

## Rassegna del 11/03/2020

### SCENARIO

11/03/2020	Corriere delle Alpi	33	Veneto Strade e servizi forestali metteranno a disposizione soldi per sistemare sei siti valanghivi	G.San.	1
11/03/2020	Gazzettino	16	La "grande muraglia" di Marghera	Trevisan Elisio	2
11/03/2020	Gazzettino Padova	18	Secondo casello autostradale, scontro sulla scelta del nome	Ca.B.	3
11/03/2020	Gazzettino Venezia	18	Terza corsia, via agli espropri	De Bortoli Davide	4
11/03/2020	Il Fatto Quotidiano	18	La ripresa dell'Italia non può passare dal cemento	Ponti Marco	6
11/03/2020	Mattino Padova	1	Oltre 200 milioni spesi in un anno dai padovani per sistemare casa - Il 25% dei padovani ha risistemato casa Bonus edilizi per 220 milioni all'anno	Sandre Riccardo	8
11/03/2020	Mattino Padova	31	Ristrutturazione facciate Un convegno su Facebook	R.S.	10
11/03/2020	Mattino Padova	40	Monselice-Pozzonovo I politici ora litigano per il nome del casello	Zandonà Giada	11
11/03/2020	Nuova Venezia	33	Ecco 102 milioni per i marginamenti Ora ne servono 150 per finire i lavori - Marghera, 102 milioni per i marginamenti ma ne mancano altri 150 per terminarli	Favarato Gianni	12
11/03/2020	Nuova Venezia	31	Fanghi del porto, si cerca di trovare una soluzione dopo l'alt alla convenzione	A.V.	14
11/03/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	29	Piano Autostrade e F2i finito in un vicolo cieco E i Benetton chiudono la trattativa con il governo	Paolini Roberta	15
11/03/2020	Stampa	11	Intervista a Daniel Libeskind - Libeskind: le città usciranno cambiate - "L'emergenza cambierà le nostre città Meno divertimento e più sicurezza"	Monda Antonio	17
11/03/2020	Trentino	31	Ai Felti undici alloggi con l'affitto abbordabile	Erlor Daniele	19
11/03/2020	Tribuna-Treviso	37	Poveri trevigiani Guadagniamo 20 mila euro l'anno Penultimi in Veneto - Redditi, la Marca con le ossa rotte Scivola in Veneto ed è penultima	A. P.	21
11/03/2020	Tribuna-Treviso	45	La giunta frena il Parcofiore stop alla variante ampliamento	Bortolotto Diego	23

ROCCA PIETORE

# Veneto Strade e servizi forestali metteranno a disposizione soldi per sistemare sei siti valanghivi

**ROCCA PIETORE.** Oltre ai soldi che gestirà direttamente il Comune, a Rocca Pietore arriveranno altri 26 milioni di euro per la messa in sicurezza di sei siti valanghivi (soggetto attuatore Veneto Strade) e quasi 12 milioni con soggetto attuatore i servizi forestali. Lo ha spiegato il sindaco Andrea De Bernardin nel corso del consiglio comunale di lunedì pomeriggio.

«Veneto Strade», ha detto, «ha già appaltato 26 milioni di euro per gli interventi sui siti valanghivi di Moè, Digonera, Sopracordevole, Saviner, Santa Maria e Congiuo. Interventi che dovrebbero partire. In questo elenco non c'è il Migogn: dal momento che è il sito più delicato per la paura del distacco di sassi, i tecnici hanno pensato di intervenire prima sugli altri siti e poi sul Migogn, per il quale il progetto iniziale prevedeva una spesa di 30 milioni di euro. I servizi forestali», ha continuato il sindaco,

«ci hanno invece portato una lista da quasi 12 milioni di euro, di cui 6 milioni nel 2020: in alcuni casi i lavori partiranno prima, in altri dopo».

Il tema della sistemazione del territorio post-Vaia è stato affrontato anche quando il sindaco ha risposto all'interrogazione della consigliera Diana Iraci relativa al rischio incendio causato dalle piante schiantate non ancora asportate, specie quelle vicine alle case.

«Ne abbiamo parlato col dottore forestale Dimitri De Gol», ha risposto il sindaco, «e gli abbiamo chiesto di predisporre bozza di ordinanza sindacale che preveda di intervenire su una fascia longitudinale e che quindi allontani le piante dalle case».

La consigliera Iraci, appena uscita dalla maggioranza per approdare al gruppo misto, si è dichiarata soddisfatta della risposta. —

**G.San.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un momento del consiglio comunale di lunedì sera



# La "grande muraglia" di Marghera

►La Regione approva l'ultimo pezzo del marginamento che separerà duemila ettari di aree industriali dalla laguna ►Sbloccati 102 milioni di euro per completare entro tre anni i lavori di competenza regionale: mancherà solo un chilometro

**FINORA È STATO BONIFICATO SOLO IL 16% DEI SUOLI E L'11% DI ACQUE DI FALDA: VIA LIBERA AL 69% DEI PROGETTI**

## DISINQUINAMENTO

**MESTRE** La Regione ha approvato lo schema, ora manca l'ultimo passo, ossia la firma congiunta di ministero dell'Ambiente, Regione e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), dopodiché l'accordo per fare un altro pezzo di marginamento diventerà operativo: si tratta della "grande muraglia" di Porto Marghera che isolerà i 2 mila ettari di aree industriali, impedendo così che le acque di falda trascino in laguna i veleni sepolti sotto alle fabbriche. L'opera fatta sostanzialmente di palancole di ferro piantate a una profondità di 17 metri lungo le rive delle isole industriali (oltre ai pozzetti e alle pompe che servono ad emungere gli inquinanti e inviarli al depuratore di Fusina) è pronta al 90%: sono stati costruiti 38 chilometri e mezzo di barriera, bisogna arrivare a 42, quindi mancano ancora 3 chilometri e mezzo ma sono i più complessi e quindi costosi da realizzare. In questi anni sono stati spesi circa 800 milioni di euro (per buona parte pagati dalle industrie come risarcimento dei danni provocati dall'inquinamento), mancano 280 milioni. T. P. V. d 12017.

ra l'atto per Venezia e, tra l'ex premier Renzi e il sindaco di Venezia Brugnaro, e altri canali, sono disponibili 178 milioni ma non significa che siano subito spendibili.

## MILIONI SBLOCCATI

Ebbene di questi 178 milioni, con la delibera varata ieri dalla Giunta regionale e il prossimo accordo di programma, ne verranno sbloccati e, quindi, spesi 102: tant'è vero che «i progetti dei marginamenti di competenza della Regione sono in corso di approvazione e le opere si concluderanno entro il 2023 - spiega l'assessore allo Sviluppo economico ed energia Roberto Marcato -: quindi, nell'arco di tre anni, potremo arrivare alla quasi completa messa in sicurezza dell'area di Porto Marghera che, concluse le opere, sarà dotata di quanto necessario per utilizzare al meglio il territorio, bloccando le fonti di inquinamento e garantendo le attività produttive oggi presenti».

Nello specifico, questi lavori che sono, appunto, di competenza regionale riguardano, nella macroisola "Fusina", i tratti di marginamento antistanti le società Alcoa ed Enel lungo la sponda sud del canale Industriale Sud; inoltre, nella macroisola "Nuovo Petrolchimico", il tratto antistante la Darsena della Rana, lungo la sponda sud del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'attraversamento (sotto al canale) dei sottoservizi di società insediate nell'area.

