzione e dotati i giovani di una carta servizi. Intanto l'Agenzia delle entrate ha diramato la circolare attuativa sul bonus facciate. Anche per chi è in affitto e vorrà migliorare l'aspetto esterno della casa, avrà accesso al bonus. A condizione che il proprietario sia informato e, ovviamente sia d'accordo. "Bonus facciate" al via e a maglie larghe. L'Agenzia delle Entrate ha pubblicato la circolare che fissa le regole necessarie per poter usufruire della detrazione fiscale del 90%, da spalmare su 10 anni, delle spese sostenute, senza limiti d'importo, per gli interventi di recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti, prevista dalla Legge di Bilancio. «Ai fini della detrazione – si legge nel documento firmato dal numero uno del fisco, Ernesto Maria Ruffini – i soggetti beneficiari devono possedere o detenere l'immobile oggetto dell'interven-

to in qualità di proprietario, nudo proprietario o di titolare di altro diritto reale di godimento oppure detenere l'immobile in base ad un contratto di locazione, anche finanziaria, o di comodato, regolarmente registrato, ed essere in possesso del consenso all'esecuzione dei lavori da parte del proprietario». Ampi i margini di manovra sui lavori.

LE MOTIVAZIONI

Gli interventi, spiegano dagli uffici di Viale Cristoforo Colombo – devono essere finalizzati al "recupero o restauro" della facciata esterna e devono essere realizzati esclusivamente sulle "strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi. L'agevolazione, pertanto, riguarda gli interventi effettuati sull'involucro esterno visibile dell'edificio, vale a dire sia sulla parte anteriore, frontale e principale dell'edificio, sia sugli altri lati dello stabile (intero perimetro esterno). Tra i lavori agevolabili rientrano quelli per il rinnovo e consolidamento della facciata esterna dell'edificio, inclusa la mera tinteggiatura o pulitura della superficie, e lo stesso vale per i balconi o per eventuali fregi esterni. E ancora, lavori sulle grondaie, sui pluviali, sui parapetti, sui cornicioni e su tutte le parti impiantistiche coinvolte perché parte della facciata dell'edificio. Altro aspetto importante: beneficiano della detrazione anche le spese correlate agli interventi e alla loro realizzazione, ad esempio perizie, sopralluoghi, progettazione dei lavori e installazioni di ponteggi. Anche gli interventi in-

fluenti dal punto di vista termico o che interessino oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio rientrano nel campo del bonus facciate. Entrando nel dettaglio finanziario, il fisco spiega che, per il calcolo della detrazione, per le persone fisiche, si deve far riferimento al criterio di cassa, ovvero, alla data dell'effettivo pagamento, indipendentemente dalla data di avvio degli interventi. Ad esempio, un intervento ammissibile iniziato a luglio 2019, ma con pagamenti effettuati sia nel 2019 che nel 2020, consentirà sì la fruizione del "bonus facciate" ma solo con riferimento alle spese sostenute nel 2020. Per le imprese individuali, le società e gli enti commerciali, si guarderà invece al "criterio di competenza" e, quindi, alle spese da imputare al periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2020, indipendentemente dalla data di avvio degli interventi. Per godere dell'agevolazione, i contribuenti non titolari di reddito d'impresa, devono effettuare il pagamento delle spese tramite bonifico bancario o postale dal quale risulti la causale del versamento, il codice fiscale del beneficiario della detrazione ed il numero di partita Iva. Inoltre, è necessario indicare nella dichiarazione dei redditi i dati catastali identificativi dell'immobile e, se i lavori sono effettuati dal detentore, gli estremi di registrazione dell'atto che ne costituisce titolo e gli altri dati richiesti ai fini del controllo della detrazione.

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lavori di ristrutturazione di un edificio

Belluno Con l'A27 verso l'Europa una priorità

L'Austria non ha pregiudizi su un valico con la provincia di Belluno. La conferma è arrivata nell'incontro di ieri pomeriggio a Mestre, organizzato da Cisl Regionale e Unioncamere del Veneto per fare il punto sulle infrastrutture necessarie alla regione.

A pagina VIII

All'Austria piace l'idea di un valico dal Bellunese

►Ieri a Mestre l'incontro per fare il punto ►Le categorie chiedono aiuto alla politica sulle opere necessarie in questa regione Padrin: «Per ora non c'è parere unanime»

**MARIO POZZA
PRESIDENTE
UNIONCAMERE:
«PREPARIAMO
UN PROGETTO
PER IL GOVERNO»**

IL CONVEGNO

Non ci si aspettava che potessero arrivare delle decisioni. Ma ci si aspettava di capire l'aria che tira. Per farlo partiamo dalle parole di Christian Ragger, 46enne membro del Consiglio Nazionale dell'Austria. «Serve un'alleanza - ha spiegato Ragger - che riunisca Tarvisio, Brennero e Belluno». Insomma, l'ex partito di Jörg Haider (poi transitato al Bzo) non solo vedrebbe di buon occhio il progetto di uno sbocco a Nord ma addirittura potrebbe rappresentare un buon partner su cui poter contare.

IL DIBATTITO

L'incontro ieri pomeriggio a Mestre, un dibattito organizzato da Cisl Regionale e Unioncamere del Veneto per fare il punto sulle infrastrutture. Dal Por-

to di Venezia e la Via della Seta all'aeroporto. Insomma un dibattito su quanto un collegamento Veneto con l'Austria potrebbe essere utile all'intera regione. «La Regione c'è stata, c'è e ci sarà sul progetto di realizzare un collegamento diretto stradale tra il Veneto e l'Austria - ha affermato l'assessore alle infrastrutture e ai trasporti della Regione Veneto Elisa De Berti nel suo intervento - al Bellunese e a tutto il Veneto questa infrastruttura serve come servono altre opere come la Roma Commerciale. Facciamo uno studio, confrontiamoci col territorio e poi facciamo sintesi per portare questo progetto a Roma. Che poi possa essere una strada, una superstrada o un'autostrada lo decideremo poi. L'importante è partire. Tenendo presente anche che un eventuale "Treno delle Dolomiti" servirà solo per il trasporto locale e per i turisti, scordiamoci che possa portare anche merci». Paolo Doglioni, presidente della Confcommercio di Belluno e vice presidente regionale, ha ricordato come il territorio di Belluno abbia dovuto aspettare più di 60 anni per vedere

realizzate grandi opere e che quest'opera sia una necessità «per tutto il Veneto e non solo per il Bellunese anche in vista delle Olimpiadi, per questo è necessario fare squadra, siamo di fronte a una necessità impellente e non possiamo aspettare altri 63 anni perché vengano realizzate opere stradali». Anche la presidente della Confartigianato di Belluno Claudia Scarzanella ha chiesto ai politici e al territorio di fare sintesi. «Compito arduo - ribatte il presidente della Provincia Roberto Padrin - molti sindaci, soprattutto nella zona del Cadore, non vedono di buon occhio questa ipotesi. Ho anche sottolineato che la Feltre Primolano rimane una priorità come lo sono le dotazioni tecnologiche». «Sap-



priamo anche che il congestionamento della Feltrina deve trovare velocemente respiro attraverso la conclusione della Pedemontana Veneta. Tuttavia il solo prolungamento dell'A27 non può rappresentare da solo la priorità e la risposta al problema» ha sottolineato il segretario veneto Matteo Ribon.

LE CONCLUSIONI

Per la Cisl, invece, è intervenuto Gianfranco Refosco, Segretario generale Cisl Veneto: «Pensiamo sia importante ra-

gionare ad un nuovo accesso verso Nord, nell'alto bellunese, che metta in connessione l'autostrada A27 alla rete autostradale europea, facendo diventare questo segmento viario veramente strategico per tutto il territorio del Veneto e un'ulteriore opportunità di sviluppo per i commerci che partono dal Porto di Venezia». «Le categorie sono d'accordo, prepariamo un progetto e poi parliamo col governo», chiude il presidente di Unioncamere Veneto e di Treviso-Belluno Mario Pozza.



I PIANI Del prolungamento dell'A27 si parla da decenni ma l'idea non ha mai preso quota. Ora però è un territorio più ampio a chiederla

**NON SOLO EDILIZIA:
"RI-COSTRUIRE"
APRE UNA FINESTRA
ANCHE SULL'ARTE**

Il taglio del nastro
La rassegna di Longarone Fiere
G. Santin a pagina 11



“Ri-Costruire” apre una finestra sull’arte delle nostre Dolomiti

► Taglio del nastro per la rassegna che spazia sull’edilizia sostenibile. Padrin: «Settore in crisi, ma c’è una ripresa»

**CONSEGNATI I PREMI
ALLA VARETTONI
PER IL SETTORE GREEN
E A MONDOCASA
PER LA CAPACITÀ
DI FARE SISTEMA**

LA VETRINA

LONGARONE Si è accesa nel nome di un binomio il nuovo appuntamento fieristico di Longarone Fiere che ieri da una parte ha ospitato l’inaugurazione della 15^a edizione di “Ri-Costruire 3.0”, il salone dell’edilizia, del risparmio energetico e della sicurezza, dall’altra la vernice del nuovo appuntamento con la vetrina d’arte moderna “Arte in Fiera Dolomiti”. Un’occasione doppia per attirare visitatori ed accendere un faro sulle strategie di recupero e di riqualificazione del patrimonio immobiliare esistente. Ieri mattina al taglio del nastro sono intervenuti il presidente della Provincia e sindaco di Longarone Roberto Padrin, i parlamentari Roger De Menech e Dario Bond, la sindaca di Selva di Cadore Silvia Cestaro, il presidente di Longarone Fiere Gian Angelo Bellati, il presidente di Commercio Belluno Paolo Doglioni, la vicepresidente della Camera di Commercio Nadia Zampol e il direttore di Arte in Fiera Dolomiti Franco Fonzo.

L'INTRODUZIONE

È toccato a Padrin introdurre l’appuntamento: «Il nuovo anno

di Longarone Fiere si apre con questo evento che la conferma polo di riferimento della montagna. Il settore edilizio ha risentito molto della crisi, per fortuna ora c’è una leggera ripresa. Per il futuro è fondamentale la formazione dei giovani per offrire loro nuovi sbocchi occupazionali che si stanno profilando o altri che ci sono già, ma che scontano carenza di manodopera». Dopo il giro d’onore tra gli stand, i lavori si sono aperti con il convegno “Slovene Alpine Architecture 2008-2018” all’interno del quale si è svolta la cerimonia di consegna del 5° Premio Ri-Costruire 3.0: i riconoscimenti sono andati alla ditta Varettoni, per la categoria Green, mentre la categoria Sistema casa montagna ha premiato Mondocasa. La giuria era composta da Giovanni Viel, direttore del Consorzio Cipa di Confindustria, Michele De Col di Appia Cna Belluno e Danilo De Zaiacomo, direttore Centro per la formazione e sicurezza di Belluno.

L'OPERA

Subito dopo le autorità hanno scoperto l’opera che i mascherai alpini hanno realizzato in occasione dell’ultima edizione di Arredamont: due alberi schiantati dalla tempesta Vaia sono diventate altrettante panchine che portano incise e decorate le maschere tipiche dei Carnevali alpini. Gian Angelo Bellati ha poi dato i numeri di questa 15. edizione: «Sono presenti 152 aziende provenienti da varie zone d’Italia, diversi paesi dell’Unione Europea e

anche degli Usa a conferma della vocazione internazionale di Longarone Fiere. Si tratta di una fiera tipicamente di montagna, nei cui padiglioni si vedono e scoprono materiali e si imparano tecniche tipiche di questo ambiente con le sue peculiari caratteristiche. È un’occasione utile per ragionare di economia circolare che ha il suo punto di forza proprio nel recupero: la sfida che abbiamo davanti non è cementificare o consumare altro suolo, bensì riprendere situazioni già esistenti, migliorarle e riqualificarle».

