

Rassegna del 08/06/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

08/06/2020	Corriere delle Alpi	13 Covid: il sindacato chiede il rispetto delle regole	PDA	1
07/06/2020	Gazzettino Venezia	5 I costruttori «Fateci lavorare anche nelle ore del riposo» - I costruttori: via la pausa riposo per i cantieri nei luoghi di vacanza	Ghio Daniela	2
07/06/2020	Gazzettino Venezia	8 Via libera al nuovo garage San Marco, la torre piezoelettrica sarà abbattuta	...	4
08/06/2020	Giorno - Carlino - Nazione Economia&Lavoro	4 Un'Italia più sostenibile grazie al super Ecobonus	Perego Achille	5
08/06/2020	Italia Oggi Sette	11 Il fisco come traino dell'edilizia	Nisco Luca	6
08/06/2020	Mattino	8 Cantieri fermi, il grande spreco - Cantieri bloccati a quota 750 due terzi al Sud	Santonastaso Nando	8
06/06/2020	Messaggero Veneto	17 «Una sentenza inaccettabile si trovi presto una soluzione»	Del Giudice Elena	10
07/06/2020	Nuova Venezia	33 «Cantieri privati senza restrizioni»	Cagnassi Giovanni	11
06/06/2020	Piccolo	5 Il grido d'allarme lanciato da spedizionieri e costruttori «A rischio lavoro e profitti»	Moro Benedetta	12
06/06/2020	Sole 24 Ore	3 La carica delle proposte investe anche l'Irap	M. Mo.	13
07/06/2020	Sole 24 Ore	5 Infrastrutture e incentivi alle imprese che rientrano - Il piano Colao a Palazzo Chigi: cantieri e incentivi a chi rientra	B.F.	14

SCENARIO

06/06/2020	Arena	10 Da Intesa Sanpaolo tassi convenienti per edilizia «green»	Va.Za.	16
06/06/2020	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10 In breve - Dai costruttori polizza anti Covid ai dipendenti	...	17
06/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Brennero, indagata la trevigiana Emaprice - Appalti del Brennero la trevigiana Emaprice indagata «Siamo estranei»	Roat Dafne - Citter Milvana	18
07/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Raffica di osservazioni ed espropri Il treno per Tessera parte in salita	F.B.	20
07/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11 Porti, Trieste in rivolta per il manager veneto artefice della rinascita	Favero Gianni	22
06/06/2020	Corriere delle Alpi	12 I costruttori fanno partire l'assicurazione anti-Covid	Ruffini Fabrizio	24
08/06/2020	Corriere delle Alpi	13 Edilizia, 9 mila lavoratori sono senza stipendio - Edilizia in crisi, a casa 9 mila lavoratori «E ora occhio alle infiltrazioni mafiose»	Dall'Anese Paola	25
07/06/2020	Gazzettino	6 Pedemontana pronto il tratto Malo-Valdastico	...	27
06/06/2020	Gazzettino Belluno	11 Emaprice nel giro di appalti sospetti	...	28
07/06/2020	Gazzettino Belluno	6 Sicurezza sismica: 800mila euro a Castion - Scuola di Lastion 800mila euro in arrivo da Roma	Trentin Alessia	30
07/06/2020	Gazzettino Belluno	18 «Chi abbatte la vecchia casa riceverà crediti edilizi»	Pasuch Egidio	32
06/06/2020	Gazzettino Padova	3 «Bonus ristrutturazioni, occasione per far riavviare il settore edile»	Pipia Gabriele	33
07/06/2020	Gazzettino Padova	21 Ponte e cavalcavia a rischio: Tir distanziati di 70 metri - Due ponti a rischio: Tir distanziati	Rodighiero Alberto	35
06/06/2020	Gazzettino Venezia	11 Espropri a Tessera Brugnaro detta le condizioni a Rfi - Fs a Tessera, sindaco in campo	Trevisan Elisio	37
06/06/2020	Gazzettino Venezia	11 Lavori per 2 milioni al liceo Franchetti	...	39
06/06/2020	Gazzettino Venezia	9 Alberoni, scontro sulla nuova spiaggia	Vittadello Raffaella	40
06/06/2020	Gazzettino Venezia	8 Il piano per dare le case ai residenti	Vittadello Raffaella	41
06/06/2020	Gazzettino Venezia	14 Ponte sul Brenta, voragini rattoppate tra le polemiche	Degan Diego	42
06/06/2020	Gazzettino Venezia	20 Non è un altro buco nell'acqua partono i lavori per la piscina	Infanti Teresa	44
07/06/2020	Gazzettino Venezia	3 E a Venezia ritornano gli yacht di lusso «Qui si giocherà lo sviluppo della città» - Gli agenti del Porto: «Yacht, vera scommessa per la città»	Trevisan Elisio	46
07/06/2020	Gazzettino Venezia	3 E in riva 7 Martiri attracca la prima barca dopo il blocco È del "re dei reality" tedesco	...	48
07/06/2020	Gazzettino Venezia	23 «Un terzo ponte è un pericolo per la Romea»	...	49
07/06/2020	Gazzettino Venezia	28 «Ora edilizia e urbanistica devono essere sbloccate»	Corazza Marco	50
08/06/2020	Gazzettino Venezia	3 Appartamenti sul litorale, è boom - Case e appartamenti al mare Alla agenzie ora c'è la coda	Babbo Giuseppe	51
07/06/2020	Giornale di Vicenza	30 Pedemontani express - La Pedemontana al 78% Malo apre entro 15 giorni ma la galleria è in ritardo	Scorzato Marco	53
07/06/2020	Giornale di Vicenza	31 I sigilli sotto il monte Si scava ma con fatica	Carollo Matteo	56
08/06/2020	Giornale di Vicenza	22 Casello Spv, via ai lavori della rotatoria	Saretta Enrico	58
06/06/2020	Italia Oggi	27 Edilizia, l'ora della ricostruzione - Rigenerazione urbana semplice	Cerisano Francesco	60
06/06/2020	Italia Oggi	32 Ristrutturazioni, bonus ampi	Bongi Andrea	62
08/06/2020	Italia Oggi Sette	14 Edificabilità, conta la vocazione	Fuoco Benito - Fuoco Nicola	64
08/06/2020	Libero Quotidiano	3 Il "piano di rinascita" dilania la maggioranza	S.I.A.C.	66

06/06/2020	Mattino Padova	27 Borgomagnano, in corso le verifiche statiche	...	67
06/06/2020	Mattino Padova	28 Il Tar sospende i lavori per l'ampliamento del palazzo municipale	Rossetti Patrizia	68
06/06/2020	Mattino Padova	31 "Piazzola Futuro" gestirà il campus dell'innovazione	Pilotto Paola	69
06/06/2020	Mattino Padova	32 Crolla la copertura di palazzo Dante Chiusa via Garibaldi	Cesarato Alessandro	71
06/06/2020	Mattino Padova	33 Via Alessi, primo step concluso per l'ampliamento del parking	Cesaro Nicola	73
06/06/2020	Mattino Padova	33 In arrivo oltre 27 mila euro per il campo di Megliadino	M.C.	75
06/06/2020	Milano Finanza	51 Proprietà Privata - Vitanova lancia NovaXhome per gestire il super-ecobonus	Campo Teresa	76
06/06/2020	Nuova Venezia	22 Mose, criticità e incognite sulla manutenzione sott'acqua	Vitucci Alberto	77
06/06/2020	Nuova Venezia	23 Des Bains, crolla il tetto In attesa del restauro cedono tegole e solai dall'ex Grand Hotel	Vitucci Alberto	79
06/06/2020	Nuova Venezia	28 Spiagge devastate dalla mareggiata Un milione di danni tra alghe e detriti - Alghe e detriti, avvio stagione azzerato «Mazzata da un milione dopo il Covid»	Cagnassi Giovanni - Padovano Rosario	81
06/06/2020	Nuova Venezia	29 L'ira di Sottomarina «Batosta evitabile»	B. Anzoletti Elisabetta	85
07/06/2020	Nuova Venezia	21 Venezia resterà città centrale - «Infrastrutture e sostenibilità ambientale così Venezia resterà centrale nel mondo»	Musulino Pino	87
07/06/2020	Nuova Venezia	23 Via al risanamento delle rive lungo il Bacino di San Marco	E.T	90
07/06/2020	Nuova Venezia	24 Mestre, sfida per l'ambiente «Più spazio alle biciclette» - Ecco il decalogo delle associazioni «Largo alle bici più che alle auto»	Chiarin Mitia	91
07/06/2020	Nuova Venezia	25 Alla Versalis sei nuovi segnalatori antincendio	G.Fav	94
07/06/2020	Nuova Venezia	30 Un altro ponte a rischio «Cedimenti dei piloni sull'asse per il Clodi»	B. Anzoletti Elisabetta	95
07/06/2020	Nuova Venezia	30 «La città dimenticata da Anas e Regione»	E-BA	97
07/06/2020	Nuova Venezia	30 Lavori di asfaltatura per 791 mila euro	D.Z.	98
08/06/2020	Nuova Venezia	15 Mose, l'ex sindaco Orsoni ricorre in Cassazione	...	99
07/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14 Cantiere Pedemontana ultimati i 7 chilometri fra Malo e Breganze	...	100
06/06/2020	Repubblica	3 Il piano Colao: Stato digitale e lotta alla burocrazia "pigra" Covid, scudo penale alle aziende	Cuzzocrea Annalisa	101
08/06/2020	Repubblica	10 Stati generali, il Pd a Conte "Idee chiare sui fondi Ue" Berlusconi: collaboriamo	Lopapa Carmelo	103
08/06/2020	Repubblica Affari&Finanza	1 L'analisi - Privatizzazioni il grande bluff- Il grande bluff delle privatizzazioni lo Stato non è mai uscito davvero	Rizzo Sergio	105
06/06/2020	Sole 24 Ore	11 Sicrea Group, domanda di Cig per cessazione dell'attività	...	108
08/06/2020	Sole 24 Ore .casa	15 Da Invimit 100 milioni e procedure più snelle	P.Pie.	109
08/06/2020	Sole 24 Ore .casa	15 La nuova Bari parte da waterfront e aree dismesse	Pierotti Paola	110
06/06/2020	Tribuna-Treviso	30 Spiragli per il nuovo ponte Progettazione, trovati i fondi	Dal Mas Francesco	112
07/06/2020	Tribuna-Treviso	28 Emaprice indagata per i lavori al Brennero	Barbieri Giorgio	113
06/06/2020	Voce di Rovigo	4 "Inseguire il virus non basta"	Garbellini Alberto	115

L'EMERGENZA NEI CANTIERI

Covid: il sindacato chiede il rispetto delle regole

BELLUNO

Il problema della sicurezza contro il Covid-19 sta diventando importante e centrale sotto tutti i punti di vista nella vita dei cantieri bellunesi.

«All'inizio tutte le imprese hanno fatto di tutto per dotarsi dei dispositivi di protezione individuale e per rispettare il distanziamento sociale e tutte le regole che i sindacati hanno fatto mettere nero su bianco per poter ripartire prima e in sicurezza», sottolinea Nardini, «ma con l'andare del tempo si vedono sempre più lavoratori anche senza mascherina. Sono dell'idea che Spisal e Ispettorato dovrebbero intervenire, sanzionare e sospendere l'attività dell'azienda che non mette i suoi lavoratori nella condizione di essere in sicurezza e non multare il dipendente», si toglie un sassolino dalla scarpa Nardini.

Il rispetto delle regole potrebbe avere una forza maggiore, se fosse attivo in provincia il comitato di controllo e verifica. Si tratta di un organismo previsto dal regolamento che deve essere

formato dai sindacati di categoria, dalla cassa e dalla scuola edile, oltre alle associazioni di categoria come Ance, Confartigianato e Appia Cna. «Ma è proprio Ance a tirare indietro su questo punto», evidenzia il sindacalista. «L'associazione degli industriali edili non è d'accordo con il sindacato che questo comitato debba svolgere azione di vigilanza nei cantieri, per loro è necessario solo trovarci a un tavolo per un monitoraggio verbale. E questo ha fatto sì che in tutti questi mesi il comitato non sia partito».

«Il prossimo incontro sarà martedì (domani, *ndr*), se non dovessimo trovare l'accordo», anticipa Nardini, «siamo pronti a rivolgerci alla Procura della Repubblica».

Sul rispetto delle regole Nardini lancia un appello anche ai singoli comuni: «È necessario far lavorare le imprese locali e non ricorrere a bandi in somma urgenza che permettono di far arrivare aziende da fuori con il massimo ribasso. Le nostre aziende hanno bisogno di cantieri». —

PDA



Il segretario della Fillea Cgil di Belluno, Marco Nardini



I costruttori

«Fateci lavorare anche nelle ore del riposo»

La richiesta arriva direttamente dall'Ance Venezia: sospendere la pausa post-pranzo nei cantieri aperti nei luoghi di vacanza. Secondo l'Ance le numerose imprese di costruzioni che eseguono interventi edilizi nei comuni del litorale veneziano incontrano enormi difficoltà a causa dei regolamenti e delle ordinanze restrittive adottate dalle varie amministrazioni comunali. Il problema si fa sentire soprattutto nelle località del litorale veneziano. Ecco che i costruttori arrivano a chiedere di poter lavorare anche nelle ore solitamente dedicate alla pennichella, date anche le presenze non da capogiro di questi giorni.

Ghio a pagina V

I costruttori: via la pausa riposo per i cantieri nei luoghi di vacanza

►L'appello dell'Ance ai Comuni balneari: «Restrizioni comprensibili, ma le imprese non possono fermarsi» ►Il presidente Salmistrari: «In questa fase ci sono pochi turisti, con buon senso ci si può accordare»

L'APPELLO

VENEZIA Rischia di saltare la pennichella pomeridiana per i turisti delle località balneari per non rallentare i lavori nei cantieri edili privati. Studi scientifici dimostrano che il pisolino dopo pranzo apporta diversi benefici, non solo fisici, ma anche all'umore, eliminando lo stress. I turisti che scelgono di venire a trascorrere le proprie vacanze a Jesolo, Caorle e Bibione rischiano però di non poter a breve più poter riposare nelle prime ore del pomeriggio. La richiesta è dell'Ance Venezia: le numerose imprese di costruzioni che eseguono interventi edilizi nei comuni del litorale veneziano incontrano enormi difficoltà a causa dei regolamenti e delle ordinanze restrittive adottate dalle varie amministrazioni comunali. Il problema si fa sentire soprattutto nelle località del litorale veneziano, altamente turistiche.

VIA IL RIPOSINO

«Le restrizioni – spiega il presidente di Ance Venezia, Giovanni Salmistrari – trovano la loro motivazione nella tutela del riposo della popolazione turistica che abitualmente affolla quelle località e consistono soprattutto nel divieto di svolgere attività all'ora di pranzo e nelle prime ore del pomeriggio. Di fatto costringono le imprese a fermare i cantieri e a tenere gli operai inutilmente inoperosi per ore, sopportando anche il costo di questo fermo. Con l'ulteriore effetto di rallentare la produttività dei cantieri e di fatto prolungando la loro presenza sul territorio».

Salmistrari sottolinea come in questa fase di post Covid-19, la stagione turistica sia appena iniziata e, salvo che nei fine settimana, le presenze siano ancora molto contenute e immagina che lo saranno anche per tutto il mese di giugno. Le imprese edili che

escono da due mesi di fermo per l'emergenza sanitaria, potrebbero approfittare di questa fase di minor afflusso turistico per ripartire, avviando e portando a compimento i lavori loro affidati.

«RESTRIZIONI DANNOSE»

«Il paradosso è che, mentre i cantieri privati vengono bloccati per non disturbare la quiete degli ospiti – afferma Salmistrari –, spesso queste restrizioni non operano per i lavori pubblici, come nessuna restrizione subiscono i rumorosi mezzi utilizzati per la sistemazione degli arenili. Credia-



mo che con un po' di buon senso e di comprensione delle reciproche ragioni, si possa trovare una soluzione equilibrata, riguardante, come detto, i soli giorni feriali, per tutto il periodo estivo, nei quali l'afflusso turistico è indiscutibilmente molto contenuto». Nelle spiagge del Friuli la pennichella pomeridiana è già saltata, mentre, salvo alcune eccezioni nel mese di maggio, gli appelli dell'Ance ai sindaci per una rimodulazione delle ordinanze sono rimasti sostanzialmente inascoltati.

LE VALUTAZIONI

«Siamo ben consapevoli che l'industria turistica rappresenta per questi una risorsa essenziale – conclude il presidente Ance Venezia –, ma riteniamo che quest'anno vi siano delle condizioni oggettive e incontrovertibili che dovrebbe far tenere in altrettanta considerazione le ragioni del settore delle costruzioni che può dare il proprio importante contributo alla ripresa di un'economia locale prostrata dalla pandemia».

Daniela Ghio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA Giovanni Salmistrari (nel tondo) presidente dell'Associazione costruttori

Piazzale Roma**Via libera al nuovo garage San Marco, la torre piezoelettrica sarà abbattuta**

VENEZIA La giunta comunale ha approvato l'ampliamento del garage San Marco di piazzale Roma dopo aver ottenuto il consenso della Soprintendenza all'abbattimento dell'ormai storica torre piezometrica, permettendo la costruzione di un'ala con altri dieci piani per un totale di 451 posti auto in più.

Il progetto è dell'archistar Mario Cucinella e comporterà l'abbattimento della storica torre piezometrica che ancora oggi caratterizza quell'area di piazzale Roma. Con l'ampliamento il Garage San Marco arriverà a offrire complessivamente 1286 posti auto. Tra i nuovi 451 comunque 101 saranno riservati alla Cittadella della Giustizia (39), a Veritas (42) e al Comune (20). Il progetto prevede anche una tettoia fotovoltaica e un ampio numero di colonnine per la ricarica elettrica delle auto. La vicenda che ha portato alla decisione è annosa ed è stata caratterizzata da proteste e ricorsi al giudice amministrativo. Dopo parecchi anni di opposizione anche in Consiglio comunale, restava l'ultimo punto, quello dei Beni culturali riguardante l'ex torre dell'acquedotto.

Fortemente contrario il presidente della Municipalità (e candidato sindaco con la lista "Tutta la città insieme", Giovanni Andrea Martini. «Si costruisce su un'area verde, abbattendo un elemento storicamente e architettonicamente caratterizzante - ha commentato - senza alcun confronto coi cittadini. Si portano turisti in auto a Venezia con un ponte della Libertà sempre più intasato. Non è che, per caso, si vogliono agevolare gli interessi di qualcuno?»

La decisione si inserisce in un piano ben preciso, di mobilità che guarda al passato. Il Comune di Venezia deve esigere una mobilità totalmente sostenibile, altro che i parcheggi»..



Un'Italia più sostenibile grazie al super Ecobonus

Un'occasione storica per rendere efficiente il Paese e rilanciare l'economia

Risparmio energetico e rispetto dell'ambiente alla base del decreto che potrebbe movimentare un giro d'affari diretto di 6 miliardi e indiretto di 21

SCONTO IN FATTURA

Banche e intermediari finanziari stanno già studiando strumenti ad hoc per la cessione del credito

di **Achille Perego**
MILANO

Un'occasione storica per fare dell'Italia un Paese più efficiente dal punto di vista del risparmio energetico e quindi anche del rispetto dell'ambiente. Oltre che rilanciare l'economia. Tutto grazie al nuovo super Ecobonus al 110%. L'unico provvedimento del Decreto Rilancio, spiega Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili «che davvero può contribuire al rilancio dell'economia perché potrebbe movimentare un giro d'affari diretto di 6 miliardi di euro e indiretto di 21».

Cifre che si annunciano ancora più alte per il mondo dei condomini, che potrebbe registrare 350mila domande inviate all'Enea per l'efficientamento energetico da parte quindi di un terzo dei circa 1,2 milioni di condomini italiani, mettendo in moto, tra lavori e risparmi energetici, almeno una cinquantina di miliardi. Del resto, avverte Francesco Burrelli, presidente dell'Anaci, la principale associazione degli amministratori condominiali e immobiliari, «si tratta della prima volta che lo Stato permette di riqualificare il patrimonio edilizio dove risiede oltre il 70% degli italiani e che per oltre l'80% risale a prima degli anni Novanta, senza spendere un euro grazie alla cessione

del credito d'imposta alle imprese (per cui è previsto anche lo sconto in fattura) o agli intermediari finanziari come le banche».

In vista della partenza dell'Ecobonus (il 1° luglio con l'incentivo destinato a durare, con gli emendamenti presentati in sede di conversione del decreto, un anno in più, quindi fino al 31 dicembre 2022) ci sono già banche che stanno studiando gli strumenti ad hoc per la cessione del credito come Intesa Sanpaolo che offrirà, a chi vuole approfittare del vantaggio fiscale dell'Ecobonus, un servizio di supporto per valutare i benefici energetici, la scelta della migliore offerta di energia elettrica e gas grazie a un accordo con uno dei più importanti comparatori online e persino l'acquisto di elettrodomestici di classe energetica A+++ da partner convenzionati con un finanziamento a tasso zero (Taeg).

Un ruolo centrale nella svolta energetica incentivata dal super Ecobonus toccherà, oltre al settore dell'edilizia, proprio alle aziende (a partire dai leader del mercato) fornitori di energia e/o produttrici di impianti. Pronte a fornire pacchetti chiavi in mano dalle perizie iniziali all'installazione dei nuovi impianti centralizzati a condensazione o le caldaie autonome di classe A (per cui il bonus prevede una spesa massima di 30mila euro, moltiplicata nei condomini per il numero delle unità abitative e in base alle modifiche in corso al decreto estesa anche alle seconde case non di lusso) piuttosto che le pompe di calore, gli impianti ibridi e geotermici

anche abbinati ai pannelli fotovoltaici e ai relativi sistemi di accumulo e/o microgenerazione fino alle centraline per le ricariche elettriche dei veicoli.

Perché l'Ecobonus permette il risparmio fiscale del 110% sulle spese sostenute in cinque anni anche per gli interventi che, partendo da quello trainante della sostituzione degli impianti di riscaldamento (in alternativa all'isolamento termico dell'edificio o insieme con il «cappotto») permettono di allargare il bonus anche agli altri interventi.

Fondamentale (salvo eccezioni per esempio per i palazzi storici) è che l'efficientamento energetico permetta di migliorare di due classi la pagella energetica (che va da G ad A), con un tecnico qualificato che attesti prima e dopo i lavori questo miglioramento con l'Ape (l'Attestato di prestazione energetica). Facendo del bene all'ambiente e anche al portafogli, con la riduzione anche di due terzi del fabbisogno energetico, installando impianti più efficienti e di minore potenza e coprendo, con i pannelli fotovoltaici abbinati a sistemi di accumulo, secondo Emanuele Ranieri di Enel X, tutto il fabbisogno energetico delle parti comuni, dall'illuminazione all'ascensore. E magari avendo anche energia da cedere al mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I requisiti per accedere a eco e sismabonus al 110%. L'Ance stima lavori per 6 mld

Il fisco come traino dell'edilizia

Detrazioni su tre filoni d'intervento a cui se ne legano altri

La detrazione verrà concessa solo se a seguito degli interventi si otterrà il doppio salto di classe energetica, da dimostrare mediante l'attestato di prestazione energetica, rilasciato da un tecnico abilitato in forma di dichiarazione asseverata

Pagina a cura
di **LUCA NISCO**

Il governo punta decisamente sulla leva fiscale per il rilancio del settore edilizio, con lo scopo di far partire lavori per almeno 6 miliardi di euro, con un effetto totale sull'economia di 21 miliardi di euro e 100 mila posti di lavoro (stime Ance). È con questa finalità che l'art. 119 del dl n. 34/2020 (decreto Rilancio) introduce una nuova percentuale di detrazione Irpef e Ires del 110%, utilizzabile in cinque quote annuali di pari importo, per le spese documentate e rimaste a carico del contribuente, sostenute tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2021, a fronte di interventi per il risparmio energetico qualificato (ecobonus) nonché interventi antisismici (sismabonus).