I soldi disponibili sono, per la

precisione, 102 milioni e 273 mila euro (32 dei quali già nelle casse regionali grazie all'Accordo di Programma per la Bonifica del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera che venne firmato il 16 aprile 2012, e 70 milioni del Piano Operativo "Ambiente" Fsc 2014-2020); in totale, la Regione risulta beneficiaria di circa 60 milioni di euro e l'Adspmas di altri 41 milioni di euro.

## SPONDE IN SICUREZZA

Con questi interventi la Regione chiuderà all'incirca altri 2 chilometri di sponde, e a quel punto mancherà solo l'ultimo chilometro e mezzo di competenza, però, del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (l'ex Magistrato alle acque). E non a caso ieri Marcato ha detto che la Regione non ritiene concluso il proprio impegno perché «continueremo a chiedere al Ministero le risorse che mancano per completare tutti i progetti di riqualificazione del sito di Porto Marghera di competenza del Provveditorato alle Opere Pubbliche». Anche perché, oltre ai marginamenti, i 2 mila ettari di Porto Marghera hanno bisogno delle bonifiche dei terreni contaminati per poter poi essere riutilizzati per attività economiche, e fino ad ora risulta bonificato solo il 16% dei suoli e l'11% di acque di falda. Quanto ai progetti di bonifica e messa in sicurezza ne sono stati approvati per il 69% dei suoli e il 66% delle acque di falda, ma non ancora attuati anche se vari sono già avviati.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LAVORI** L'area industriale di Marghera interessata alle operazioni di marginamento e, a destra, alcune palancole



## Secondo casello autostradale, scontro sulla scelta del nome

► Il sindaco annuncia l'intenzione di chiamarlo Monselice Sud-Pozzonovo

### MONSELICE

A pochi giorni dall'annuncio dello sblocco dell'iter verso la realizzazione del secondo casello autostradale a Monselice, da Palazzo Tortorini arriva un colpo di scena. Nel corso dell'ultima seduta del consiglio comunale, infatti, in risposta all'opposizione che con una mozione ha proposto di chiamare il secondo casello Monselice Sud, il sindaco Giorgia Bedin ha annunciato l'intenzione di chiamarlo Monselice Sud-Pozzonovo. Il motivo? Da un lato l'interessamento del sindaco di Pozzonovo, Arianna Lazzarini, nel seguire la pratica a Roma. Dall'altro il fatto che il casello e le opere collegate ricadranno, in minima parte, nel territorio di Pozzonovo. Chi si è detto sbigottito per questa decisione, oltre alle minoranze che l'hanno pesantemente contestata, è l'ex sindaco Francesco Lunghi. «Per riuscire ad ottenere l'autorizzazione al secondo casello è stato necessario un lungo lavoro con la Società autostrade e soprattutto con il Ministero delle Infrastrutture. - ha scritto Lunghi in un post pubblicato sui social -. Ebbene per oltre un anno ho avuto incontri a Roma quasi una volta al mese per raggiungere l'obiettivo e sinceramente dal punto di vista parlamentare l'unica che mi ha dato una mano è stata l'onorevole Rostellato del Pd». Spiega ancora Lunghi: «Il problema dell'in-

testazione del casello è iniziato circa un anno prima del termine della mia amministrazione: mi sono fermamente opposto all'ipotesi Monselice Sud-Agronomic. Este mi aveva chiesto di mettere Monselice-Este, cosa che su base territoriale poteva avere un senso, ma la nostra posizione è stata ferma». Anche l'ipotesi Monselice Sud-Pozzonovo era stata respinta da Lunghi. «Non vi era alcuna motivazione. - spiega l'ex sindaco - Pozzonovo avrà solo vantaggi, a costo zero, dal casello. I cittadini di Pozzonovo avranno un casello fuori casa, senza investire niente. La motivazione che ho sentito è inaccettabile, è chiaramente un accordo politico tra i due sindaci, ignorando i cittadini di Monselice. Inviterei a fare o una raccolta di firme oppure a chiedere un referendum popolare evidenziando le due opzioni: che siano i cittadini a decidere».

Ca.B.



AUTOSTRADA Sul nome del casello è scontro



# Terza corsia, via agli espropri

►Partite le lettere per acquisire i terreni lungo l'ultimo "collo di bottiglia" dell'autostrada A4 ►Il tratto interessato va da San Donà ad Alvisopoli, passando attraverso il territorio di undici comuni

**IL MIGLIAIO  
DI PROPRIETARI  
DELLE AREE HANNO  
15 GIORNI DI TEMPO  
PER PRESENTARE  
LE LORO OSSERVAZIONI**

**SAN DONÀ/PORTOGRUARO**

Al via gli espropri per la terza corsia sull'autostrada A4, nel tratto tra San Donà e Portogruaro. L'ampliamento a tre corsie riguarda nel complesso oltre 70 chilometri di tracciato della "Serenissima", ossia la principale arteria del Nord Italia. Ora è tutto pronto per la nuova fase che riguarda il tracciato tra San Donà e lo svincolo di Alvisopoli (Fossalta di Portogruaro): l'ultimo collo di bottiglia dell'autostrada che rientra nell'ambito delle infrastrutture strategiche per Veneto, Friuli e di valenza europea per il trasporto su strada. E quello tra San Donà e Portogruaro, inoltre, è da sempre un tratto molto trafficato e rischioso dal punto di vista della sicurezza.

**MILLE ESPROPRI**

La procedura di esproprio prevede che gli avvisi siano arrivo ad un migliaio di proprie-

tari dei terreni sparsi in undici Comuni della zona: San Donà, Noventa, Portogruaro, San Stino, Gruaro, Teglio Veneto, Fossalta di Portogruaro, Annone Veneto e poi, nel Trevigiano, anche Cessalto, Motta e Salgarada. «È positivo che si vada avanti in modo celere per completare l'opera - commenta il sindaco di San Donà Andrea Cereser -. I lavori sono partiti da tempo con il tratto della terza corsia già realizzato da San Donà a Mestre e lo stesso per il lotto relativo alla parte friulana. Si tratta di uno dei progetti attesi da tempo, ossia l'ex "corridoio 5" che collega Lisbona con Kiev, un asse di comunicazione di rango europeo. Non è mai troppo presto in riferimento a tutti gli incidenti, anche mortali, che ci sono stati. L'autostrada con la terza corsia potrà essere resa più sicura. Anche per questo auspico che si possa procedere in modo più veloce possibile».

**OPERA ATTESA**

Negli ultimi due anni, infatti, solleciti relativi alle tempistiche e alla sicurezza sono stati presentati con interrogazioni alla Regione dai consiglieri regionali di opposizione Francesca Zottis e Bruno Pigozzo (Pd). Da parte di Autovie Venete fanno sapere che, finora,

l'emergenza coronavirus non ha interrotto i lavori dei cantieri e che non ci sono problemi relativi all'approvvigionamento dei materiali. Per ora, quindi, si va avanti. Gli avvisi relativi agli espropri saranno completati nell'arco dei prossimi due anni. L'iter prevede anche il rinnovo della concessione con il passaggio dell'opera in capo alla nuova "Società autostrade Alto-Adriatico" a completa vocazione pubblica composta dalle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, che prenderà il posto di Autovie Venete.

**PRONTA NEL 2025**

Nei prossimi due anni arriveranno anche le ruspe, con il termine dei lavori previsto nel 2025. I proprietari dei terreni oggetto di esproprio, entro 15 giorni dal ricevimento della comunicazione, potranno presentare le proprie osservazioni con una raccomandata al commissario delegato per la A4, ufficio espropriazioni al civico 19 in via Locchi a Trieste. Se entro questo termine non perverranno comunicazioni, le osservazioni non saranno tenute in considerazione (per informazioni: dal lunedì al giovedì dalle 14.30 alle 16, 040.3189593).