ARCHITETTURA ALPINA

Ieri è stata presentata anche la mostra dedicata all’architettura alpina slovena: 30 pannelli con i migliori lavori e progetti realizzati in Slovenia nel decennio fra il 2008 ed il 2018. Oggi Ri-Costruire prosegue (apertura 10-19) con un programma che prevede due convegni: al mattino (ore 11) incontro di approfondimento tecnico sul miglioramento del comfort abitativo e la riduzione delle dispersioni energetiche degli immobili esistenti, nel pomeriggio (ore 16,45) focus sull’innovazione per le coperture. La fiera riaprirà nel prossimo fine settimana, da venerdì 21 a domenica 23 febbraio.

Giovanni Santin





L'INTERVENTO Roberto Padrin



RECUPERO Le panchine realizzate con gli alberi abbattuti da Vaia



PREMIAZIONI La giuria assieme alle ditte premiate, la Varettoni e la Mondocasa

Taglio di Po Ok dell'Anas alla rotatoria sulla Romea

Di schiarita forse è prematuro parlare, ma di sicuro un passo avanti è stato fatto. L'amministrazione Siviero da anni si batte per risolvere i problemi di sicurezza della statale Romea nel tratto tagliolese. All'intersezione con

la zona artigianale servirebbe una rotatoria e l'incontro che la giunta ha avuto con Anas ha fatto emergere che è quasi pronto uno studio di fattibilità per mettere in sicurezza tutta la strada.

Dian a pagina X

Nuova rotatoria in Romea Anas conferma la fattibilità

► Nuovo faccia a faccia per lo svincolo tra la giunta e l'agenzia delle strade ► Si sta mettendo a punto uno studio che metterà in sicurezza tutta l'arteria

TAGLIO DI PO

La viabilità sul tratto della strada statale 309 Romea di circa tre chilometri, in direzione sud, dal ponte sul Po di Venezia al ponte sullo scolo Veneto a ridosso dell'intersezione con la strada provinciale n. 38 Piano-Porto Tolle, è tra le priorità assolute dell'Amministrazione comunale del sindaco Francesco Siviero.

L'INCONTRO

Anche venerdì scorso il sindaco con l'assessore ai lavori pubblici Davide Marangoni, il capo ufficio tecnico architetto Paola Dian e il comandante della polizia locale Maurizio Finessi, si sono recati all'Anas di Venezia per fare il punto della situazione dei lavori di messa in sicurezza che dovranno essere fatti nel tratto di Romea di competenza del Comune di Taglio di Po.

«I tecnici di Anas ci hanno illustrato il progetto e il suo stato di avanzamento - afferma

l'assessore Davide Marangoni - ed abbiamo potuto capire dove, finalmente, verrà posizionata la futura rotatoria che consentirà la completa messa in sicurezza dell'accesso all'area produttiva e nel giro di un mese o poco più ci è stato confermato che il progetto verrà inviato ufficialmente al Comune».

L'accesso all'area artigianale ha sempre avuto delle importanti criticità e, con l'aumento del traffico veicolare avvenuto in qualsiasi stagione di questi anni, si sta dimostrando un vero e proprio limite per lo sviluppo dell'area stessa.

«Ciò che è emerso dall'incontro - ha ribadito Marangoni - è uno studio di fattibilità che prevede la completa messa in sicurezza dell'intero tratto di statale che attraversa il comune di Taglio di Po. Quindi non si è parlato solo di rotatoria ma anche altri interventi che miglioreranno l'accessibilità dell'intera infrastruttura».

LE RICHIESTE

«Da tempo - ha aggiunto il

sindaco - abbiamo chiesto ad Anas un impegno per la messa in sicurezza di questo tratto stradale ed ora posso affermare, che le nostre richieste sono state ascoltate grazie anche al sostegno del gruppo di imprenditori della nostra area produttiva che con forza ci ha sostenuto in questi anni».

«Il prossimo appuntamento con Anas - conclude Marangoni - è previsto per il prossimo mese di marzo. Non appena la bozza di progetto, illustrata durante l'incontro dell'altro ieri, diventerà quella definitiva, la condivideremo con i diversi imprenditori del nostro territorio. Costoro, purtroppo, hanno sempre più difficoltà di uscire dall'area artigiano-industriale con i loro ed altri mezzi di trasporto, mediante l'esistente intersezione a raso dove già in passato si sono verificati diversi incidenti tra i quali alcuni con gravi conseguenze mortali».

Giannino Dian





INTERSEZIONE PERICOLOSA La Romea a Taglio di Po evidenzia un rischio incidenti molto elevato

«Edilizia, serve la legge speciale ma anche tanta manutenzione»

L'ASSESSORE DE MARTIN: «COSTRUIRE LE FOGNATURE SARA' PIÙ IMPEGNATIVO DELLA REALIZZAZIONE DEL MOSE»

PIANA (PROTO DI SAN MARCO): «I FINANZIAMENTI DEVONO ESSERE DATI IN MANIERA PREMIALE»

IL CONVEGNO

VENEZIA Che Venezia non possieda ancora un vero e proprio impianto fognario è qualcosa a cui bisogna provvedere: per l'igiene della città ma anche per la gestione dei reflui domestici che finiscono direttamente nei canali.

Lo ha sottolineato ieri mattina l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin in occasione dell'incontro – organizzato dalla Scuola Grande di San Rocco con la sezione veneziana del Rotary – dal titolo "La manutenzione edilizia a Venezia", ospitato proprio nella Scuola Grande di San Teodoro. E con l'obiettivo di capire come affrontare i problemi quotidiani legati all'abitare nella città lagunare dal punto di vista edilizio. «A livello progettuale e realizzativo – ha continuato De Martin – penso che tale opera sia, dal punto di vista operativo, più impegnativa del Mose. Ma meno onerosa per quanto riguarda la sua spesa». Il tutto nell'ottica di una realtà dallo standard qualitativo alto che porti i suoi cittadi-

ni a decidere di rimanere a viverci, contrastandone lo spopolamento.

Ma per l'assessore – come ribadito dagli altri relatori – altrettanto urgente è il finanziamento della legge speciale. Perché se è vero che l'area geografica nella quale Venezia è situata rende gli edifici più vulnerabili (basti pensare alla capillare risalita salina), è altrettanto vero che qui c'è più bisogno di una manutenzione continua. Che preservi il grande patrimonio edilizio ma anche il tessuto socio-culturale.

A moderare l'incontro, il direttore de *Il Gazzettino* Roberto Papetti che ha sottolineato come le tematiche legate alla città d'acqua siano «complesse ed uniche. E richiedono non solo finanziamenti adeguati da parte di organismi d'interesse nazionale che spesso trattano le richieste che vengono da qui come degli eccessi, ma anche competenze. Venezia non è come tutta Italia e di questo bisogna tener conto».

«La legge speciale - ha detto Francesco Trovò, della Soprintendenza, ricordando come le unità edilizie censite dall'ultimo piano regolatore arrivino a 20mi-

la (di cui 17mila regolate da forme di tutela paesaggistica mentre le restanti da tutela monumentale e culturale) - è uno strumento necessario per ottenere finanziamenti di sostegno agli interventi di manutenzione degli edifici veneziani. Sostegni economici che darebbero ossigeno pure al mondo dell'artigianato locale, dalla tradizione unica. Ma deve esserci una premialità, ossia delle regole su cui questi fondi vengono erogati».

Un tema, questo, ripreso anche dal proto di San Marco, l'architetto Mario Piana, per il quale i contributi pubblici devono assolvere al problema della conservazione del patrimonio edilizio perché l'ambiente in cui è inserita la città richiede uno sforzo maggiore rispetto ad altri contesti urbani.

Ma tali finanziamenti devono essere distribuiti in maniera «premiale e attenta, concentrati su indagini preliminari per l'ottimizzazione dell'intervento. Che tuteli anche e soprattutto la materia storica che fa di Venezia, ancora oggi, uno dei centri storici meglio conservati in Italia».

Marta Gasparon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SAN TEODORO La platea del convegno di ieri mattina sull'edilizia in città

Fondazioni devastate, sei mesi per rifare i pontili a San Zaccaria

►Le indagini subacquee hanno evidenziato l'usura ► Verranno attrezzati due approdi provvisori dei basamenti, il colpo di grazia con l'acqua alta uno attivo da oggi, cambia l'imbarco nell'area

**RIVOLUZIONATI
GLI ATTRACCHI
IN VIA PROVVISORIA
PER I VAPORETTI
E LE IMBARCAZIONI
DI ALILAGUNA**

TRASPORTI

VENEZIA Le indagini subacquee e i carotaggi effettuati sulle fondazioni in cemento armato del pontile di San Zaccaria Danieli da parte di una ditta specializzata hanno dato l'esito più pesante: "gettate" nel 1959 sono ormai completamente usurate, quindi sarà necessario rifare i basamenti di sostegno al pontile che il 12 novembre scorso è stato spazzato via dalla mareggiata. Actv stima in sei mesi - che partiranno dall'inizio dei lavori - la durata complessiva dell'intervento di manutenzione, che dovrà portare a un nuovo impianto. Nel frattempo saranno attrezzati due pontili provvisori.

Uno sarà attivo già da oggi, inserito tra il pontile del Monu-

mento e quello denominato Jolanda, sul quale sono confluite in questo periodo tutte le linee di navigazione di Actv e Alilaguna. Il pontile è stato costruito a tempo di record sacrificando alcune cavane.

LA NOVITA'

Servirà a sgravare gli altri che rischiano di essere congelati dal flusso che si prevede più intenso da questo week-end di Carnevale. Il nuovo impianto ospiterà le linee Alilaguna per San Marco e per Tessera, il Giracittà 4.1 e la nuova linea del Carnevale Colombina che prevede un collegamento con Murano (fermate a Navagero, Faro e Colonna) ogni 20 minuti dalle 10 della mattina alle 17.

Al Monumento continuerà a fare capolinea la linea 2 per la Giudecca e si fermerà anche il 4.2, mentre a Jolanda rimarranno concentrati la linea 1 in entrambe le direzioni, la linea 5.1 e 5.2 per il Lido e per Piazzale Roma, le linee notturne e la linea 14 notturna.

Intanto proseguono i lavori

anche per la realizzazione del secondo pontile provvisorio, ai piedi del ponte della Paglia, sull'angolo più estremo del Canale della Canonica. Anche in questo caso il Comune ha dovuto trovare l'accordo con le categorie perchè si "stringessero" un po'. Il pontile, secondo Actv, sarà pronto nelle prossime settimane, si stima ad inizio marzo.

Intanto da oggi iniziano tutte le linee di rinforzo del Carnevale. Oltre alla Colombina, ci saranno Arlecchino, con percorso dal Tronchetto verso Piazzale Roma, Rialto, San Marco Giardinetti e ritorno nei giorni clou del Carnevale (oggi, domani, 22, 23, 24 e 25 febbraio); Pantalone che effettuerà il percorso inverso, da San Marco Giardinetti al Tronchetto; Brighella da San Zaccaria verso Piazzale Roma, Tronchetto e viceversa. Sarà intensificato il servizio tra Fusina e le Zattere e ci saranno dei collegamenti speciali tra San Marco e l'Arsenale per raggiungere gli eventi serali.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LAVORI IN CORSO
Il cantiere all'approdo di San Zaccaria, dove sono necessari sei mesi di lavori per ripristinare le fondazioni. Nel frattempo saranno realizzati approdi provvisori, il primo sarà aperto oggi



GRANDI OPERE
Pedemontana,
il tratto di Malo
apre l'8 aprile

► ERLE PAG 10

LO CONFERMA IL COSTRUTTORE. Una lettera inviata ad Aiscat annuncia che è vicino il completamento di fatto di 11 chilometri della superstrada

Pedemontana, pronto l'8 aprile il tratto di Malo

Ma per l'inaugurazione di questo lotto e del casello di Breganze vanno attese le decisioni della Regione

Piero Erle

«Si comunica che in data 8 aprile, in aggiunta all'attuale tratta, provvederemo alla messa in esercizio della tratta compresa tra lo svincolo della Valdastico e il casello di Malo». È il consorzio Sis (è sua la società "Spv"), con una lettera del direttore tecnico Giovanni Salvatore D'Agostino, ad annunciare a tutti gli enti pubblici e gli operatori coinvolti che è pronto il nuovo tratto di Pedemontana Veneta. E automaticamente - la conferma arriva anche dalla Regione - annuncia che sarà pronto anche il casello di Breganze, dove mezzi e uomini sono al lavoro alacremente in queste settimane dopo che il traffico è stato spostato sulla nuova rotonda in area di Breganze e la complanare che è stata realizzata.