In particolare, il meccanismo incentivante ruota attorno a tre interventi principali e «trainanti»:

a) interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali che interessano l'involucro dell'edificio con un'incidenza superiore al 25% della superficie disperdente lorda (spesa massima di 60 mila euro moltiplicata per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio);

b) interventi sulle parti comuni degli edifici per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti centralizzati per il riscaldamento, il raffrescamento e la fornitura di acqua calda sanitaria a condensazione

anche abbinati all'installazione di impianti fotovoltaici (spesa massima di 30 mila euro moltiplicata per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio), nonché installazione in edifici unifamiliari di caldaie a pompe di calore o a condensazione (basso consumo - sempre entro il limite di spesa di 30 mila euro);

c) realizzazione di lavori di adeguamento antisismico per la messa in sicurezza statica. Per beneficiare dell'ecobonus, occorrerà produrre un progetto, una relazione di conformità ex L. n. 10/1991 (prima dell'inizio dei lavori), un attestato di qualificazione energetica (per chiudere i lavori) e un attestato di prestazione energetica. Inoltre, la detrazione verrà concessa solo se a seguito degli interventi si otterrà il doppio salto di classe energetica (se non possibile, il raggiungimento della classe energetica più alta), da dimostrare mediante l'attestato di prestazione energetica, rilasciato da un tecnico abilitato nella forma della dichiarazione asseverata.

I predetti interventi si qualificano come trainanti dal momento che la detrazione del 110% si estende anche all'effettuazione di altri interventi di efficientamento energetico, a condizione che siano eseguiti congiuntamente, e dunque fattualmente e tecnicamente agganciati, ad almeno uno degli interventi di cui sopra, già oggi agevolati dall'ecobonus in misura variabile tra il 50% e l'85%, nonché a tutti gli interventi antisismici «speciali», oggi agevolati sempre in misura variabile

tra il 50% e l'85%. L'agevolazione spetta ai condomini, a prescindere dalla natura dei condomini (persone fisiche o giuridiche, esercenti arti o professioni o meno), agli Istituti autonomi case popolari e alle cooperative di abitazione a proprietà indivisa, ma anche in relazione alle singole unità immobiliari nei condomini e, con alcuni limiti, agli edifici unifamiliari (questi ultimi solo se adibiti ad abitazione principale). A tale ultimo riguardo, le persone fisiche devono agire al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni.

Infine, spetterà il superbonus del 110% anche per l'installazione di impianti solari fotovoltaici e di sistemi di accumulo, questi ultimi necessari per cedere energia al Gse ed evitare flussi di energia gratuita in rete, nonché per l'installazione di colonnine di ricarica di veicoli elettrici negli edifici, sempre a condizione che ciò avvenga congiuntamente ad almeno uno degli interventi trainanti.

Delineato il quadro normativo, pare opportuno soffermarsi su taluni aspetti applicativi.

Abitazione principale. La detrazione del 110% è ottenibile per gli interventi su edifici unifamiliari sol-



tanto se si tratta di abitazioni principali, restando le seconde case fuori dal perimetro dell'agevolazione. Non essendovi una definizione specifica di abitazione principale, pare possibile fare riferimento a quanto contenuto nel Tuir (art. 15), il quale definisce come abitazione principale quella nella quale la persona fisica o i suoi familiari dimorano abitualmente, mentre in base all'art. 43 cod. civ. la residenza è il luogo in cui la persona ha la dimora abituale. Ne consegue che normalmente l'abitazione principale coincide con il luogo in cui la persona fisica risiede anagraficamente.

Utilizzo del superbonus. Il principale punto di forza e di appetibilità dell'agevolazione in discussione è, però, rappresentato dalle sue possibili modalità di utilizzo, tali da rendere, a certe condizioni, gli interventi effettuabili anche senza impiego di liquidità. È, infatti, previsto che in alternativa all'utilizzo della detrazione a fini fiscali, il soggetto interessato possa optare:

- (i) per la trasformazione del corrispondente importo in credito d'imposta con possibilità di cessione ad altri soggetti, inclusi istituti di credito e altri intermediari finanziari, ovvero
- (ii) per la richiesta di scon-

to direttamente in fattura, per un importo pari alla detrazione fino a un massimo dell'importo della spesa fatturata anticipato dal fornitore che ha effettuato gli interventi e da quest'ultimo recuperato sotto forma di credito d'imposta, con facoltà di successiva cessione del credito ad altri soggetti, ivi inclusi istituti di credito e altri intermediari finanziari. La cessione potrà avvenire anche a un prezzo inferiore rispetto al valore nominale della detrazione fiscale, ossia a sconto, sì che l'eccedenza di detrazione fiscale rispetto alla spesa sostenuta consentirà di ripagare fornitori e banche che anticipano le somme per la realizzazione degli interventi.

L'Agenzia delle entrate ha istituito la Piattaforma cessione crediti, ossia una procedura telematica da utilizzarsi dai soggetti interessati ai fini della visualizzazione dei crediti ricevuti, accettati o anche rifiutati. Le operazioni effettuate tramite Piattaforma non sostituiscono gli specifici atti di cessione dei crediti, che dovranno in ogni caso essere redatti. Solo in seguito all'accettazione telematica i crediti visibili in piattaforma saranno opponibili all'Agenzia delle entrate e potranno essere usati in compensazione o ulteriormente ceduti, secondo

le precisazioni contenute nella Ris. n. 58/2018.

Adempimenti. Ai fini dell'opzione per la trasformazione della detrazione in credito d'imposta e successiva cessione, i soggetti interessati dovranno ottenere il rilascio del visto di conformità, da inviare all'Agenzia delle entrate da parte degli intermediari abilitati, al fine di attestare la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione d'imposta. In aggiunta, occorrerà ottenere dai tecnici abilitati l'asseverazione dei requisiti tecnici minimi previsti per il risparmio energetico qualificato, da inviare all'Enea, o per le misure antisismiche ai fini dell'efficacia delle stesse.

Responsabilità. La responsabilità circa la spettanza del credito d'imposta resta in capo ai beneficiari iniziali (cedenti) mentre i fornitori e i soggetti cessionari rispondono solo per l'eventuale utilizzo del credito d'imposta in modo irregolare o in misura maggiore rispetto allo sconto praticato o al credito ricevuto. Qualora sia accertata l'esistenza di un concorso nella violazione, i soggetti cessionari saranno assoggettabili alle medesime sanzioni, nonché ritenuti responsabili in solido per il versamento delle imposte non pagate e dei relativi interessi.

—© Riproduzione riservata—■

Le diverse opzioni per i cessionari

Per le cessioni di crediti, anche successive alla prima, la norma contiene un generico riferimento ai potenziali cessionari, individuati come «altri soggetti» tra i quali «istituti di credito e altri intermediari finanziari». Questi ultimi, espressamente richiamati dalla norma, potranno:

- (i) rendersi tout-court cessionari di crediti d'imposta già maturati dai soggetti interessati;
- (ii) finanziare i soggetti interessati all'effettuazione degli interventi, ottenendo poi in ritorno il credito d'imposta originato dalla trasformazione della detrazione concessa agli interessati medesimi;
- (iii) finanziare i fornitori per l'anticipazione delle spese necessarie all'intervento, ottenendo poi in ritorno il cre-

dito d'imposta maturato dal fornitore mediante lo sconto praticato in fattura agli interessati.

Nel premettere che le forme e modalità della cessione sono libere (Agenzia delle entrate, risposta n. 298/2019 e Ris. n. 84/2018), non è chiaro se per «altri soggetti» debbano intendersi solo quelli collegati al rapporto che ha originato la detrazione, per esempio concedendo un prestito ai soggetti interessati per consentire loro l'effettuazione dei lavori, come segnalato nella prassi sopra menzionata (relativa alla disciplina della cessione di crediti in vigore ante decreto Rilancio), ovvero, come auspicabile, anche qualsiasi altro soggetto, così fortemente ampliando la platea dei potenziali cessionari.

—© Riproduzione riservata—■

Cantieri fermi, il grande spreco

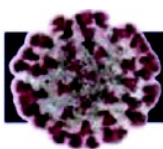
► Nel Mezzogiorno bloccate 425 opere pubbliche, dalla difesa idrogeologica alla manutenzione stradale. Il governo verso un piano da 200 miliardi, 33 al Sud: via ai lavori per la Statale Jonica e l'Alta Velocità

Nando Santonastaso

Undici miliardi spesi in meno di un anno, di cui 6,5 per l'avvio di lavori attesi da tempo, come quelli iniziati da poco sulla statale Jonica in Calabria, e 4,5 miliardi per pro-

grammi settoriali come la manutenzione di strade e ferrovie. Il Ministero delle Infrastrutture aggiorna l'andamento delle opere pubbliche e dei finanziamenti. Particolarmente pesante la situazione al Sud, con 425 opere pubbliche ferme.

A pag. 8



La ripartenza difficile

Cantieri bloccati a quota 750 due terzi al Sud

► Interventi per 11 miliardi eseguiti nel Mezzogiorno nell'ultimo anno, ancora fermi 425 grandi appalti
► Il ministro delle Infrastrutture De Micheli: entro il 2020 metteremo a terra lavori per 15-20 miliardi

33

I miliardi di euro previsti per il Mezzogiorno dal punto di vista della dotazione infrastrutturale. Ora si attende il piano del Mit, come l'allegato infrastrutture del Def da parte del governo

647

I cantieri che in tutta Italia sono bloccati da inizio 2020. Di questi, 425 si trovano nel Mezzogiorno. Il valore delle opere infrastrutturali al palo è stimato intorno ai 54 miliardi di euro

170

Le opere considerate strategiche in Italia dal punto di vista della tutela dell'ambiente e della prevenzione del dissesto idro-geologico. Ma anche queste sono al palo

L'ALLARME DI ANAS: ITER A RILENTO MOLTE AZIENDE DANNEGGIATE DALLA CRISI SONO A RISCHIO CRAC

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Undici miliardi spesi in meno di un anno, di cui 6,5 per l'avvio di lavori attesi da tempo, come quelli iniziati poche settimane fa sulla statale Jonica in Calabria, e 4,5 miliardi per programmi settoriali come la manutenzione di strade e ferrovie. Il sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aggiorna nel dettaglio l'andamento delle opere pubbliche in corso e dei relativi finanziamenti. Ma l'attesa è già tutta concentrata sull'allegato Infrastrutture al Def che la ministra Paola De Micheli custodisce gelosa-

mente senza far trapelare nulla, in attesa dell'approvazione nel prossimo Consiglio dei ministri. Perché è da qui che passerà gran parte della "Fase 3" del rilancio del Paese, con lo sblocco delle centinaia di cantieri ancora fermi e una dotazione di circa 196 miliardi di risorse già finanziate per i prossimi 15 anni. Ci sarà, a quanto pare, di tutto: dalle misure per il rilancio dell'edilizia residenziale agli interventi per la rinascita urbana, dal piano per l'Alta Velocità di rete a quello per il trasporto locale, dall'accelera-



zione dei contratti di programma di Rete ferroviaria italiana e Anas a nuove risorse per dighe e aeroporti. Un programma imponente (la stessa De Micheli ha detto di recente che intende «mettere a terra già quest'anno i primi 15-20 miliardi di lavori»), nel quale dovrebbero essere confermati gli investimenti per il Mezzogiorno anticipati dalla stessa ministra nell'intervista a *Mattino* di fine 2019. Ovvero i 33 miliardi relativi a opere cantierabili o appaltabili (con iter procedurali, insomma, praticamente definiti) da spendere in due anni e in parte già impegnati. Nell'elenco dei cantieri pronti figurava ad esempio quello della statale Jonica per 1,3 miliardi, insieme all'upgrading per l'Alta velocità e alta capacità ferroviaria, con l'ammodernamento tecnologico della Salerno-Rcggio Calabria (40 milioni oggi ma il finanziamento finale arriverà a 3 miliardi) e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. E c'erano anche la conferma dei fondi per la Napoli-Bari, il collegamento del porto di Gioia Tauro con la rete ferroviaria, il cosiddetto nodo complesso di Pompei, la bretellina di collegamento di San Giovanni a Teduccio con l'Alta velocità, il finanziamento della linea Bari-Bitetto e il completamento della Ragusa-Catania e della Pescara-Bari, quest'ultima inserita dal premier Conte tra le priorità della ripresa economica.

I DUBBI

Se così sarà, se cioè l'emergenza da Covid-19 non avrà rimesso in discussione piani e programmi, il Mezzogiorno dovrebbe poter contare su più del 34% della dotazione complessiva di risorse, come impone la legge sulla riserva di fondi al Sud in base alla sua popolazione. Si riuscirà però a spenderli tutti e bene? Molto dipenderà dalle semplificazioni procedurali, anch'esse annunciate dal governo (ma non è ancora chiaro se arriverà un apposito decreto legge). Su questo punto, non a caso, si gioca la partita politica più aspra: c'è chi come i 5Stelle e Italia viva vorrebbe replicare per tutte le opere il "modello Genova", con poteri straordinari ai sindaci ad esempio; e chi come il Pd (De Micheli in testa) giudica invece pericolosa la rinuncia anche se a tempo al Codice degli appalti, propendendo per la nomina dei Commissari solo per le gran-

di opere, dalla Tav al Mose. Un possibile compromesso potrebbe riguardare lo snellimento delle fasi intermedie della progettazione, prima cioè di quella esecutiva, su cui in genere si registrano i maggiori ritardi ma il confronto interno al governo resta tutto aperto.

I RITARDI

Di sicuro resta a dir poco complicato capire con sufficiente approssimazione quanti siano i cantieri effettivamente sbloccabili subito, specie ora che l'emergenza sanitaria ha sospeso per mesi tutte le attività. I numeri corrono che è un piacere (si fa per dire): all'inizio dell'anno si contavano ad esempio 647 cantieri fermi, dai trasporti all'edilizia scolastica, di cui ben 425 nel Mezzogiorno, per un valore di circa 54 miliardi di euro. Secondo fonti Anas, il blocco per il 35% è dipeso dal fallimento delle imprese ma si arriva anche al 70% se si ragiona sulla percentuale del valore dell'opera. L'Ance, invece, l'Associazione dei costruttori edili, parla di 749 in tutta Italia con 62 miliardi di risorse in gioco: "Utilizzare subito il Fondo di investimenti da 3 miliardi destinato alla progettazione di piccole opere da parte dei Comuni, già previsto dalle leggi di Bilancio, sarebbe utile a sveltire gli iter procedurali degli appalti", propone il presidente Buia, contrario a rinunciare al Codice. «Ci sono 109 miliardi di opere pubbliche infrastrutturali, strade e ferrovie in testa, che si possono riavviare in tempi rapidi affidando agli ad di Rfi e Anas il ruolo di commissari», ribatte il viceministro 5 Stelle Cancelleri, in linea con il "modello Genova". «Sono 170 le opere che attendono di essere sbloccate e/o finanziate e il quelle prioritarie per salvare l'Italia dai dissesti idrogeologici e ridurre l'inquinamento ambientale», si legge nel dossier presentato a gennaio da Legambiente. Scenario complesso, insomma, nel quale spiccano anche altre anomalie tutte italiane: come i Contratti di programma di Anas e Rfi che dovevano essere rifinanziati (22 miliardi) nel decreto Rilancio ma che, a quanto pare, dovrebbero trovare posto nel nuovo decreto Semplificazioni. Sempre, è ovvio, che ce ne sarà uno.



CANTIERI Opere al palo nel Mezzogiorno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENEETO

LE REAZIONI

«Una sentenza inaccettabile si trovi presto una soluzione»

Elena Del Giudice / UDINE

Una sentenza che “in punta di diritto”, come si suol dire, forse non farà una piega, ma che oltre a determinare danni difficilmente calcolabili, sferra un colpo mortale all’attrattiva del Paese. Come investire in Italia se non c’è certezza del diritto? Se è possibile invalidare contratti, accordi, appalti su cui si sono fatti investimenti, avviate assunzioni, acquisito impianti? «E’ questo - secondo il presidente di Ance Fvg, Roberto Contessi - il danno maggiore determinato dalla sentenza dell’Anac, un ente che, da quando è stato costituito, ha creato nuovi problemi al nostro settore, e che ora dimostra la sua scarsa professionalità andando a mettere in discussione un incarico quattro anni dopo che questo era stato affidato. Inaccettabile in una qualsiasi società privata - rimarca Contessi - in cui eventuali incompatibilità vengono individuate nel volgere di pochi giorni, e non certo di anni».

«Inconcepibile!» è il termine scelto da Piero Petrucco che con la sua impresa è direttamente coinvolto in alcuni progetti del Porto di Trieste, nel caso specifico la piattaforma logistica. «In questo momento mi vien da dire che non è possibile che un organo come l’Anac possa avere un impatto del genere. Lo sviluppo di un porto necessita di investimenti che devono essere internazionali, e per gli inve-

stitori in cima alle priorità ci devono essere stabilità e certezza del diritto. Come si fa a produrre una sentenza che rende nulli gli atti di 4 anni? Contratti, concessioni, appalti... non è concepibile».

Michelangelo Agrusti, presidente di Confindustria Alto Adriatico, considera la decisione che ha portato alla decadenza del presidente dell’Autorità portuale «una scelta grave e dannosa per la nostra regione e per il Paese. Questa vicenda dovrebbe suscitare nella politica più che generiche attestazioni di stima e solidarietà, una profonda riflessione sulla funzione di un organismo come l’Anac che, nato per combattere la corruzione, è divenuta un’entità pervasiva in ogni settore e in ogni decisione della pubblica amministrazione».

Di «vicenda sconcertante ed esplosiva» parla la Cisl del Fvg insieme a Cisl Gorizia e Trieste e alla Fit, sempre riferendosi alla decadenza del presidente Zeno D’Agostino «Siamo di fronte ad una situazione - si legge in una nota congiunta di Cisl Fvg, Cisl Trieste e Gorizia e Fit Cisl Fvg - rispetto alla quale va trovata subito una risposta per evitare sia la paralisi delle attività, sia la tensione che sta crescendo anche tra i lavoratori portuali (ieri in presidio)». «Chiediamo - sollecita il segretario generale del sindacato, Alberto Monticco - che venga a strettissimo giro convocato un tavolo di concerta-

zione per elaborare una soluzione immediata alla situazione surreale venutasi a creare e che impone alla politica regionale e nazionale un intervento deciso e tempestivo, garantendo sin da subito la continuazione della presidenza di D’Agostino: questo per impedire gli effetti devastanti che la decisione dell’Anac potrebbe produrre in termini di sviluppo ed occupazione e che già oggi sta paralizzando il porto, con grave danno anche di immagine».

«La sentenza dell’Anac - aggiunge la Cgil Fvg - determina un danno enorme per il sistema portuale e della logistica e per l’economia di questa regione e non solo». Nel ricordare il lavoro svolto da D’Agostino in favore del Porto, nella realizzazione di un sistema portuale regionale, nella formazione dei lavoratori, la Cgil «auspica che il presidente possa proseguire perché il circolo virtuoso attivato con la sua gestione non può e non deve essere interrotto». E la politica «deve lavorare per risolvere questo problema e porre rimedio agli effetti di una decisione mette in discussione non solo il futuro, ma tutta la gestione». —



L'APPELLO DELL'ANCE

«Cantieri privati senza restrizioni»

Il presidente Salmistrari chiede ai Comuni del litorale di togliere le ordinanze che impongono il rallentamento dei lavori per il riposo pomeridiano

JESOLO

«I Comuni sospendano i regolamenti e le ordinanze per il riposo pomeridiano dei turisti, che rallentano i lavori nei cantieri edili privati».

L'Ance, associazione nazionale dei costruttori, scende in campo con il presidente dei costruttori veneziani Giovanni Salmistrari. La richiesta è di sospendere, nei giorni feriali del periodo estivo, i provvedimenti che impongono il silenzio a pranzo e nelle ore successive. In questo modo si potrà lavorare per l'intera giornata per concludere i lavori. A Jesolo la questione era stata sollevata anche dal consigliere Fabio Visentin che aveva ottenuto la garanzia di lavorare fino a fine giugno dei quasi 100 cantieri di Jesolo in forte ritardo. Tante le imprese che stanno lavorando sul litorale, anche nelle città balneari di Caorle e Bibione. «Le restrizioni», spiega Sal-

mistrari, «trovano la loro motivazione nella tutela del riposo della popolazione turistica che abitualmente affolla quelle località. Consistono soprattutto nel divieto di svolgere attività all'ora di pranzo e nelle prime ore del pomeriggio, di fatto costringendo le imprese a fermare i cantieri e a tenere gli operai inutilmente inoperosi per ore, sopportando anche il costo di questo fermo. Con l'ulteriore effetto di rallentare la produttività dei cantieri e di fatto prolungando la loro presenza sul territorio. Tuttavia, in questa fase di post Covid-19», conclude il presidente dell'Ance, «da un lato la stagione turistica è appena iniziata e, salvo nei fine settimana, le presenze sono ovunque molto contenute. È ragionevole pensare che lo saranno anche per tutto il mese di giugno. Le imprese edili che escono da due mesi di fermo per l'emergenza sanitaria, possono approfittare di questa fase di minor afflusso turistico per ripartire, avviando e portando a compimento gli importanti lavori loro affidati». —

GIOVANNI CAGNASSI



Giovanni Salmistrari (Ance)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Solidarietà all'ex numero uno dalle associazioni Astra e Confetra
Nel mirino l'Anac definita «miope» e «continua fonte di problemi»

Il grido d'allarme lanciato da spedizionieri e costruttori «A rischio lavoro e profitti»

Benedetta Moro / TRIESTE

Suscita molta preoccupazione la sentenza dell'Autorità nazionale anticorruzione, che ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Si unisce al coro di solidarietà nei confronti del manager veronese anche Confetra Fvg, la confederazione regionale delle categorie degli spedizionieri del porto di Trieste e doganali, agenti marittimi e terminalisti portuali, rappresentate dai presidenti Stefano Visintin, Lorena Del Gobbo, Alessandro de Pol e Fabrizio Zerbin.

Gli operatori dello scalo, in una nota, sottolineano come la loro comunità abbia appreso «con estrema preoccupazione» la decisione dell'organismo anticorruzione. Il motivo riguarda «il serio rischio che provvedimenti amministrativi pur legittimi, ma miope – specificano – possano vanificare il duro impegno profuso negli ultimi anni per rilanciare il nostro porto e il sistema logistico ad esso collegato. Un lavoro svolto con Zeno D'Agostino, col quale abbiamo condiviso la visione e la strategia».

E pongono un quesito: «Ci chiediamo, quindi, come sia possibile attrarre investimen-

ti nazionali e internazionali con l'obiettivo di creare ricadute economiche e occupazionali sul territorio ed anche in ambito nazionale, dopo l'ennesima dimostrazione dell'incertezza normativa che caratterizza il nostro Paese».

Scendono in campo a difendere D'Agostino anche Roberto Contessi, presidente di Ance Fvg, e Piero Petrucco, vice presidente nazionale di Ance.

«L'Anac – osserva Contessi – si conferma, anche con questa decisione, più come fonte di problemi che di risposte. Ricordo che in questi anni non ha raggiunto l'obiettivo di snellire le procedure per gli appalti pubblici, anzi le ha complicate, contribuendo ad alimentare il terrorismo psicologico nei funzionari che si sono così barricati dietro le norme più cautelative. E anche in questo frangente, con il tardivo riconoscimento dell'incompatibilità di ruoli del presidente D'Agostino, l'Anac dimostra l'assurdità di una decisione che, arrivando oggi, mette in discussione 4 anni di lavoro».

Gli fa eco Petrucco, che afferma: «Un simile provvedimento mira alle fondamenta la credibilità di una complessa azione di sviluppo economico, che richiede investimenti internazionali necessari per realizzare le strategiche operazioni connesse alla logistica».



ROBERTO CONTESSI
PRESIDENTE ANCE
FRIULI VENEZIA GIULIA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ITER ALLA CAMERA

La carica delle proposte investe anche l'Irap

I cosiddetti emendamenti segnalati saranno 1.200: M5S e Lega ne potranno indicare fino a 209, Fi 205 e il Pd 164. Per il Pd il taglio Irap di giugno dovrebbe riguardare solo chi ha perso almeno il 33% di fatturato

ROMA

Più di un terzo dei 7.995 emendamenti al decreto Rilancio arriva dai quattro partiti che compongono la maggioranza. Scongiurato il record di oltre 10mila emendamenti alla manovra inizialmente ventilato ieri a Montecitorio, è il Pd ad aver depositato più proposte tra gli alleati, 1.109, seguito dal Movimento 5 Stelle che ha firmato 1.048 emendamenti. Italia Viva si è fermata a 561, i deputati di Leu a 286. Per le opposizioni è Forza Italia a toccare la vetta più alta con 1.450 correttivi, seguita dalla Lega con 1.407 e da Fratelli d'Italia con 1.055. Ma attenzione, non tutti andranno al voto della Commissione. I cosiddetti emendamenti segnalati saranno 1.200, con M5S e Lega che ne potranno indicare fino a 209, Fi 205 e il Pd 164. Per Fdi e Leu i segnalati non potranno essere, rispettivamente, più di 128 e 64.