**Davide De Bortoli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL SINDACO CERESER**

«Auspico che si possa procedere nel modo più veloce possibile perché quest'opera renderà anche l'arteria più sicura»





**L'AUTOSTRADA SI ALLARGA** Uno dei cantieri della terza corsia dell'autostrada A4

**"MODELLO GENOVA" Il governo pensa all'ennesimo sblocca cantieri, invece dovrebbe sostenere i redditi e avviare l'ammodernamento digitale del Paese**

# La ripresa dell'Italia non può passare dal cemento

## Poco utili

Le grandi opere civili producono poco lavoro. E ora sarebbero pure in deroga a tutto

» MARCO PONTI

**I**niziamo da una ovvietà: è probabilmente un grave errore puntare per la ripresa post-virus su nuove opere civili, per una serie di motivi ripetuti all'infinito e mai smentiti da nessuno: le opere civili creano poca occupazione per euro speso, questa occupazione è temporanea, non sono tecnologicamente innovative, hanno tempi non rapidi (indipendentemente dalla burocrazia), sono poco aperte alla concorrenza, e perciò creano legami politici impropri, sono esposte alla malavita organizzata, quelle ferroviarie non hanno ritorni finanziari (problema grave se ci sono pochi soldi pubblici), sono generalmente dannose per l'ambiente (anche quelle ferroviarie, se non in casi del tutto eccezionali come la Milano-Roma Av). Molte sono di almeno dubbia utilità sociale.

Ma il colmo è il progetto governativo in corso, che intende sottrarle a ogni controllo reale con un "commissariamento" da uomo solo al comando, che non farà nemmeno gare per ridurre i costi, sul "modello Genova" usato per la ricostruzione del ponte Morandi. Tutto diventerà ancora più opaco e discrezionale, e questo nel settore che

abbiamo sopra descritto, che per questo tipo di problemi è già uno dei più critici.

**QUESTE COSE** erano d'altronde già state osservate con toni allarmati da Raffaele Cantone quando era responsabile dell'Anticorruzione, ma sono fatti noti a tutti quelli che si occupano del settore. L'emergenza coronavirus così diventerebbe un colpo di fortuna per il solidissimo partito del cemento, che vedrebbe avverarsi la balla che "tanto i soldi sono già disponibili" (e le cifre sparate sono svariatissime, a riprova della solidità del concetto: si va dai 60 miliardi dei contratti di servizio delle ferrovie, ai 130 di Renzi, ai 200 della ministra De Micheli, ma di cifre ne sono circolate anche altre). Un bel po' di soldi, nostri, diventerebbero disponibili davvero, per loro.

Tutto questo, come se non ci fossero possibili alternative al cemento. Forse la prima e la più ovvia ce la suggerisce l'epidemia stessa: la rapida informatizzazione del Paese, a incominciare dalle scuole e dalle famiglie più disagiate, cioè soprattutto al Sud. Questo contribuirebbe anche a ridurre l'analfabetismo informatico, noto in inglese come *digital divide*, per sottolineare quanto oggi questo sia origine di disuguaglianze sociali ed economiche. Ma il problema notoriamente esiste anche per le imprese, soprattutto al Sud. I tempi dovrebbero anche essere più rapidi di quelli necessari per costruire infrastrutture senza gare, cioè affidate *brevis manu* ad amici fidati, o che riescono a convincere il commissario di turno a essere tali.

L'obiezione potrebbe essere solo che i computer e le altre infrastrutture necessarie sarebbero in buona parte importati. Ma oggi non è il prezzo dell'*hardware*, in nessun campo, il problema. È quello di saper gestire una grande massa di informazioni, e con strumenti sofisticati, e questo valesia per l'istruzione che per le imprese. Cioè il progetto dovrebbe integrarsi con un adeguato programma di formazione informatica.

Immediatamente dopo, l'altra ovvia alternativa è la manutenzione delle infrastrutture, ma anche del territorio: richiede molte risorse e crea molta occupazione, e in tempi più brevi di quelli richiesti da infrastrutture nuove. Qui snellire le gare avrebbe certo minori conseguenze negative. Per non parlare degli aspetti ambientali: basta osservare i danni e le vittime di una gestione idrogeologica inesistente, o addirittura controproducente, come spesso è risultata.

Qui l'obiezione potrebbe essere: occorrono nuove infrastrutture per fare fronte alla domanda di trasporto. Niente di meno vero: la produzione di merci tenderà (speriamo) a vederci operare in settori a sempre maggior valore aggiunto, che si traduce anche in valori maggiori per unità di peso (*value density*). Per i passeggeri, inutile osservare che la popolazione italiana è in calo, soprattutto al sud, è in fase di invecchiamento e i livelli di reddito (fattore determinante per la mobilità media) purtroppo non sembrano essere in crescita travolgente.

Un altro progetto a forte contenuto tecnologico e am-

biendale è ancora nel settore dei trasporti: l'accelerazione di una rete nazionale di rifornimento per veicoli elettrici. Non si può dimenticare che il problema dell'autonomia dei veicoli elettrici economici (la Tesla certo non li ha) è oggi il maggiore ostacolo alla loro diffusione, e che accelerarne la diffusione determinerebbe economie di scala, in un circolo virtuoso.

Un'ultima opzione, da valutare con cura, è quella dell'incentivo diretto ai consumi (strategia nota come *Helicopter money*). Notoriamente ha due problemi: l'elevata propensione al risparmio degli italiani, che ne può ridurre l'effetto moltiplicatore, e la possibile quota che potrebbe riguardare beni e servizi prodotti all'estero. Ma almeno per il primo problema le categorie a più basso reddito ovviamente risparmiano meno, e non sembra che in uno scenario post-virus siano trascurabili gli aspetti distributivi, visto che le categorie più colpite saranno probabilmente quelle dei lavoratori meno protetti. Questa opzione potrebbe entrare più che legittimamente come componente di strategie di investimento.

Politicamente, per concludere, dovrebbe arrivare dall'attuale tragedia un messaggio complessivo: certo occorre soprattutto disporre di riserve finanziarie, ma anche di progetti nel cassetto ad alto contenuto tecnologico, o comunque strategici, diversi dal cemento, per sottrarci a un modello di sviluppo che senza esitazione oggi possiamo definire arcaico.





**I numeri**

**60**

miliardi di euro: è a quanto ammonta il contratto di servizio delle ferrovie

**200**

miliardi di euro in 15 anni: sono i soldi per i cantieri annunciati dalla ministra Paola De Micheli

**130**

miliardi di euro entro il 2030: la dotazione del piano per le opere pubbliche previste durante il governo Renzi, quando Delrio era ministro alle Infrastrutture





SICUREZZA

## Oltre 200 milioni spesi in un anno dai padovani per sistemare casa

Un padovano su quattro degli oltre 660 mila contribuenti della provincia ha avuto accesso ai diversi bonus edilizi introdotti dagli ultimi governi nazionali. Per una spesa che Cna stima, prudenzialmente, in circa 220 milioni di euro annui negli ultimi 5 anni. / APAG.31

I CONTRIBUTI PER SICUREZZA E RISPARMIO ENERGETICO

### Il 25% dei padovani ha risistemato casa Bonus edilizi per 220 milioni all'anno

Mercato in crescita costante, Cna: «Il nostro territorio è tra quelli a maggior edificazione, così si è investito in sicurezza»

«Un'ancora di salvezza per un settore che ha visto una pesante riorganizzazione»

Riccardo Sandre

Un padovano su quattro degli oltre 660 mila contribuenti della provincia ha avuto accesso ai diversi bonus edilizi introdotti dagli ultimi governi nazionali. Un numero importante di cittadini quindi ha investito nella sicurezza, salubrità e risparmio energetico della propria abitazione, con una spesa che Cna stima, prudenzialmente, in circa 220 milioni di euro annui negli ultimi 5 anni. Una massa enorme di denaro che corrisponde a detrazioni (differenti per percentuale sull'importo sostenuto e per tipologia) per quasi 120 milioni di euro solo l'anno scorso.