L'8 aprile si apre allora il nuovo tratto? Impossibile a dirsi, per ora. La Regione infatti frena di brutto su possibili congetture: fa notare che la lettera dei costruttori che fanno capo alla famiglia Dogliani ha il semplice scopo di avvisare ufficialmente tutto il gruppo di concessionari autostradali di Aiscat (a cominciare ovviamente dalla Brescia-Padova che gestisce la Valdastico e la tratta berica di A4) che dall'8 aprile dovranno essere pronti a far pagare i pedaggi anche di veicoli che risultano entrati nei due nuovi caselli della superstrada Pedemontana: Malo e Breganze. A sua volta, ovviamente, Spv, dovrà incassare

a Malo e Breganze i pedaggi di chi è entrato in rete autostradale da qualsiasi casello italiano, e riconoscere poi ai colleghi concessionari la parte di pedaggio che spetta a loro.

Ma l'apertura vera e propria ancora non è fissata: sarà la Regione a decidere. Già a fine ottobre la giunta Zaia aveva dato il via libera all'accordo con Sis per aprire il nuovo tratto: 5,5 chilometri di superstrada da Malo fino alla A31, più altri 800 metri di nastro di asfalto a Breganze per giungere al casello. A Natale però il governatore Luca Zaia aveva annunciato la scelta di non fare più piccole inaugurazioni ma aprire invece un tratto più lungo di Pedemontana. Però proprio dopo Breganze, verso Marostica, i lavori sono rimasti indietro, e quindi a primavera Zaia - prima di andare al voto per la Regione - potrebbe invece inaugurare un tratto di Pedemontana che sarebbe comunque di 11 chilometri. A spingere per questa decisione era stato 10 giorni fa anche il presidente Agostino Bonomo di Confartigianato Veneto, in audizione in Regione: si augurava il via libera al nuovo tratto segnalando che «tra Malo a Breganze la Pedemontana farà scendere la percorrenza dagli attuali 20 minuti a 6 (meno di un terzo!)». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Pedemontana e la Valdastico



Cementir batte le attese con più ricavi e redditività

► Il fatturato 2019 oltre 1,2 miliardi (+1,3%)
il margine operativo lordo cresce del 10,6%

BILANCI/I

ROMA Si chiude con ricavi in crescita dell'1,3% a un passo da 1.212 milioni, oltre le previsioni, il 2019 di Cementir Holding, società del Gruppo Caltagirone, secondo il pre-consuntivo consolidato esaminato ieri dal cda presieduto da Francesco Caltagirone Jr. In buona crescita anche il margine operativo lordo (+10,6%) a 263,8 milioni, oltre la parte alta della forchetta prevista a 250-260 milioni. Nel dettaglio, i volumi di cemento e clinker venduti nell'anno (pari a 9,5 milioni di tonnellate) hanno registrato una diminuzione del 3,4%.

A parità di perimetro, le vendite di cemento e clinker sono risultate in calo del 5%, spiega una nota della società «a causa dell'andamento negativo in Turchia, parzialmente bilanciato dalla positiva performance del Belgio e della Danimarca». Nello stesso tempo, i volumi di vendita del calcestruzzo, pari a 4,1 milioni di metri cubi, sono risultati in calo del 16,4% sempre per effetto della flessione registrata in Turchia. Passando al settore degli aggregati, i volumi di vendita so-

no stati pari a 9,7 milioni di tonnellate, in diminuzione del 2,4% dopo il ri-

sultato molto positivo del 2018.

Nonostante l'effetto Turchia, i ricavi da vendite e prestazioni del gruppo sono però risultati in crescita rispetto ai 1.196 milioni del 2018. Questo grazie alla variazione del perimetro di consolidamento che ha determinato un aumento dei ricavi di circa 33 milioni, relativi alla controllata americana Lehigh White Cement Company, consolidata da aprile 2018. A perimetro costante i ricavi hanno registrato una flessione dell'1,4% dovuta alla significativa riduzione dei ricavi, come detto, nell'area turca, in gran parte bilanciata dalla performance delle altre regioni. A cambi costanti i ricavi sarebbero stati superiori del 2% rispetto all'anno precedente.

IN CALO IL DEBITO

Sulla crescita a due cifre del margine operativo lordo incide l'introduzione dell'IFRS 16 con un impatto positivo di 25,5 milioni oltre al contributo aggiuntivo di LWCC per 3,7 milioni; lo stesso è stato penalizzato dai risultati in Turchia, quindi ridotto di 25,5 milioni. A cambi costanti il margine operativo lordo sarebbe rimasto invariato (a 263,8 milioni). Inoltre, lo stesso margine operativo lordo ha beneficiato di proventi non ricorrenti (6,4 milioni rispetto a 11,5 milioni del 2018) legati alla rivalutazione di

attività immobiliari in Turchia. L'incidenza del margine operativo lordo sui ricavi si attesta così al 21,8% con incremento dell'incidenza sui ricavi dell'1,8%. Il risultato operativo, tenuto conto di ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per 112 milioni (85,3 milioni nel 2018), è stato pari a 151,7 milioni rispetto ai 153,2 milioni dell'anno prima. Mentre il debito finanziario netto (a 239,6 milioni) è in calo di 15,8 milioni sui 255,4 milioni del 2018.

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Francesco Caltagirone jr, presidente e ceo di Cementir Holding



Bonus facciate, partono gli sconti L'assegno unico per i figli avanza

CIRCOLARE ATTUATIVA DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE SULLA DETRAZIONE AL 90%, POTRÀ USARLA ANCHE CHI È IN AFFITTO

IERI NUOVO TAVOLO SULLA RIFORMA DELL'IRPEF, VERSO DUE DISEGNI DI LEGGE DELEGA PER LE MISURE

IL FOCUS

ROMA Il governo va avanti sull'assegno unico alle famiglie. Ieri nel nuovo vertice di maggioranza si è discusso della bozza del disegno di legge del ministro Elena Bonetti. Il governo, come ha spiegato il vice ministro all'Economia Antonio Misiani, presenterà più strumenti legislativi: una legge delega sull'assegno unico e una sulla riforma Irpef. Nel primo pacchetto finirà il contributo mensile per ogni figlio a carico fino all'età di 26 anni (in misura decrescente) che sarà finanziato con i fondi stanziati in manovra e con una razionalizzazione di tutti gli altri contributi già presenti. Saranno anche tagliati i costi per l'istruzione e dotati i giovani di una carta servizi. Intanto l'Agenzia delle entrate ha diramato la circolare attuativa sul bonus facciate. Anche per chi è in affitto e vorrà migliorare l'aspetto esterno della casa, avrà accesso al bonus. A condizione che il proprietario sia informato e, ovviamente sia d'accordo. "Bonus facciate" al via e a maglie larghe. L'Agenzia delle Entrate ha pubblicato la circolare che fissa le regole necessarie per poter usufruire della detrazione fiscale del 90%, da spalmare su 10 anni,

delle spese sostenute, senza limiti d'importo, per gli interventi di recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti, prevista dalla Legge di Bilancio. «Ai fini della detrazione - si legge nel documento firmato dal numero uno del fisco, Ernesto Maria Ruffini - i soggetti beneficiari devono possedere o detenere l'immobile oggetto dell'intervento in qualità di proprietario, nudo proprietario o di titolare di altro diritto reale di godimento oppure detenere l'immobile in base ad un contratto di locazione, anche finanziaria, o di comodato, regolarmente registrato, ed essere in possesso del consenso all'esecuzione dei lavori da parte del proprietario». Ampi i margini di manovra sui lavori.

LE MOTIVAZIONI

Gli interventi, spiegano dagli uffici di Viale Cristoforo Colombo - devono essere finalizzati al "recupero o restauro" della facciata esterna e devono essere realizzati esclusivamente sulle "strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi. L'agevolazione, pertanto, riguarda gli interventi effettuati sull'involucro esterno visibile dell'edificio, vale a dire sia sulla parte anteriore, frontale e principale dell'edificio, sia sugli altri lati dello stabile (intero perimetro esterno). Tra i lavori agevolabili rientrano quelli per il rinnovo e consolidamento della facciata esterna dell'edificio, inclusa la mera tinteggiatura o pulitura della superficie, e lo stesso vale per i balconi o per eventuali fregi esterni. E ancora, lavori sulle grondaie, sui pluviali, sui parapetti, sui cornicioni e su tutte le parti impiantistiche coinvolte perché parte della facciata dell'edificio. Altro aspetto importante: beneficiano della detrazione anche le spese correlate agli interventi e alla loro realizzazione, ad esempio perizie, sopralluoghi, progettazione dei lavori e in-

stallazioni di ponteggi. Anche gli interventi influenti dal punto di vista termico o che interessino oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio rientrano nel campo del bonus facciate. Entrando nel dettaglio finanziario, il fisco spiega che, per il calcolo della detrazione, per le persone fisiche, si deve far riferimento al criterio di cassa, ovvero, alla data dell'effettivo pagamento, indipendentemente dalla data di avvio degli interventi. Ad esempio, un intervento ammissibile iniziato a luglio 2019, ma con pagamenti effettuati sia nel 2019 che nel 2020, consentirà sì la fruizione del "bonus facciate" ma solo con riferimento alle spese sostenute nel 2020. Per le imprese individuali, le società e gli enti commerciali, si guarderà invece al "criterio di competenza" e, quindi, alle spese da imputare al periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2020, indipendentemente dalla data di avvio degli interventi. Per godere dell'agevolazione, i contribuenti non titolari di reddito d'impresa, devono effettuare il pagamento delle spese tramite bonifico bancario o postale dal quale risulti la causale del versamento, il codice fiscale del beneficiario della detrazione ed il numero di partita Iva. Inoltre, è necessario indicare nella dichiarazione dei redditi i dati catastali identificativi dell'immobile e, se i lavori sono effettuati dal detentore, gli estremi di registrazione dell'atto che ne costituisce titolo e gli altri dati richiesti ai fini del controllo della detrazione.

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

**Nuovo stadio a Tessera
Una cordata guidata da Mion**

Una cordata guidata da Gianni Mion per il nuovo stadio a Tessera. Intanto il Venezia pareggia 2-2 con l'Entella. PAGINE 23, 42 E 43

IL QUADRANTE DI TESSERA

**Nuovo stadio, spunta Mion
«Sì a un progetto ambizioso»**

Il presidente di Edizione conferma la collaborazione con un gruppo di imprenditori
«Lavoriamo a lungo termine, cerchiamo i fondi necessari, Brugnaro è d'accordo»

Laura Berlinghieri

Dietro il progetto del nuovo stadio del Venezia calcio spunta Gianni Mion, presidente di Edizione, la holding che controlla il gruppo Atlantia. La conferma arriva da egli stesso, a margine di un convegno andato in scena ieri mattina nel campus economico di Ca'Foscari, dedicato alla crisi del 2008 e al crac delle banche.

«Sto collaborando con un gruppo», risponde a precisa domanda l'imprenditore padovano di origine (gruppo composto anche da veneti, ndr). «Si parla di un nuovo stadio modernissimo, di due alberghi e di un centro commerciale, anch'esso modernissimo».

«Il luogo? Venezia, in una zona la cui proprietà è attualmente di una società del Comune di Venezia» aggiunge. Poi si ferma. Parliamo di Tessera?, è la domanda successiva. «Forse... È probabile».

La conferma non è esplicita, ma quasi. Del progetto mancano i piccoli dettagli finali, ma il problema è un altro: i soldi ancora non ci sono ed è questo il passaggio successivo.

Parlando di Venezia calcio, appena venerdì era arrivato l'annuncio del "passo indietro" di Joe Tacopina, che sembrerebbe pronto a lasciare la governance della società, in-

dirizzato verso la presidenza onoraria. «Ma questo non ha attinenza con il nostro piano, che è a lunghissimo termine e legato dal fatto che il ruolo di presidente sia ricoperto da una persona o da un'altra» specifica Mion. «Saranno necessari moltissimi anni prima di vederlo realizzato».