Per Pd e Leu fari puntati non solo sull'ecobonus maggiorato ma anche su una rimodulazione del taglio Irap di giugno che dovrà riguardare solo chi ha subito una perdita di fatturato di almeno il 33%, non tutte le imprese come prevede ora il decreto rilancio. Per Orlando occorre vincolare lo stop al versamento del saldo Irap 2019 e della prima rata dell'acconto 2020 a cali del fatturato di un terzo nel confronto tra aprile 2020 e 2019. Condizione che non si applica a chi ha avvia-

to la propria attività da gennaio 2019 e a chi, con l'emergenza Coronavirus, ha il domicilio fiscale o la sede operativa nel territorio dei comuni più colpiti dal Covid. I risparmi andranno però a rafforzare le misure di ristoro a fondo perduto per le Pmi. Stessa cosa per Fassina (Leu) che però vuole destinare le risorse recuperate al potenziamento del Fondo affitti e alle locazioni dei rami d'azienda che coinvolgono soprattutto il settore turistico. In senso diametralmente opposto Fdi e Forza Italia: per Giacomoni occorre cancellare i versamenti Irap per tutte le imprese sia per l'anno d'imposta 2019 sia per quello targato 2020.

Sul tema bonus affitti c'è più di un intervento di maggioranza e opposizioni. Come ad esempio quello di Amitrano (M5S) che punta a sostenere economicamente, con un credito d'imposta del 60% del canone di locazione, lavoratori e studenti fuori sede che per i mesi di lockdown hanno pagato gli affitti a vuoto restando confinati fuori dall'abitazione in uso.

Tema che fortifica la maggioranza e trova il pieno sostegno delle opposizioni è, invece, quello dell'estensione degli aiuti a fondo perduto agli autonomi. Autonomi intesi come liberi professionisti iscritti alle casse di previdenza, cosiddetti ordinistici, e quelli non iscritti alle casse private. Per la Lega la loro esclusione dal testo in vigore dell'articolo 25, sottolinea Massimo Garavaglia, è solo «un refuso da correggere».

Cavallo di battaglia dei 5 Stelle è la piattaforma elettronica per la gestione dei nuovi «Conti correnti fiscali», per la cessione e l'acquisto dei crediti d'imposta, nonché i nuovi «Conti correnti di risparmio». Secondo il firmatario Cabras (M5S), si vuole consentire all'Italia di autofinanziarsi puntando sul risparmio degli italiani assegnando conti di risparmio a cittadini e aziende dove sarà possibile depositare somme che abbiano il capitale garantito dallo Stato e un equo rendimento. I residenti dello Stato potranno in sostanza utilizzare questo conto corrente elettronico di risparmio per i pagamenti verso altri conti dello stesso tipo. Saranno aperti gratuitamente e consentiranno il deposito volontario di somme come forma alternativa di investimento in Titoli di Stato dematerializzati in euro, senza scadenza e rimborsabili.

In materia di cessione di crediti

d'imposta e di crediti Iva interviene anche la Lega. Per trasformarli in liquidità vera occorre superare il «merito del credito» con un debito effettivo. La via, secondo Garavaglia, è quella di far transitare il tutto sulle finanziarie regionali che potranno compensare le tasse che devono pagare (debito effettivo) con un credito oggettivo (quelli certificati dall'agenzia delle Entrate, come i bonus per i lavori o quelli Iva).

Italia Viva punta invece al rafforzamento patrimoniale delle imprese con un credito d'imposta del 25% (ora è al 20%) per conferimenti in denaro, in una o più società. Il bonus fiscale spetta per gli aumenti di capitale di società che abbiano ricavi fino a 250 milioni (anziché 50 milioni) e indipendentemente dall'aver subito una riduzione dei ricavi pari almeno al 33%, a causa dell'emergenza Covid.

Ance Fratelli d'Italia vuole riscrivere i bonus fiscali per la capitalizzazione delle imprese. I due crediti d'imposta sui conferimenti e sulle perdite dovrebbero essere sostituiti da un Ace rafforzato con coefficiente nozionale al 4,5% e un credito d'imposta del 20% per chi immette liquidità in azienda fino a un massimo di 1,5 milioni. Per chi è in perdita potrebbe intervenire il carryback, ossia la possibilità di ridurre il prelievo sugli utili 2019 con la perdita 2020.

—M. Mo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli emendamenti

Proposte di modifica al DL Rilancio

Forza Italia	1.450
Lega	1.407
Pd	1.109
Fratelli d'Italia	1.055
M5S	1.048
Italia Viva	561
Leu	206
Altri	1.159
Totale	7.995



Piano Colao Infrastrutture e incentivi alle imprese che rientrano

Barbara Fiammeri

— a pag. 5

Il piano Colao a Palazzo Chigi: cantieri e incentivi a chi rientra

Il documento. Cento schede per venti obiettivi con cronoprogramma. Per le infrastrutture un progetto di opere strategiche e un «presidio di esecuzione»: sovrapposizioni ampie con il Dl semplificazioni

ROMA

Vittorio Colao ieri è rientrato in Italia per un incontro «personale» a Milano ma subito dopo è ripartito per Roma, proprio nel giorno in cui era stato annunciato l'invio a Palazzo Chigi del documento conclusivo della task force per la ripartenza guidata dall'ex ad di Vodafone. Al momento non risulta alcun appuntamento in agenda con il premier Giuseppe Conte ma il faccia a faccia non è da escludere. Anche perché il documento, contenente un centinaio di progetti per 20 obiettivi, partorito dal comitato di esperti è il prodotto di una serie di confronti non solo con singoli esponenti del Governo ma anche con manager e rappresentanti di categorie dai quali sono arrivati assieme alle segnalazioni delle principali criticità anche suggerimenti.

Di qui l'indicazione dei tempi per la messa a terra delle singole misure che vengono evidenziate dal piano di Colao. A partire dall'individuazione delle infrastrutture di «interesse nazionale» per le quali deve essere introdotta una procedura ad hoc, attraverso l'introduzione di un «presidio di esecuzione» che consenta lo snellimento delle procedure per la realizzazione delle opere. Vale per quelle materiali (a partire dall'estensione dell'Alta velocità senza escludere il Ponte sullo Stretto)

ma anche e a maggior ragione per la digitalizzazione dell'intero territorio nazionale. Contemporaneamente vanno rafforzati e accelerati gli investimenti per potenziare la green economy così come gli incentivi per facilitare il reshoring, il rientro delle imprese che hanno preferito andare a produrre all'estero e che bisogna invogliare a tornare attraverso aiuti fiscali e non solo. Non manca poi un'attenzione agli interventi a sostegno dell'occupazione femminile, che è stata quella più colpita, in termini di perdita di posti di lavoro, dal Coronavirus.

Resta da capire però il punto di caduta: quanto del lavoro del team di Colao sarà utilizzato dal Governo. Sono passati appena due mesi da quando Conte lo investì del ruolo di Capo della Task force per individuare le ricette per superare la recessione provocata da Covid-19. Il rapporto tra il premier e il manager residente a Londra non è mai decollato. Forse anche per le voci che indicavano Colao tra i possibili candidati alla sostituzione dell'avvocato del popolo. Fatto sta che a questo punto il documento finale della task force - per dirla con Conte - sarà solo uno dei «contributi» sul tavolo di Palazzo Chigi e comunque non sarà di certo la scaletta degli Stati generali annunciati dal premier che dovrebbero tenersi tra 10 e 11 giugno.

Da sottolineare, inoltre, che fra le proposte del piano Colao ci sono, curiosamente, anche molte misure a cui il presidente del Consiglio sta già lavorando per renderle effettive nel decreto semplificazioni, in agenda per metà giugno. Fra queste anche la riforma dell'abuso di ufficio, una limitazione della fattispecie del danno erariale per i funzionari pubblici, l'aumento al 30% dell'anticipazione concessa all'appaltatore di lavori pubblici, lo snellimento delle procedure per la valutazione di impatto ambientale, fino alla semplificazione degli iter autorizzativi per l'edilizia privata. Sarà interessante vedere cosa pensa Colao della disputa che sta spaccando il governo in merito agli strumenti per il rilancio degli investimenti pubblici: commissari straordinari, sospensione del codice appalti e modello Genova a tutto campo o semplificazione delle procedure ordinarie restando nel perimetro del codice degli appalti, sia pure corretto? Oggi questa disputa spacca il governo, la maggioranza, il mondo delle imprese e una soluzione di compromesso (o una scelta drastica) andrà trovata entro un paio di settimane.

—B.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il lavoro
della task
force sarà
uno dei con-
tributi per
gli Stati
generali del
10-11 giugno
Colao da ieri
a Roma**



**Task force
Colao.** L'ex ad di
Vodafone Vittorio
Colao

**Vittorio Colao. Alla guida
della task force del Governo**



CREDITO. Finanziamenti per mutui e prestiti

Da Intesa Sanpaolo tassi convenienti per edilizia «green»

Pensati per chi ristruttura in modo ecosostenibile o per chi acquista

Nella giornata mondiale dell'ambiente, Intesa Sanpaolo annuncia l'offerta di finanziamenti «green», mutui e prestiti personali, che premiano con condizioni di tasso vantaggiose chi acquista immobili ad elevata efficienza energetica e cioè in classe maggiore o uguale a B e chi effettua una riqualificazione per migliorare la classe energetica di appartenenza dell'immobile. Secondo le stime più recenti, in Triveneto gli edifici residenziali con elevate prestazioni energetiche, cioè certificati in classe A o B sono ancora la minoranza. Si tratta del 16% in Veneto, del 18% in Friuli Venezia Giulia, del 13% in Trentino, mentre il dato per l'Alto Adige non è confrontabile per l'adozione della certificazione CasaKlima.

MEDIA E TIPOLOGIA. L'investimento medio delle riqualificazioni nelle tre regioni si aggira intorno agli 11 mila euro, con il Trentino Alto Adige che traina la macroregione a 14 mila euro medi per intervento. Tra le tipologie più frequenti ai fini delle detrazioni fiscali, ci sono i serramenti (35% in Veneto, 37% in Friuli Venezia Giulia e 39% in Trentino Alto Adige) seguiti

da schermature (26% in Veneto, 24% in Fvg, 20% in Trentino Alto Adige) e caldaie a condensazione (17% in Veneto, 19% in Friuli e 16% in Trentino Alto Adige), come evidenzia Enea, l'agenzia nazionale per l'energia e l'ambiente.

ECOBONUS. Intesa Sanpaolo anticiperà il credito previsto dal recente decreto Rilancio, il cosiddetto Ecobonus, che permetterà al cliente di realizzare i lavori necessari. I finanziamenti sono disponibili sotto forma di prestito per la ristrutturazione e di mutui per l'acquisto o la ristrutturazione, anche per durate fino a 40 anni, a copertura anche del 100% del valore della casa e senza limiti di importo (surroga esclusa).

ATTESTATO. Oltre a prevedere uno sconto sul tasso del mutuo, Intesa si fa economicamente carico dell'attestato di prestazione energetica, indispensabile per dimostrare il passaggio ad una classe energetica superiore. «Nelle circa 610 filiali del Nordest i clienti possono ricevere consulenza preliminare», assicura Renzo Simonato, direttore regionale Veneto, Friuli e Trentino Alto Adige. ● **Va.Za.**



IN BREVE

Dai costruttori polizza anti Covid ai dipendenti

BELLUNO Più tutela per i lavoratori edili, anche contro il Covid. Sarà ora possibile grazie all'assicurazione sottoscritta dalla sezione Costruttori edili di Confindustria Belluno Dolomiti per tutti i lavoratori del comparto. «La sicurezza è una priorità» dice Antonio Olivotto, presidente della sezione.



L'inchiesta Tunnel, appalti nel mirino. La ditta: noi corretti Brennero, indagata la trevigiana Emaprice

TRENTO Sono otto gli indagati dalla Procura di Trento per una serie di appalti «sospetti». Tra questi ci sono i responsabili della società Emaprice di Possagno (nel Trevigiano), con ipotesi di reato, a vario titolo, di turbata libertà degli incanti, truffa e peculato. Al centro il rapporto con Konrad Bergmeister ex ad del tunnel di base del Brennero e progettista della società del Gruppo Daniele. «Massima trasparenza con gli inquirenti. Siamo sicuri che sarà accertata la nostra totale estraneità alla vicenda» si difende la famiglia Daniele.

a pagina 3 **Roat e Citter**

Appalti del Brennero la trevigiana Emaprice indagata «Siamo estranei»

TRENTO «Massima trasparenza con gli inquirenti. Sicuri che sarà accertata la nostra totale estraneità alla vicenda». Con una nota ufficiale, la famiglia Daniele fa scudo sul ruolo della sua azienda, la Emaprice di Possagno, nel Trevigiano, finita nell'inchiesta della procura di Trento su presunti appalti irregolari nei cantieri trentini. Otto gli indagati, tra i quali i responsabili della società trevigiana, con ipotesi di reato, a vario titolo, di turbata libertà degli incanti, truffa, falsità materiale, peculato e rivelazione del segreto d'ufficio. Al centro dell'indagine ci sono i rapporti tra l'ingegnere Konrad Bergmeister e la società di Possagno. Il primo con un doppio ruolo, quello pubblico di ex amministrato-

re per la parte austriaca della Bbt, società responsabile della costruzione del tunnel del Brennero, e quello privato di progettista per Emaprice. Società che, per gli inquirenti avrebbe un ruolo centrale in quanto impegnata in diversi cantieri collegati al tunnel del Brennero. In Austria in val Paddaster, dove tra il 2012 e il 2013, ha realizzato il portale di accesso per il cunicolo di drenaggio. Ma anche in Italia dove nel 2019 si è aggiudicata l'appalto da 7,5 milioni per il collegamento tra la statale 12 e l'area di cantiere della Bbt. Tutti incarichi che la società ha vinto con regolare gara d'appalto e tutti, secondo la procura, assegnati allo studio dell'ingegnere altoatesino. Ipotesi smentita però dai Da-

niele che precisano: «Emaprice non ha conferito alcun incarico allo studio Bergmeister per le predette opere». Sotto la lente degli inquirenti ci sono in particolare 4 appalti e i presunti accordi illeciti con cui sarebbero stati affidati, che hanno portato, il 26 maggio la guardia di finanza a perquisire le sedi della società per acquisire documenti relativi ad appalti e lavori. Ol-



tre al tunnel del Brennero (Emaprice era stata incaricata anche dei lavori per il nuovo collegamento stradale tra la statale 12 e la futura area di emergenza a servizio dall'area di base del Brennero) sono stati acquisiti tutti i documenti relativi allo svincolo di Trento nord, opera del costo complessivo di 30 milioni euro, in parte pagata da A22 (l'investimento di Autostrada del Brennero è di 12 milioni di euro). I lavori sono iniziati a fine maggio del 2019 e prevedono la realizzazione dello svincolo tra la tangenziale di Trento e la strada provinciale 235 dell'Interporto. Così come i lavori per il ponte in val Nambrone (costo 500.000 euro) e i lavori di messa in sicurezza del Viadotto Canova di Gardolo affidati alla società di costruzione trevigiana. «La gara per l'appalto dello svincolo di Trento Nord non è stata vinta da Emaprice – precisa la società –, che ha partecipato indicando due studi di progettazione, tra i quali Bergmeister. Emaprice era arrivata seconda e ha avuto l'incarico solo perché la prima classificata ha rinunciato. In occasione delle verifiche della Guardia di Finanza, abbiamo fornito massima trasparenza e collaborazione per poter mettere in luce la regolarità e correttezza del nostro operato, certi che la procura di Trento accerterà si spera velocemente l'estraneità di Emaprice alla vicenda».

Dafne Roat
Milvana Citter

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli indagati

Sono otto gli indagati dalla Procura di Trento per una serie di appalti «sospetti». Tra questi otto ci sono i responsabili della società Emaprice di Possagno (nel Trevigiano), con ipotesi di reato, a vario titolo, di turbata libertà degli incanti, truffa, falsità materiale, peculato e rivelazione del segreto d'ufficio.

Il legame

Al centro dell'indagine ci sono i rapporti tra l'ingegner Bergmeister e l'azienda di Possagno

Raffica di osservazioni ed espropri Il treno per Tessera parte in salita

Case abbattute, famiglie prigioniere, incognita stadio: servono indennizzi. Incontro al Candiani

**L'assessore Boraso
Ci sono troppe criticità,
deve essere ascoltato
il territorio. L'arrivo a
cappio una spesa inutile**

MESTRE Punto primo: prevedere indennizzi per chi si troverà circondato da strade e ferrovia. Secondo: modificare il tracciato, fatto in fretta in furia da Rfi e Italferr per non perdere il treno dei finanziamenti per le Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026. Ma è una corsa contro il tempo, perché Ca' Faretto deve presentare entro il 14 giugno le osservazioni al progetto del collegamento ferroviario per l'aeroporto Marco Polo. Quello che lo scalo attende da sempre, quello che servirebbe anche per portare i tifosi allo stadio (se mai verrà costruito), se non fosse che il cantiere della linea impedirà qualsiasi intervento per cinque anni. Peccato che il tracciato non è stato concordato con nessuno: il Comune presenti le osservazioni hanno risposto i tecnici di Rfi, poi la partita si sposterà nella conferenza dei servizi. Per questo il sindaco ha dato mandato all'assessore alle Mobilità Renato Boraso e ai consiglieri comunali del territorio di raccogliere tutte le criticità in vista del malloppo che l'amministrazione invierà sul progetto definitivo. Domani ci sarà l'illustrazione pubblica al centro culturale Candiani e in videoconferenza, mercoledì è previsto il dibattito in commissione consi-

gliare, venerdì la giunta, che metterà il timbro sulle osservazioni, Ci saranno quelle di cittadini, associazioni, comitati e degli uffici tecnici di Ambiente, Urbanistica, Lavori pubblici e Avvocatura civica.

«Troppo invasivo», è il ritornello che ormai si ripete analizzando il progetto. La nuova bretella di otto chilometri si stacca dalla linea storica Venezia-Trieste per arrivare all'aeroporto. Il primo tratto sarà prevalentemente allo scoperto in stretto affiancamento della bretella autostradale, ci sarà poi una parte in viadotto, in trincea fino alla galleria artificiale e l'arrivo «a cappio» a binario unico. Il problema è che il percorso individuato rende prigioniera una ventina di famiglie tra due cavalcavia e due ferrovie, andando così a ricreare quello che hanno vissuto per anni i residenti di via Gazzera Alta, per questo l'amministrazione chiede indennizzi veri così come sono stati pensati per il Passante. Anche perché a regine passeranno ogni giorno (queste le stime di Rfi) 56 treni passeggeri regionali e 36 a lunga percorrenza, dalle cinque della mattina alle undici della sera. «Vanno ricreati i protocolli che hanno permesso gli accordi bonari utilizzati per le grandi opere del Veneto, la bretella è una infrastruttura non solo locale ma ha una funzione strategica per tutta la regione — dice il vicepresidente del consiglio comunale Saverio Centenaro —

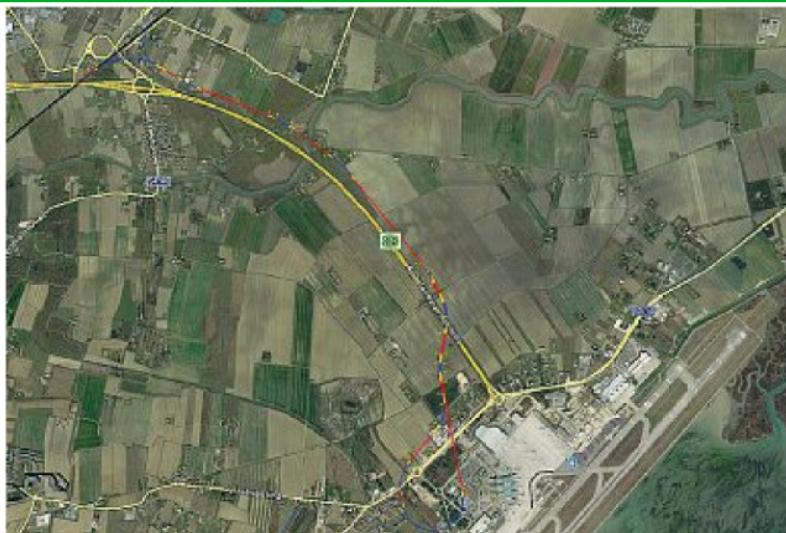
E' necessario prevedere indennizzi anche per chi si troverà circondato da strade e binari, dandogli la possibilità di scegliere anche di lasciare la propria abitazione».

Poi ci sono le demolizioni, tante, oltre venti edifici, l'intero borgo di Ca' Litomarino sarà spazzato via dal passaggio della ferrovia e dalle opere complementari necessarie alla realizzazione. «Ci sono una miriade di criticità che vanno affrontate — dice l'assessore Boraso — che riguardano anche il tema dello stadio per cui non è prevista nessuna fermata, le aree di laminazione, la distruzione dell'azienda Berti salvata dagli operai e adesso colpita dalla bretella ferroviaria. Ma anche l'arrivo a cappio mi risulta difficile da capire, è una spesa inutile. Per questo il Comune si farà carico di tutte le segnalazioni e osservazioni». Che saranno davvero tante, se le associazioni del territorio si stanno muovendo da giorni, nonostante il progetto sia stato presentato in Regione ai primi di maggio, in piena emergenza coronavirus. Il costo dell'intervento è stato quantificato in 425 milioni, cento dei quali solo per quel tratto attorno all'aeroporto contestato (era più semplice una stazione di testa), quasi cinquanta i mesi di lavori previsti, poco meno di quattro anni e mezzo, giusto in tempo per arrivare pronti per le Olimpiadi di Milano-Cortina.

F. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il progetto contestato

Il tracciato individuato da Rfi e Italferr e depositato in Regione. C'è tempo fino al 14 giugno per presentare le osservazioni. Molte le case che saranno abbattute, altre saranno circondate dai binari (Foto Errebi)

Porti, Trieste in rivolta per il manager veneto artefice della rinascita

Barricate per D'Agostino, revocato da una sentenza Anac

VENEZIA L'espressione più ricorrente è probabilmente l'aggettivo «kafkiano». La vicenda è quella di Zeno D'Agostino, 52 anni, il manager veronese che ha risollevato in pochi anni lo scalo marittimo di Trieste dalla decadenza e che oggi, quattro anni più tardi, viene rimosso dalla presidenza del porto stesso per una sentenza dell'Autorità anticorruzione (Anac) perché, all'epoca della nomina, nessuno si è accorto che c'era un impedimento. Questione formalmente motivata, va subito detto, ma che pare di nessuna sostanza a chi in queste ore stia cercando di interpretare lo spirito delle norme che decidono l'«inconfirmità» delle cariche secondo la natura dell'Anac. D'Agostino, in sintesi, nel novembre 2016 non avrebbe potuto assumere la carica di presidente dell'Autorità portuale perché, contemporaneamente, aveva lo stesso incarico nella controllata (al 40%) Trieste Terminal passeggeri (Ttp), benché senza deleghe e compenso e solo perché, spettando all'Autorità portuale la designazione del presidente, il titolo era toccato a lui in quanto, all'epoca, commissario.

Non poteva essere diversamente, insomma. E in ogni caso nessuno ha avuto nulla da dire anche perché i numeri che D'Agostino è riuscito a scrivere sulla curva di crescita del porto triestino hanno negli anni successivi prodotto volumi, fatturati ed occupazione in modo incontestabile. Nel 2019, toccando i 61,9 milioni di tonnellate

di merce movimentata, contro i 57 del 2015, Trieste è diventato il primo scalo italiano dal quale sono partiti ed arrivati 9.771 treni mentre quattro anni prima non arrivavano a 6 mila. E che si era proiettato in ulteriori sviluppi in scia al progetto della Via della Seta. Perciò c'è una ragione se ieri, di fronte alla sede del porto, al presidio a sostegno del presidente destituito hanno partecipato in forma compatta dai sindacati dei lavoratori del porto a tutte le autorità istituzionali dei vari livelli di governo. E il ministero dei Trasporti si è subito attivato per nominare un commissario per scongiurare la discontinuità del percorso impostato da D'Agostino. «Passata la fase dell'indignazione e della tristezza ora occorre far tacere il cuore e la pancia e iniziare a usare la testa», ha detto lo stesso manager ai manifestanti, originario di Verona, ma con un curriculum che lo ha portato in decine di incarichi legati a portualità e logistica in Italia e all'estero, oltre ad insegnare al master di logistica dell'università Ca' Foscari di Venezia. «C'è bisogno di restare uniti, l'errore più grosso è dividerci. Gli avvocati stanno lavorando per andare al Tar tra lunedì e martedì».