Cna, sulla base delle dichiarazioni dei redditi 2018 (e riferiti quindi al 2017), stima infatti che dei contribuenti Irpef residenti in provincia di Padova, il 25% abbia presentato detrazioni per ristrutturazioni o recupero edilizio (166 mila dichiaranti), il 6% per interventi finalizzati al risparmio energetico (poco meno di 43 mila) ed il 3% per arredo di immobili connessi alle ristrutturazioni (19.500).

E il mercato è in crescita co-

stante: negli ultimi 5 anni i contribuenti padovani che hanno presentato richiesta di detrazioni edilizie sono aumentati mediamente del 9% all'anno e di oltre il 13% per quanto riguarda gli interventi di risparmio energetico. Un vero e proprio stimolo alla riqualificazione di un patrimonio edilizio la cui età supera i 40 anni per circa il 80% degli edifici esistenti e dove il nuovo (e cioè costruito dopo il 2006) è solo il 3% del totale. «Che Padova sia uno dei territori a maggiore edificazione del Nord Italia è un fatto associato» spiega Luca Montagnin presidente di Cna Padova «come pure è evidente che la parcellizzazione della proprietà immobiliare e la lunga crisi economica che la nostra società ha vissuto non ha dato spazio a grandi operazioni di demolizione-ricostruzione di quartieri ed edifici vetusti. In questo contesto la politica degli incentivi per la ristrutturazione sta facendo, almeno in parte, quello che non è possibile fare altrimenti: intervenire sul patrimonio edilizio del territorio, rinnovandolo e riducendone l'impatto ambientale in materia di consumi di energia e di emissioni di Co2. In questo contesto e già da un paio d'anno il settore edilizio, soprattutto quello artigiano, si è messo in moto: studiando e applicando al mercato nuove soluzioni e tecnologie al servizio della sa-

lubrità della vita comune come pure di quella dei propri clienti». Il sistema dei Bonus edilizi è stato un'ancora di salvezza per un settore che ha visto una riorganizzazione dai tratti addirittura drammatici negli ultimi 10 anni: attualmente risultano in attività poco più di 12 mila imprese di costruzioni, di cui circa 3.500 operanti nella costruzioni di edifici e 8.500 tra pittori, decoratori ed installatori di impianti elettrici ed idraulici. Rispetto al 2010 fa si contano ben 2.400 imprese in meno nel settore (-17%), con flessioni sia in termini relativi che assoluti decisamente più ampie tra i costruttori "puri" (-27%, 1.300 imprese chiuse) rispetto a chi completa gli edifici (1.100 attività in meno, in valore percentuale -11%). «La politica dei Bonus ha permesso al settore di non sparire del tutto, sebbene la riorganizzazione sia costata decine di migliaia di posti di lavoro solo in provincia» conclude Montagnin. «Ora, le imprese rimaste, anche quelle artigiane, sono tecnologicamente molto più avanzate, con competenze tecniche e fiscali ben superiori e con potenzialità, anche a livello di consulenza, molto più forti di un tempo. Un patrimonio che può e deve essere sfruttato al meglio per garantire ai nostri territori una qualità della vita migliore, fuori e dentro le mura domestiche». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I NUMERI****Ristrutturazioni  
Agevolazioni per  
166 mila cittadini**

Ai padovani le detrazioni edilizie piacciono ma preferiscono, anche perché più facili da ottenere, quelle per ristrutturazione: nel 2018, oltre 166mila contribuenti hanno ottenuto accesso al Bonus Ristrutturazione (per 170 milioni di euro). Circa 42 mila hanno chiesto di accedere al Bonus Energetico (35 milioni di euro).



Un padovano su quattro degli oltre 660 mila contribuenti padovani ha avuto accesso ai bonus edilizi nel corso degli ultimi 5 anni

# Ristrutturazione facciate Un convegno su Facebook

**Chi risiede in città può beneficiare degli incentivi. Che non sono per tutti**

Attenzione alta tra proprietari di casa e amministratori di condominio per il Bonus Facciate 2020, la detrazione fiscale del 90% per chi sceglie di intervenire sugli aspetti estetici della propria abitazione.

La norma però ha limitazioni precise che sono state oggetto di una lunga diretta Facebook organizzata da Cna Padova per i propri associati e per il pubblico proprio ieri nel tardo pomeriggio. «Sempre più imprese edili, soprattutto quelle specializzate in ristrutturazioni» spiega Michele Pasqualotto, responsabile del settore costruzioni di Cna Padova «ricevono richieste e preventivi e delucidazioni da parte di clienti: proprietari di case, di appartamenti e anche amministratori di condominio sono curiosi di capire quali siano le limitazioni e i vantaggi del bonus facciate 2020. Per questo abbiamo scelto di organizzare un convegno online, superando le limitazioni delle norme anti-Coronavirus, che permetta ad imprese e clienti di comprendere al meglio la norma». Sebbene molto accattivante, l'ipotesi della detrazione del 90% (in 10 anni) sulle spese di intervento nasconde più di qualche complessità. Non tutte le aree della provincia potranno beneficiare del bonus, previsto solo per le aree definite A e B dei Comuni.

Per Padova il problema è sostanzialmente solo teori-

co visto che la grande parte delle zone residenziali sono coperte, ma per gli altri Comuni della provincia le cose possono cambiare. Per questo ciascuna amministrazione ha pubblicato mappe dettagliate delle zone dove è possibile accedere alla detrazione. Ma neppure tutte le operazioni sono coperte da questo genere di incentivo, anzi.

Il Bonus Facciate è piuttosto stringente e se ne prevede l'applicazione solo per interventi legati all'aspetto visibile, dal suolo pubblico, degli edifici: i cortili interni ad esempio non sono contemplati come neppure la realizzazione di cappotti termici, la sostituzione degli infissi, la ripavimentazione dei terrazzini ecc.

E tuttavia ciascuna di queste opzioni è resa possibile dall'applicazione dei bonus relativi: quello Energetico (65% per i cappotti esterni), quello Ristrutturazione per la pavimentazione delle terrazze, per il cambio degli infissi (per il 50% della spesa), quello per i giardini (pari invece al 36%). «I bonus sono cumulabili e un'operazione di riqualificazione energetica ed estetica di una facciata permette di applicare a ciascun intervento la sua specifica detrazione» conclude Pasqualotto.

«Un'operazione molto complessa che necessita del supporto di un'impresa esperta che possa non solo consigliare il cliente sulle operazioni migliori dal punto della performance ma pure su come organizzare al meglio la richiesta di detrazione», precisa a tal riguardo.

**R.S.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO DELLA NUOVA USCITA SUD SULLA A13

# Monselice-Pozzonovo I politici ora litigano per il nome del casello

Quello doppio proposto da Bedin per l'appoggio di Lazzarini  
Minoranze contro, l'ex sindaco Lunghi chiede il referendum

**MONSELICE.** Il secondo casello di Monselice su proposta dell'amministrazione Bedin si potrebbe chiamare "Monselice-Pozzonovo" invece che "Monselice Sud".