Il motivo, appunto, è la ricerca di fondi. Per questo il progetto è già stato "messo sul tavolo", alla ricerca di finanziatori che possano essere interessati. Conferma Mion: «Il nostro studio è pronto. È molto interessante, ma anche molto ambizioso, con un costo non indifferente». D'altra parte, si parla di uno stadio ultra moderno, di due alberghi e di un supermercato. Il prossimo passo sarà reperire i fondi, per questo sono in corso dei contatti con le istituzioni finanziarie. Abbiamo avuto il pieno appoggio delle amministrazioni, soprattutto del sindaco Brugnaro. Ora speriamo di trovare i soldi».

Sulla cui entità Mion non si sbilancia: «Parecchi milioni». La realizzazione di un nuovo stadio per il Venezia è un progetto di cui si parla da una cinquantina d'anni e di cui più volte lo stesso Brugnaro si era interessato. Nel luglio di due anni fa, era stato lo stesso presidente Tacopina a presentare all'ufficio protocollo del Comune lo studio

di fattibilità per il nuovo stadio, da realizzare all'interno del quadrante di Tessera, a coprire un'area di circa 40 ettari. Quel piano era stato realizzato in sinergia con l'amministrazione ed era stato proprio il sindaco a illustrarne i dettagli, nel corso di una conferenza stampa. All'epoca si parlava di uno stadio da 18 mila posti, inserito in una sorta di "cittadella" con attività commerciali, di intrattenimento, bar, ristoranti e luoghi all'aperto per ospitare eventi e iniziative. In aggiunta, un hotel a 4 stelle da 150 camere, parcheggi pubblici e privati. Un disegno che, in parte, sembra essere ripetuto nelle intenzioni dalle recenti parole di Mion. Avendo entrambi i progetti ricevuto il "beneplacito" di Brugnaro, è da vedere se la nuova struttura, così come è stata concepita dall'imprenditore padovano e dalla sua cordata, raccoglierà l'eredità, per il momento carta, del presto ex presidente del Venezia. Intanto i tifosi sperano, senza farsi troppe illusioni, visti gli insegnamenti del passato. Prima, però, sono necessari i soldi. E ne servono tanti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il rendering dello stadio del Venezia Calcio presentato da Tacopina e, sotto, Gianni Mion

I DATI DI BILANCIO 2019

Covivio gestisce immobili per 24 miliardi

Ricavi cresciuti del 2,6%

MILANO. Focus sulle principali città europee, compresa Milano per quel che riguarda il segmento degli uffici. Ricerca di opportunità nel segmento degli hotel, dallo stesso capoluogo lombardo a Venezia e Roma. Crescita ordinata degli investimenti, mantenendo un ricorso alla leva finanziaria entro il 40%. Sono le principali linee di sviluppo di Covivio, secondo quanto indicato ieri nel corso di una conferenza stampa da Alexei Dal Pastro, amministratore delegato Italia del gruppo che fa capo a Leonardo Del Vecchio.

L'incontro con la stampa è stata l'occasione per presentare i risultati 2019, che si è chiuso con circa 24 miliardi di euro di patrimonio gestito (vale a dire 1,2 miliardi in più rispetto all'anno precedente), per il 92% concentrato nelle grandi città del Vecchio Continente.

I progetti in fase di sviluppo sono arrivati a valere 8 miliardi di euro, di cui un miliardo di valore per i progetti avviati nel 2019. Lo scorso anno i ricavi da locazioni sono cresciuti del 2,6% a perimetro costante,

mentre il valore del portafoglio immobiliare è salito nell'ordine del 5,3%. La visione del gruppo punta a sviluppare progetti immobiliari che aiutino imprese, gruppi alberghieri e amministrazioni locali ad accrescere la propria capacità di attrazione, a gestire i cambiamenti e a raggiungere i più alti standard di sostenibilità.

Un esempio è l'annuncio di giovedì, quando Covivio – attraverso la sua controllata Covivio X-Tend – ha annunciato il lancio di un'OPA volontaria per l'acquisizione della tedesca Godewind Immobilien che detiene uffici per 1,2 miliardi di euro a Francoforte, Dusseldorf, Amburgo e Monaco. L'offerta riguarda tutte le azioni della società e prevede 6,4 euro per azione valorizzando circa 696 milioni di euro (con un premio del 32,9% al prezzo medio ponderato negli ultimi tre mesi e superiore del 42,5% al valore negli ultimi sei mesi). L'obiettivo è delistare la società al termine dell'operazione. —

Luigi dell'Olio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIUNTA REGIONALE

Mezzo miliardo di lavori per gli ospedali veneti

VENEZIA. La Giunta regionale ha approvato progetti di intervento strutturale sugli ospedali veneti per un totale di 547,8 milioni di euro. Le Usl iniziano ora il cammino per attingere ai fondi nazionali Cipe «ex articolo 20» destinati a progetti per l'edilizia ospedaliera.

Si tratta di 34 interventi, in buona parte di adeguamento antisismico e antincendio, che riguardano tutte le Usl, l'Azienda Ospedaliera di Verona e l'Istituto Oncologico Veneto, e che fanno parte del Programma di investimenti 2020-2029 messo a punto dalla Regione. «I tagli nazionali che hanno caratterizzato molte annate» precisa il presidente della Regione Luca Zaia «hanno reso vitale la capacità di predisporre progettazioni valide per ottenere i fondi nazionali». Per l'assessore regionale alla Sanità, Manuela Lanzarin «il Veneto ha sviluppato negli anni un'importante esperienza specifica, arrivando a ottenere e spendere anche il 100% dei finanziamenti».

Le opere inserite in questo provvedimento riguardano l'Usl 1 Dolomiti per 59,6 milioni; la 2 Marca Trevigiana per 72,1 milioni; la 3 Serenissima per 127,6 milioni; la 4 Veneto Orientale per 23,9 milioni; la 5 Polesana per 49,3 milioni; la 6 Euganea per 82 milioni; la 7 Pedemontana per 5,4 milioni; la 8 Berica per 50,3 milioni; la 9 Scaligera per 60 milioni; l'Azienda Ospedaliera Universitaria Integrata di Verona per 10 milioni; lo Iov per 7,4 milioni.



FINANZIAMENTI DELLA REGIONE

Sanità, 150 milioni per gli ospedali E il Pronto soccorso scatena polemiche

Sovraffollamento all'Angelo, nessun fondo per l'ampliamento Veneto Orientale: «Attenzione solo alle strutture, non al personale»

CHIARIN / ALLE PAGINE 2 E 3

Usl 3, quasi 130 milioni per gli ospedali niente per il Pronto soccorso di Mestre

Il progetto per l'area urgenze non è stato ancora presentato, Dal Ben difende la scelta: «Attenzione della Regione per il territorio»

Giordano (Cgil) critico: «Un piano che non prevede nuovi investimenti»

Mitia Chiarin

VENEZIA. Pioggia di milioni di euro sulla sanità veneziana: 127 milioni e 650 mila euro per l'Usl 3 Serenissima. Altri 24 milioni per quella del Veneto Orientale. Lo prevede il programma di opere negli ospedali approvato dalla giunta Zaia. Venezia centro storico fa la parte del leone con 61 milioni per gli interventi all'ospedale Civile di Venezia. Poi ci sono le opere, attese, a Dolo, Mirano, Chioggia. Altri 24 milioni vanno agli ospedali di San Donà di Piave e Portogruaro, sotto l'Azienda numero 4.

DAL BEN GIOISCE

«Viene dato con questa deliberazione un altro segnale della vitalità del sistema della sanità del Veneto. Dentro questo siste-

ma, capace di guardare in prospettiva, l'Usl 3 Serenissima ha presentato numerose e importanti progettualità per le proprie strutture, progettualità riconosciute come valide, e per questo finanziate ampiamente. Gli interventi a cui la Regione Veneto ha dato il via libera riguardano strutture di ognuno dei tre Distretti: è evidente l'attenzione che hanno ricevuto le strutture di Dolo e Mirano, e parimenti va sottolineata l'attenzione riservata all'Ospedale Civile di Venezia, da anni al centro di un continuo e significativo lavoro di riqualificazione e di rilancio», dice, soddisfatto, il direttore generale Giuseppe Dal Ben.

EIL PRONTO SOCCORSO?

Nessun finanziamento per il nuovo Pronto soccorso dell'ospedale di Mestre, il già ribattezzato "Angelino". Una urgenza per l'hub provinciale di Mestre che ha un presidio piccolo e sovraffollato. Dalla Usl

3 Serenissima chiariscono subito che il progetto non è stato ancora presentato all'esame della Regione e quindi è fuori dalla partita dei fondi Cipe: «Il nuovo pronto soccorso è tutta altra partita che cammina su percorsi diversi».

DUBBIOSE CONVINTI

«Visto che la programmazione vale fino al 2029 non si capisce come verrà finanziato il nuovo pronto soccorso di Mestre. Se non arriveranno certezze, sarà l'ennesima mazzata per la sanità veneziana e, tra l'altro, metà dei soldi che arrivano al Veneziano servono per la conservazione di strutture nella



città storica. Nuovi investimenti sanitari non li vedo», dice il segretario generale della Funzione pubblica Cgil Daniele Giordano. «Vero che non c'è il nuovo pronto soccorso di Mestre, (necessario, perché quell'ospedale, bellissimo, è nato piccolo ed è poco funzionale) ma sono convinto che i soldi arriveranno con una diversa partita», dice Giovanni Leoni, presidente dell'Ordine dei medici, e portavoce del sindacato Cimo Veneto, «ho imparato a conoscere, e apprezzare, il lavoro del direttore generale e so che centrerà l'obiettivo. A Venezia il padiglione Jona è stato terminato in tempi record; è quasi ultimato il rinnovamento radicale del Gaggia. Ora il blocco Servizi. Positivi sono i lavori a Chioggia e Adria e nel Veneto orientale: i cantieri a Portogruaro sono a beneficio dei dipendenti».

ALLARGAMENTO CONCLUSO

All'Angelo ci si ingegna ed è

stato allargato ancora l'attuale Pronto soccorso: l'area dell'accoglienza è stata riorganizzata con il triage avanzato; la area dei codici verdi è un open space in cui gli utenti stanno nelle aree più esterne e gli operatori sanitari si muovono tra i pazienti; la zona rossa è un vasto locale in cui il medico occupa la posizione centrale, per un più completo controllo sui pazienti; la Osservazione Breve Intensiva è tornata alla sua collocazione definitiva, occupando anche la parte di ampliamento sopra il "cavedio". Modificati gli ambulatori.

FONDINEL DETTAGLIO

Ecco nel dettaglio i fondi alla Usl 3 Serenissima. Per l'ospedale Civile di Venezia, con 61 milioni, arrivano fondi per il restauro e consolidamento degli edifici monumentali del complesso di Santi Giovanni e Paolo di Venezia con la ristrutturazione del padiglione Mendi-

canti, della palazzina Servizi e del blocco Emergenze; e ancora della Scuola Grande di San Marco con il padiglione San Domenico e il San Francesco. Prevista anche la realizzazione di nuovi magazzini. Si aggiungono 42 milioni e 650 mila euro di opere all'ospedale di Dolo con l'adeguamento sismico e normativo dell'ospedale e la realizzazione della sopraelevazione del nuovo Pronto soccorso. La seconda fase di lavori prevede, invece, la realizzazione del nuovo volume e la demolizione del monoblocco Sud. Venti milioni di investimenti vanno a Mirano con l'adeguamento sismico e antincendio dell'ospedale e la realizzazione del nuovo padiglione Materno-Infantile. Quattro milioni di euro a Chioggia con il completamento delle opere di adeguamento sismico e antincendio, opere di riqualificazione energetica, e miglioramenti dei corpi di fabbrica. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pronto soccorso di Mestre dopo l'ampliamento: ecco la nuova zona rossa

«Soldi solo per le strutture ma qui manca il personale»

Usl 4 Veneto orientale: la protesta dei sindacati per la scelta fatte dalla Regione
Il dg Bramezza: «Investimenti importanti che qualificano gli ospedali di zona»

«Abbiamo tre ospedali attrezzati e di tutto rispetto e ora si potrà lavorare in tutta sicurezza per i pazienti»

Giovanni Cagnassi

SAN DONÀ. Quasi 24 milioni di euro solo per l'adeguamento antisismico e antincendio negli ospedali di San Donà e Portogruaro. L'Usl 4 continua a investire nelle sue strutture sul territorio, ma il sindacato ora chiede uno sforzo anche per il personale che tra un paio di mesi potrebbe vivere nell'Usl del Veneto orientale una situazione davvero critica per le carenze soprattutto di infermieri.