Sostegno morale arriva anche dal Porto di Venezia e dal presidente dell'Autorità Pino Musolino: «Dico solo - ha scritto ieri su Twitter - che Zeno D'Agostino è un grande professionista, un collega da

cui imparare e un amico. E che, a volte, questo Paese fa di tutto per demotivare e affossare le sue migliori risorse. Tutta la mia solidarietà e vicinanza a lui e alla sua famiglia. E forza Porto di Trieste».

E poi il predecessore e amico-avversario di D'Agostino, Paolo Costa, che aveva tentato di lanciare la sfida del porto off-shore, riconosce come mettere D'Agostino nelle condizioni di «non fare più quel mestiere non è utile a nessuno. Poi, ovviamente - aggiunge Costa - entriamo nell'ordine del rispetto delle regole e questa è una faccenda per avvocati. Personalmente mi chiedo a chi giovi aver segnalato il problema all'Anac. La vicenda mi ricorda quella che toccò, alcuni anni fa, al presidente del porto di Brindisi, Hercules Haralambides, uno dei più grandi esperti di porti al mondo. Qualcuno fece ricorso: un greco, quindi incompatibile con gli interessi di uno scalo italiano».

A «credere poco alle manine furtive» è però Deborah Seracchiani, deputato Pd ed ex presidente della Regione Friuli Venezia Giulia: «Penso che l'accertamento Anac sia legato ad alcune questioni sulle attività del porto che non poteva eludere. Ritengo vi siano tutte le condizioni per ricorrere e spero che il problema sia superato, visti i grandi investimenti progettati a vantaggio non solo di Trieste ma di tutto il Nordest».

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Musolino
D'Agostino
è un collega
da cui
imparare
Questo
Paese fa
di tutto per
affossare le
sue migliori
risorse

Serracchiani
Accerta-
mento Anac
legato a
questioni
sulle attività
del porto
Ci sono le
condizioni
per poter
ricorrere

Costa
Mettere
D'Agostino
nelle
condizioni
di non fare
più il suo
mestiere
non è utile
davvero a
nessuno



Sbarcato Zeno D'Agostino, 52 anni, il manager che ha rilanciato il porto di Trieste

EDILIZIA

I costruttori fanno partire l'assicurazione anti-Covid

Il presidente di categoria Antonio Olivotto contesta l'attendismo del sindacato «Alla fine abbiamo deciso di partire noi da soli»

BELLUNO

Gli industriali edili bellunesi forzano la mano ai tavoli bilaterali e attivano un'assicurazione anti-Covid per i lavoratori.

«La sicurezza degli operai è una priorità per le imprese. Lo è ancora di più oggi in questa nuova fase con la sostanziale ripresa di tutte le attività e con un rischio di contagio molto limitato», spiega Antonio Olivotto, presidente della sezione costruttori edili di Confindustria Belluno Dolomiti. «Non possiamo permetterci una ripresa dell'infezione da Covid e per fare questo, prevenzione e sicurezza sono fondamentali. Per contribuire però ad una maggiore tutela dei nostri lavoratori delle imprese edili abbiamo deciso di fare qualcosa di più, sottoscrivendo una assicurazione anti-Covid che, in caso di infezione, possa garantire un supporto economico ed alcuni servizi in aiuto a loro e rispettive famiglie».

Una presa di posizione degli industriali che arriva dopo una lunga attesa: «Abbiamo studiato questa soluzione settimane fa, proponendolo in primis alle nostre controparti sindacali negli enti bilaterali bellunesi, ci siamo confrontati e abbiamo aspettato che a livello nazionale maturassero iniziative concrete», continua Olivotto, «sono però passate settimane inutilmente e come imprenditori abbiamo deciso di passare

ai fatti. In particolare per gli operai che in queste settimane non hanno smesso ove possibile di lavorare anche nel picco della pandemia. Si tratta di un'idea che avremmo voluto concretizzare ed estendere a tutti gli operai della provincia, ma la parte sindacale che governa con noi l'ente bilaterale preposto alla tutela della sicurezza non ha forse colto la gravità del momento e l'urgenza di azioni immediate e concrete».

Secondo Olivotto, infatti, non si sarebbe potuto aspettare oltre, in attesa di un accordo che forse non sarebbe mai arrivato: «Il miglioramento generale, l'adozione di modelli e protocolli di sicurezza sono essenziali», sottolinea il presidente degli edili, «ma questo era il momento di lanciare un segnale che potesse superare gli schemi abituali. Lo dico con rammarico, ma di fronte all'inerzia di certe posizioni, abbiamo deciso di fare da soli, con un contributo della sezione e con l'aiuto degli imprenditori associati che hanno aggiunto la differenza economica per coprire l'assicurazione di tutti i loro operai e tecnici. Credo sia un segnale doveroso verso le nostre maestranze, anche se l'auspicio più grande è che tutto ciò non serva a nulla. Con la Cassa edile e la Scuola edile stiamo programmando l'uso di parte delle riserve economiche per l'acquisto di strumenti atti a migliorare la sicurezza, promuovendo corsi di formazione e soprattutto una cultura della sicurezza tra tutte le imprese e gli operai. Questo è fondamentale».

FABRIZIO RUFFINI



Antonio Olivotto



UN SETTORE IN CRISI

Edilizia, 9 mila lavoratori sono senza stipendio

Il lungo blocco ha costretto le aziende a sospendere le attività e a lasciare i dipendenti a casa
L'allarme della Fililea-Cgil: «Senza versamenti, rischia di saltare la nostra Cassa di assistenza»

Nessuna delle 300 imprese bellunesi è riuscita a evitare la cassa. Considerando l'indotto, sono 9 mila lavoratori a casa. DALL'ANESE/APAG.13

ECONOMIA BELLUNESE

Edilizia in crisi, a casa 9 mila lavoratori «E ora occhio alle infiltrazioni mafiose»

L'allarme di Marco Nardini (Fililea Cgil): «Perso il 60% del monte salari. Se le aziende non versano, la Cassa Edile salta»

Paola Dall'Anese / BELLUNO

Preoccupa il futuro dell'edilizia bellunese. E non solo per quanto riguarda la ripresa dei lavori. L'allarme suona anche per le possibili infiltrazioni mafiose e 'ndranghetiste che potrebbero registrarsi nel post-Covid. Per questo motivo, il segretario della Fililea Cgil, Marco Nardini, chiede la convocazione di un tavolo ad hoc in prefettura.

ANALISI DEL SETTORE

Nessuna delle 300 imprese edili bellunesi è riuscita a evitare la cassa integrazione. «Questo significa 3 mila lavoratori a casa, addirittura 9 mila se si considera l'indotto del settore», precisa Nardini. Ma la cosa ancora più allarmante è che «alla maggior parte di questi lavoratori, dipendenti perlopiù di imprese artigiane con un basso numero di addetti, non è ancora stata pagata la cassa in deroga», critica il sindacalista. «Le aziende, per non incidere sui bilanci già risicati, hanno deciso di non anticipare nemmeno la cassa integrazione ordinaria, lasciando migliaia di dipendenti senza uno stipendio». E cosa dire poi del settore del legno che ha lavorato fino a maggio abbastanza tranquillamente? «Ora le imprese, non potendo più esportare il legname, stanno

chiedendo ulteriori periodi di ammortizzatori sociali, qualcuna sta addirittura meditando di chiudere». Una situazione, quella del legno, ancora più pesante dell'edilizia, proprio perché si tratta di imprese piccole.

INIZIO ANNO INCORAGGIANTE

Eppure il 2020 era partito molto bene, come precisa il segretario della Fililea. «Avevamo registrato un aumento del 15% del monte salari, quindi speravamo in una buona ripresa. Poi il coronavirus ha rovinato tutto, riportando il settore dell'edilizia ai risultati pre 2010. A marzo abbiamo registrato un -40% di massa salari, e ad aprile un -60%».

La ripresa sembra arrivare pian piano, anche se le imprese bellunesi vengono fuori da tre mesi di cassa invernale (da dicembre a febbraio) che il Covid ha prolungato fino a ora, con l'aggravante che pochissime aziende hanno anticipato la cassa. Per venire in aiuto a imprese e lavoratori la cassa edile ha pensato di anticipare parte dell'accantonamento che viene dato a fine anno, erogando anche il premio di categoria. «Abbiamo aiutato le imprese permettendo loro di rateizzare i versamenti alla cassa edile», tiene a precisare Marco Nardini.

CASSA EDILE IN DIFFICOLTÀ

In questi mesi di emergenza, c'è stata la possibilità di derogare al lockdown. «Noi siamo stati fortunati, perché avevamo in piedi diversi cantieri, come quelli di Vaia, dei Mondiali, del dissesto idrogeologico e qualche lavoro privato. Abbiamo controllato tutte le imprese che hanno ripreso per verificare l'attinenza al protocollo per la sicurezza».

Oggi, stanno lavorando diverse imprese in vari settori dalla messa a terra dei cavi elettrici a quelle per la stesura della banda larga e per la posa dei condotti del gas. «Purtroppo la maggior parte di queste non hanno contratti edili», fa notare Nardini, «appartenendo ai settori del metalmeccanico, dell'agricoltura, dei multiservizi o delle cooperative. Questo significa che, pur accaparrandosi appalti con soldi pubblici e fondi di confine, non versano un euro nella cassa edile, che sta soffrendo. Le



nostre casse rischiano di rimanere a secco».

OCCHIO AI SUBAPPALTI

La situazione rischia di aggravarsi se il governo dovesse decidere di abbassare la soglia dei lavori da subappaltare, portandola intorno dal 40-50%. «Significherebbe non riusciremo più a tenere sotto controllo queste imprese, che sono per la maggior parte microimprese. Se questo dovesse succedere, la provincia di Belluno potrebbe diventare terreno fertile per infiltrazioni di gruppi mafiosi o 'ndranghetisti. Ed è per questo che, come Fillea Cgil e Filca Cisl, abbiamo chiesto alla Prefettura di avviare un tavolo di confronto».

«Il Veneto ha un elevato tasso di infiltrazioni mafiose nata dalla commistione di banche, cantieri edili, malaffare, mafia. L'abbassamento delle percentuali di subappalto, che noi sindacati abbiamo sempre combattuto, non farà che aumentare questo rischio», ribadisce preoccupato Marco Nardini, che aggiunge, in conclusione: «Siamo contrari a queste scelte del governo, ma per evitare problemi è necessario tenere altissima la guardia. Ecco la necessità di un tavolo in prefettura per mettere in piedi un sistema di controllo efficace». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PERICOLO INCENDI

«Servono un piano di evacuazione e piccole dighe»

Il rischio incendi ha fatto riunito ad Alleghe, i sindaci dell'Agordino. La massa di alberi schiantati con Vaia rischia di diventare una bomba ad orologeria. La legna è secca e basta un temporale per innescare un rogo. «Come Fillea abbiamo lanciato l'allarme ancora mesi addietro», dice Marco Nardini «Ora bisogna intervenire eliminando la legna o creando piccole dighe dove convogliare l'acqua in caso di incendio. Serve un piano di

IL PROBLEMA

Troppi infortuni «La formazione è fondamentale»

Con la ripresa dell'edilizia sono tornati anche gli infortuni. «Questo perché manca una formazione adeguata del personale, formazione che deve essere svolta non da remoto o con consulenti esterni: le imprese devono venire nel luogo deputato per farlo che è la scuola edile a Sedico», dice Marco Nardini della Fillea Cgil. «Se non si va nei luoghi deputati alla formazione, e la scuola edile è tra le migliori, gli infortuni ci saranno ancora».



Lavoratori in azione in un cantiere edile

La superstrada

Pedemontana pronto il tratto Malo-Valdastico

► **VENEZIA** Il tratto della Pedemontana tra Malo e la Valdastico sarà aperto «tra una decina di giorni, al massimo tra due settimane e siamo già pronti per altri tratti». Lo ha detto il presidente del Veneto, Luca Zaia, il quale ha ricordato che l'opera contempla 95 chilometri di strade, per un investimento di 2 miliardi e 258 milioni di euro, coinvolgerà 36 Comuni e impegnerà 1.600 lavoratori. «C'è un fine lavori programmato per contratto a fine dicembre 2020, ma se non si rispetterà la data è perché il lockdown ha pesato anche sui cantieri, questo è logico». Per quanto riguarda le elezioni, Zaia e altri governatori confidano ancora nella "finestra" di luglio, ma se proprio si dovesse andare a settembre la richiesta è che si voti non il 20 e men che meno il 27, come si sta ipotizzando, ma prima che inizino le scuole. «Siamo in un Paese nel quale abbiamo capito che andare a votare è un problema - ha detto il presidente della Regione - io mi metto dalla parte dei cittadini che vogliono andare a votare. Pensare che si riapre tutto ma non si va a votare, qualcuno dovrà spiegarlo ai cittadini». «Come presidenti di Regione - ha aggiunto Zaia - abbiamo dimostrato di essere persone per bene, abbiamo detto: volete farle più in là? ne prendiamo atto. Anche se io non sono d'accordo, secondo me vanno fatte il prima possibile. Spero che almeno si facciano prima della riapertura delle scuole: non ha senso aprire le scuole, chiuderle per le elezioni, poi riaprirle ribonificando tutto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Emaprice nel giro di appalti sospetti

►La Procura di Trento indaga per turbativa d'asta nei lavori al Brennero e coinvolge anche la società che opera al Codivilla
►Il sindaco: «I nostri protocolli sui Mondiali sono ferrei e con la pandemia li abbiamo inaspriti ulteriormente»

**UFFICI PERQUISITI
DALLA FINANZA
CON L'ACQUISIZIONE
DI DOCUMENTI
SU AFFIDAMENTI
E PROGETTAZIONI**

CORTINA D'AMPEZZO

La ditta Emaprice, che a Cortina gestisce una serie di grandi appalti, tra cui il Codivilla-Putti, finisce nell'occhio del ciclone di un'inchiesta giudiziaria aperta dalla Procura di Trento relativamente allo scontro nato ai vertici della Bbt, società responsabile della costruzione del tunnel del Brennero. Lo riporta il quotidiano il Corriere del Veneto riferendo di perquisizioni arrivate fino alla sede del Gruppo Daniele a Possagno (Tv) con sede legale a Bolzano. La guardia di finanza di Trento si è presentata negli uffici della società Bbt con in mano un decreto di acquisizione documenti relativi a opere, capitolati e affidamenti di lavori, sui quali la Procura ipotizza anche il reato di turbativa

d'asta. Acquisiti anche documenti relativi all'appalto del nuovo svincolo di Trento nord, vinto proprio dalla Emaprice.

Al centro dell'attenzione ci sarebbe proprio la società di costruzioni Emaprice, trascinata nel vortice dello scontro nato tra i due amministratori della Bbt, poi rimossi da Ferrovie, Konrad Bergmeister e Raffale Zurlo. Sarebbe stato lo stesso Zurlo con le sue dichiarazioni a far partire l'inchiesta contro Bergmeister che, oltre ad amministrare la parte austriaca della Bbt, lavorava anche come progettista per Emaprice spa, impegnata in diversi cantieri collegati al tunnel. In Austria in val Pader, ma anche in Italia dove nel 2019 Emaprice si è aggiudicata l'appalto da 7,5 milioni per il collegamento tra la statale 12 e l'area di cantiere della Bbt. Incarichi ottenuti sempre con regolari gare d'appalto.

Tuttavia spesso e volentieri, Emaprice, sempre secondo quanto riferisce il quotidiano veneto, avrebbe assegnato la progettazione allo studio di Bergmeister che era anche il committente. Alla base delle ipotesi

di accusa ci stanno presunti appalti irregolari e costi gonfiati.

Emaprice è un nome diventato preminente nel panorama delle opere pubbliche di Cortina, ma anche nel mondo sportivo con la sponsorizzazione di molteplici iniziative. Tra le opere più importanti ci sono il traguardo di Rumerlo destinato ad ospitare i Mondiali di sci 2021. Ma l'appalto più consistente riguarda il Codivilla-Putti per il quale, il 2 ottobre scorso, tra Emaprice e Gvm, ovvero la società che ha preso in gestione ventennale l'ospedale, è stata sottoscritta la consegna di lavori di ristrutturazione con un contratto da 17 milioni 900 mila euro. Il sindaco Gianpietro Ghedina non entra nel merito dell'inchiesta, ma assicura che sugli appalti a Cortina c'è un ferreo controllo. «Per i Mondiali, ad esempio - spiega Ghedina - abbiamo assunto protocolli molto rigidi per evitare infiltrazioni di qualsiasi tipo. Protocolli che sono stati inaspriti ancor di più alla luce dell'emergenza Covid. Perché è chiaro che qui ci sono grossi interessi».





IL MAXI-CANTIERE La ristrutturazione del Codivilla, vinta dalla Emaprice, che vale la bella cifra di 18 milioni di euro

Scuola Sicurezza sismica: 800mila euro a Castion

In arrivo oltre 800 mila euro per la scuola di Castion: gli investimenti del Comune sfondano quota 1 milione 200 mila euro. A tanto, infatti, ammontano i cantieri previsti nel 2020 all'interno degli edifici scolastici da Palazzo Rosso. L'ultimo importante finanziamento ha fatto schizzare la cifra oltre il milione rendendo quello in corso un anno d'oro per l'edilizia scolastica.

Trentin a pagina VI

Scuola di Castion 800mila euro in arrivo da Roma

► Destinati alla sicurezza sismica. Con altri investimenti comunali gli istituti riceveranno un milione e 200mila euro

**ALLE GABELLI
TRA FONDI COMUNALI
E STATALI
IL CONTO
SUPERA I 5,3
MILIONI DI EURO**

SALTO DI QUALITÀ

BELLUNO In arrivo oltre 800 mila euro per la scuola di Castion: gli investimenti del Comune sfondano quota 1 milione 200 mila euro. A tanto, infatti, ammontano i cantieri previsti nel 2020 all'interno degli edifici scolastici da Palazzo Rosso. L'ultimo importante finanziamento ha fatto schizzare la cifra oltre il milione rendendo quello in corso un anno d'oro per l'edilizia scolastica.

LA ELEMENTARE DI CASTION

Arriveranno dai fondi per

l'edilizia scolastica recentemente sbloccati dal Ministero dell'Istruzione, gli 800 mila euro attesi a breve. Verranno inoltrati al Comune di Belluno tramite la Regione Veneto, per mettere in sicurezza sismica la scuola primaria Valeriano di Castion. La notizia è arrivata in questi giorni a Palazzo Rosso. «Questo importante finanziamento ci permetterà di coprire al 100% il costo dell'intervento - commenta l'assessore ai lavori pubblici, Biagio Giannone -. Il cantiere alla primaria si aggiunge così ai tanti altri finalizzati a rendere

gli istituti migliori, più sicuri e accessibili per i nostri bambini. Con queste risorse, ed escluse quelle destinate alla rigenerazione della Gabelli, arriviamo a investire nel solo anno corrente ol-



tre 1,2 milioni di euro sui nostri edifici scolastici». Il progetto per la messa in sicurezza sismica della scuola elementare di Pian delle Feste era uno dei quattro entrati nella graduatoria regionale realizzata già diversi anni fa; con i cambi dei governi susseguitsi poi, il tutto era stato "congelato" dopo aver finanziato le prime opere in classifica. Con lo sblocco dei fondi, legato alla ripresa post-lockdown, ecco il finanziamento anche per Castion: 817.451 euro a fondo perduto. «Un obiettivo raggiunto grazie al lavoro di chi, negli anni scorsi, si è occupato del tema dell'edilizia scolastica - continua Giannone -: per questo voglio ringraziare pubblicamente l'ex assessore Valentina Tomasi che fin dalla pubblicazione del bando si era attivata per la presentazione dei progetti di miglioramento dei nostri edifici scolastici».



L'ASSESSORE Biagio Giannone



LA BUONA NOTIZIA Alle elementari di Castion arrivano 800mila euro

GLI ALTRI CANTIERI

La chiusura forzata delle aule ha anche agevolato alcuni interventi di consolidamento degli intonaci e di protezione dei controsoffitti in sei scuole del capoluogo, dove verranno spesi circa 39 mila euro. Inoltre, è in fase di consegna lavori la sistemazione del tetto delle scuole di Chiesurazza, un intervento da 115mila euro. Sempre a Chiesurazza si interverrà anche per la sistemazione dei bagni e per l'installazione di illuminazione a led per complessivi 60 mila euro. Infine, partirà a breve il miglioramento sismico dell'asilo nido "Piccolo Girasole" di Cavarzano, dove verranno spesi 217mila euro. E poi le vecchie Gabelli, che fanno storia a sè. Qui tra fondi comunali e statali dal Bando Periferie il conto si aggira sui 5,3 milioni di euro. Tanto ci vuole per riportare all'antica gloria la scuola fondata negli anni Venti da Pierina Boranga. «Si tratta di un grande lavoro di recupero di un pezzo di storia e di un simbolo della comunità bellunese - ricorda Giannone -. Non ci sarà solo il miglioramento energetico e sismico della struttura, ma andremo anche a valorizzare i suoi aspetti storici, senza dimenticare tutto quel lavoro immateriale di collaborazione con le università italiane e straniere che animeranno la "nuova" Gabelli».

Alessia Trentin

«Chi abbatte la vecchia casa riceverà crediti edilizi»

► Nasce il Registro dei crediti edilizi per riordinare i paesi

SEDICO

E' stato istituito a Sedico il registro comunale elettronico dei crediti edilizi (il Recred) che contiene una sezione 1 dedicata ai crediti edilizi e una sezione 2 ai crediti edilizi da rinaturalizzazione. Il registro è costituito da una banca dati in formato elettronico e tabellare. L'approvazione del regolamento per la gestione dei crediti e dell'eventuale aggiornamento del Recred è stata rinviata ad un momento successivo mentre della gestione e della conservazione del Recred è stato incaricato l'ufficio urbanistica del Comune.

L'istituzione del registro dei crediti edilizi si colloca all'interno delle norme introdotte dalla legge regionale in tema di riqualificazione urbana a rinaturalizzazione, ovvero per il riordino degli spazi urbani e la riduzione di consumo di suolo.

«Il cittadino che pone in essere determinati interventi edilizi - spiega l'assessore Marco Crepaz -, come ad esempio l'abbattimento di un edificio in stato di degrado, acquisisce dei crediti edilizi in termini volumetrici, che potranno trovare collocazione in altra zona nel rispetto dello strumento urbanistico. Questi crediti devono trovare sede in un atto, da quale risulti la situazione per essere costantemente controllata e cristallizzata, sia a favore dell'amministrazione comunale che deve con-

trollare, sia del cittadino che ha il diritto a che il suo credito gli venga riconosciuto. Questo avviene proprio attraverso l'inserimento nel registro che si sta istituendo. Nel frattempo la Giunta Regionale ha dettato altre regole. La delibera è stata quindi riformulata e si è ritornati in Commissione Territorio. Il registro istituito è vuoto e verrà compilato mano a mano che i cittadini realizzeranno degli interventi che abbiano le caratteristiche previste».

Crepaz ha spiegato ai consiglieri che questo strumento fa parte del macrotema del consumo del suolo e della pianificazione del territorio e interessa anche lo stato attuale del Piano di assetto territoriale (Pat).

«La procedura - ha spiegato l'assessore - sta andando avanti, con tempistiche lunghe, ma che sono inevitabili per la complessità dei passaggi. Questo non per mio merito, ma per una precisa volontà e per un impegno dell'amministrazione comunale che si era impegnata ad adottarlo entro la fine del precedente mandato. E così è stato fatto».

Ora, con riferimento alla legge sul consumo del suolo, la Regione dovrà quantificare la misura del suolo consumabile. Attualmente la quantità di suolo assegnata è di 9,46 ettari. «Ma - ha concluso Crepaz - si è richiesto di poterne avere una quota aggiuntiva e si attende un riscontro da parte della Regione».

Egidio Pasuch



ASSESSORE Marco Crepaz



«Bonus ristrutturazioni, occasione per far riavviare il settore edile»

►Confartigianato: «La misura delle detrazioni al 110 per cento è importante, ora va prorogata» ►Cento nostre imprese ci hanno già manifestato interesse, ma bisogna guardare anche al 2022»

IL COORDINATORE GIOVANNI VAROTTO: «IL NOSTRO SISTEMA TIENE IN PIEDI L'ECONOMIA PADOVANA E VA SOSTENUTO»

IN TUTTA LA PROVINCIA OPERANO 11.800 REALTÀ CHE DANNO LAVORO AD OLTRE 24 MILA ADDETTI: «DOBBIAMO RIALZARCI»

LO SCENARIO

PADOVA «Il superbonus del 110% rappresenta una straordinaria opportunità per riqualificare il patrimonio edilizio e puntare al rilancio di un comparto strategico come quello edile, ma per garantire la reale efficacia della misura, bisogna prorogarla fino al 2022». L'appello arriva da Giovanni Varotto, coordinatore del Sistema Casa di Confartigianato Imprese Padova, che ad un mese dall'inizio della Fase 2 tira un primo bilancio. Un bilancio in chiaroscuro.