Tutto è quasi pronto per l'iter definitivo di costruzione del nuovo casello, la convenzione con Autostrade spa è stata firmata, il ministero dell'ambiente ha dato un parere positivo al via, Veneto strade ha confermato la posizione favorevole per la costruzione della rotonda di accesso, l'iter degli espropri partirà a breve e la copertura economica è assicurata. Resta solo un dubbio: il nome che porterà la nuova struttura di viabilità.

L'hanno chiesto i consiglieri di minoranza durante il consiglio di lunedì sera, con una mozione che porta la firma di tutta l'opposizione. «Questa amministrazione ritiene che l'intitolazione, come già chiesto ad Aspi» commenta il sindaco Giorgia Bedin «porti il nome di Monselice-Pozzonovo».

Una scelta che ha destato molto scompiglio tra i cittadini e l'opposizione, ma il sindaco Bedin vuole precisare le motivazioni di questa scelta «il casello con le opere contigue andrà ad occupare sia il territorio

di Monselice che quello della cittadina di Pozzonovo» continua Bedin «il sindaco di Pozzonovo, Arianna Lazzarini, che è anche parlamentare, ci ha aiutato e si è attivata al fianco della nostra amministrazione per poter avere incontri ed appuntamenti a Roma per procedere negli iter di progettazione, ci ha aiutato e si è data da fare anche con il ministero dell'ambiente per arrivare a questo punto e con queste tempistiche celeri».

Per questo motivo, la giunta Bedin, respinge la mozione della minoranza con un voto contrario all'intitolazione del casello solo a Monselice. Il consigliere Santino Bozza però mette in risalto come la costruzione del casello sia stata possibile solo grazie all'accordo pubblico privato tra Agrologic ed il comune di Monselice «Oltretutto, il casello ricade solo per 5% nel territorio di Pozzonovo» commenta Bozza. Anche all'ex sindaco Francesco Lunghi l'idea del nuovo nome non è piaciuta, tanto da proporre nei social network un referendum tra i cittadini di Monselice per la scelta del nome. La decisione finale spetterà comunque ad Aspi. —

Giada Zandonà



Il rendering del nuovo casello sull'A13 a Monselice



MARGHERA

## Ecco 102 milioni per i marginamenti Ora ne servono 150 per finire i lavori

Centodieci milioni di euro non sono pochi ma non basteranno a completare i marginamenti di 40 chilometri per Porto Marghera. Il ministro Costa ha promesso l'interessamento del Governo per reperire, quanto prima, i 150 milioni che restano. FAVARATO / APAG 33

LA MESSA IN SICUREZZA DEL SITO DI INTERESSE NAZIONALE DA BONIFICARE

# Marghera, 102 milioni per i marginamenti ma ne mancano altri 150 per terminarli

La giunta regionale approva lo schema del nuovo Accordo di programma per la messa in sicurezza dei suoli contaminati

**L'assessore Marcato**  
«un passo in avanti ma puntiamo a recuperare le risorse mancanti»  
**Gianni Favarato**

Centodieci milioni di euro non sono pochi ma non basteranno a completare la "muraglia" di oltre 40 chilometri per il marginamento dei terreni del sito di interesse nazionale di Porto Marghera, in attesa delle bonifiche, ma almeno permetteranno di finire la barriera che impedisce ai contaminanti di finire, con il dilavamento, in laguna. La Giunta regionale ha approvato ieri, nell'ambito della Legge Speciale, su proposta dell'assessore Roberto Marcato, lo schema del nuovo Accordo di Programma "Per la messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di Venezia - Porto Marghera" che verrà ora sottoscritto dal ministero dell'Ambiente, Regione del Veneto e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Si tratta, per l'esattezza, di un finanziamento complessivo di 102.273.447 euro, tutti stanziati dal ministero dell'Ambiente che si è avvalso di diverse fonti di finanziamento: 32.122.368 euro vengono dalle risorse già trasferite alla Regione del Veneto in esecuzione dell'Accordo di Programma "per la Bonifica e la Riquadificazione Ambientale del Sito di Interesse Nazionale (Sin) di "Venezia - Porto Marghera" e Aree Limi-

trofe" sottoscritto nell'aprile del 2012 ai quali si aggiungono 70.151.079 di euro del Fondo di Sviluppo e Coesione europeo 2014-2020.

Dei fondi beneficeranno tanto la Regione Veneto (60 milioni di euro) quanto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (41 milioni di euro) che realizzeranno una parte dei tratti della "muraglia" di marginamento da completare.

In particolare gli interventi di competenza regionale riguarderanno: la cosiddetta Macroisola di "Fusina" (nei tratti di marginamento antistanti le aree dell'ex Alcoa e dell'ex centrale Volpi di Fusina di Enel lungo la sponda sud del canale Industriale Sud; la Macroisola "Nuovo Petrochimico" sul tratto antistante la Darsena della Rana, lungo la sponda sud del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'attraversamento in subalveo dei sotto servizi di società insediate nell'area, lungo via Banchina dell'Azoto. I progetti per realizzare questi ulteriori tratti del marginamento (realizzato al 90 per cento, come comunicato dal ministero il mese scorso durante il "question time" in aula a Montecitorio) di competenza della Regione sono in corso di approvazione e le opere si concluderanno, secondo quanto comunicato dalla Regione Veneto «entro il 2023, quindi, nell'arco dei prossimi tre anni potremo arrivare alla

quasi completa messa in sicurezza dell'area di Porto Marghera che, concluse le opere, sarà dotata di quanto necessario per utilizzare al meglio il territorio, bloccando le fonti di inquinamento e garantendo le attività produttive oggi presenti e attive».

«Si tratta di un grande passo in avanti - ha aggiunto l'assessore Marcato - ma non significa che con questo accordo di programma limiti il nostro impegno per il futuro del Sin di Porto Marghera. Per quanto ci riguarda continueremo a chiedere al ministero le risorse che mancano per completare tutti i progetti di riqualificazione del sito di Porto Marghera di competenza del Provveditorato alle Opere Pubbliche». Per completare definitivamente il marginamento, sarebbero necessari almeno 250 milioni di euro, più del doppio di quanto stanziato con quest'ultimo accordo per la salvaguardia ambientale della laguna e del mare. Il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, ha assicurato il suo impegno affinché «anche i fondi mancanti vengano recuperati al più presto e spesi per completare la messa in sicurezza del sito di Marghera e di conseguenza, della laguna». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LO STATO DEI LAVORI

### Completati 38 dei 42 km previsti

La “muraglia di marginamento del Sin di Porto Marghera che copre un’area complessiva di circa 2 mila ettari, viene realizzata con palancole metalliche disposte lungo le sponde dei canali, allo scopo di drenare le acque di scolo dei terreni contaminati – ha una lunghezza complessiva di 42 chilometri ed a oggi i tratti realizzati sono circa il 90% pari a 38 chilometri.



Un'immagine degli interventi di marginamento delle sponde dei canali industriali di Porto Marghera

DEFINITA «ILLEGITTIMA» LA PROROGA ALLA SOCIETÀ TRESSETRE

# Fanghi del porto, si cerca di trovare una soluzione dopo l'alt alla convenzione

Il Porto nuova «stazione appaltante». Per assegnare di volta in volta gli interventi «di somma urgenza» per lo scavo dei canali portuali. Senza *project financing* con i privati. Sembra questa la strada scelta dall'Autorità portuale in accordo con l'Avvocatura distrettuale dello Stato per avviare i lavori di manutenzione e lo scavo dei fanghi e contemporaneamente rimediare alla bocciatura della proroga della concessione alla società Tresset, decisa l'altro giorno dal Comitato Tecnico di Magistratura. Un *project* assegnato a metà degli anni Duemi-

la. Contratto stipulato con l'azienda del gruppo Mantovani (Cvn), valido per dieci anni, e firmato dall'allora commissario straordinario per i fanghi, il dirigente della Regione Roberto Casarin. I fanghi dovevano essere trasportati all'isola delle Tresse. Ma il 31 dicembre del 2016 la convenzione è scaduta. Così il provveditore Roberto Linetti, l'amministratore delegato della Tressetre Maurizio Boschiero e il presidente Musolino avevano firmato la proroga. Due anni, 26 milioni di euro di incasso previsto escluso l'aumento Istat.