Il direttore generale Carlo Bramezza, negli uffici centrali in piazza De Gasperi a San Donà per l'ultimo anni dei suoi vari mandati, enumera una serie importante di interventi previsti anche quest'anno, oltre ai milioni stanziati per la sicurezza degli impianti antincendio e antisismico dei due nosocomi.

A San Donà sono previsti i 2 piani per oculistica, sopra al reparto di dialisi, la nuova sala gessi, il nuovo reparto di ginecologia e ostetrica, per complessivi 15 milioni

di euro. All'ospedale di Portogruaro, sarà realizzata la Day Week Surgery per le operazioni che richiedono una breve degenza, con un investimento di 1 milione di euro. Poi la nuova piastra per oculistica e gastroenterologia. Infine il nuovo centro di salute mentale. Da ricordare che al lido di Jesolo, l'ospedale è divenuto punto di riferimento provinciale per la riabilitazione cardiologica e fisiatrica, con un percorso interno alla pineta per il monitoraggio dei pazienti che fa invidia ai grandi ospedali veneti. «Sono investimenti importanti», dice il direttore generale Bramezza, «che si uniscono a quelli degli anni scorsi e che hanno garantito al Veneto orientale tre ospedali attrezzati e di tutto rispetto. Ora completiamo con l'adeguamento antisismico e antincendio per la sicurezza totale delle strutture ospedaliere».

L'ospedale nuovo, o unico, è ormai archiviato e anche l'assessore regionale a sanità e servizi sociali, Manuela Lanzarin, ha precisato proprio a San Donà che non è oggetto delle schede regionali. Neppure in campagna elettorale per le regionali questo tema è stato solo sfiorato, segno che nessuno crede più che possa essere realizzata una struttu-

ra ospedaliera unica che fonda l'ospedale di San Donà a quello di Jesolo, mantenendo comunque un presidio necessario contro le fughe in Friuli a Portogruaro, e la casa di cura Rizzola a San Donà che non verrebbe certo soppressa. Non sarebbe pertanto mai un ospedale "unico", ma soltanto "nuovo". I sindacati non sono del tutto soddisfatti degli investimenti e spostano il dibattito sulle carenze del personale in corsia.

«Gli investimenti sono concentrati sulle strutture e del resto sono anche previsti nelle schede regionali», commenta Francesco Menegazzi della Uil Fpl, «ma non può bastare alla luce dei problemi che si presenteranno per i servizi garantiti negli ospedali. Abbiamo un contenitore ora dobbiamo riempirlo di contenuti. E la questione del personale è sempre aperta. Possiamo ancora farcela, ma tra due mesi la situazione potrebbe precipitare e mi riferisco soprattutto agli infermieri, oltre gli operatori socio sanitari. Attendiamo assunzioni tra gli infermieri che saranno carenti molto presto. E lo stesso vale per il personale tecnico di laboratorio e del Sit, servizio immuno trasfusionale». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I FONDI EROGATI DALLA REGIONE

U S L 3	D O L O	Adeguamento sismico e normativo dell'Ospedale di Dolo - Fase 1: Sopraelevazione del nuovo Pronto Soccorso	€ 42.650.000,00	U S L 3	V E N E Z I A	Restauro e consolidamento degli edifici monumentali dell'Ospedale SS Giovanni e Paolo di Venezia Ristrutturazione Scuola Grande di S. Marco, pad. S. Domenico, pad. S. Franceco, realizzazione nuovi magazzini	
		Adeguamento sismico e normativo dell'Ospedale di Dolo - Fase 2: Realizzazione nuovo volume e definizione monoblocco Sud			C H I O G G I A	Completamento adeguamento antisismici e antincendio, riqualificazione energetica e interventi di miglioramento dei corpi di fabbrica ancillari	€ 4.000.000,00
	M I R A N O	Adeguamento sismico e antincendio dell'ospedale e nuovo padiglione materno infantile	€ 20.000.000,00				
U S L 4	V E N E Z I A	Restauro e consolidamento degli edifici monumentali dell'Ospedale SS Giovanni e Paolo di Venezia Ristrutturazione pad. Mendicanti, palazzina servizi, blocco emergenze	€ 61.000.000,00	U S L 4	SAN DONÀ DI PIAVE	Adeguamento sismico e antincendio dell'ospedale	€ 11.995.318,00
					PORTO- GRUARO	Adeguamento sismico e antincendio dell'ospedale	€ 12.000.000,00
			TOTALE U.S.L. 3	€ 127.650.000,00			TOTALE U.S.L. 4



CARLO BRAMEZZA È IL DIRETTORE GENERALE DELL'USL 4 DEL VENETO ORIENTALE

Il pacchetto crescita punta su edilizia, ricerca e un ecobonus più elevato

POLITICA ECONOMICA

**Gualtieri: migliorerà il rapporto debito-Pil
Quota 100 non si tocca**

Ritorno in Italia di produzioni che erano state delocalizzate, edilizia, ricerca e innovazione sono al centro del piano dello Sviluppo economico per la crescita. Si studia una nuova destinazione per fondi

non utilizzati: 100 milioni andrebbero alla patrimonializzazione delle imprese edili e 50 milioni al trasferimento tecnologico sotto la guida di Enea. Richiesto al Mef un finanziamento di 600 milioni per Accordi di innovazione e contratti di sviluppo. Per il ritorno in Italia di produzioni che erano state delocalizzate all'estero si studiano una mini-Ires per 5 anni e incentivi per i lavoratori rimpatriati, ma resta il nodo degli aiuti di Stato.

Carmine Fotina — a pag. 3

Edilizia, ricerca, rilocalizzazione nel piano Mise per la crescita

Le misure allo studio. Cento milioni per patrimonializzare le imprese edili ed ecobonus più alto, 50 milioni per il tech transfer, 20 milioni alle crisi. Mini Ires per cinque anni a chi torna in Italia

Carmine Fotina

ROMA

Il nuovo decreto crescita è un cantiere appena aperto e sull'opportunità di vararlo, e sui tempi, ci sarebbero ancora riflessioni in corso al ministero dell'Economia. Intanto però lo Sviluppo economico ha già elaborato le prime idee concrete: alcune entrerebbero nel possibile decreto d'urgenza, insieme a eventuali aiuti alle imprese danneggiate dall'emergenza economica legata al coronavirus, altre viaggiano invece verso la prossima legge di bilancio.

La prima proposta, anticipata dal Sole 24 Ore di ieri ed ispirata alle politiche di Gran Bretagna e Francia, è l'introduzione di uno sgravio fiscale quinquennale per le aziende che riportano in Italia produzioni manifatturiere che erano state delocalizzate all'estero. È il cosiddetto «back reshoring» che si intenderebbe agevolare con una riduzione dell'Ires dal 24 fino al 12-10% (sgravio maggiore se si investe nelle aree di crisi complessa). Agevolazioni specifiche scatterebbero per i lavoratori rimpatriati, sul modello del rientro dei cervelli mentre un organismo unico dovrebbe facilitare le aziende nelle pratiche burocratiche per il rientro. Su tutto però pesa l'incognita delle regole Ue sugli aiuti di Stato

e il ministro Stefano Patuanelli potrebbe parlarne la prossima settimana a Bruxelles.

L'elenco di interventi proposti, e raccolti da alcune fonti parlamentari, è comunque molto vario. Con residui di risorse interne al ministero, si intendono finanziare incentivi alla patrimonializzazione delle imprese, in particolare quelle edili (100 milioni), un fondo per il trasferimento tecnologico che gestirebbe l'Agenzia Enea (50 milioni), il fondo marchi storici che verrebbe esteso a tutte le imprese in crisi (20 milioni in aggiunta ai 30 già stanziati).

I 100 milioni per la patrimonializzazione risponderebbero alle richieste avanzate dalle imprese di costruzione al tavolo di settore, ma per l'edilizia si pensa anche a un Piano edifici 2021-2050 che si basa su un dato, il ciclo di vita almeno quarantennale degli edifici, e sull'obiettivo di raggiungere il massimo numero possibile a consumo netto zero o bilancio positivo di energia. Nella griglia delle possibili misure compare poi la rimodulazione della spesa detraibile per le ristrutturazioni (oggi al 50%) e di quella per il risparmio energetico, al 65%, che si propone di innalzare (un'ipotesi è il 70%). Sembra comunque che tutto il tema delle costruzioni sia sempre di più nel radar dello Sviluppo economi-

co. Ieri il viceministro Stefano Buffagni ha fatto capire che negli auspici c'è anche una revisione del Codice degli appalti. «Bisogna ampliare la norma Fraccaro (ideata per sbloccare le piccole opere dei Comuni, ndr) agli appalti» è la posizione.

Nello schema delle proposte ci sono anche interventi che richiedono un rifinanziamento e qui per forza di cose la palla passerà al ministero dell'Economia. La richiesta è di 200 milioni per gli Accordi per l'innovazione e di 400 milioni per i contratti di sviluppo. Altri 700 milioni si riferiscono a una proposta di assegnazione per finanziare fino al 2027 la partecipazione italiana ai grandi progetti Ue su microelettronica, batterie e idrogeno. Un capitolo a sé riguarda la prosecuzione del piano Impresa 4.0: la richiesta in questo caso è la trasformazione da annuale a biennale del credito di imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo con au-



mento delle aliquote. Nel pacchetto entreranno poi misure per l'energia (rilancio dei certificati bianchi per l'efficienza energetica), per l'auto elettrica (in base all'avanzamento dei tavoli avviato al ministero dello Sviluppo) e per il sistema del venture capital e delle startup insistendo sui benefici fiscali sul capital gain per attivare gli investimenti di fondi pensioni, casse di previdenza, fondazioni bancarie e assicurazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

400

MILIONI

È la richiesta del ministero dello Sviluppo al Mef per rifinanziare i contratti di sviluppo. Servirebbero 200 milioni invece per rifinanziare gli accordi per l'innovazione

12%

ALIQUOTA

Per la rilocalizzazione delle imprese dall'estero si pensa a una riduzione dell'Ires dal 24 fino al 12-10% (sgravio maggiore se si investe nelle aree di crisi complessa)

IL CANTIERE DEL DECRETO CRESCITA

1

BACK RESHORING

Sgravi per riportare la produzione in Italia

Ma c'è il nodo delle regole Ue sugli aiuti di Stato

Si intende agevolare il «back reshoring» con una riduzione dell'Ires dal 24 fino al 12-10% (sgravio maggiore se si investe nelle aree di crisi complessa). Agevolazioni specifiche scatterebbero per i lavoratori rimpatriati, sul modello del rientro dei cervelli mentre un organismo unico dovrebbe facilitare le aziende nelle pratiche burocratiche per il rientro. Su tutto però pesa l'incognita delle regole Ue sugli aiuti di Stato

2

L'UTILIZZO DI RISORSE RESIDUE

Dall'edilizia alle imprese in crisi

Enea come Agenzia per il Tech transfer

Con residui di risorse interne al ministero, si intendono finanziare incentivi alla patrimonializzazione delle imprese, in particolare quelle edili (100 milioni), un fondo per il trasferimento tecnologico che gestirebbe l'Agenzia Enea (50 milioni), il fondo marchi storici che verrebbe esteso a tutte le imprese in crisi (20 milioni in aggiunta ai 30 già stanziati).

3

EDILIZIA

Un piano edifici 2021-2050

Le richieste maturate al tavolo di settore

I 100 milioni per la patrimonializzazione risponderebbero alle richieste avanzate dalle imprese di costruzione al tavolo di settore, ma per l'edilizia si pensa anche a un Piano edifici 2021-2050 e alla rimodulazione della spesa detraibile per le ristrutturazioni (oggi al 50%) e di quella per il risparmio energetico, al 65%, che si propone di innalzare (un'ipotesi è il 70%).