L'obiettivo dell'Ecobonus, misura inserita nell'ultimo decreto Rilancio firmato a Palazzo Chigi per rispondere all'emergenza Covid, è consentire a tutti di ristrutturare casa a costo zero. Una detrazione del 110% - valida per le spese dal 1° luglio al 31 dicembre 2021 - da recuperare in cinque anni o da tra-

sformare in sconto in fattura. «L'interesse della categoria per questo provvedimento è evidente - spiega l'esperto - abbiamo proposto un seminario virtuale di approfondimento per i nostri associati che operano nel comparto e in un'ora avevamo già qualcosa come cento iscritti. Adesso è importante formare gli addetti ai lavori su tutti i risvolti della misura. Per questo abbiamo fatto intervenire fiscalisti e progettisti. Serve chiarezza». Il rilancio del sistema edilizio dunque passa da qui, ma l'associazione di categoria non ha dubbi: l'orizzonte deve essere più ad ampio respiro.

I NUMERI

Sono oltre 11.800 le imprese che operano nel comparto casa, in provincia di Padova, e occupano complessivamente 24.300 addetti. Un campo importantissimo. «Se si pensa che la metà delle imprese artigiane della nostra provincia ruota attorno all'edilizia, si può comprendere l'importanza che questo settore riveste nel rilancio dell'economia del nostro territorio - continua Varotto -. Con grande difficoltà siamo tornati ad alzare la testa dopo la complessa crisi congiunturale iniziata con il 2008 ed oggi ci troviamo però di fronte ad un'altra sfida. Per questo riponiamo grande fiducia nel superbonus, che ben si sposa con una politica consolidata della nostra associazione: puntare sulla riqualificazione degli edifici esistenti, nel totale rispetto dell'am-

biente».

IL NODO

Non tutto, però, è rose e fiori nel provvedimento governativo introdotto da poche settimane. «I piccoli artigiani fanno fatica a far fronte allo sconto in fattura - precisa Varotto -. Cedere il credito d'imposta alle banche rappresenta certamente un superamento di questa criticità, a patto però che le banche rispondano positivamente. Sarà necessario infatti capire a quali condizioni gli istituti di credito siano disponibili ad acquistare il credito d'imposta. Serve quindi fissare in maniera chiara le regole di ingaggio perché l'intera operazione si riveli realmente competitiva. La nostra associazione - continua - sta già studiando degli appositi pacchetti da proporre alle banche, così da permettere alle nostre imprese di offrire al cliente un'opportunità di fatto irrinunciabile per chi ha i requisiti».

LAVORO DI SQUADRA

La misura decisa dal Governo prevede un "salto di qualità energetica" di due classi per l'edificio sul quale si opera: «Questo significa che gli artigiani dovranno puntare sul lavoro di squadra, affidandosi ad un progettista di fiducia. E' indispensabile quindi puntare su professionisti del settore capaci - osserva ancora Varotto - in grado di affiancare il cliente nelle giuste scelte da operare per arrivare a realizzare lavori di ristrutturazione a costo zero».

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RISTRUTTURAZIONI La misura prevista dall'ultimo decreto Rilancio piace a Confartigianato che chiede però una proroga al 2022

Tangenziale**Ponte e cavalcavia a rischio:
Tir distanziati di 70 metri**

Cavalcavia su corso Kennedy e ponte di via Esperanto sorvegliati speciali: i mezzi pesanti obbligati a transitare distanziati di 70 metri.

Rodighiero a pagina XXI

Due ponti a rischio: Tir distanziati

► Sorvegliati speciali il cavalcavia sopra la linea ferroviaria in corso Kennedy e quello sul Bacchiglione in corso Esperanto ► I camion in transito dal peso di oltre 3,5 tonnellate sono obbligati a mantenere uno spazio di almeno 70 metri

IL PROVVEDIMENTO

PADOVA Altri due ponti lungo la tangenziale diventato sorvegliati speciali e per i camion scatta la distanza obbligatoria di almeno 70 metri. Nei giorni in cui il Comune sta chiudendo il cantiere del nuovo cavalcavia di via Vigonovese, altri due manufatti finiscono sotto la lente del settore Lavori pubblici. Da ieri, infatti, i mezzi che a pieno carico superano le 3,5 tonnellate quando attraversano il cavalcavia sopra la linea ferroviaria in corso John e Robert Kennedy e il ponte sul Bacchiglione in corso Esperanto, devono mantenere una distanza minima di 70 metri in entrambi i sensi di marcia. Il motivo? Bisogna evitare il tutti i modi di sovraccaricare entrambe le strutture.

La decisione è arrivata in seguito alla relazione prodotta dall'ingegnere Pipinato e depositata lo scorso 29 maggio. «Vissivamente i due ponti presentano un certo deterioramento – ha confermato ieri Andrea Micalizzi – Proprio per questo abbiamo deciso di adottare, in via precauzionale, questa misura. A breve verranno realizzate delle verifiche più approfondite. Quando avremo i risultati, decideremo se mantenere questo provvedimento, oppure revocarlo». In tutti i casi, prima o poi, il Comune dovrà intervenire anche su questi manufatti.

RECUPERO STRUTTURALE

Archiviato il rifacimento del viadotto su via Vigonovese (la settimana prossima l'area verrà interamente riaperta al traffico) il Comune ora deve investire sulla messa in sicurezza di altre strutture stradali, in primis sul ponte Paleocapa e sul cavalcavia Borgomagno. Il progetto per il recupero strutturale di ponte Paleocapa sarà realizzato

dall'architetto mantovano Giorgio Gabrieli e dalla padovana Sm ingegneria. L'appalto fa seguito alla delibera fatta approvare lo scorso settembre in giunta dall'assessore ai lavori pubblici Micalizzi. Delibera con cui sono stati stanziati 106.000 euro per il recupero dello storico ponte a due passi dalla Specola. «Il manufatto in oggetto, da rilievi effettuati, ha evidenziato delle carenze strutturali e un degrado esteso nella struttura, imponendo attualmente una rigorosa limitazione del traffico» si legge nella delibera. I vincitori del bando dovranno realizzare la progettazione definitiva, esecutiva, la direzione lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dell'intervento. I lavori per la realizzazione dell'intervento dovrebbero costare, invece, circa 1 milione di euro.

ALTA VELOCITÀ

Per quel che riguarda invece il Borgomagno, l'intervento consentirà di realizzare, già dalla prossima estate, alcuni interventi per rendere più sicuro il manufatto. Un cavalcavia che, in tutti i casi, tra qualche anno è destinato a essere abbattuto. In vista dell'arrivo dell'Alta velocità anche a Padova, Rfi ha previsto, infatti, di rifare completamente il manufatto. Nel frattempo, però, è necessario dotare l'infrastruttura – che è composta da due "ponti" a sé stanti ma affiancati – di dispositivi di sicurezza fondamentali per la sicurezza degli automobilisti. L'intervento riguarderà il cavalcavia, più alto, quello dedicato al passaggio del traffico privato. Questo, così, sarà dotato di nuovi guardrail (ora ne è sprovvisto). Dovranno poi essere rifatti tutti i parapetti del manufatto che sono risultati non a norma.

Alberto Rodighiero





**LA DECISIONE PRESA
ALLA LUCE
DEL DETERIORAMENTO
SEGNALATO DALLA
RELAZIONE DEPOSITATA
LO SCORSO 29 MAGGIO**



RISCHIO SOVRACCARICO I mezzi a pieno carico che superano le 3,5 tonnellate devono mantenere una distanza minima di 70 metri in entrambi i sensi di marcia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Bretella Fs
Espropri a Tessera
Brugnaro detta
le condizioni a Rfi

Il sindaco Brugnaro scende in campo per tutelare abitanti e attività di Dese e Tessera alle prese con gli espropri per la nuova linea ferroviaria per l'aeroporto.

Trevisan a pagina XI

Fs a Tessera, sindaco in campo

►I consiglieri di Forza Italia sollevano il problema ►Brugnaro chiede a Rfi di utilizzare i parametri degli espropri per 50 edifici per realizzare la linea di Passante e Pedemontana per gli indennizzi

SOLUZIONE BONARIA

Il capogruppo Saverio Centenaro indica come modello la soluzione adottata per realizzare le grandi opere nel territorio

MOBILITÀ

MESTRE Chi ha la casa da demolire, o il capannone aziendale o agricolo, almeno sa a che fine va incontro. Ma le famiglie che si ritrovano con l'avviso di esproprio di mezzo giardino come si devono comportare? I tecnici di Rfi all'incontro di qualche giorno fa hanno risposto che il progetto per la bretella ferroviaria che collegherà l'aeroporto di Tessera con la linea Venezia- Trieste è molto bello. Già, ma i residenti pensano non solo che avranno meno spazio in cui vivere ma che, se gli espropriano un pezzo di terra, significa che la casa si affaccerà direttamente sui binari che, a regime, saranno percorsi ogni giorno da 56 treni passeggeri regionali e 36 a lunga percorrenza dalle 5 della mattina fino alle 11 di sera. Così a Saverio Centenaro, che siede in consiglio comunale a fianco di Deborah Onisto e di Lorenza Lavini come rappresentante di Forza Italia, è tornato in mente che per le due grandi opere che hanno coinvolto il nostro territorio negli anni scorsi, ossia il Passante autostradale e la Pedemontana, la Regione del Veneto e il commissario per l'emergenza traffico avevano stipulato un protocollo sulle procedure e metodologie da adottare per la determinazione delle indennità di espropriazione.

CATEGORIE COINVOLTE

E quegli accordi erano stati fatti, oltre che con l'Ati di imprese costruttrici, con le categorie economiche, soprattutto quelle legate all'agricoltura, che hanno potuto dire la loro e ottenere un giusto compenso oltre che la possibilità di trasferirsi altrove e continuare la vita e l'attività. Si chiama, insomma, partecipazione e coinvolgimento della cittadinanza.

«Il sindaco Luigi Brugnaro ha appoggiato subito l'iniziativa e la proporrà a Rfi inserendola anche nelle osservazioni al progetto che verranno presentate il 14 giugno raccogliendo quelle del Comune e quelle dei cittadini» spiega Centenaro.

Gli accordi per Passante e Pedemontana sono serviti a gestire senza conflitti gli espropri di terreni e immobili necessari per far passare le nuove strade, e senza procurare danni o ritardi alle imprese, e tantomeno danni e disagi ai cittadini residenti e agli imprenditori. Nel caso delle due arterie già realizzate, data la loro lunghezza, gli espropri e gli interessi toccati sono stati parecchi, per la bretella ferroviaria dell'aeroporto saranno meno perché la lunghezza prevista è di circa 8 chilometri, ma ci sono almeno una cinquantina di demolizioni da effettuare, tra capannoni e ca-



se (compreso quello della fabbrica Berti rilanciata da una cooperativa di 27 ex dipendenti) e vari espropri di intere proprietà o solo parte di esse. E molti interventi riguardano porzioni di territorio che verranno pesantemente colpite come il triangolo tra la ferrovia Venezia-Trieste e i due bracci del bivio dal quale si dipartirà la bretella all'altezza di Dese dove una quindicina di abitazioni resteranno intrappolate.

Ecco perché, invece di calare il progetto dall'alto senza un confronto con la cittadinanza, sarebbe meglio adottare anche in questo caso un protocollo come quello per Passante e Pedemontana. Le stesse Ferrovie e le imprese che hanno fretta di partire per non perdere il treno dei fondi stanziati per le Olimpiadi di Cortina 2026, ne avranno benefici in termini di riduzione dei contenziosi e di perdite di tempo.

DOPPI VANTAGGI

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DEMOLIZIONI Sono una cinquantina gli edifici a Dese e Tessera destinati alla demolizione per fare spazio alla nuova linea ferroviaria

Scuola

Lavori per 2 milioni al liceo Franchetti

MESTRE Un anno di lavoro e oltre due milioni di spesa per adeguare uno dei simboli della scuola in città, il liceo Raimondo Franchetti. In occasione dell'ultimo giorno di scuola la Città metropolitana, proprietaria dell'immobile, annuncia l'intervento che sarà pagato grazie a un finanziamento della Bei (Banca europea degli investimenti). Sarà rifatto il blocco dei servizi igienici, quindi si interverrà con il restauro delle facciate, la messa in sicurezza, l'eliminazione delle barriere architettoniche e il consolidamento degli arredi interni. Si procederà, quindi, al rifacimento dei serramenti fatiscenti delle aule e della guardiola di portineria, che presenta un fenomeno di cedimento della pavimentazione piuttosto rilevante e, inoltre, si procederà con degli interventi sulle parti murarie interessate dall'adeguamento strutturale come nel caso dei blocchi dei servizi igienici. Per quanto riguarda i controsoffitti in lamelle metalliche, questi saranno integralmente sostituiti con cartongesso, in modo da ricomporre l'originale aspetto della scuola.



Alberoni, scontro sulla nuova spiaggia

►Gli ambientalisti contestano la realizzazione di strutture ►Andrea Chinellato, gestore dell'Aquarius Beach: «Demoliremo di cemento, autorizzate da Comune e Soprintendenza il vecchio edificio a novembre. Niente barriere architettoniche»

IL PROGETTO COMPLESSIVO PREVEDE UN RESORT DA 120 CAMERE A 5 STELLE ALL'EX COLONIA DI PADOVA

ALBERONI

Le associazioni ambientaliste hanno lanciato un'offensiva - anche via social, riscuotendo l'indignazione collettiva - contro la nuova spiaggia Aquarius, agli Alberoni, a fianco dello storico stabilimento Bagni. Contestano la realizzazione della costruzione ex novo di alcune strutture in cemento che dovranno ospitare un esercizio pubblico, spogliatoi e servizi igienici. Ma il progetto ha ottenuto il via libera sia del Comune sia della Soprintendenza.

E lo stabilimento si appresta ad aprire i battenti per la fine del mese. Una spiaggia "diversa", in cui sono stati autorizzati un bar, 60 ombrelloni che si perdono in riva al mare in uno spazio di 1600 metri quadrati, e 24 gazebo in legno, ricoperti da un tetto di tela, che saranno usati per la sosta dei bagnanti. Una passeggiata di legno amo-

vibile sopraelevata permetterà l'osservazione della flora e della fauna locale, con l'indicazione delle specie che si trovano nelle vicinanze. In cambio dovrà essere demolita (lo si farà a stagione conclusa) la vecchia struttura che veniva utilizzata dall'ex colonia come spogliatoio per i ragazzini. Quindi le cubature di cemento in spiaggia nel complesso diminuiranno.

Un primo tassello di un progetto complessivo che vede la realizzazione, poco distante, di un resort 5 stelle con 120 camere a cura della Aquarius (del gruppo Marzotto) che ha ottenuto di recente l'autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza per la demolizione di alcuni edifici e la realizzazione del nuovo complesso alberghiero che avrebbe già un brand importante come partner. E che ha realizzato degli appartamenti popolari di fronte all'ex colonia marina di Padova già consegnati al Comune.

Un progetto che Beniamino Piro, presidente dell'Agenzia di sviluppo Venezia, si augura che possa concludere il suo iter organizzativo entro l'anno, nell'ottica del rilancio del Lido.

IL GESTORE

«Non voglio entrare nella po-

lemica, ma abbiamo rispettato tutte le prescrizioni che ci sono state imposte - spiega Andrea Chinellato, della Aquarius Beach, in qualità di gestore della spiaggia - Sarebbe stato più facile per noi e meno costoso riorganizzare la struttura dell'ex colonia che aveva già una buona organizzazione degli spazi anche con i servizi igienici. Invece ci è stato imposto di demolirla per creare nuove strutture. I bagni saranno accessibili al pubblico liberamente, e abbiamo fatto appositamente degli scavi per creare delle fosse biologiche, che saranno svuotate periodicamente, per evitare la dispersione di prodotti inquinanti come i detersivi. Abbiamo superato tutte le normative sulle barriere architettoniche: la pedana di accesso all'arenile, che rispetta le diverse quote della spiaggia per seguire l'andamento della duna, prevede dei punti in cui si possano scambiare due carrozzelle che viaggiano in senso opposto. Sarà una spiaggia dedicata ai veneziani, qualcosa di nuovo e diverso, rispettoso della natura concordato anche con il Wwf, visto che si tratta di un'oasi naturalistica».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALBERONI In alto l'ex struttura della colonia, che sarà demolita, sotto le nuove costruzioni di servizio della spiaggia



Il piano per dare le case ai residenti

► Comune e categorie lavorano a un'intesa per incentivare ► La soluzione potrebbe essere i canoni concordati a 3 anni gli affitti ai veneziani anziché ai turisti. L'idea di Confedilizia rinnovabili per altri 2, con fisco agevolato per i proprietari

IL PROBLEMA

VENEZIA Affitti a residenti, le criticità ci sono, ma c'è il tentativo di superarle. È infatti in dirittura d'arrivo un protocollo d'intesa tra Confedilizia, Abbav, Venice Agency con il Comune di Venezia per fissare delle linee guida che incentivino la concessione in locazione ai veneziani di appartamenti utilizzati come fonte di reddito, un po' sulla scia degli accordi per gli appartamenti agli universitari.

In un momento come quello della pandemia, in cui le locazioni turistiche - congelate - hanno fatto emergere quanto possa pesare il rischio imprenditoriale, i proprietari di immobili hanno messo sul piatto per l'ennesima volta quelli che considerano gli ostacoli alle locazioni "lunghe".

Una delle soluzioni individuate tra Confedilizia e Comune è il ricorso a contratti ad uso

abitativo a canone concordato (che prevedono una durata di tre anni rinnovabili per altri due), che sono già previsti nell'accordo territoriale per il Comune del 2018.

Uno strumento ancora poco diffuso, che prevede per il proprietario un regime fiscale di favore: cedolare secca al 10 per cento del canone annuo o al deduzione del 30 per cento dell'Irpef, azzeramento della Tasi e lo sconto del 25 per cento sull'Imu.

LE TASSE

Per contro Confedilizia chiede l'azzeramento totale dell'Imu per i contratti a canone concordato stipulati con i residenti, il cui mancato introito potrebbe essere compensato con fondi dello Stato.

Ma in che modo?

«Sarebbe importante che se ne parlasse al prossimo Comi-

tato - spiega Giuliano Marchi, presidente di Confedilizia - perchè si potrebbe intervenire con i fondi della Legge speciale, ma questo dovrebbe essere espressamente previsto dalla normativa, con la creazione di un apposito fondo e l'individuazione specifica delle risorse. Oppure si potrebbe chiedere un intervento del governo in favore dei centri storici delle città d'arte, che hanno tutti lo stesso problema, con la creazione di un fondo di garanzia».

Impossibile poi prescindere dalla conservazione dell'immobile: a volte si tratta di dimore storiche e il proprietario le cede in affitto con "la pelle sollevata" perchè eventuali danni potrebbero superare l'entità del deposito cauzionale (se previsto dal contratto).

«Proprio per questo sarebbe importante la costituzione di un fondo - prosegue Marchi - per erogare un contributo ai proprietari per il ripristino di buone condizioni locative al termine del contratto. Resta da superare il problema della regolare riscossione del canone e della puntuale riconsegna dell'immobile a fine locazione: sarebbe necessario che, se al termine del contratto il proprietario dovesse aver bisogno dell'immobile, ci fosse un accordo con il Comune per trovare una soluzione abitativa all'inquilino, sempre a un canone calmierato».

LE IPOTESI

A sostegno degli inquilini si potrebbe valutare anche la possibilità di un contributo per il pagamento dell'affitto a fondo perduto (non superiore comunque al 30 per cento del canone e commisurato al reddito Isee) per cui il canone diventerebbe davvero alla portata di più persone.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDENTE Giuliano Marchi



Ponte sul Brenta, voragini rattoppate tra le polemiche

►La pioggia battente e il traffico intenso di giovedì la causa del cedimento stradale
►L'Anas è intervenuta per sistemare l'asfalto ma dai 5 Stelle partono accuse

PAOLO BONFÀ

«L'ente statale e la Regione non hanno approfittato del lockdown per compiere i lavori previsti in Romea»

CHIOGGIA

Ponte sul Brenta sorvegliato speciale. Dopo i problemi alla circolazione stradale che si sono creati, nel tardo pomeriggio di giovedì, a causa delle voragini che si sono formate sulla pavimentazione del ponte della Romea che attraversa il Brenta, l'Anas fa sapere di avere ripristinato l'asfalto e di essere pronta a intervenire in caso di ulteriori possibili criticità. Ma, intanto, gli amministratori locali si allarmano e il Movimento Cinquestelle accusa: «Anas e Regione hanno dimenticato Chioggia».

METEO

E' stata la pioggia battente, combinata con il traffico intenso, a causare le voragini che si sono aperte sul ponte, in prossimità dei giunti di dilatazione. Questa la spiegazione tecnica di Anas per il cedimento della pavimentazione. Non c'entrano, quindi, i lavori in corso sul manufatto, ma solo la sua vetustà alla quale, peraltro, proprio quei

lavori stanno cercando di porre rimedio. Le squadre dell'azienda stradale sono intervenute fin dalle 17 di pomeriggio e hanno dovuto richiudere le buche più e più volte, perché l'asfalto a freddo, l'unico che si poteva usare in questa circostanza, veniva trascinato via dalla pioggia e dalle ruote dei veicoli: tra un intervento e l'altro gli addetti sono rimasti in loco fino alle due di notte. Ma tra le 17 e le 21 sulla Romea si sono formate code, in entrambe le direzioni, per il rallentamento imposto dall'esecuzione dei lavori in tempo reale.

La copertura provvisoria delle buche sarà, comunque, rifatta, nell'ambito dei lavori sul ponte, già in programma, che prevedevano il completo rifacimento della pavimentazione. Resta l'incognita di quando termineranno questi lavori di consolidamento. «Come ben noto - risponde l'assessore comunale ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo - competente per l'intervento è solo Anas. Come Comune abbia-

mo concordato (non imposto) le modalità dell'intervento, ovvero la carreggiata ristretta a doppio senso di marcia, per tutelare i cittadini che, su quel ponte, passano, per ragioni di lavoro, studio e vita quotidiana. Ricordo che i lavori sono stati interrotti per cause di forza maggiore, come il maltempo di novembre, che rendeva impossibile intervenire sotto il ponte, e l'emergenza Coronavirus. Ho già dato la mia disponibilità ad Anas per un incontro, alla fine della prossima settimana, che ridefinisca il cronoprogramma dell'intervento, visto che non ho ricevuto, dall'Ente, alcun aggiornamento». E il capogruppo 5S, Paolo Bonfà critica il «sonno profondo» di Regione e Anas durante il lockdown. «Mentre in città si è approfittato del poco traffico per aprire decine di cantieri, i due enti non hanno colto l'occasione per compiere gli interventi previsti sulla Romea, neppure la rotonda di Valli e le pensiline di Cà Lino».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CHIOGGIA Ancora polemiche collegata alla situazione della viabilità del ponte sulla Roma. Critiche all'Anas

Non è un altro buco nell'acqua partono i lavori per la piscina

►Dopo la nuova gara, l'amministrazione ha affidato la sistemazione della copertura
►Cantiere fra pochi giorni, dopo tanti intoppi la struttura sarà usufruibile in settembre

SODDISFAZIONE

Il sindaco Maria Teresa Senatore: «Un passo verso le famiglie del territorio e un segno di ripartenza»

PORTOGRUARO

Affidati i lavori per la sistemazione del tetto della piscina: l'impianto sarà fruibile in settembre. A comunicarlo è l'amministrazione di Portogruaro, che il 29 aprile e il 22 maggio scorsi ha espletato le procedure della nuova gara ed ha assegnato il primo lotto di ristrutturazione edilizia e manutenzione straordinaria, per un importo complessivo di 842mila euro, all'associazione temporanea di imprese composta dalla ditta Wood Cape srl di Istrana e Mac Costruzioni srl di Resana. Al Comune, che aveva predisposto un bando in scadenza il 28 aprile scorso, erano arrivate 5 offerte. La migliore è risultata appunto quella dell'associazione delle imprese trevigiane, che ha offerto un ribasso del 15,8 per cento sull'importo di base. «La piscina, come da calendario - fa sapere il Comune - sarà usufruibile per settembre. I lavori

partiranno a giorni, dopo la conclusione di alcune pratiche amministrative».