Ma il Comitato tecnico ha

bocciato la proroga. «Illegittima», ha detto il relatore, l'ingegnere del Provveditorato Francesco Sorrentino. Nonostante alla riunione fossero presenti lo stesso Musolino e il prefetto Vittorio Zappalorto, che insieme al Comune hanno ricordato la necessità di dare il via allo scavo per garantire l'accessibilità del Porto e la sua piena funzionalità. Il progetto per il rialzo dell'isola, pur contestato dagli ambientalisti è stato approvato, ma la proroga bocciata. Italia Nostra ha annunciato un esposto alla Procura e alla Corte dei Conti. —

A.V.



Scarico di materiali all'isola artificiale delle Tresse



Dopo settimane di negoziato l'esecutivo continua ad essere ostile  
Una fonte di Ponzano: «Siamo indegni». Atlantia a picco in Borsa

# Piano Autostrade e F2i finito in un vicolo cieco E i Benetton chiudono la trattativa con il governo

## IL RETROSCENA

Roberta Paolini

**B**enetton interrompe le trattative con il Governo. «Tutto inutile se non c'è una controparte» dice una fonte vicina a Treviso. Il progetto con F2i era ad un livello avanzato, almeno nella sua configurazione, ma la chiusura è tale nei confronti di Atlantia, di Autostrade e della famiglia veneta, che il dialogo ad ora è impossibile. Anche se l'esecutivo non sarebbe in tutte le sue anime propenso ad una chiusura, ma di fatto non si riesce ad andare avanti con le proposte avanzate.

Viene così confermato dunque quanto ha anticipato ieri Il Sole 24 Ore che riportando fonti trevigiane vicine al dossier aveva scritto: «In buona parte dell'esecutivo continua a prevalere il concetto di "indegno". Autostrade è "indegna", Atlantia pure e così Edizione. Lo stesso vale per i manager, siamo tutti "indegni"».

Gianni Mion, presidente di Edizione, in queste settimane aveva lavorato ad una soluzione così configurata: la creazione insieme ad F2i di un fondo, detto Fondo 3 nel

quale conferire la maggioranza della partecipazione di Atlantia in Autostrade. L'idea, scrive il quotidiano di Confindustria e l'ipotesi è stata confermata, era di realizzare questo terzo fondo in cui far confluire alcuni asset chiave. Innanzitutto, circa tra il 48% e il 60% di Aspi: Atlantia era destinata a mantenere una partecipazione del gruppo autostradale attorno al 40%, il resto sarebbe stato destinato alla nuova iniziativa secondo una percentuale variabile e legata all'opportunità che gli altri soci già presenti nel capitale, ossia Silk Road e un consorzio guidato da Allianz, conferissero o meno le loro quote.

La holding infrastrutturale avrebbe potuto conferire anche una quota di Aeroporti di Roma, si parla di una porzione del capitale attorno al 25%, in questo modo Atlantia sarebbe diventata quotista del nuovo oggetto gestito probabilmente da F2i uscendo anche da possibili decisioni gestionali. Un passo indietro importante per manifestare di essere aperta a diverse possibili soluzioni pur di sbloccare il negoziato. Una soluzione che aveva trovato l'appoggio anche di alcune banche, perché come si sa il tema della gestione del debi-

to, ma anche della bancabilità di Autostrade è un nodo tuttora (pericolosamente) irrisolto. È stato tutto inutile finora, pare di capire.

Gli effetti di questo allontanamento non hanno tardato a farsi sentire sul titolo: mai così in basso negli ultimi cinque anni. Atlantia che ieri ha archiviato la seduta di Borsa con un rosso pesante, -8,18%, non sconta solo le misure per il coronavirus, che tagliano pesantemente gli spostamenti e quindi le prospettive di traffico autostradale e aeroportuale.

Sullo sfondo dell'interruzione della trattativa resta sempre il nodo Milleproroghe. Il mantenimento della norma ha avuto già impatti importanti, sia per il rating di Autostrade che per quello di Atlantia. Le agenzie di rating hanno ulteriormente tagliato il merito creditizio di Aspi, da Ba1 a Ba3 e questo abbina- to allo spettro di una potenziale revoca, rende complicatissima la copertura finanziaria degli investimenti promessi sulla rete. Non avviene per caso che in attesa di comprendere appieno la portata del mantenimento della norma Aspi (e di conseguenza Atlantia) abbiano posticipato l'approvazione del bilancio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA







Gianni Mion, presidente di Edizione, holding dei Benetton

## Libeskind: le città usciranno cambiate

ANTONIO MONDA - P.11

**DANIEL LIBESKIND** L'archistar americana autore di numerosi progetti a Milano: "È una prova per la nostra superbia" "Siamo vivendo uno choc culturale, che ci segnerà per sempre. Ma dopo tanta sofferenza usciremo rafforzati"

# “L'emergenza cambierà le nostre città Meno divertimento e più sicurezza”

### INTERVISTA

ANTONIO MONDA  
NEW YORK

**D**aniel Libeskind è di casa in Italia, e in particolare a Milano, dove sta completando la spettacolare Price Waterhouse Cooper Tower e una serie di progetti residenziali. È sinceramente addolorato per le notizie che giungono dal nostro Paese, che ama profondamente. «È uno shock culturale, quello che stiamo vivendo», racconta nel suo studio a pochi passi dalla Freedom Tower, edificata sul luogo degli attentati dell'undicesimo settembre.

«Si tratta di qualcosa di epocale, che ci segnerà per sempre. Ora c'è da temere, oltre che un'ulteriore diffusione del virus, per le conseguenze economiche: è una tragedia che ci coglie del tutto impreparati. Tuttavia se dopo il momento dello sconcerto, del disagio e del dolore, l'uomo saprà reagire a questa prova con maturità, riuscirà a trovare anche elementi che potranno migliorarlo. Quella che stiamo vivendo è una grande prova per la nostra hybris».

#### Cosa intende?

«L'uomo si è trovato costretto a misurarsi con i propri limiti, e deve accettare che non tutto quello che vuole o può significa che sia necessariamente giusto per se stesso e per il pianeta.

Questo dramma, che non bisogna minimizzare neanche nella sua dimensione di dolore, può e deve cambiare la nostra percezione sull'esistenza: davamo tutti per scontato molte cose rischiose o addirittura innaturali. Dobbiamo riuscire a trovare un nuovo equilibrio, in armonia con le nostre autentiche esigenze e quelle del pianeta. Uno degli insegnamenti di questa crisi è, per citare Shakespeare, “ci sono più cose in terra e in cielo nella tua filosofia”: quello che stiamo vedendo, giorno dopo giorno, è la dimostrazione che la tecnologia e la medicina, che ritenevamo infallibili, si rivelano insufficienti. Perfino i più qualificati degli esperti sembrano impotenti: stiamo assistendo alla rivincita della natura. C'è infine un'altra riflessione, alla quale siamo obbligati: questa crisi ha sconvolto le esistenze dei Paesi più sviluppati, ma c'è una parte del mondo abituata a vivere costantemente sotto la minaccia di epidemie e carestie».