4

PIANO TRANSIZIONE 4.0

Aumento aliquote del bonus ricerca

L'ipotesi di un'estensione biennale

Un capitolo a sé riguarda la prosecuzione del piano Impresa 4.0 (ribattezzato Transizione 4.0 dalla gestione del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli): la richiesta in questo caso è la trasformazione da annuale a biennale del credito di imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo con aumento delle aliquote.

Bonus facciate, strada in salita: difficile individuare le zone A e B

CASA E FISCO

Inutilizzabili le regole del decreto '68: serve un certificato del Comune

Prima di capire se si possa partire con il bonus facciate proprietari e condomini dovranno scoprire se l'immobile si trova nelle zone urbanistiche A o B, perché le altre (quelle con edificazioni sotto il 12,5% del terreno) non rientrano

nell'agevolazione. Lo scopo della norma è quello di abbellire centri e semicentri e non periferie e campagne ma le definizioni, che risalgono al 1968, sono inutilizzabili e occorre recarsi in Comune sperando che gli attuali Puc o Pgt consentano di confrontare la cartografia. E ottenere la certificazione che le Entrate pretendono.

Saverio Fossati — a pag. 2

Bonus facciate, zona A o B difficile da individuare

In Comune. La vecchia definizione del decreto del 1968 è quasi sempre inutilizzabile, non resta che ricorrere ai buoni uffici del municipio e farsi rilasciare la certificazione

Quasi impossibile capire la zona di competenza su Internet, la visita in municipio è obbligatoria

Saverio Fossati

La circolare 2/E di ieri sul bonus facciate ha certo reso molto più chiaro il quadro dell'agevolazione e di fatto adesso sarebbe possibile partire subito.

Ma con il condizionale, perché resta irrisolto uno dei nodi principali: quello sull'ubicazione (solo le zone A e B del territorio comunale) dell'edificio sui effettuare l'intervento in facciata. La norma, infatti, è nata al Mibac con l'esplicito intento di abbellire i centri storici cittadini, con la possibilità di detrarre dalle imposte dirette (Irpef o Ires) il 90% delle spese sostenute (si veda il Sole 24 Ore di ieri). Tuttavia, al di là delle problematiche fiscali che la stesura finale della norma, nella

legge di Bilancio 2020, ha suscitato, in gran parte risolte dall'intervento dell'agenzia delle Entrate, colpisce la scarsa dimestichezza con la legislazione urbanistica di chi ha materialmente immaginato il limite principale: quello delle zone.

La disposizione, infatti, autorizza il beneficio della detrazione solo se l'edificio si trova nella zona A o B del Comune. L'individuazione di queste zone è affidata alla definizione contenuta nel decreto ministeriale 1444/1968, una norma nata 52 anni fa (si vedano le definizioni nella pagina), prima ancora che venissero create le Regioni con la relativa competenza in materia edilizia e ben prima che centinaia di norme si sovrapponevano a delineare un quadro, nell'ambito dell'autonomia municipale, sul quale solo gli uffici tecnici comunali sono in grado di dire l'ultima parola.

In sostanza, i Comuni interpellati hanno risposto più o meno la stessa cosa: la definizione del 1968 andrebbe sovrapposta a quanto risulta dall'attuale Puc (piano urbanistico comunale) o Pgt (piano di governo del territorio) e solo così si può capire se la casa si trovi in zona A o B. In Liguria, per esempio, esiste

una tabella di raccordo a livello regionale, ma poi bisogna verificare in Comune in ogni caso.

Internet (dove si può cercare il Puc o il Pgt del Comune con relativa mappa) può venire in soccorso ma anche riservare sorprese: a Milano, per esempio, si trova subito la mappa dell'area B, che però non c'entra nulla con la zona B, perché serve al traffico veicolare.

Per questo, forse, la circolare, redatta dall'agenzia delle Entrate che non ha certo colpe in questo pasticcio, liquida la faccenda in modo un po' pilatesco indicando l'obbligo di farsi rilasciare una «certificazione urbanistica» (costo medio 50 euro, se si fa da soli) dagli «enti competenti».

Di fatto, il primo passo per chi si accinge all'impresa di rifare la facciata, è quello di recarsi in Comune



e ottenere la certificazione urbanistica (niente autocertificazioni), primo perché senza di quella non si può sfruttare il bonus e secondo perché è l'unico modo per capire in quale zona si trovi l'edificio.

Ma non tutti i Comuni possiedono una cartografia adeguata alla nuova esigenza, quindi in qualche caso il problema di procurarsi la «certificazione» potrebbe rivelarsi irresolubile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'IDENTIKIT DELLE ZONE

<p>1</p> <p>LA DEFINIZIONE DEL DM 1444</p> <p>Nella zona A la città più bella</p> <p>Centro e zone di pregio Sono le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi</p>	<p>2</p> <p>DA CENTRO A PERIFERIA</p> <p>Zona B: superficie coperta al 12,5%</p> <p>Il gioco delle percentuali Le parti del territorio edificate, diverse dalle zone A, dove la superficie coperta degli edifici sia almeno il 12,5% della superficie fondiaria della zona e la densità territoriale sia >1,5 mc/mq</p>	<p>3</p> <p>LE ESCLUSIONI</p> <p>Il bonus proibito nelle zone C, D ed E</p> <p>Nuovi complessi nella C Le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi, quelle non edificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui alla lettera B)</p>
---	--	--



ADOBESTOCK

Documento. Le Entrate impongono di procurarsi la «certificazione urbanistica» con l'indicazione della zona in cui si trova l'immobile per poter ottenere il bonus

90%**Quota di detrazione
Irpef o Ires abbinata
agli interventi
di tipo termico****I passaggi
Asseverazione
dell'Ape e
invio all'Enea
per lo sconto
energetico****Luca De Stefani — a pag. 2****L'ABBINAMENTO**

Risparmio energetico obbligatorio con burocrazia

**Servono asseverazione,
Ape e invio all'Enea
della scheda dei lavori****Luca De Stefani**

Per il bonus facciate serve la comunicazione all'Enea nella sua forma più complessa ma anche una serie di requisiti legati ai lavori di risparmio energetico.

Il contribuente, anche se impresa, società o professionista, che nel 2020 effettua sulle facciate esterne di edifici di qualsiasi categoria catastale (non necessariamente abitazioni), «interventi influenti dal punto di vista termico» o su più del 10% dell'intonaco, può beneficiare della nuova detrazione Irpef o Ires, cosiddetto «bonus facciate» del 90% (al posto del 65% dell'«ecobonus») ma solo se effettua tutti gli adempimenti previsti per l'«ecobonus». Quali, appunto, l'acquisizione dell'asseverazione del tecnico abilitato e dell'Ape, oltre che l'invio all'Enea, entro 90 giorni dalla fine dei lavori, della scheda descrittiva degli interventi realizzati.

Sono questi alcuni dei chiarimenti contenuti nella circolare dell'agenzia delle Entrate del 14 feb-

braio 2020, n. 2/E.

Il bonus spetta anche per la «sola pulitura o tinteggiatura esterna», quindi, anche per la manutenzione ordinaria. Se però i lavori di rifacimento della facciata non sono relativi alla sola pulitura o tinteggiatura esterna, mariguardano «interventi influenti dal punto di vista termico» (per esempio perché variano la trasmittanza termica), oppure interessano più del 10% «dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio» (con pareti verticali, pavimenti, tetti e infissi) confinante con l'esterno, vani freddi o terreno, ci sono requisiti speciali da soddisfare:

- quelli relativi all'Ape (attestato di prestazione energetica) del decreto del Ministro dello sviluppo economico 26 giugno 2015 (cosiddetto decreto «requisiti minimi»);
- quelli dei valori di trasmittanza termica, previsti dalla tabella 2 dell'allegato B al Dm 11 marzo 2008, come modificato dal Dm 26 gennaio 2010.

In questi casi si rende necessaria l'installazione di un «cappotto termico», le cui spese, sostenute nel 2020, sono detraibili al 90%, applicando il bonus facciate.

Anche se la norma istitutiva del bonus facciate non lo prevede (in quanto richiede solo il rispetto dei due decre-

ti), secondo le Entrate il contribuente che effettua «interventi influenti dal punto di vista termico» o su più del 10% dell'intonaco, deve effettuare gli stessi adempimenti previsti per l'«ecobonus» (articoli 4 e 7 del decreto 19 febbraio 2007). Pertanto deve:

- acquisire e conservare l'asseverazione di un tecnico abilitato (ingegneri, architetti, geometri, eccetera) che certifica la corrispondenza degli interventi effettuati ai requisiti tecnici previsti (può essere sostituita con quella resa dal direttore dei lavori sulla conformità al progetto);
- acquisire e conservare l'Ape da un tecnico non coinvolto nei lavori;
- inviare all'Enea, entro 90 giorni dalla fine dei lavori (<https://detrazionifiscali.enea.it>), la scheda descrittiva degli interventi realizzati.

La mancata effettuazione di questi adempimenti non consente la fruizione del bonus facciate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Apertura su immobili d'impresa: agevolati gli «strumentali»

Superata la limitazione per interventi su fabbricati locati o in comodato

La detrazione del bonus facciate interessa gli edifici esistenti di «qualsiasi categoria catastale», quindi, non necessariamente abitazioni.

Naturalmente, non spetta per gli interventi effettuati durante la fase di costruzione dell'immobile e l'agenzia delle Entrate, con la circolare del 14 febbraio 2020, n. 2/E, ha chiarito che non spetta neanche nel caso in cui vi sia la demolizione del fabbricato, seguita dalla sua ricostruzione «con la stessa volumetria dell'edificio preesistente», nonostante questa tipologia di intervento dal 21 agosto 2013 sia in-

quadrabile nella categoria della «ristrutturazione edilizia».

La circolare ha chiarito anche che tra gli edifici su cui le imprese possono beneficiare del bonus facciate sono «compresi» anche gli edifici «strumentali», senza specificare se solo per destinazione o anche per natura. I primi sono quelli utilizzati esclusivamente per l'esercizio dell'arte o professione o dell'impresa commerciale da parte del possessore, indipendentemente dalla classificazione catastale, mentre i secondi sono quelli tra le categorie catastali dei gruppi B, C, D ed E e la categoria A/10 (risoluzione Catasto 3 febbraio 1989, n. 3/330).

Dovrebbe ritenersi superata (almeno per il bonus facciate), quindi, la limitazione imposta dall'agenzia per gli interventi agevolati sul risparmio

energetico «qualificato», effettuati dalle imprese sui fabbricati locati o dati in comodato a terzi (risoluzioni 303/E/2008 e 340/E/2008, risposta 313/2019 e quella del 31 maggio 2019, n. 8 alle domande di Dichiarazioni²⁴, si veda Il Sole 24 Ore dello stesso giorno). Questa posizione restrittiva delle Entrate, peraltro, è in contrasto con numerose sentenze a favore dei contribuenti emanate dal 2013 in poi.

La circolare 2/E/2020 non dice nulla delle altre tipologie di edifici posseduti dalle imprese, come gli immobili-merce (cioè quelli registrati a magazzino) e le «abitazioni patrimonio», cioè non strumentali né per natura né per destinazione (non utilizzati dall'impresa).

— L. D. S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BONIFICI PARLANTI

Principio di cassa o competenza, l'Agenzia fa marcia indietro

È possibile utilizzare i moduli dei pagamenti per ecobonus o bonus casa

La circolare delle Entrate del 14 febbraio 2020, n. 2/E fa marcia indietro rispetto alla risposta 22 ottobre 2018, n. 46, relativamente alla distinzione dei soggetti che applicano il principio di competenza e quelli che applicano il criterio di cassa (con bonifico parlante), per individuare il periodo d'imposta di effettuazione dell'intervento agevolato.