ITER COMPLICATO

L'iter di quest'opera, molto attesa dalla comunità, è stato complicato. I ritardi accumulati per l'intervento di ristrutturazione sono legati in particolare a due fatti: la decisione del Comune di abbandonare il percorso del project financing proposto dalla società Asd Centro nuoto Portogruaro per sistemare l'impianto con l'avanzo di amministrazione e la scoperta, mediante saggi sulla struttura commissionati solo nell'ottobre scorso, della presenza di un diffuso ammaloramento delle travi portanti della copertura. Quest'ultimo aspetto ha portato anche alla revoca sia dell'affidamento alla ditta Petrà, che aveva vinto il primo appalto, che della precedente gara. Il progetto esecutivo che dovrà ora seguire l'associazione temporanea di imprese è quello re-

dato, dopo una revisione legata proprio alla necessità di sostituire le travi, dall'arch. Massimiliano Pagnin.

«La ristrutturazione della piscina - commenta il sindaco Maria Teresa Senatore - è un passo verso le esigenze delle famiglie e dei ragazzi del territorio. Ed è segno di ripartenza e rinascita per la città, cui danno un contributo fondamentale lo sport e la cultura. Strutture ricreative e sportive, impianti e palestre sono apprezzati e utilizzati e meritano cura, manutenzione e sicurezza. Come amministrazione abbiamo il dovere di guardare oltre, uscire dall'immediato e progettare elementi di crescita, sviluppo e accoglienza». Il sindaco e la giunta sono attualmente impegnati con i tecnici nella verifica delle modalità con cui tutte le strutture verranno utilizzate.

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RITARDI E PROTESTE L'ultima manifestazione per la piscina e, in alto, il sindaco Maria Teresa Senatore.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il fenomeno

E a Venezia ritornano gli yacht di lusso «Qui si giocherà lo sviluppo della città»

Con la fine del blocco totale a Venezia spuntano di nuovo i mega yacht. Il primo ha attraccato in riva 7 Martiri: è l'Indigo Star della star tedesca dei reality, Robert Geiss. Proprio gli yacht saranno fondamentali nella ripartenza del Porto, così sostiene l'associazione degli agenti portuali.



L'ATTRACCO L'Indigo Star

Trevisan e Borzoni a pagina III

Gli agenti del Porto: «Yacht, vera scommessa per la città»

►L'associazione di categoria, a nome di tutti gli operatori dello scalo spiega i vantaggi degli investimenti previsti da Vtp: «Sviluppo da milioni di euro»

ALESSANDRO SANTI:
«CHIEDIAMO UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI CONCORDATO CON GLI OPERATORI»

TURISMO DI LUSSO

MESTRE Sono centinaia i milioni di euro che gli yacht di lusso portano ogni anno a Venezia, escludendo ovviamente questa stagione da dimenticare a causa del Covid-19. Eppure sono solo una piccola parte di quel che potrebbero portare se il settore venisse sviluppato. Per questo Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, a nome di tutti gli operatori portuali ha colto più che positivamente il progetto di Vtp, Venezia Terminal Passeggeri, che prevede un investimento da 11,8 milioni di euro per riqualificare e ammodernare tutti gli attracchi per super yacht. Assoagenti non cita mai né Vtp che gestisce il terminal crociere della Marittima, né Vip la società al 100 di Vtp che si occupa degli yacht, perché ciò che chiedono gli agenti e gli altri operatori è di avere gli investimenti a prescindere da chi li farà. Non è detto, infatti, che Vtp sarà il soggetto che realizzerà gli interventi: la con-

cessione scade nel 2025, con l'anno in più stabilito dal Governo dato che il 2020 è perso, e così poco tempo non è sufficiente per far lavori da 12 milioni destinati agli yacht e altri 60 per le navi da crociera.

TIMORI PER LE PROSPETTIVE

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) farà una gara e nei giorni scorsi si sono già fatti avanti gruppi come Luise e Lauro di Napoli. Se vincessero i privati, verrebbe meno il controllo della Regione che ha il 53% di Vtp a fianco di operatori portuali veneziani, tre compagnie di crociera e un terminalista turco. Il pubblico in banchina potrebbe garantire meglio la libera concorrenza, ma per Assoagenti che la società sia in parte pubblica o privata non è il punto, fondamentale, invece, è che la gara premi chi farà gli investimenti, magari anche più di quelli proposti da Vtp, e sicuramente non di meno. Perché la posta in gioco è alta: le centinaia di milioni che il settore dei super yacht porta, in prospettiva potranno raddoppiare: «In un'annata normale, senza emergenze sanitarie, facciamo come agenti marittimi circa 200 toccate l'anno di questi yacht - spiega Santi -. Ognuna di queste imbarcazioni lascia al territorio

circa 100 mila euro solo di servizi di agenzia. Poi ci sono i taxi mobilitati, i fornitori di champagne, aragoste, caviale, abiti e altri beni di lusso. E via di seguito. Se il sistema degli approdi verrà riqualificato, per Venezia ci saranno molti più introiti e grazie a un turismo di qualità».

Vtp, con gli 11,8 milioni di euro, vuole sistemare gli approdi, le bricole, le torrette per luce, acqua, scarichi, mettere la connessione wifi, illuminare al meglio gli ormeggi, e soprattutto elettrificare ogni banchina in modo da evitare che gli yacht facciano rumore con i generatori accesi e quindi inquinino.

Perché proprio a Venezia un porto per le barche del gran lusso potrebbe avere così tanto successo?

IL SEGRETO

«Basta guardare la conformazione fisica di questo luogo: Venezia naturalmente rappresenta



un esempio unico e difficilmente replicabile di porto distribuito all'interno di una città storica». Semplice, ed è per tale motivo che gli operatori chiedono «un programma di investimenti coordinato tra l'Autorità portuale, il concessionario degli ormeggi nell'area marciante, le marine del centro storico e gli agenti marittimi».

Chiaro che se arriva qualche società privata da fuori, il rischio è che imponga una sorta di monopolio escludendo così gli operatori veneziani che, non a caso, chiedono all'Adspmas e alla città di tutelare due punti fondamentali: «In primo luogo il concessionario (Vtp oggi, o chi sarà domani ndr.) deve proseguire in attività di investimento per migliorare le infrastrutture e, di conseguenza, la qualità del servizio». E poi c'è da salvaguardare il «libero mercato. Gli agenti marittimi veneziani hanno sempre potuto operare grazie a un concessionario a prevalente controllo pubblico, in maniera da poter garantire la massima libertà di prestazione e contemporaneamente la migliore professionalità, utilizzando tra l'altro personale e risorse locali». L'associazione assicura che, in tal senso, è pronta a fare la sua parte, «garantendo la disponibilità a contribuire. Saremo quindi attenti a vigilare il processo in atto per verificare l'attuazione di questi due punti per noi imprescindibili».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SUPRYACHT Il colosso "A" del magnate russo Andrey Melnichenko, 90° uomo più ricco del mondo

E in riva 7 Martiri attracca la prima barca dopo il blocco È del “re dei reality” tedesco

**INDIGO STAR APPARTIENE
 A ROBERT GEISS
 PROTAGONISTA
 DI UN PROGRAMMA
 SULLA SUA RICCHISSIMA
 FAMIGLIA**

L'ATTRACCO

VENEZIA (*t.borz.*) L'apertura dei confini ha spalancato le porte anche a uno dei tipi di turismo che più spende in città, cioè quello degli yacht. Il 4 giugno è infatti arrivato in riva dei Sette Martiri Indigo Star, yacht di una quarantina di metri battente bandiera maltese con a bordo i primi “vip”. Ormeggiati a pochi passi da San Marco ci sono infatti i “Geissen”, cioè i Kardashian tedeschi. Sulla scia del popolare format del reality americano con protagonista la ricca famiglia, in Germania esistono i Geissen, capitanati da Robert Geiss, che proprio a Venezia hanno voluto fermarsi qualche giorno per godersi le bellezze della città in un'at-

mosfera meno pressante di quella a cui ci si era abituati. Le indiscrezioni non sono state confermate dall'agenzia Luise Adriatic, a cui si rivolgono la maggior parte degli yacht che desiderano fermarsi per qualche giorno in laguna. Il direttore Edward Pegan ha infatti rifiutato di fornire qualsiasi informazione, rifiugiandosi dietro al classico “No comment” per tutelare la privacy degli ospiti. Ma i Geissen sono stati visti in città, filmati come di consueto per il reality di cui sono protagonisti. Un timido segnale di ripresa per il mercato degli yacht, che ha risentito del coronavirus. Sul tema Pegan si è invece soffermato, fornendo alcuni dati e considerazioni: «Pare che dal 15 giugno ci sarà il via libera anche per le persone da tutto il mondo. Bene, perché solo americani e russi contribuiscono al 70% del nostro fatturato. Si tratta di turisti che arrivano con jet privati sanificati, utilizzano mezzi privati e si fermano in città utilizzando hotel e ristoranti». Un turismo “al-

to-spendente” quindi, che rispetta i termini della sicurezza ai tempi della convivenza con il virus: «Gli equipaggi fanno verifiche periodiche così come tutti gli ospiti», continua Pegan. Il direttore dell'agenzia spiega anche la crisi affrontata: «Lavoriamo principalmente da maggio a fine settembre, un mese e mezzo è andato perso, perciò si parla di un calo del 30-40% almeno del fatturato. Sempre che non succeda qualcos'altro. Lo scorso anno di questi tempi avevamo già trattato almeno una trentina di imbarcazioni grandi, quest'anno invece questa è la prima, anche se sono arrivate in marina a Sant'Elena altre tre imbarcazioni, più piccole, da Jesolo, Spagna e Croazia». Da ultimo, Pegan spiega anche com'è cambiato il modo di lavorare, più “smart”: «Si cerca di evitare i contatti, noi, come capitaneria di porto, polizia di frontiera e gestori delle banchine utilizziamo di più la email. Prima si portavano i documenti alla dogana, ora invece la scansione e l'invio delle email è accettata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL SUPERYACHT
 L'Indigo Star
 del tedesco
 Robert Geiss,
 protagonista
 di un reality
 show sulla
 sua
 ricchissima
 famiglia**



«Un terzo ponte è un pericolo per la Romea»

► **Allarme del leghista Dolfin sulla struttura del canale Fossetta**

CHIOGGIA

Non sono ancora sopite, in città, le polemiche per la situazione in cui versa il ponte sul Brenta, che la pioggia di giovedì ha ridotto a un colabrodo di buche, causando lunghe code ma, per fortuna, nessun incidente. E mentre continuano anche ad aleggiare i timori che riguardano i problemi connessi al prossimo intervento sul tratto del ponte translagunare sul canale delle Trezze (il cui cantiere dovrebbe partire in autunno, dopo una lunga serie di rinvii), un terzo ponte si aggiunge alla lista delle potenziali cause di collasso del traffico sulla Romea.

Si tratta di quello sul Canale Fossetta, lungo la statale Romea compreso tra il parco commerciale Clodi e la darsena-cantiere nautico Ferrato. A lanciare l'allarme è, ancora una volta, il consigliere Marco Dolfin (Lega) che, della situazione dei ponti cittadini, ha fatto uno dei suoi principali temi politici. «Il manufatto versa in condizioni strutturali precarie e ben visibili - afferma il consigliere - io l'ho visitato personalmente: da sotto ho potuto vedere che la struttura necessi-

ta di un importante trattamento sui cementi perché da più parti sporgono innumerevoli tratti delle armature in acciaio che restano, quindi, esposti alla salsedine». «Questo ponte è quotidianamente transitato da migliaia e migliaia di veicoli - aggiunge Dolfin -. Anche se non sono un tecnico, mi pare evidente che servono interventi rapidi per fermare il processo di deterioramento. In caso contrario avremo costi maggiori, tempi più lunghi e disagi più pesanti per chi percorrere la Romea». Dopo queste considerazioni Dolfin chiama in causa l'amministrazione comunale, poiché, se è vero che il ponte in questione è di competenza dell'Anas, è pur vero che «certe vie di comunicazione hanno una ricaduta importante nel nostro territorio». Quindi «meno proclami sull'ordinario (l'asfaltatura delle strade comunali, ndr) e più azioni di richiamo verso gli Enti sovra-comunali, per il rispetto dei tempi di lavoro, di progettazione e di consegna delle opere. Vedremo se anche per questa ipotetica manutenzione non prevista dovremo sopportare le pene dell'inferno, rimanendo, ancora una volta, in coda. Rammento che Anas è un ente nazionale, non regionale, visto che spesso qualche rappresentante dei 5 stelle sbaglia ad attribuire competenze e ruoli». (d.deg.)



© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



«Ora edilizia e urbanistica devono essere sbloccate»

► L'opposizione incalza il sindaco Codognotto

SAN MICHELE

«A distanza di tre mesi finalmente il sindaco ci ha ascoltato». A San Michele al Tagliamento l'opposizione del Consiglio Comunale incalza il sindaco Pasqualino Codognotto, "reo" di non aver subito attivati gli sgravi fiscali e chiede di sbloccare le pratiche urbanistiche e di edilizia ferme dallo scorso anno.

«Finalmente sono state accolte le richieste che avevamo avanzato già il 23 febbraio nella prima conferenza dei capigruppo volta ad affrontare l'emergenza epidemiologica da Coronavirus: spiegano i consiglieri di minoranza - Morando, Teso, Tollon e Vizzon - e ribadite nella commissione consiliare congiunta del 5 di marzo. Sin da subito abbiamo evidenziato la necessità di approntare una serie di sgravi fiscali e contributi a favore delle attività produttive come la sospensione dell'imposta sulla pubblicità, della tassa sull'occupazione del suolo pubblico, delle aree di sosta a pagamento nonché una riduzione della TARI».

Solo dopo la protesta dei commercianti il Sindaco ha disposto gli sgravi delle imposte comunali.

«Le decisioni fondamentali per l'economia del nostro

territorio, sono state prese in ritardo - ribadiscono i consiglieri d'opposizione - per smuovere l'amministrazione non è bastato il nostro contributo ma è stata necessaria la protesta di commercianti e imprenditori, a cui va il nostro ringraziamento, che a gran voce hanno chiesto quello che a noi sembrava una logica conseguenza per fare fronte alla crisi economica a cui dovrà fare fronte tutto il comparto del turismo per questo 2020».

Ora dalla minoranza punta a sbloccare anche le pratiche urbanistiche ed edilizie. Secondo Morando, Teso, Tollon e Vizzon ci sarebbero almeno il 60 per cento delle pratiche inevase del 2019.

EFFETTI

«Il messaggio delle "scelte coraggiose" ha prodotto l'effetto sperato, almeno in parte - spiega ancora la minoranza - ora speriamo che il sindaco ci ascolti e dia il via a tutte quelle attività necessarie a promuovere lo sblocco di tutte le pratiche urbanistiche, edilizie e dei lavori pubblici in modo che le imprese del turistico e non solo, con tutto il loro indotto diretto ed indiretto, possano dare il via ai loro progetti. Oramai è chiaro che certi dati non sono più ammissibili, solo nel 2019 sono state presentate 1.000 istanze per pratiche edilizie ed urbanistiche, di queste 599 sono tuttora inevase, senza parlare degli arretrati degli anni precedenti».

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appartamenti sul litorale, è boom

►Dopo diversi anni di fiacca per il settore extralberghiero code nelle agenzie per prenotare alloggi e ville al mare

►Nell'estate post-covid la casa viene da molti considerata una soluzione più sicura. Gli operatori: «Nuovo interesse»

Sale la domanda di appartamenti e ville al mare di Jesolo. Anche ieri, nonostante le previsioni meteo poco favorevoli, alcune agenzie immobiliari hanno registrato lunghe code all'ingresso con potenziali clienti pronti a chiedere ogni tipo di informazione. Il fenomeno è legato all'emergenza sanitaria che ha costretto la gente a casa per due mesi e che ora vuole godersi la vacanza in condizioni di sicurezza. Alessandro Simonetto, delegato Fimaa-Confcommercio, spiega che «la vacanza in appartamento, dopo alcuni anni non proprio esaltanti, sta conoscendo una nuova fase. Ci

sono tutti i presupposti per una nuova crescita, soprattutto in questo periodo in cui le varie limitazioni hanno lasciato il segno».

Per gli alloggi in offerta è garantita la sanificazione per ogni nuovo arrivo. Ad alimentare la domanda di appartamenti e ville per le vacanze, in queste settimane sono per lo più ospiti provenienti dalle regioni del Nord Italia, ma si aspetta con fiducia anche la riapertura delle frontiere per quantificare le richieste provenienti dall'estero. Quanto all'offerta, sono circa diecimila gli appartamenti disponibili soltanto a Jesolo.

Babbo a pagina III

Case e appartamenti al mare Alla agenzie ora c'è la coda

►Dopo anni di scarso interesse per l'extra-alberghiero l'estate post Covid segna il grande ritorno di queste soluzioni considerate più sicure di altre

**DIECIMILA ALLOGGI
SUL MERCATO
SOLO A JESOLO
SALE L'INTERESSE
ANCHE DA PARTE
DEGLI STRANIERI**

SUL LITORALE

JESOLO L'estate dell'extra alberghiero. Crescono le richieste di vacanze in appartamenti e ville al mare. È la tendenza delle ultime settimane, con un boom di richieste ad agenzie e agenti immobiliari. Anche ieri, con molti turisti provenienti da tutto il Triveneto a caccia dell'alloggio ideale. Addirittura alcune agenzie hanno registrato lunghe code all'ingresso con potenziali clienti pronti a chiedere ogni tipo di informazione. A riversarsi su questo segmento di mercato, sono soprattutto turisti veneti e lombardi, ma non mancano nemmeno i trentini e gli altoatesini, da sempre legati alla spiaggia jesolana e pronti a tornarci

anche quest'anno.

LE CONDIZIONI

Ma a nuove condizioni. Circa diecimila gli appartamenti ad oggi presenti sul litorale jesolano, molto dei quali messi sul mercato per essere affittati e in grado di rappresentare una valida alternativa per la vacanza fronte mare, soprattutto nell'estate del post emergenza Covid-19. E tutto questo perché la vacanza in appartamento è percepita come la più sicura dopo il periodo di lockdown e le inevitabili limitazioni. «Siamo registrando un nuovo interesse – ammette Alessandro Simonetto, delegato Fimaa Confcommercio – e la vacanza in appartamento, dopo alcuni anni non proprio esaltanti, sta conoscendo una nuova fase. Ci sono tutti i presupposti per una nuova crescita, soprattutto in questo periodo in cui le varie limitazioni hanno lasciato il segno. La gente, abituata a rimanere a casa, cerca dei contesti protetti e gli appartamenti possono essere la soluzione ideale. Registriamo un interesse che va dai turisti veneti

ai trentini e altoatesini, senza dimenticare i lombardi che sono i benvenuti e non subiranno alcuna discriminazione».

Buone anche le indicazioni che arrivano dall'estero: «Molto in questo senso – aggiunge Simonetto – dipenderà da cosa succederà dal 15 giugno, se verrà confermata la riapertura delle frontiere ma già oggi le richieste da Austria e Germania non mancano. Noi siamo pronti nel migliore dei modi, rispettando tutti i protocolli previsti e secondo le nostre stime c'è la possibilità che l'extra alberghiero quest'anno risollevi le sorti turistiche della città, anche per la **tassa di soggiorno**. Per questo mi auguro che il



settore ottenga la necessaria attenzione». Il riferimento, in questo caso, è per il posto spiaggia previsto per ogni appartamento, quest'anno non così scontato per tutti viste le necessità di mantenere il distanziamento sociale. «Ma stiamo parlando di clienti – dice ancora il delegato Fimaa – che da anni sostengono le spese dei consorzi e che ora non possono essere discriminati a favore dei posti spiaggia posti in vendita a livello giornaliero. Mai come ora l'ospite stanziale deve essere tutelato». A confermare l'aumento di richieste è anche Nicola Albrizio, delegato per le agenzie Fiaip: «C'è un aumento di richieste – commenta – che tutti noi ci auguriamo possa tradursi in conferme, contribuendo così al rilancio del settore. Sarà altrettanto fondamentale la politica dei prezzi: abbiamo già ricevuto delle proposte di sconti che non possono essere accettati. Raggiungere un giusto compromesso è auspicabile, ma di certo non possiamo svenderci. Anche perché questa sarebbe una scelta deleteria in chiave di prospettiva futura. Senza dimenticare che quest'anno abbiamo dei costi aggiuntivi in più, su tutti quelli legati alla sanificazione degli appartamenti fatta ad ogni cambio di ospite. Abbiamo sempre garantito degli standard elevati, quest'anno ancora di più, per esempio aggiungendo alle varie dotazioni anche la biancheria e i copri-materasso monouso».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOMANDA IN CRESCITA Sale la richiesta per l'affitto di appartamenti per le vacanze a Jesolo

GRANDI OPERE. TRA 15 GIORNI SI INAUGURA IL CASELLO DI MALO



Pedemontana express

Ma la galleria è in ritardo

di **MARCO SCORZATO**

La Pedemontana va avanti: entro quindici giorni sarà inaugurato il casello di Malo.

📍 **CAROLLO, FADDA** PAG 30, 31

L'INFRASTRUTTURA. Dopo i primi 7 chilometri da Breganze a Thiene è pronto un altro tratto

La Pedemontana al 78% Malo apre entro 15 giorni ma la galleria è in ritardo

Zaia: «Il casello entro due settimane, l'opera a fine anno o poco dopo»

Pellegrini: «Ma non il tunnel di Castelgomberto: ancora due sequestri»

Tra Malo e Breganze ci si sposterà in una manciata di minuti

ELISABETTA PELLEGRINI
DIRIGENTE REGIONE VENETO
Marco Scorzato

Il casello di Malo si erge da settimane tra svincoli e sottopassi nuovi di zecca, laddove prima c'erano soltanto campi. Ora, si appresta ad entrare in funzione. L'annuncio è del governatore Luca Zaia: «Nel giro di 10 o 15 giorni lo inauguriamo», ha detto ieri in conferenza stampa. Sarà il secondo atto della lunga storia della Superstrada Pede-

montana Veneta e andrà in scena un anno dopo il primo. A giugno 2019 si apriva il primo tratto di Spv tra Breganze e l'A31. A breve si potrà proseguire verso Malo, per un totale di 12 chilometri che cominceranno a dare l'idea, orologio alla mano, di come cambierà la mobilità quando l'opera sarà a regime. Già, quando? La domanda è sempre in canna, Zaia risponde così: «Il fine lavori programmato è dicembre 2020, considerato che tutte le grandi opere edili sono state fatte. Se si va oltre il 31 dicembre, si va di poco, perché il lockdown ha pesato sui cantieri». Tutta l'opera, tranne la galleria Malo-Castelgomberto: quella «viaggia in ritardo», ricorda a distanza l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, responsabi-

le della struttura di progetto della Spv, «perché pendono ancora due sequestri giudiziari; la conclusione di quei lavori dipende innanzitutto dai tempi dei dissequestri: si andrà almeno a luglio o agosto del 2021».

UN CASELLO NE APRE DUE. La buona notizia, per ora, è che Malo apre. E con il casello di Malo entrerà in funzione an-



che quello di Breganze, che finora era rimasto un varco transitabile ma non attivo. Dal taglio del nastro di un anno fa, i primi 7 chilometri di Pedemontana sono stati una sorta di "ramo" dell'A31. Presto, col prolungamento fino a Malo, si potrà entrare e uscire da due caselli della superstrada. Per la prima volta. Il tratto comprende due ponti e quattro gallerie artificiali. «Tra Breganze a Malo ci si muoverà in una manciata di minuti o poco più», spiega Pellegrini. «Con la Spv - ricordava ieri Zaia - si andrà da Bassano a Montecchio in 20 minuti. Cambia il mondo».

IL NODO GALLERIA. Se Malo porta la buona notizia, sempre lì c'è la spina più grossa dell'opera da 2,25 miliardi che il concessionario Sis sta realizzando: la galleria di collegamento con Castelgomberto, lunga 6 chilometri. Su questa pendono ancora due sequestri giudiziari. La rimo-

zione dei sigilli era attesa dalla Regione a inizio 2020. Ma non si è ancora vista. «È stata presentata l'istanza, siamo in attesa: probabilmente il lockdown ha rallentato l'iter», ricorda l'ingegnere Pellegrini. Per non rimanere impantanati, lo scavo sta procedendo - dove non c'è il sequestro - dall'interno (anziché dalle due estremità), attraverso un tunnel di servizio in località Vallugana a Malo. «In questo modo sono già stati realizzati 2 chilometri di galleria per ogni corsia». L'altro scoglio è tecnico: sul versante di Castelgomberto il terreno limaccioso rallenta di almeno cinque volte i tempi normali di scavo.