#### Quali saranno gli effetti relativi al vivere in città?

«Superata l'emergenza, si dovrà riflettere su come prepararsi a una nuova eventualità di questo tipo: è possibile che da ora in poi nei grandi edifici, oltre al prevedere una piscina e una palestra, si pensi anche a un centro di assistenza medica. Anche in questo caso c'è da riflettere: abbiamo pensato tutti al nostro piacere e svago prima della

sicurezza. Ci siamo sentiti al sicuro, per questo parlo di hybris».

#### Come crede che cambieranno le città?

«È auspicabile che ogni struttura relativa alla sicurezza e alla salute conquisti un posto di prima importanza, e spero che ciò non si affievolisca quando l'emergenza sarà calata. Un disastro di quest'entità non può che portare a una riflessione seria sul sistema sanitario pubblico, e, indirettamente, alla disegualianza di reddito. Questo vale soprattutto per gli Stati Uniti». **Fa impressione quanto sia diversa, almeno finora, la percezione americana della crisi.**

«Bisogna valutare una serie di elementi. Il primo è legato alla stampa: quello più titolata, come ad esempio il New York Times, è storicamente più sobria e meno sensazionalistica, e questo è certamente un pregio. Poi c'è un secondo dato: allo stato attuale i casi riportati in America sono ancora limitati, anche perché sono stati fatti pochi test. Questo ci riporta a quanto dicevamo sulla fondamentale importanza di un sistema sanitario pubblico. Oggi viviamo in America una situazione di estrema preoccupazione e cautela, e la consapevolezza che la crisi possa esplodere da un momento all'altro».

#### C'è chi sostiene che l'epidemia sia già scoppiata e che il governo minimizzi.

«In effetti la ragione ci porta a pensare che è strano che l'ondata non sia arriva-

ta e che il numero dei contagiati sia modesto. Ma sempre la ragione ci porta a pensare che se l'epidemia fosse scoppiata lo sapremmo dagli ospedali e dai mezzi di comunicazione: al giorno d'oggi è difficile nascondere una cosa del genere. C'è tuttavia un dato: questo governo non solo è inadeguato, ma parte sempre, ed esclusivamente, dai propri interessi».

#### Il New York Times si è chiesto se gli italiani siano in grado di rispettare le regole.

«Stupisce che un giornale così prestigioso cada negli stereotipi. Io voglio leggere quella domanda anche in positivo, come esaltazione della creatività italiana, che ha trovato risorse inaspettate e creative nei momenti più difficili. Anche quando ha dimostrato deficienze sul piano del senso civico, l'Italia non è stata seconda a nessuno per cultura umanista e per l'equilibrio tra conoscenza e libertà». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DANIEL LIBESKIND  
ARCHITETTO



Da ora in poi nei grandi edifici, oltre a piscina e palestra, si penserà anche a dei centri medici





SALMOIRAGHI / FOTOGRAFIA

1. Il rendering del Price Waterhouse Cooper Tower, l'opera progettata da Libeskind a Milano; 2. La Torre Pwc a Citylife

# Ai Felti undici alloggi con l'affitto abbordabile

**Una casa per tutti.** A canone moderato, sono di proprietà del Fondo housing sociale Trentino. Consegnati agli inquilini, giovani famiglie ma non solo, si trovano vicino alla stazione di Lavis

**HANNO DETTO**



Ci auguriamo che queste famiglie ora possano pensare serenamente al proprio futuro

**Stefania Segnana**

**DANIELE ERLER**

**LAVIS.** Sono stati consegnati nei giorni scorsi (prima comunque dei limiti per il Coronavirus) undici nuovi appartamenti all'area Felti a Lavis, in affitto a canone moderato. Gli alloggi sono di proprietà del Fondo housing sociale Trentino, gestito da una finanziaria internazionale. L'intento è di riuscire a mettere a disposizione gli appartamenti a prezzi contenuti, per i cittadini che hanno un reddito medio basso. Il bando si è rivolto a chi non ha i requisiti per accedere all'edilizia pubblica popolare, ma allo stesso tempo non può permettersi una casa alle condizioni di mercato. Una sorta di via di mezzo, un'area grigia che purtroppo negli ultimi anni sta crescendo, sempre di più.

Il Fondo è stato ideato dalla Provincia nel 2013, con l'obiettivo di gestire circa 500 alloggi in Trentino, tutti da destinare alla locazione a canone moderato: gli 11 appartamenti di Lavis fanno parte di questo contesto. Con questi, sono 345 gli appartamenti già distribuiti in tutto il Trentino grazie a questa iniziativa. Alla Comunità di valle Rotaliana Königsberg, in accordo

con il Comune, è spettato il compito di formare le graduatorie. I nuovi appartamenti si trovano tutti nel condominio Emilia, praticamente di fronte al parco. Alla consegna erano presenti gli assessori Isabella Caracristi (Lavis), Graziano Tomasin (Comunità di valle) e Stefania Segnana (Provincia): «Il nostro augurio è che in questo modo nuove famiglie possano pensare serenamente a costruire il proprio progetto di vita», ha detto la Segnana.

E in effetti proprio alle giovani famiglie si è data priorità nella definizione della graduatoria. Gli appartamenti si trovano nel nuovo quartiere di Lavis, a pochi passi dalla stazione della Trento-Malé. Tutti hanno a disposizione un garage interrato e varie stanze, per superfici nette che variano dai 92 ai 178 metri quadri, considerando anche cantine, locali tecnici e box. Il canone mensile varia dai 347 ai 696 euro. Soprattutto, con l'assegnazione di questi alloggi, si sta popolando un quartiere, nato negli anni scorsi da una lottizzazione. La crisi economica (e dell'edilizia) ha portato a una generale difficoltà nel popolamento degli appartamenti costruiti. Ma piano piano le case si sono dunque riempite.

Nel progetto, c'è la realizzazione di altre palazzine, nel terreno che attualmente è pressoché abbandonato (di fronte al negozio di giardinaggio). I vari passaggi hanno in sostanza portato alla (lenta) espansione di Lavis verso una zona prima quasi disabitata. Ma in cambio il Comune ha ottenuto una serie di vantaggi: un parco, l'area dove è stato costruito l'asilo nido, nuovi parcheggi. E presto anche una nuova sezione dell'asilo nido, per la quale nell'ultimo consiglio comunale sono stati stanziati 350 mila euro.





- Il condominio Emilia, dove si trovano gli 11 appartamenti a canone moderato consegnati a Lavis

I REDDITI

**Poveri trevigiani  
Guadagniamo  
20 mila euro l'anno  
Penultimi in Veneto**

I trevigiani guadagnano in media 28.991 euro lordi l'anno, da cui poi vanno detratti contributi Inps (il 9,19% circa) e l'Irpef. Fra i 20 e i 21 mila euro netti, mentre ogni lavoratore trevigiano costa in media alle imprese fra i 39 e i 40 mila euro. / APAG. 37

# Redditi, la Marca con le ossa rotte Scivola in Veneto ed è penultima

Studio della Confapi sulle retribuzioni europee e italiane  
Treviso e provincia solo 36esimi nella graduatoria nazionale

Quanto guadagnano i trevigiani? In media 28.991 euro lordi l'anno, da cui poi vanno detratti contributi Inps (il 9,19% in media) e ritenute Irpef. Come dire fra i 20 e i 21 mila euro netti, mentre ogni lavoratore trevigiano costa in media alle imprese fra i 39 e i 40 mila euro.

Lo dice un recente studio della Confapi Veneto, che vede la Marca uscire con le ossa ammaccate se non rotte dal confronto con i cugini del Veneto - dietro a noi c'è solo Venezia, con 28.950 euro - ma anche con il resto d'Italia.