Principio di cassa

Solo per le persone fisiche e i professionisti si applica il principio di cassa,

quindi non rileva la data di inizio e fine dei lavori e possono essere detraibili al 90% tutti i pagamenti che avverranno, tramite bonifico «parlante», nel 2020 (la banca effettuerà la ritenuta d'acconto dell'8%). Considerando che la modulistica delle banche e delle poste, attualmente, non è stata adeguata con la nuova causale, l'Agenzia ha chiarito che è possibile utilizzare i bonifici proposti dagli istituti di pagamento per l'ecobonus o il bonus casa.

Imprese

Secondo la circolare 2/E/2020, tutte le imprese e le società individuano il periodo dell'investimento con il principio di competenza e non sono obbligate, quindi, a effettuare il pagamento con bonifico «parlante».

La circolare precisa che il principio di competenza si applica «a prescindere dalla circostanza che il soggetto beneficiario applichi tale regola per la determinazione del proprio reddito imponibile ai fini delle imposte sul reddito». Solo per il bonus facciate, pertanto, è stata modificata la regola che, per individuare il momento di «sostenimento» della spesa) dà rilevanza alla data del pagamento (principio di cassa) per le persone fisiche, i professionisti e le imprese in contabilità semplificata, per cassa o col metodo della registrazione; mentre dà rilevanza all'ultimazione dei lavori (principio di competenza) solo per le imprese in contabilità ordinaria.

— L. D. S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti e viadotti, reti al collasso dal Brennero a Palermo

Logistica. Per gli operatori del trasporto merci gli ultimi mesi sono stati un calvario: dal crollo di un altro ponte sulla A6 Torino-Savona ai divieti del Tirolo fino alle limitazioni ai mezzi pesanti

Maurizio Caprino
Marco Morino

Un Paese da codice rosso. Da Nord a Sud, dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora di più a causa della fragilità e vetustà di quelle esistenti: l'ultimo scorcio del 2019 è stato caratterizzato, sulle strade, dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Torino-Savona (riaprirà al traffico il prossimo 21 febbraio) e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure e sulla dorsale adriatica, anche per accertati problemi di staticità. A queste si debbono aggiungere i forti rallentamenti sulla A7 Genova-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia.

Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri) con pesanti ripercussioni sui traffici diretti ai porti della regione: Genova, Savona-Vado e La Spezia. Spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto (spedizionieri genovesi): «Con questa situazione autostradale, sommata all'onda lunga del crollo del Morandi e nell'attuale congiuntura europea e nazionale non favorevole, il porto di Genova rischia di perdere tra il 4 e il 5% del suo traffico contenitori. Intanto, per le condizioni delle infrastrutture viarie si è già azzerato il project cargo (cioè i trasporti eccezionali via nave, ndr)».

Dalla Liguria all'Alto Adige. Dal 1° gennaio 2020 sono entrati in vigore sull'asse del Brennero divieti di transito settoriale imposti dal Tirolo (Austria) per ulteriori tipologie di merce - carta e cartone; prodotti minerali li-

quidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; ceramici - e divieti per classe Euro dei veicoli, indipendentemente dalla merce trasportata. Un pacchetto di misure vivacemente contestato dalle imprese italiane, sia dell'autotrasporto sia esportatrici, perché mettono a repentaglio l'export italiano verso l'Europa. L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del Corridoio Scandivano-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada, passando, appunto, per il valico alpino, ora interessato da provvedimenti restrittivi alla circolazione del traffico pesante messi in campo dal Tirolo. Il vertice dell'altro ieri al Brennero tra Italia, Austria e Unione europea non ha prodotto risultati apprezzabili ma solo creato ulteriori divisioni e incomprensioni tra le parti.

Ancora in ambito marittimo, a Venezia spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali faranno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell'insabbiamento dei fondali: i mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l'accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi.

Ma, in un Paese in cui la maggior parte delle merci si muove su terra e in quest'ambito i tre quarti viaggiano su gomma, il perno di tutto sono le autostrade. Dove però emergono le criticità più forti, crolli compresi (l'ultimo il 30 dicembre: due tonnellate di materiali caduti dalla volta della galleria Berté, sull'A26). Il degrado legato alle carenze di manutenzione (e anche progettazione, nel caso delle

barriere antirumore) emerse su varie direttrici fondamentali dalle inchieste giudiziarie sul crollo del Ponte Morandi e sulla strage del bus ad Avellino colpisce l'autotrasporto tre volte: quando i viadotti sono chiusi ai camion, quando ci sono limitazioni ai mezzi pesanti su viadotti e gallerie (limiti di velocità, divieti di sorpasso od obblighi di mantenere una distanza minima rispetto agli altri tir) e quando i restringimenti di carreggiata (dovuti ai lavori in corso o a misure per evitare crolli) causano code.

L'emergenza è iniziata a settembre 2019. Prima con l'estensione alla dorsale adriatica (A14 tra sud Marche e Abruzzo) dei sequestri delle barriere di sicurezza laterali inizialmente disposti dalla Procura di Avellino sul meno trafficato tratto appenninico dell'A16 (Napoli-Canosa). Poi con gli esiti dei controlli straordinari scattati tra Liguria e Piemonte, con varie limitazioni di carreggiata. Ora le code sono all'ordine del giorno e per limitarne gli effetti Aspi pubblica un calendario settimanale dei disagi previsti in Liguria, dove da ieri ha pure esteso al tratto Lavagna-Rapallo dell'A12 (ma solo per chi si muove tra Sestri Levante e Genova Bolzaneto) la gratuità del pedaggio introdotta nell'area genovese dopo il crollo del Morandi. Misura analoga è stata studiata per l'Abruzzo, dove i problemi più seri si manifestano negli esodi per vacanze. Nessun bisogno di provvedimenti del genere sulla Palermo-Catania, dove i viadotti e i relativi lavori sono tanti, ma il transito è gratuito (gestione Anas).

Andrà avanti così per almeno un anno: tanto ci vorrà per sistemare le barriere e molti viadotti. Ma poi resteranno limitazioni sulle gallerie, molte delle quali fuori norma Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Conftrasporto
conta i danni.**

«Stimiamo milioni di euro di danni per le aziende del comparto degli autotrasporti eccezionali» afferma Daniela Dal Col, presidente dell'associazione Anna-Conftrasporto

TUTTI GLI OSTACOLI

Brennero

Dal 1° gennaio in vigore divieti di transito settoriale: carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi; cereali

Porto di Venezia

Marittimi e spedizionieri in sciopero; il porto non dragato rischia di perdere la centralità di hub logistico

Lodi

Sulla linea ad Alta velocità i disagi dopo l'incidente del Frecciarossa 9595

Porto di Voltri

Vertice di emergenza per uno sblocco dei trasporti eccezionali, che hanno problemi su tutto il territorio nazionale

A14

Solo a fine gennaio il tratto tra Pescara Nord e Pineto ha riaperto ai mezzi pesanti. Ma tra Porto Sant'Elpidio e Vasto ci sono limitazioni al traffico, con rallentamenti e code

A19 Palermo-Catania

Diversi i tratti in cui si viaggia solo su una carreggiata

Sardegna

Sui collegamenti con l'Isola arriva l'ultima tegola della liquidazione di Air Italy

Torino-Savona

Il viadotto crollato (e ricostruito) di Madonna del Monte sull'A6 verrà inaugurato il prossimo 21 febbraio



L'Austria punisce i Tir. Camion in sosta al valico alpino del Brennero, al confine tra Italia e Austria

LA DENUNCIA DELLE PROVINCE: MANCANO 2 MILIARDI

Nelle scuole superiori 1.700 cantieri senza fondi

Dalla Buona Scuola in poi l'edilizia scolastica è stata in cima ai pensieri di tutti i ministri dell'Istruzione. Almeno a parole. Ma qualcosa deve essere andato storto se, come è emerso da una recente ricognizione dell'Upi (Unione province italiane), solo nelle scuole superiori di proprietà provinciale ci sono oltre 1.700 cantieri pronti teoricamente a partire, ma in pratica ancora in attesa dei finanziamenti.

Il dossier consegnato a Conte

Nei giorni scorsi una delegazione degli enti locali si è recata a Palazzo Chigi e ha consegnato al premier Giuseppe Conte un dossier con 3mila piccole opere immediatamente cantierabili ma prive di finanziamento (su cui si veda Il Sole 24 Ore del 12 febbraio). Per un valore di circa 4 miliardi. Più o meno la metà riguarda le scuole superiori di competenza delle Province. E la fotografia che ne viene fuori la dice lunga sullo stato dell'edilizia scolastica italiana. Gli edifici che ospitano licei, istituti tecnici o istituti professionali sono in tutto 7.455 e ac-

colgono 2.635.582 studenti suddivisi in 121.171 aule. Ebbene, oltre il 51% degli immobili è stato costruito prima del 1976 mentre appena il 10% è venuto su dopo il 1998. Tanto più che il 45% degli edifici è ubicato in zone ad alto rischio sismico.

I disagi sul territorio

Dalla ricognizione, che ha coinvolto le 76 amministrazioni provinciali sparse nelle Regioni a statuto ordinario, l'Upi ha tirato fuori un «Piano nazionale dei fabbisogni delle scuole superiori italiane per il 2020 - 2021», che nel totale si compone di 1.745 progetti per 2,1 miliardi. Una grande lista d'attesa nazionale in cui compaiono gli interventi più disparati: dall'adeguamento sismico al rifacimento del solaio, dalla riparazione della copertura alla manutenzione degli impianti.

In testa, per entità delle risorse attese, si piazzano le Regioni del Centro-Nord. Con le prime tre piazze occupate - rispettivamente - da Piemonte (287 milioni), Lombardia (280 milioni) e Toscana (257 milioni). Mentre è Novara, con 112 milioni

da spalmare su 19 opere, a conquistare la palma provinciale.

La replica di Ascani

A rispondere al dossier dell'Upi è la viceministra dell'Istruzione, Anna Ascani. Che annuncia come nel decreto milleproroghe sia contenuta una norma che consente di ri-allocare, dal Viminale al dicastero di viale Trastevere, un fondo da 3,1 miliardi di euro, dal 2020 al 2034, destinato proprio all'edilizia scolastica provinciale. «Grazie a un lavoro intenso in Parlamento dei partiti di maggioranza ora possiamo disporre di risorse importanti per far partire i lavori - spiega al Sole 24 Ore del Lunedì la viceministra -. Di questi fondi, 850 milioni sono subito disponibili. Siamo già al lavoro per mettere a punto i provvedimenti attuativi. In media, secondo le primissime elaborazioni, contiamo di assegnare tra i 7 e gli 11 milioni di euro a provincia o città metropolitana. La sicurezza dei nostri studenti è per me, e l'intero governo, una priorità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I lavori urgenti in lista d'attesa

I progetti regione per regione. *Dati in euro*

REGIONE	N. PROGETTI CANTIERABILI 2020-21	FABBISOGNO	REGIONE	N. PROGETTI CANTIERABILI 2020-21	FABBISOGNO
Piemonte	160	287.310.248	Umbria	86	52.060.387
Lombardia	200	280.697.520	Lazio	79	42.174.785
Veneto	155	150.729.034	Campania	101	138.651.975
Liguria	66	40.417.150	Molise	65	13.402.100
Toscana	128	257.128.505	Basilicata	40	75.454.013
Emilia Romagna	218	142.795.000	Puglia	75	118.370.916
Marche	117	211.990.337	Calabria	118	136.270.160
Abruzzo	137	153.519.376	TOTALE	1.745	2.100.971.505

Fonte: UPI - Unione province d'Italia



Detrazioni a singhiozzo
Ristrutturazioni a metà
Il bonus è solo di facciata

Caleri a pagina 9

STRANEZZE DI GOVERNO

Il senso estetico dell'esecutivo limita lo sconto fiscale. Escluse le superfici di chiostrine, cavedi, cortili e spazi interni

Un bonus solo di facciata

Le agevolazioni del 90% delle spese per i restauri dei palazzi valgono solamente per le parti visibili dalla strada

Esclusione

Niente detrazione dalle imposte nemmeno sui costi sostenuti per sostituire vetrate, infissi portoni e cancelli

Gualtieri

«Un provvedimento che avrà un grande impatto sul Paese. Città più belle, efficienza energetica, più lavoro nell'edilizia»