L'OPERA E I TEMPI. Sugli altri tratti di Pedemontana, invece, non si addensano nubi. «Nel complesso l'opera è realizzata al 78% - spiega Pellegrini - Nella valle dell'Agno e nella zona di Montecchio Maggiore si procede secondo

i programmi, così come da Breganze verso Rosà-Bassano. Lì la variante chiesta dal Comune di Breganze ha reso necessario ottenere i pareri di tre ministeri e questo ha portato via un anno. Ora però ci siamo, il cantiere è brulicante». Ma quanto ha influito il Covid sui tempi di realizzazione dell'opera? «Lo stop totale è stato soltanto di una settimana - ricorda Pellegrini - poi i cantieri sono ripartiti, prima al 50 e infine al 100 per cento». «Il ritardo? Potrà esserci - dice Zaia - ma penso si possa recuperare. E poi se con l'opera si va oltre il 31 dicembre si va poco oltre, ma spero che ce la facciamo». Questa la previsione, come detto, escluso il tunnel: i tempi dei dissequestri sono l'interrogativo più grande sul cronoprogramma. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

94

I CHILOMETRI DI LUNGHEZZA DELLA PEDEMONTANA

La Superstrada Pedemontana Veneta si sviluppa lungo 94 chilometri di tracciato tra Montecchio Maggiore e Spresiano, nel Trevigiano

2,25

IL COSTO DELL'OPERA IN MILIARDI DI EURO

La realizzazione della Spv è affidata al concessionario Sis: il costo è di 2,25 miliardi di euro che il concessionario conta di ripagare con i pedaggi futuri.

12

I CHILOMETRI PERCORRIBILI DAL CASELLO DI MALO

Quando sarà aperto il casello di Malo si potranno percorrere circa 12 chilometri sulla Spv. Ora è lungo quasi 7 chilometri il tratto tra Breganze e l'A31.

68

I CHILOMETRI DI NUOVA VIABILITÀ COMPLEMENTARE

Oltre alla superstrada sono in cantiere o già realizzati 68 chilometri di strade di raccordo con la viabilità ordinaria. Rientrano nel contratto con Sis

L'ATTUALE "CONFINE"
Da Breganze ora si arriva fino all'A31



Tra pochi giorni la Pedemontana si allungerà: al momento è percorribile un tratto di 7 chilometri tra Breganze e l'innesto sull'A31. Con l'apertura del casello di Malo si potrà invece proseguire ancora sulla nuova superstrada.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**IL LAVORO È
CANTIERI ATTIVI
SULL'ASSE DI BASSANO**



Da Breganze in direzione Bassano i lavori sono in pieno svolgimento: la variante per realizzare la complanare ha comportato un iter burocratico che ha coinvolto tre ministeri e che ha fatto slittare i lavori di circa un anno.



Il casello di Malo aprirà entro due settimane, secondo l'annuncio del governatore del Veneto. CISCATO



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

MALO-CASTELGOMBERTO. Il nodo tra le valli del Leogra e dell'Agno

I sigilli sotto il monte Si scava ma con fatica

Lavori limitati da terreno sciolto e scogli giudiziari
A Vallugana il comitato protesta per i tir e le polveri

Matteo Carollo

Una grande incognita pesa sul futuro della Pedemontana. Un punto di domanda che risponde al nome di "Galleria di Malo". Sì, perché i tempi della percorribilità totale della Spv dipendono dalla conclusione del tunnel che unisce il territorio maladense a Castलगomberto, una galleria a due canne il cui futuro, al momento, si prefigura incerto. Ad allungarsi sul progetto sono i due sequestri disposti dalla Procura su altrettanti tratti del cantiere: da una parte a San Tomio di Malo, dove il provvedimento è legato alla morte, nell'aprile del 2016, dell'escavatorista Sebastiano La Ganga, ucciso da un enorme masso crollato dalla volta della galleria mentre stava lavorando; dall'altra a Castलगomberto, dove la magistratura è intervenuta l'anno successivo in seguito ad un altro crollo di materiale.

L'ingegner Elisabetta Pellegrini, direttore della struttura di progetto dell'opera, ha spiegato che a causa di questi sequestri, la galleria non sarà pronta prima della metà del prossimo anno.

L'unica cosa possibile, al momento, è proseguire con i lavori nei tratti non sottopo-

sti a sequestro. Una possibilità che è stata sfruttata attraverso la galleria di servizio, riservata all'accesso dei mezzi di emergenza e di soccorso. Di qui camion ed escavatori possono entrare nel tunnel principale e procedere con gli scavi, eseguiti attraverso l'esplosione di mine. Nell'arco di un anno gli scavi sono avanzati per circa 2 chilometri, sulle due corsie, accedendo tramite il tunnel di servizio.

La galleria di Malo, che secondo le previsioni misurerà 5,8 chilometri, è una delle opere più rilevanti dell'intero tracciato della Pedemontana. Il tunnel, a doppio fornice, partendo dalla Valle dell'Agno attraversa la dorsale montuosa di Monte Pulgo e Monte Pian, sbucando a San Tomio. La galleria di emergenza, lunga 605 metri, sbocco invece in località Vallugana. Ai problemi giudiziari si aggiungono quelli di natura tecnica, localizzati soprattutto dal lato di Castलगomberto e legati alla conformazione del terreno. «I nodi riguardano un tratto in cui non c'è roccia, bensì del terreno sciolto - spiega l'ingegnere Pellegrini -. Questo materiale compromette i tempi di realizzazione: si avanza di 80 centimetri al giorno, anziché

di 5 metri come negli altri tratti». Sul versante della Valle dell'Agno, poi, in località Poscole, a Cornedo, nel novembre scorso si era formato un cratere profondo 8 metri.

Il cantiere non si ferma, dunque, anche se i residenti della zona di Vallugana di Malo si lamentano per disagi legati alle lavorazioni. L'ultima protesta è arrivata nei giorni scorsi, quando i cittadini, riuniti nel comitato Vallugana, hanno lamentato la formazione, poco dopo le 8, di una fila di camion lunga oltre un chilometro, con i mezzi in attesa di entrare nel cantiere. I residenti hanno avvertito il sindaco Paola Lain. Polveri, rumori, le esplosioni delle mine sono i problemi lamentati con più frequenza da chi vive nella zona del cantiere. «Sono stata in cantiere e ho ammonito chi sta lavorando affinché ci sia il massimo rispetto di tutte le norme - spiega Pellegrini -. Il nostro obiettivo è realizzare l'opera con il minor disagio possibile, ma azzerare i problemi è impossibile. Abbiamo voluto la presenza di Arpav sul posto: dai rilievi non risultano sforamenti dei limiti; possono esserci dei picchi nei valori in alcuni momenti, ma la legge parla di valori medi e io devo far rispettare la legge». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





L'imbocco della galleria di Malo sotto sequestro giudiziario. CAROLLO



Camion in fila a Vallugana

MUSSOLENTE. Aperto il cantiere dell'innesto della Superstrada Pedemontana veneta con la viabilità locale ai confini con il Trevigiano

Casello Spv, via ai lavori della rotatoria

Il sindaco Montagner per evitare ripercussioni sul traffico a Casoni, chiede la realizzazione di due rondò in via Cuccarollo e in via Dante

Enrico Saretta

Sono partiti i lavori per la nuova rotatoria del casello Mussolente-Loria della Superstrada Pedemontana Veneta e il sindaco miquilese si prepara al confronto per un'opera, il nuovo casello, fondamentale per la viabilità in entrata e uscita alla superstrada in quel tratto di Bassanese, tra i Comuni di Mussolente e Loria.

Il problema da affrontare sono le ripercussioni sul traffico locale e in particolare sulle frazioni dei principali Comuni interessati.

Le operazioni sono in corso sulla strada 81 "Cendrole", che collega Bessica di Loria, in territorio trevigiano, con la frazione di Marini di Cassola.

I mezzi d'opera sono al lavoro sul manto stradale che ospiterà la futura rotatoria, che avrà funzione di collegamento tra la superstrada e la viabilità locale.

Per consentire le attività, la strada 81 è stata chiusa al traffico e lo resterà fino alla fine

di luglio. Di conseguenza, gli spostamenti tra Cassola e Loria saranno limitati, cosa che ovviamente creerà disagi agli automobilisti.

Nello specifico, la deviazione del traffico sarà effettuata lungo la viabilità comunale di Loria in via Pergolesi e a Cassola lungo via Lugana, e viceversa.

Una volta pronta, la rotatoria, con il suo nuovo innesto stradale, andrà a servire la viabilità in entrata e uscita da quel casello della Spv, l'ultimo del tratto bassanese della superstrada, che proprio da qui entrerà in territorio trevigiano.

Il sindaco di Mussolente, Cristiano Montagner, chiede da anni delle opere compensative per evitare che, una volta aperto il casello, il centro della frazione di Casoni diventi un collo di bottiglia.

C'è il rischio, infatti, che il casello diventi la principale valvola di sfogo per tutti i mezzi pesanti in uscita dalla futura Superstrada che devono raggiungere le zone industriali della Pedemontana (quindi anche quelle di Bor-

so del Grappa) e non solo quella di Mussolente.

Montagner ha chiesto quindi che vengano introdotte due rotatorie, una a Casoni, tra via monsignor Cuccarollo, via Monsignor Negrin e via San Daniele e una a Mussolente, tra via Dante e via Manzoni. Finora, tuttavia, non è stato trovato alcun accordo in tal senso.

Ma Montagner non ha intenzione di lasciar perdere.

«Se le nostre richieste non saranno accolte, metterò il divieto di transito per i camion nella strada che passa per il centro di Casoni, nonostante sia provinciale - tuona il primo cittadino miquilese - e procederemo con le sanzioni per tutti quelli che non avranno l'autorizzazione per passare. Ho intenzione di andare fino in fondo. In quella zona di Mussolente sono presenti molte attività commerciali, oltre alle scuole e agli studi medici. L'apertura del casello - conclude il sindaco Montagner - rischia di danneggiare pesantemente quella parte del nostro Comune». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CASSOLA

Sovrappasso Oggi si apre in via Andolfatto

Apra oggi al traffico il sovrappasso di via Andolfatto. Si ripristina così il collegamento tra il Comune di Cassola e la frazione di Sacro Cuore di Romano, interrotto a causa dei lavori della Spv



Il cavalcavia di via Andolfatto

Ultimato ai primi di maggio, sarà aperto stamattina. Nel corso dell'ultimo consiglio comunale, fissato, è stata approvata con la Sis la convenzione per la cessione del manufatto al Comune, che può così rendere accessibile quel nuovo tratto della strada.

«L'opera - aveva spiegato il sindaco Aldo Maroso - fa parte di quegli interventi di mitigazione richiesti al concessionario del cantiere della Superstrada proprio dalla nostra Amministrazione. Inizialmente infatti, il progetto esecutivo della Spv non prevedeva il raccordo di via Andolfatto con via Madonna delle Grazie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'avvio del cantiere della futura rotonda del casello Mussolente-Loria

Edilizia, l'ora della ricostruzione

Si potranno abbattere vecchi edifici e rifarli con la stessa volumetria ma con forme diverse. Con incrementi per impianti ed efficientamenti energetici

Buttare giù i vecchi edifici e ricostruirne di nuovi con la stessa volumetria, ma senza il vincolo di doverne riprodurre il prospetto e la sagoma. A meno che non si tratti di aree di pregio o soggette a vincolo paesaggistico e culturale. Il pacchetto di semplificazioni in materia edilizia, che rientrerà nel decreto legge sul tavolo del governo, punta ad agevolare il rinnovamento urbano con norme che facilitino ristrutturazione o ricostruzione.

Cerisano a pag. 27

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS/ Le misure sull'edilizia del dl in arrivo

Rigenerazione urbana semplice

Nuovi edifici al posto di quelli vetusti. Contributi ridotti

DI FRANCESCO CERISANO

Buttare giù i vecchi edifici e ricostruirne di nuovi con la stessa volumetria, ma senza il vincolo di doverne riprodurre il prospetto e la sagoma. A meno che non si tratti di aree di pregio o soggette a vincolo paesaggistico e culturale. Il pacchetto di semplificazioni in materia edilizia, che rientrerà nel decreto legge sul tavolo del governo, punta ad agevolare al massimo il rinnovamento urbano con norme che facilitino la ristrutturazione, o la demolizione con successiva ricostruzione, di vecchi edifici che non presentino un valore storico artistico e che siano caratterizzati da una scadente qualità architettonica e da insufficienti requisiti energetici, di sicurezza sismica e igienico sanitari.

Pur nel generale rispetto della volumetria originaria, saranno ammessi incrementi volumetrici per l'adeguamento degli edifici alla normativa antisismica e in materia di accessibilità, per l'efficientamento energetico nonché per l'installazione di impianti.

Tra le ipotesi a cui il dipartimento della Funzione pubblica sta lavorando anche la semplificazione delle richieste di proroga dei permessi edilizi.

Basterà la semplice comunicazione per ottenere

un'estensione di validità dei titoli abilitativi. Allo studio anche una nuova disciplina dell'agibilità degli edifici, costruiti in un'epoca in cui non era prevista tale certificazione. Sempre in materia di agibilità sono in arrivo novità sulle verifiche degli immobili non oggetto di lavori edilizi.

Le misure destinate a entrare nel decreto legge sono ancora oggetto di riflessione all'interno dell'esecutivo (e anche per questo l'approdo del dl in consiglio dei ministri difficilmente avverrà prima di metà giugno) e per tradursi in vere e proprie norme (modificative del Testo unico in materia edilizia, dpr 380/2001) dovranno passare al vaglio del ministero dei beni culturali che potrebbe sollevare rilievi.

Il pacchetto Dadone punta a semplificare soprattutto gli appalti sotto soglia, quelli dove si concentra la maggior parte del giro d'affari del mercato edilizio. «L'attenzione, anche mediatica,

è spesso concentrata sulle grandi opere. Il mio impegno è invece rivolto soprattutto

agli appalti sotto i 5 milioni di euro. E' lì che sto maggiormente concentrando il mio sforzo riformatore e

di semplificazione: le norme vanno snellite, non bypassate. Bisogna togliere di mezzo gli adempimenti inutili, i tempi morti e i passaggi meramente formali, spingendo sulla tutela effettiva e manutenzione del territorio, sulla riqualificazione e rigenerazione urbana», spiega a *ItaliaOggi* la ministra della pubblica amministrazione.

Oltre a semplificare gli interventi di ristrutturazione e manutenzione del patrimonio edilizio esistente, le proposte di palazzo Vidoni puntano a velocizzare il rilascio dei titoli abilitativi (attraverso il ricorso sistematico alla conferenza di servizi semplificata), a estendere lo strumento del silenzio assenso e a rivedere l'onerosità dei titoli edilizi, in modo da disincentivare le nuove costruzioni rispetto agli interventi di rigenerazione all'interno del territorio urbanizzato. Sarà prevista la riduzione del contributo di costruzione per gli interventi di rigenerazione e



ristrutturazione, con facoltà dei comuni di ridurlo ulteriormente fino alla completa eliminazione.

In caso di richiesta di permesso di costruire, per acquisire gli atti di assenso di altre amministrazioni, sarà possibile convocare una conferenza semplificata in modalità on line, più rapida e veloce.

Inoltre sarà introdotta anche l'attestazione del decorso del silenzio assenso da parte del comune o, in mancanza, del progettista incaricato. Per incentivare l'installazione di strutture leggere destinate a essere rimosse, verranno elevati a 180 giorni (dagli attuali 90) i termini massimi di utilizzo. L'installazione di strutture rimovibili sarà considerata attività edilizia libera. Infine, un capitolo dedicato all'ecobonus al 110% previsto dal decreto Rilancio. Il governo punta molto sulla misura (promossa dal sottosegretario alla presidenza del consiglio **Riccardo Fracarro**) per rilanciare l'attività edilizia. Ma è consapevole che sarebbe un paradosso se i cittadini avessero difficoltà ad utilizzare il Bonus a causa delle complicazioni burocratiche.

Per questo si sta lavorando a un pacchetto di interventi di semplificazione, che tiene conto delle proposte di regioni ed enti locali, ma anche della rete delle professioni tecniche (ordini degli ingegneri, degli architetti e dei geometri).

—© Riproduzione riservata—■



Fabiana Dadone

L'interpretazione emerge dalle relazioni tecniche e illustrative del decreto Rilancio

Ristrutturazioni, bonus ampi

La cessione anche per i lavori già eseguiti nel 2020

Non appena si decide di scegliere una strada diversa dall'utilizzo diretto, tali bonus cambiano pelle mutando da detrazioni a crediti d'imposta

DI ANDREA BONGI

I bonus fiscali dell'edilizia a flessibilità allargata. Grazie alle disposizioni contenute nel decreto rilancio le detrazioni fiscali sugli immobili potranno infatti trasformarsi in crediti d'imposta per essere utilizzati come tali oppure per essere ceduti a terzi o formare oggetto di sconto sul corrispettivo dei lavori.

Tutto ciò al preciso fine di consentire ai beneficiari di adattarli alle concrete esigenze che, in massima parte potrebbero essere rappresentate anche dalla necessità di monetizzare tali benefici fiscali.

Le detrazioni fiscali suscettibili di tali trasformazioni sono tutte quelle che riguardano l'ambito edilizio. Si va dai lavori di recupero del patrimonio edilizio agli interventi di efficienza energetica, al c.d. sisma bonus, al bonus facciate, all'installazione di impianti fotovoltaici e perfino alle spese di installazione delle colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.

Attenzione però. Non appena si decide di scegliere una strada diversa dall'utilizzo diretto, tali bonus cambiano pelle mutando da detrazioni a crediti d'imposta.

La disposizione che disciplina tali nuove possibilità di sfruttamento delle detrazioni fiscali sugli immobili è l'articolo 121 del decreto legge n. 34 del 19 maggio 2020.

Sebbene tale disposizione si apra prevedendo che le nuove possibilità di utilizzo dei bonus casa, siano concesse ai soggetti che sostengono spese per gli interventi agevolati negli anni 2020 e 2021, la relazione tecnica

la relazione di accompagnamento del decreto rilancio ammettono la possibilità di trasformazione in crediti d'imposta anche per le quote residue di lavori effettuati in annui precedenti.

Tornando all'aspetto centrale della disposizione in commento appare dunque chiaro che per i lavori eseguiti nel biennio 2020 e 2021 il soggetto che sostiene le spese avrà a sua disposizione, in luogo dell'utilizzo diretto delle detrazioni nella propria dichiarazione dei redditi, almeno tre diverse alternative.

La prima consiste in un contributo sotto forma di sconto sul corrispettivo anticipato dal fornitore che ha eseguito gli interventi che potrà a sua volta optare o per l'utilizzo diretto di tale bonus sotto la forma di un credito d'imposta, o per la sua cessione a terzi, istituti di credito ed intermediari finanziari compresi.

La seconda consiste nella trasformazione della detrazione fiscale in un credito di imposta da utilizzare in compensazione mentre la terza ipotesi si concretizza in una cessione a terzi del credito d'imposta nato a seguito di detta trasformazione.

Alcune importanti considerazioni si impongono a questo punto.

Sia nel caso dello sconto sul corrispettivo che della cessione l'oggetto delle stesse non è più l'originaria detrazione fiscale calcolata sull'importo dei lavori e sul tipo di intervento eseguito. Il cessionario acquisisce infatti un credito d'imposta che, come tale, potrà essere utilizzato in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del dlgs n. 241/1997.

L'importo del credito d'imposta sarà pari all'originaria detrazione e dovrà essere utilizzato sulla base della originaria quota annuale.

La trasformazione della detrazione fiscale in credito d'imposta può risultare estremamente conveniente in tutte quelle ipotesi in cui il soggetto non ha un'imposta capiente (Irpef o Ires) sulla quale «spendere» annualmente l'originaria detrazione fiscale.

Si tratta di un passaggio chiave dalla quale può dipendere l'intera appetibilità della disposizione normativa in commento.

Se potranno formare oggetto di mutazione da detrazione a credito d'imposta anche le rate residue degli interventi edilizi eseguiti in annualità precedenti, come riportato nelle relazioni citate ed in parte ammesso nel terzo comma dell'articolo 121, allora potrebbero essere davvero molti i contribuenti interessati.

Si pensi, ad esempio a tutti coloro che per effetto della situazione emergenziale in atto hanno avuto o avranno, perdite importanti in termini di reddito e di imposte che potrebbero rendere inutilizzabili, in tutto o in parte le detrazioni fiscali conseguite in anni precedenti.

La trasformazione delle stesse in crediti d'imposta potrebbe evitare la perdita del beneficio per effetto della possibilità di compensazione degli stessi con le imposte e i contributi che il contribuente potrebbe essere comunque tenuto a versare.

—© Riproduzione riservata—



I casi

Tipologie di bonus edilizio	Modalità alternative di utilizzo	
-interventi efficienza energetica; -recupero patrimonio edilizio; -adozione misure antisismiche; -recupero o restauro facciate; -installazione impianti fotovoltaici; -installazione colonnine di ricarica;	Utilizzo diretto come detrazione d'imposta	-interventi efficienza energetica; Trasformazione in credito d'imposta per: -utilizzo diretto; -cessione a terzi; -sconto sul corrispettivo

La Suprema corte: la situazione di fatto di un terreno è equiparabile a quella di diritto

Edificabilità, conta la vocazione

Per la plusvalenza non occorre la qualifica urbanistica

Pagina a cura
di **BENITO FUOCO**
e **NICOLA FUOCO**

Sul terreno edificabile «di fatto» è dovuta la plusvalenza da cessione. Un terreno, quindi, non urbanisticamente qualificato potrà avere una vocazione edificatoria anche se al di fuori di una previsione programmatica urbanistica. Ossia, conta la vocazione edificatoria del terreno, che prescindendo dai piani regolatori. Lo ha stabilito la sezione sesta della Corte di cassazione nell'ordinanza n. 9842/2020 depositata in cancelleria il 26 maggio scorso. Con essa la Cassazione ha riformato i due precedenti gradi di merito della Commissione tributaria provinciale di Novara, prima, e della Commissione tributaria regionale del Piemonte, poi, dando valenza giuridica ed economica «all'area edificabile di fatto» sia pure inserita al di fuori di una previsione programmatica urbanistica. La stessa Corte ha così ritenuto assoggettabile a tassazione alle imposte dirette a norma dell'articolo 67 del Tuir n. 917/86, la plusvalenza realizzata dalla vendita dello stesso terreno ritenuto «edificabile di fatto». L'edificabilità o meno di un terreno ne attribuisce un differente valore che, nell'ambito dei diversi tributi, ha contribuito ad alimentare problematiche interpretative che hanno caratterizzato la giurisprudenza degli ultimi anni. Va precisato che, dal punto di vista delle varie norme che definiscono il terreno «suscettibile di utilizzazione edificatoria», la definizione va applicata con riferimento alla legge e agli strumenti urbanistici e, quindi, un terreno non potrà essere qualificato «edificabile» per le sue qualità naturali, che potranno invece determinare un diverso grado di valore. Un'area, quindi, sarà «suscettibile di utilizzazione edificatoria» solo dopo che lo strumento urbanistico, che consta di più fasi, lo abbia confermato. Le varie fasi prevedono che, dopo l'adozione da parte del comune

e la successiva approvazione da parte della regione di competenza, l'edificazione sarà subordinata alla preventiva approvazione di uno strumento attuativo e al rilascio del permesso di costruire da parte dell'ufficio tecnico del comune interessato. Quindi, l'inserimento dell'area nella prima fase relativa all'inserimento del piano urbanistico ha risolto quei dubbi interpretativi che erano insorti sia con un intervento normativo (decreto Visco-Bersani) sia con l'intervento delle sezioni unite della Cassazione (sentenza n. 25506/2006). Il sopra citato decreto Visco-Bersani, all'articolo 36, comma due ha stabilito che: «ai fini dell'applicazione del decreto del presidente della repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, del decreto del presidente della repubblica 26 aprile 1986, n. 131, del decreto del presidente della repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 e del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, un'area è da considerare fabbricabile se utilizzabile a scopo edificatorio in base allo strumento urbanistico generale adottato dal comune, indipendentemente dall'approvazione della regione e dall'adozione di strumenti attuativi del medesimo». Tale decreto ha quindi stabilito due principi fondamentali:

a) un terreno può essere già considerato suscettibile di utilizzazione edificatoria a fini fiscali quando ancora lo strumento urbanistico non è efficace, mancando l'approvazione da parte della regione, purché sia già avvenuta l'adozione da parte del comune;

b) un terreno può essere già considerato suscettibile di utilizzazione edificatoria a fini fiscali quando ancora non è stato approvato lo strumento urbanistico attuativo (piano particolareggiato, piano di lottizzazione o strumenti equivalenti) ancorché, in mancanza, non sia ancora possibile in concreto l'edificazione.