Due dati non sono particolarmente confortanti. Il primo: la media italiana è superiore al dato della Marca (29.601 euro il reddito virtuale medio del Belpaese, dunque siamo sotto di 50 euro al mese rispetto al dato nazionale). Il secondo: la graduatoria nazionale vede Treviso al 36esimo posto fra le province italiane, mentre era 35esima nel 2018.

Dati che sembrano dare ragione a chi continua a dire che la Marca trevigiana è doppiamente penalizzata da stipendi inferiori al resto del Nordest e del Paese ma con prezzi e costo della vita superiori e fra i più alti d'Italia.

E tutto diventa ancor più sconcertante laddove l'Italia si piazza soltanto nona nella classifica dei salari in zona Ue, sotto la Francia ma sopra la Spagna. Le ricerche europee dicono che un lavoratore italiano guadagna 10.900 euro lordi in meno di un collega tedesco e 8.700 euro in meno di uno francese, ma anche che in Lussemburgo, la più generosa nei redditi, la retribuzione media supera i 64.500 euro annuo.

Ma preoccupa anche il quadro del Veneto, specie se si considera che ad esempio Padova è salita nell'ultimo anno di 10 posizioni. Quadro che stride, per la Marca: la provincia motore del Nordest resta locomotiva d'Italia, ma produzione ed export da record non ricadono poi diffusamente nella buste paga dei dipendenti.

Il Veneto cresce di una posizione, ora è settimo (29.473 euro). In vetta la Lombardia (31.472), poi Trentino Alto Adige (31.136), Lazio (trainato da Roma), Emilia-Romagna, Liguria e Piemonte.

La ricerca, destinata a rialimentare l'annosa questione di una Marca produttiva ma non ricchissima nelle buste paga ufficialmente censite, è stata elaborata dalla Confapi veneta sulla base del "Jp Salary Ou-



look” dell’osservatorio Job Pricing, che poi il centro studi Fabbrica Padova di Confapi ha incrociato con i dati Ocse e Istat. Tornando alle province, Milano resta in prima posizione (33.948 euro), poi Bolzano (32.088). Certo colpisce che Rovigo (29.233) sia davanti a Padova (29.191), mentre la miglior provincia del Veneto è Verona con 30.103 euro.

«È evidente che bisogna capire chi siano realmente i nostri competitors anche in tema di retribuzioni, su scala europea», dice il presidente di Confapi Carlo Valerio, «Certo c’è tanta strada da fare in questo campo per recuperare terreno, ma va anche allargata la prospettiva. La questione stipendi è legata a doppio filo a un tema non più eludibile, quello della produttività, intesa come valore aggiunto attribuibile al progresso tecnico e ai miglioramenti nella conoscenza e nell’efficienza dei processi produttivi: al riguardo, l’Italia è sostanzialmente ferma dall’inizio degli anni 2000. E una produttività bassa contribuisce a tenere alto il numero delle ore lavorate e basse le retribuzioni: urge ridurre il gap tecnologico e smuovere un mercato del lavoro immobile e ipertutelato, fattori che frenano la crescita delle imprese e i salari dei lavoratori. Tra 1995 e il 2018 la crescita della produttività del lavoro in Italia (+0,4%) è molto inferiore alla media Ue (1,6%)». E nel 2019 è calata dello 0,3%, a fronte di una crescita delle ore lavorate dell’1,3%. —

A.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## DATI & CIFRE

**28.995**

La retribuzione lorda media in euro annua dei dipendenti nella provincia di Treviso nel 2018

**-1**

Le posizioni perse da Treviso e provincia su scala nazionale: la Marca è passata dal 35esimo posto del 2017 al 36esimo nel 2018

**+10**

Le posizioni guadagnate da Padova nello stesso periodo

**29.601**

La retribuzione media lorda annua in euro su scala nazionale nel 2018

**29.473**

La retribuzione media lorda annua nel Veneto nel 2018



Dall'alto il centro di Treviso, un operaio e Carlo Valerio



SAN FIOR

# La giunta frena il Parcofiore stop alla variante ampliamento

Il sindaco Maset: «Vogliamo tutelare Villa Liccer, in passato non è stato fatto»  
Numeria non si scompone: «Realizzeremo il bar nella torre o nel centro»

**Diego Bortolotto**

**SAN FIOR.** Niente bar e parafarmacia: l'amministrazione comunale stoppa la variante al Parcofiore, tagliando un locale di 800 metri quadrati di superficie, che doveva essere realizzato nel lato vicino a Villa Liccer. Ma il parco commerciale si sta già organizzando per predisporre un esercizio pubblico o nella nuova torre in costruzione, oppure ricavando uno spazio in una delle attività già esistenti, evitando contenziosi con il Comune. «Questa amministrazione - scrive la giunta del sindaco Bepi Maset - ritiene che l'unica vera valorizzazione della villa sia quella di far sì che null'altro venga edificato nei pressi della stessa villa, per assicurarle il massimo respiro, la maggior libertà all'intorno, che ad oggi è tutt'altro che "rado" quanto ad impatto edificatori».

**VARIANTE ANNULLATA**

Giovedì è stata annullata la variante urbanistica che un anno fa era stata approvata dalla giunta del sindaco Gastone Martorel e prevedeva

uno spazio commerciale a venti metri dalla storica Villa Liccer. Lì c'era il progetto di collocare un esercizio pubblico e una parafarmacia. «La precedente amministrazione non si è in realtà curata di continuare la strada della "valorizzazione", del "miglioramento" - è il parere della giunta Maset - perché ha supinamente recepito, approvandolo, il progetto di Numeria di realizzare, a soli metri ventotto dalla villa, anche una "torre" commerciale/direzionale di 14 piani, con altezza massima, secondo il piano in vigore, di 45 metri». Il procedimento di revoca della nuova costruzione era stato avviato nei mesi scorsi e ora è arrivato a conclusione. Con una nota del proprio legale, la società aveva evidenziato anche che lo stesso Comune avrebbe un danno erariale di almeno 180mila euro. L'area su cui doveva sorgere l'immobile infatti è di proprietà del Comune di San Fior.

**«TROVIAMO SOLUZIONE»**

«È appena il caso di far presente a Numeria che l'interesse pubblico che si perse-

gue in questa sede non ha prezzo», si legge nella delibera presa dalla giunta Maset, negando qualsiasi indennizzo. Sono invece distesi i toni da parte della società che ha costruito Parcofiore, che proseguirà nella strada del dialogo con la nuova amministrazione comunale. «Al di là del punto di diritto il rapporto è buono, cercheremo un punto di incontro - spiega l'avvocato Gianluigi Rocco, amministratore delegato di Numeria - la cosa più importante era l'inserimento di un bar, che al momento manca a Parcofiore. Lo posizioneremo sotto la torre o ricavandolo in un altro spazio del parco commerciale». Solo al momento esclusi ricorsi e richieste di risarcimento danni. Adesso è in corso di completamento la torre, che sarà meno alta di quanto già autorizzato, dei 14 piani previsti ne saranno infatti costruiti 10. Sono quattordici i negozi di Parcofiore, un centro commerciale sempre molto frequentato e in crescita, a parte i problemi legati alla parentesi coronavirus, problemi comuni a tutti i centri commerciali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA







## LE IMMAGINI

### La villa storica ferma i nuovi negozi

Il Comune di San Fior ha deciso di annullare la variante che avrebbe consentito un'ulteriore ampliamento del centro commerciale Parcofiore (foto sopra). La giunta ha voluto evitare che i nuovi negozi arrivassero fino a venti metri da Villa Liccer, storico edificio di proprietà del Comune di San Fior.