FILIPPO CALERI

f.caleri@iltempo.it

••• Il governo l'ha veramente preso alla lettera. Il bonus facciate e cioè la detrazione fiscale del 90% delle spese sostenute per gli interventi di recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti vale solo per le parti visibili. Tutto quello che non si vede dalla strada e dal suolo pubblico, dunque le facciate interne, non rientrano nello sconto. Niente bonus per interventi sulle superficie confinanti con chiostrine, cavedi, cortili e spazi interni. E in ossequio al senso estetico del governo non possono essere scontati dalle tasse nemmeno i costi per sostituire vetrate, infissi, portoni e cancelli. Si risparmia solo su quello che si vede. Ed è questa la cosa più strana delle indicazioni dell'Agenzia delle Entrate che venerdì scorso ha spiegato come usufruire dell'agevolazione. Che secondo il ministro del Tesoro, Roberto Gualtieri, «sarà un provvedimento che avrà un grande impatto sul Paese. Città più belle, efficienza energetica, più lavoro nell'edilizia». E secondo il ministro dei beni culturali, Enrico Franceschini, «contribuirà a portare decoro e bellezza nelle aree urbane, nelle periferie e nei piccoli centri». Quanto alla parte operativi ai fini del riconoscimento del bonus, gli interventi devono essere finalizzati al «recupero o re-

stauro» della facciata esterna e devono essere realizzati esclusivamente sulle «strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi. L'agevolazione, pertanto, riguarda gli interventi effettuati sull'involucro esterno visibile dell'edificio, vale a dire sia sulla parte anteriore, frontale e principale dell'edificio, sia sugli altri lati dello stabile (intero perimetro esterno). Tra i lavori agevolabili rientrano quelli per il rinnovo e consolidamento della facciata esterna dell'edificio, inclusa la mera tinteggiatura o pulitura della superficie, e lo stesso vale per i balconi o per eventuali fregi esterni. E ancora, lavori sulle grondaie, sui pluviali, sui parapetti, sui cornicioni e su tutte le parti impiantistiche coinvolte purché parte della facciata dell'edificio. Beneficiano della detrazione anche le spese correlate agli interventi e alla loro realizzazione, ad esempio perizie, sopralluoghi, progettazione dei lavori, installazioni di ponteggi, ecc. Anche i lavori influenti dal punto di vista termico o che interessino oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio rientrano nel campo del bonus. I lavori devono però soddisfare i requisiti indicati nel decreto del Ministro dello sviluppo economico 26 giugno 2015 (decreto «requisiti minimi») e i valori limite della trasmittanza termica delle strutture componenti

l'involucro edilizio. Ai fini della detrazione, i soggetti beneficiari devono possedere o detenere l'immobile oggetto dell'intervento in qualità di proprietario, nudo proprietario o di titolare di altro diritto reale di godimento (usufrutto, uso, abitazione o superficie) oppure detenere l'immobile in base ad un contratto di locazione, anche finanziaria, o di comodato, regolarmente registrato, ed essere in possesso del consenso all'esecuzione dei lavori da parte del proprietario. Per il calcolo della detrazione, per le persone fisiche, compresi gli esercenti arti e professioni, e per gli enti non commerciali, si deve far riferimento al criterio di cassa, ovvero, alla data dell'effettivo pagamento, indipendentemente dalla data di avvio degli interventi. Ad esempio, un intervento ammissibile iniziato a luglio 2019, ma con pagamenti effettuati sia nel 2019 che nel 2020, consentirà sì la fruizione del «bonus facciate» ma solo con riferimento alle spese sostenute nel 2020.

La detrazione va ripartita in 10



quote annuali costanti e di pari importo nell'anno di sostenimento delle spese e in quelli successivi. A differenza di altre agevolazioni per interventi realizzati su gli immobili, per il «bonus facciate» non sono previsti limiti massimi di spesa né un limite massimo di detrazione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

10

Anni

La detrazione va ripartita in 10 quote annuali costanti e di pari importo nell'anno di sostenimento delle spese e in quelli successivi



Bonus

Da applicare anche agli interventi edilizi sulle facciate influenti dal punto di vista termico o che interessino oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio



Un tavolo per prolungare l'A27 fino all'Austria

L'assessore regionale De Berti, la Cisl e Unioncamere rilanciano l'ipotesi: «Benefici a tutta l'economia del Veneto»

Scontato il "no" degli ambientalisti, anche dal Porto di Venezia arriva l'alt: «Idea vecchia»

VITTORIO VENETO. "Sfondare" le Alpi, a nord del Veneto, per liberare la provincia di Belluno dall'isolamento e quindi dallo spopolamento, con evidenti ricadute positive anche a Vittorio Veneto. Magari con una galleria sotto il monte Cavallino, al confine con l'Austria. Sono tutte d'accordo le categorie economiche e sociali per tentare quest'avventura, allungando l'A27 che ora si ferma a Pian di Vedoia, alle porte di Longarone. Ma come andare avanti? Asfaltando i versanti delle Dolomiti? «Metiamoci attorno ad un tavolo, studiamo le possibili soluzioni e poi decidiamo», è l'invito di Elisa De Berti, assessore regionale ai Trasporti. «Noi insieme agli enti locali, e al mondo dell'economia e del lavoro, ma anche con il Governo. Perché», ricorda ancora l'assessore, «a Belluno non tutti sono d'accordo; non lo sono né il ministro D'Incà né il parlamentare De Menech. L'ipotesi di un collegamento verso nord, con la Carinzia, più disponibile del Tirolo ad accettare nuove infrastrutture, è stata rilanciata dal convegno che la Cisl del Veneto e Unioncamere hanno tenuto ieri pomeriggio a Mestre per trovare nuovi sbocchi al porto di Venezia e all'economia regionale. Non importa se a quel tavolo indicato da De Berti dovesse scaturire l'opzione di una superstrada o anche di una strada ma a scorrimento veloce. L'importante – hanno condiviso Mario Pozza, presidente

di Unioncamere, e Gianfranco Refosco, segretario regionale della Cisl – è che la provincia di Belluno e il Veneto orientale possano finalmente respirare a pieni polmoni. Con un duplice obiettivo: da una parte, frenare la deriva sociale-demografica, prima ancora che economica, dall'altra consentire uno sfogo al porto di Venezia.

Gli ambientalisti hanno difeso, a margine del convegno, un volantino che ripropone la loro contrarietà all'asfaltatura del Cadore. Ma perplessità sono state manifestate, sempre in sede di convegno, anche dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia, Pino Musolino. Immaginando che tra trent'anni il trasporto su gomma diventerà marginale, mentre sarà ancora strategico quello su ferro, non è – si è chiesto Musolino – che realizziamo un'opera obsoleta nel momento in cui entra in funzione? «Quando parliamo di infrastrutture materiali non dimentichiamo quelle ferroviarie», ha insistito dal canto suo il segretario Cna, Matteo Ribon. «Sappiamo tutti che il nodo di Longarone rappresenta una criticità che dovrà essere affrontata e risolta anche in vista di importanti appuntamenti come le Olimpiadi Milano-Cortina. Sappiamo anche che il congestionamento della Feltrina deve trovare velocemente respiro attraverso la conclusione della Pedemontana Veneta. Tuttavia il solo prolungamento dell'A27 non può rappresentare la priorità e la risposta al problema». —

Francesco Dal Mas

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il convegno di Mestre sull'A27



LA DELIBERA

La Regione conferma il piano «72 milioni per l'ospedale»

I fondi saranno attinti dal Cipe per i progetti di edilizia ospedaliera, per il nuovo S.Maria dei Battuti si avvicina la posa della prima pietra

La prima parte del cantiere sarà conclusa nel 2025, il resto entro il 2031

CONEGLIANO. È stata confermata la richiesta di finanziamento di 72 milioni di euro per il rifacimento dell'ospedale Santa Maria dei Battuti. «Uno degli elementi fondamentali di una buona gestione della sanità è la capacità di non guardare solo al contingente, ma di saper programmare anche il futuro. In Veneto è stato fatto»: con queste parole, il presidente della Regione Luca Zaia presenta l'importante delibera assunta dalla Giunta, che approva progetti di intervento strutturale sugli ospedali veneti che ne hanno necessità per un totale di 547 milioni 824 mila 503 euro, che iniziano ora il complesso cammino per attingere ai fondi nazionali Cipe "ex articolo 20" destinati a progetti per l'edilizia ospedaliera. Si tratta di 34 diversi interventi, in buona parte di adeguamento antisismico e antincendio, che riguardano tutte le Usl, l'azienda ospedaliera di Verona e l'Istituto Oncologico Veneto e che fanno da oggi parte del Programma di investimenti 2020-2029 progressivamente messo a punto dalla Regione nel corso degli ultimi anni. Per Conegliano il nuovo ospedale prevede un investimento da 72 milioni di euro. «La struttura, sita in zona sismica 2 necessita di interventi di adeguamento sismico e antincendio», si rileva nella delibera di giunta regionale. Una parte dei padiglioni verrà ristrutturata, altri saranno demoliti e prima di tutto

sarà realizzato un nuovo edificio.

Il progetto era stato presentato nell'agosto 2018 e si sperava di poter avviare i cantieri già nel 2019, ma il Cipe ha sbloccato i fondi la scorsa estate. Sarà costruito un immobile di sei piani, nell'area oggi parcheggio dipendenti, dove troveranno spazio vari reparti e un totale di 319 posti letto. Si procederà successivamente alla demolizione dell'attuale ala est, mentre sarà adeguato il corpo centrale. Sarà un ospedale completamente rinnovato, la previsione per il 2025 è di concludere la prima parte con il nuovo edificio, mentre per abbattimenti e ristrutturazione serviranno altri sei anni. La cerimonia per la prima pietra del nuovo Santa Maria dei Battuti si avvicina. Nel frattempo il governatore Luca Zaia lancia una frecciata a Roma, evidenziando invece il lavoro del Veneto. «I tagli nazionali che hanno caratterizzato molte annate – afferma il presidente Zaia – hanno reso vitale la capacità di predisporre progettazioni valide per ottenere i fondi di una delle poche fonti di finanziamento nazionali esistenti oggi. La lunga storia di efficienza del Veneto in questo campo si conferma anche in questa nuova tornata di interventi, la cui caratteristica comune è l'effettiva cantierabilità, elemento fondamentale per portare a casa il risultato». —

Di.B.



INTERROGAZIONE IN CONSIGLIO

Il M5S: «Rischio eternit in 354 edifici, serve la messa in sicurezza»

CONEGLIANO. Il Movimento 5 Stelle chiede all'amministrazione la bonifica dell'amianto in città. «Ben 253 edifici risultano avere un'elevata probabilità di presenza del cemento-amianto, zone codice rosso – spiegano i pentastellati - e 101 edifici risulta a probabilità moderata, zone a codice giallo». Quasi un anno e mezzo fa il gruppo di minoranza aveva sollevato la questione in consiglio comunale. Adesso il M5S ha presentato una nuova interrogazione, che sarà affrontata nel prossimo consiglio che si dovrebbe svolgere a inizio marzo. «In questi 15 mesi si è provveduto o avviato un procedimento per la messa in sicurezza e lo smaltimento almeno del cemento-amianto presente nelle zone denominate come rosse e gialle, con particolare attenzione alle ex fornaci Tomasi – è la richiesta all'amministrazione comunale del capogruppo Alberto Ferraresi - se invece ancora non è stato intrapreso un percorso di bonifica/smaltimento, cosa ne impedisca l'attuazione?». Il Comune aveva effettuato una mappatura attraverso telerilevamento su possibili presenza di amianto (eternit) sui tetti, negli immobili nell'intero territorio comunale. Erano stati sollecitati i proprietari ad intervenire con la messa in sicurezza. Nello specifico, per l'ex fornace Tomasi si era stabilito che si sarebbero rimosse le lastre. L'ex discarica aveva già visto un'ingente spesa di oltre un milione di euro per la bonifica. L'accordo di programma tra Regione e Comune per riqualificare l'area era stato firmato a fine 2016. Un anno fa la proprietà, attraverso la società Omnivert, aveva ribadito che sarà realizzato il progetto per creare spazi sportivi, ricreativi e di relax. —

Di.B.