Questa norma di portata generale è applicabile a tutti i tributi e definisce l'esatta qualificazione di terre-

no edificabile. Subito dopo l'emanazione del decreto Visco-Bersani si è espressa la Cassazione a sezioni Unite che, con la sentenza n. 25506/2006, ha stabilito che: «ai fini tributari sono edificabili tutti quei terreni che tali sono qualificati da uno strumento urbanistico, indipendentemente dalla sussistenza dell'approvazione regionale dello strumento stesso e di strumenti attuativi che rendano possibile in concreto il rilascio della concessione edilizia» in quanto è di comune esperienza che la circostanza che la vocazione edificatoria di un suolo sia stata formalizzata in uno strumento urbanistico, ancorché non operativo, è sufficiente a far lievitare il suo valore venale secondo le leggi di mercato; precisa però che «l'aspettativa di edificabilità di un suolo non comporta ai fini della valutazione fiscale, l'equiparazione sic et simpliciter alla edificabilità; comporta soltanto l'assoggettamento a un regime di valutazione differente da quello specifico dei terreni agricoli», valutazione che quindi non può essere identica per un terreno già concretamente edificabile e per uno che invece attende il compimento dell'iter previsto dalla legge per poter procedere all'edificazione.

L'ordinanza della Cassazione n. 9842/2020 di cui al commento, afferma che: «L'area edificabile costituisce un genere articolato nelle due specie dell'area edificabile di diritto, così qualificata in un piano urbanistico, e dell'area edificabile di fatto, vale a dire del terreno che, pur non essendo urbanisticamente qualificato, può nondimeno avere una vocazione edificatoria di fatto in quanto sia potenzialmente edificatorio anche al di fuori di una previsione programmatica. Una siffatta edificabilità non programmata, o fattuale o potenziale, si individua attraverso la constatazione dell'esistenza di taluni fatti indice, come la vicinanza al centro abitato, lo sviluppo edilizio raggiunto dalle zone adiacenti, l'esistenza di servizi pubblici essenziali, la



presenza di opere di urbanizzazione primaria, il collegamento con i centri urbani già organizzati, e l'esistenza di qualsiasi altro elemento obiettivo di incidenza sulla destinazione urbanistica». Con questa ordinanza la Cassazione prescinde totalmente dagli strumenti urbanistici, dando rilevanza a una non meglio qualificata edificabilità di fatto e non considerando il legame tra il dato normativo e una certezza di equivalenza, nell'ambito di una tassazione connaturata alla ipotesi di una specifica edificabilità di diritto.

© Riproduzione riservata ■

Il principio

Nell'ambito della tassazione delle plusvalenze realizzate dalla vendita dei terreni edificabili (articolo 67 del Tuir n.917/86) si deve ricomprendere anche il terreno «di fatto edificabile»; è tale il terreno che, pur non essendo urbanisticamente qualificato, possa avere una vocazione edificatoria di fatto in quanto sia potenzialmente edificatorio anche al di fuori di una previsione programmatica. Una siffatta edificabilità non program-

mata, o fattuale o potenziale, si individua attraverso la constatazione dell'esistenza di taluni fatti indice, come la vicinanza al centro abitato, lo sviluppo edilizio raggiunto dalle zone adiacenti, l'esistenza di servizi pubblici essenziali, la presenza di opere di urbanizzazione primaria, il collegamento con i centri urbani già organizzati, e l'esistenza di qualsiasi altro elemento obiettivo di incidenza sulla destinazione urbanistica

Solo Renzi si schiera con Palazzo Chigi

Il “piano di rinascita” dilania la maggioranza

■ Una cornice, un piano dettagliato, una serie di linee guida. Ancor prima che la grande kermesse annunciata da Giuseppe Conte inizi la maggioranza sta già litigando. Gli unici a sostenere l'iniziativa sono i Cinquestelle, che però ieri, per non sfigurare, hanno deciso di anticipare gli stati generali dell'economia con il Patto per l'Export che il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, lancerà oggi alla Farnesina con ministri (da Dario Franceschini a Teresa Bellanova, Roberto Gualtieri, Paola De Micheli, Gaetano Manfredi e Paola Pisano), industriali e i maggiori rappresentanti del sistema made in Italy.

I più insofferenti sono quelli del Pd, che infatti hanno preteso un confronto preliminare nella maggioranza (che si svolgerà dopo un vertice del partito) per concordare tempi e modi dell'elaborazione del piano per la rinascita. La paura dei Dem, già seccati per non essere stati coinvolti preventivamente da Conte nella gestione del progetto, è quella di pericolose e non concordate fughe in avanti. «L'importante è che «siano un inizio e non una falsa partenza. Bisogna arrivare all'appuntamento per usare i fondi Ue con idee chiare, mettendo i soggetti in condizione di giocare al meglio la partita. Tutto questo richiede lavoro, confronto e dialogo ed una piattaforma di partenza che vada nella giusta direzione», ha precisato il vicesegretario del Pd, Andrea Orlando.

Più positivo Matteo Renzi, secondo cui «ci vogliono idee coraggiose e innovative» e gli Stati generali «devono essere l'occasione per spendere bene gli 80 miliardi». Dopo aver definito le polemiche dei suoi ex amici del Pd «incomprensibili», l'ex premier ha poi parlato della necessità di coinvolgere l'opposizione, rivolgendogli un invito particolare a Silvio

Berlusconi, che «sul Mes e non solo sul Mes si sta muovendo con grande senso di responsabilità».

Per quanto riguarda il presidente del Consiglio, in questa fase sembra più preoccupato delle convocazioni (non sa chi chiamare e, soprattutto, vuole evitare di ricevere porte in faccia) che del suo futuro politico. «Non mi pare di essere accerchiato più di quanto lo fossi nella prima fase. In questi mesi ho sentito dire in continuazione “Conte cade”, fa parte del gioco e ho imparato a non meravigliarmi. Ma come si vede e si vedrà, non è così», ha detto Conte in un'intervista.

Sui contenuti, chiaramente, è buio pesto. Il premier sa bene che gran parte del libro dei sogni declamato durante l'ultima conferenza stampa è irrealizzabile in tempi brevi e con questa maggioranza. L'ipotesi più gettonata, ad oggi, è che si procederà a pezzi.

L'idea è quella di accelerare su almeno due-tre macro-temi: dalla semplificazioni al rilancio delle infrastrutture e agli incentivi per gli investimenti. Proprio le semplificazioni e lo sblocca-cantieri dovrebbero essere oggetto del prossimo decreto del governo. È questo il primo atto del Piano della Rinascita che ha in mente Palazzo Chigi, anche perché un po' del lavoro dovrebbe essere già fatto, visto che il provvedimento si annuncia da un mesetto buono. In realtà, il terreno, come del resto tutti gli altri, si presenta insidiosissimo. Basti pensare che la maggioranza non è compatta nemmeno sulla questione preliminare, che prevede inevitabilmente la scelta sul lasciare in vita o meno il codice degli appalti. La strada sarà lunga, difficile e, forse, senza via d'uscita.

S.I.A.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IN ESTATE I LAVORI DI CONSOLIDAMENTO

Borgomagno, in corso le verifiche statiche

Verifiche statiche in corso sul cavalcavia Borgomagno, dopo la caduta di calcinacci avvenuta lo scorso 30 aprile. Un intervento urgente disposto dall'amministrazione con l'incarico all'azienda AP&P di Rovigo costato 11.571 euro. Si tratta di controlli realizzati già ieri e che proseguiranno nei prossimi giorni. Serviranno a stabilire lo stato di salute del cavalcavia, che necessita di interventi urgenti di ristrutturazione già programmati e finanziati con 900 mila euro da Rfi.

«Stiamo completando le procedure di aggiudicazione dei lavori», spiega l'assessore ai lavori pubblici Andrea Micalizzi, dopo che un primo bando di gara era andato deserto. L'intervento di sistemazione dunque potrebbe partire già in estate per impattare il meno possibile sul traffico automobilistico intenso del ponte. —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



SAONARA

Il Tar sospende i lavori per l'ampliamento del palazzo municipale

SAONARA

Sospesa dal Tar del Veneto l'aggiudicazione dei lavori per l'ampliamento del municipio di Saonara. Il tribunale amministrativo ha infatti accolto il ricorso presentato dalla ditta di Resana (Tv) classificatasi seconda, contro la determinazione della Centrale unica di committenza della Federazione dei Comuni del Camposanpieresese, che lo scorso 31 marzo aveva aggiudicato in via definitiva ad un'impresa di Borgoricco la progettazione esecutiva e lo svolgimento dei lavori.

La data dell'udienza per la discussione in merito è stata fissata tra cinque mesi, il prossimo 4 novembre.

Poco trapela sulle presunte irregolarità che hanno motivato il ricorso ma sulla gravità o meno delle quali, precisa il Tar nella sua ordinanza, «risulta omessa un'autonoma valutazione in sede di gara». Inserito nel bilancio preventivo dello scorso dicembre, l'ampliamento del Municipio avrà un costo di 1.800.000 euro. Il Comune, che a differenza della Federazione

non si è costituito in giudizio, sta ora valutando tramite un ricorso al Consiglio di Stato di chiedere che la discussione abbia luogo prima del 4 novembre.

«Diversamente perderemmo il contributo di 200.000 euro già assegnatoci dal Gestore dei servizi energetici» questa la spiegazione del sindaco Walter Stefan «In quanto l'assegnazione dei lavori deve avvenire al massimo entro il 30 ottobre. Se il Tar dovesse sentenziare l'assegnazione alla seconda ditta classificata, avremmo un maggiore esborso per le casse comunali di 150.000 euro».

L'opposizione di centro-destra, che riunisce Lega, Forza Italia e Insieme per Cambiare, ha intanto chiesto sulla questione un consiglio comunale straordinario: «Inviteremo il sindaco a informare la cittadinanza sullo stato di realizzazione di quest'opera» scrivono in una nota congiunta i consiglieri Andrea Dian e Francesca Burlon Boraso «Che come noto, oggi ancor più di ieri, noi riteniamo del tutto inutile». —

PATRIZIA ROSSETTI

“Piazzola Futuro” gestirà il campus dell’innovazione

Lunedì la Commissione Affari generali varerà la Fondazione che avrà come soci il Comune e l’Università di Padova, progetto da 1,5 milioni, primi corsi in autunno

Paola Pilotto / PIAZZOLA

Nasce la Fondazione “Piazzola Futuro” che andrà a gestire il “campus dell’intelligenza creativa”, attivo dall’autunno con i primi corsi. La Commissione Affari generali del comune si riunirà lunedì per discutere la bozza di statuto di questo nuovo ente, che avrà come soci fondatori il Comune di Piazzola sul Brenta e l’Università di Padova, un partner strategico per il progetto formativo che è stato il cavallo di battaglia dell’amministrazione comunale guidata dal sindaco Valter Milani. Si tratta di una fondazione di comunità, ovvero un ente no profit e apolitico, senza scopo di lucro con finalità di solidarietà sociale e promozione culturale secondo la struttura normativa prevista dal Codice del Terzo settore. Sempre nella stessa commissione, che tratterà anche della modifica dello statuto comunale, verrà anche esposta la prima bozza dell’offerta formativa del progetto Campus, contenuta nel piano strategico.

ATTIVITÀ DEL CAMPUS

Le attività del campus saranno incentrate sulle “digital humanities”, con un forte accento sulle discipline dell’arte, dello spettacolo e della comunica-

zione in ambiente digitale e multimediale, per stimolare l’intelligenza creativa degli studenti attraverso l’uso delle nuove tecnologie. Tre sono le discipline fondamentali che verranno trattate: le Scienze umane (archeologia, arte, architettura, musica, cinema, teatro, patrimonio industriale), l’Informatica (tecnologie digitali, robotica, realtà aumentata, realtà virtuale, 3D) e la Comunicazione (fotografia, videomaking, retorica, storytelling, lingue). La didattica del campus sarà strutturata secondo un modello “a cascata”, sviluppato su tre piani distinti ma collegati: i corsi universitari, quelli di formazione professionale ed i corsi amatoriali.

IL MODELLO

I primi saranno gestiti dall’Università di Padova e articolati, a discrezione dell’Ateneo, in corsi di laurea (triennale o magistrale), corsi di alta formazione, master di I o II livello. I corsi di formazione professionale sono gestiti dal campus in collaborazione con l’Università, le scuole del territorio, le associazioni di categoria e gli ordini professionali interessati.

LA STRUTTURA DELLA DIDATTICA

I corsi amatoriali invece saranno gestiti dal campus in colla-

borazione con l’Università e le scuole del territorio. La didattica di Campus Futuro è basata su cinque pilastri: la sperimentazione (almeno il 50% del tempo dei corsi è dedicato ad attività applicative e di laboratorio) l’apertura, la contaminazione (le attività didattiche tendono a stimolare il confronto e lo scambio di esperienze), la collaborazione e l’autocritica (il metodo didattico è incentrato sul problem solving). La didattica amatoriale del Campus si articolerà, in collaborazione con le scuole, in tre livelli, corrispondenti alle diverse fasce di età dei partecipanti: bambini (anni 5-10), ragazzi (anni 11-15) e adulti (oltre i 16 anni).

FORMAT ACADEMY

Il format Academy è stato studiato per i professionisti e per le aziende in modo da beneficiare delle competenze e delle strutture messe a disposizione da Campus Futuro in ambito di Alta Formazione. Le Academy, che sono percorsi specifici di alto livello con una durata di 30/45/60 ore, nascono per stimolare e sviluppare competenze nelle varie tematiche sviluppate nel campus. —



L'OFFERTÀ FORMATIVA

Alla Casa del fascio la scuola del cinema "Carlo Mazzacurati"

Dal nido all'Università, un'offerta formativa a tutto... "campus". È il filo conduttore del progetto della giunta Milani, che ha ben chiara la sfida futura: «Offrire spazi e occasioni di crescita formativa a tutte le fasce della popolazione per promuovere il progresso sociale e culturale della comunità». Un progetto ambizioso, che è valso la vittoria elettorale un anno fa e che ora il paese si attende di veder realizzato. Un milione e mezzo di euro, è l'investimento del comune per trasformare il complesso dell'ex Casa del fascio nelle strutture che ospiteranno il campus, a cui si aggiungeranno spazi limitrofi fra cui alloggi e servizi della cooperativa sociale Fratres. A braccetto del comune ci sono l'Università di Padova, la scuola di cinema Mazzacurati, la coop Fratres, l'azienda Thron e il gruppo Advance.



A sinistra e sopra a destra due immagini del progetto del campus Piazzola Futuro, lunedì la Commissione comunale varerà lo statuto del nuovo ente gestore, sotto a destra la ex Casa del fascio a Piazzola

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Crolla la copertura di palazzo Dante Chiusa via Garibaldi

L'ordinanza del Comune dà due settimane alla proprietà per provvedere alla messa in sicurezza dell'edificio

PIOVEDI SACCÒ

Era solo questione di tempo. Il collasso di parte della copertura di palazzo Dante, storico edificio seicentesco di via Garibaldi, era dato per scontato dall'occhio attento di più di qualche residente del centro storico che da anni assiste ormai al lento ma inesorabile degrado del fabbricato.

Lo storico stabile, sul quale non è mai stata fatta un'inchiesta ufficiale in ordine al valore artistico ma che ha qualche spunto interessante, è disabitato da alcuni decenni e al centro di una contesa giudiziaria tra molteplici eredi da quasi trent'anni. L'altra sera, in occasione del forte acquazzone che ha investito la città, una parte del tetto è ceduto, collassando su se stesso. A lanciare l'allarme è stata un'anziana che abita nel palazzo adiacente e che, in via precauzionale, è stata fat-

ta evacuare e ha quindi dovuto lasciare il proprio appartamento. Sul posto, con i carabinieri, sono intervenuti i vigili del fuoco di Padova che hanno fatto chiudere al transito, anche pedonale, via Garibaldi nel tratto tra la rotonda dell'ospedale e l'incrocio con via Castello e via Ansedisio. Il pericolo è legato a possibili movimenti di assestamento che potrebbero portare al crollo, nella peggiore delle ipotesi, di parti del cornicione della facciata.

Nella giornata di ieri il Comune ha subito predisposto l'ordinanza che impone alla proprietà il termine massimo di due settimane per provvedere alla messa in sicurezza del palazzo nella misura ritenuta sufficiente a garantire la riapertura della strada. Proprio la viabilità cittadina a questo punto è una questione prioritaria visto l'importanza dello snodo di via Garibaldi. Per consentire ai resi-

denti della zona, che si troverebbero senza una via di sbocco, di potersi muovere e raggiungere le proprie abitazioni, sarà temporaneamente invertito il senso di marcia di via Castello. La palla quindi al momento passa alla proprietà ma, stando ai precedenti, gli auspici non sono così rassicuranti. Nel 2011, dopo anni di complicazioni procurate al Comune e di ordinanze inadempite, l'allora sindaco Sandro Marcolin si rivolse alla magistratura che impose il sequestro del palazzo e il suo contestuale affidamento per alcuni mesi in custodia proprio al Comune, che ebbe così la possibilità di intervenire, addebitando i costi ai proprietari, per effettuare gli indispensabili lavori per la salvaguardia dell'immobile, la sicurezza e la manutenzione, con relativa sanificazione del cortile interno e dell'area verde. —

ALESSANDRO CESARATO





Palazzo Dante transennato: una parte della copertura è crollata

ESTE

Via Alessi, primo step concluso per l'ampliamento del parking

Alla fine dell'intervento l'area dell'Olmo potrà contare su 300 nuovi posti auto. Il Comune è intenzionato a utilizzare questo spazio anche per i grandi eventi

ESTE

Quando il lavoro sarà completato, l'area di via Alessi potrà contare su almeno 300 nuovi posti auto. Non solo, nelle idee dell'amministrazione comunale c'è anche la possibilità di utilizzare questo spazio per le grandi manifestazioni. Si è concluso il primo step dei lavori di riqualificazione per l'ampliamento del parcheggio "Isidoro Alessi", iniziativa che ha richiesto un investimento di 50 mila euro.

L'AREA ARCHEOLOGICA

Il parcheggio di via Alessi si trova nel cosiddetto Olmo, zona di valenza archeologica vincolata con decreto del ministero dei Beni culturali e ambientali del 23 aprile 1976 per la presenza di reperti antichi interrati. La zona non direttamente interessata dal vincolo archeologico viene da anni aperta al pubblico come parcheggio durante le manifestazioni di grande afflusso come ad esempio "Este in Fiore". Da qui, la decisione di trasformare lo spazio non vincolato in un ampliamento del park auto "Isidoro Alessi". Il via ai lavori, il cui progetto cala le radici nell'amministrazione comunale precedente, è stato dato con delibera di giunta il

13 novembre scorso. Il primo passo per la riqualificazione dell'area era già avvenuto nel 2017, con il nuovo affidamento per la manutenzione del verde per garantire interventi regolari. Nel 2018, inoltre, è stata ricostruita parte del muro di cinta, caduto con il fortunale del 2014.

I LAVORI

Il lavoro effettuato nei primi mesi di quest'anno rappresenta il primo step alla realizzazione dell'ampliamento del parcheggio: sono stati realizzati due muri di contenimento, uno parallelo all'ex Officina Negrello e uno a confine con una seconda zona archeologica con inedificabilità assoluta e reperti in vista. Per realizzare l'innalzamento previsto di un metro e mezzo e per stabilizzarlo sono stati necessari circa 5.000 mq di terreno, tra quello già presente in loco e altro in aggiunta. Spiega Paolo Rosin, assessore ai Lavori pubblici: «Per il riempimento è stato utilizzato materiale sabbioso, che è stato steso e rullato. Ora si attende una sua naturale compattazione. È stato anche realizzato un riporto con materiale riciclato. A breve si potrà aprire la nuova parte ampliata». Aggiunge il sindaco

Roberta Gallana: «Una parte del parcheggio sarà aperta in modo permanente e una parte diventerà usufruibile in occasione di grandi eventi. Al completo, il parcheggio arriverà a contare circa 300 posti auto». Il lavoro, completato ad aprile, precede un successivo step di posizionamento del pacchetto stradale, completo di manto stradale, tappeto drenante, binder e collegamenti per l'illuminazione e la sicurezza pubblica.

LUNGA STORIA

Negli ultimi anni l'utilizzo di quest'area è stato oggetto di dibattito tra il Comune, i residenti e il Comitato Olmo: non sempre le vedute si sono allineate. Ricorda il sindaco Gallana: «Il primo lotto dell'area fu acquistato dall'amministrazione Cappellari e l'attuale parcheggio "Isidoro Alessi" fu realizzato dalla giunta Mengotto nel 2000. Nel 2009 venne poi acquistato il secondo lotto per 800.000 euro e furono investiti ulteriori 60.000 euro provenienti dalla Regione per un progetto esecutivo di riqualificazione. Oggi si concludono i primi lavori per l'ampliamento del parcheggio "Isidoro Alessi", per i quali sono stati spesi 50.000 euro». —

NICOLA CESARO

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





L'area dell'Olmo in via Alessi prima dell'intervento per la realizzazione del parking

In arrivo oltre 27 mila euro per il campo di Megliadino

La Regione ha stanziato 162 mila euro per gli impianti sportivi della provincia: a Bagnoli barriere da abbattere

BORGO VENETO

Oltre 162 mila euro per gli impianti sportivi della provincia di Padova. Lo ha confermato la giunta veneta, lo scorso 19 maggio, su proposta dell'assessore regionale Cristiano Corazzari, andando così a incrementare le risorse destinate alla miglio-
ria delle strutture sportive comunali venete, per le quali lo scorso febbraio erano già stati destinati 1,3 milioni di euro.

La nuova tranche di investimenti è di mezzo milione di euro e gran parte della somma è stata appunto destinata alla provincia padovana. A Conselve vanno 19.919,97 euro per la manutenzione degli impianti elettrici del campo sportivo, mentre a San Pietro in Gu sono destinati 38.490,32 euro per impianti elettrici e idrotermosanitari delle palestre comunali. Per Anguillara Veneta lo stanziamento è di 26.329,61 euro e serviranno alla realizzazione di un parcheggio a Borgoforte e di un percorso ciclopedonale che porterà diretta-

mente a spogliatoio e campo di gioco della frazione. Sono 26.329,61 gli euro per Bagnoli di Sopra, che saranno utilizzati per abbattere le barriere architettoniche negli impianti di via Molini. Sarà inoltre realizzato un parcheggio ad uso esclusivo delle aree sportive.

Maserà di Padova, per la riqualificazione dell'area scoperta di accesso agli impianti sportivi di Bertipaglia, si è meritato 23.991,78 euro, quindi Borgo Veneto altri 27.564,77 per l'impianto elettrico del campo di Megliadino San Fidenzio. Tutti i Comuni beneficiari dello stanziamento, sia del primo che di quest'ultimo, hanno tempo fino al 13 novembre 2020 per procedere alla rendicontazione finale dell'intervento oggetto di sostegno finanziario. Con questa seconda tranche - che ha interessato 20 municipalità venete - sono 96 i Comuni che hanno beneficiato dell'intervento regionale per questo particolare finanziamento. In 61, invece, sono in graduatoria ma non ancora coperti dal capitolo di spesa della Regione; tra questi molti Comuni padovani, che sperano in nuovi finanziamenti. —

N.C.



In arrivo dalla Regione investimenti per gli impianti sportivi

26.329,61 gli euro per Ba- di quest'ultimo, hanno tem-

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



PROPRIETÀ  PRIVATA

DI TERESA CAMPO

Vitanova lancia NovaXhome per gestire il super-ecobonus

Alla luce del super-ecobonus previsto dal decreto Rilancio (detrazione fiscale del 110%), Vitanova, azienda modenese che da oltre 15 anni si occupa di riqualificazione ed efficientamento energetico di edifici residenziali, commerciali e industriali, ha ideato NovaXhome. Si tratta di un sistema proprietario che permette ai clienti di progettare e computare preventivamente tempi e costi previsti. NovaXhome permette di risparmiare il 33% del tempo di realizzazione con la garanzia certificata che quello che è stato progettato verrà anche realizzato. Vitanova offre supporto per capire come gestire gli interventi per usufruire dell'ecobonus al 110%, seguendo passo dopo passo i clienti dalla valutazione della situazione iniziale fino alla conclusione dei lavori.



ASPETTANDO IL TEST DEL 30 GIUGNO

Mose, criticità e incognite sulla manutenzione sott'acqua

Spitz scrive a provveditore e commissari del Consorzio: «A che punto è la gara?» I ricorsi al Tar, l'udienza fissata a ottobre. I costi delle riparazioni e del cantiere

Alberto Vitucci

«Quanto tempo ci vorrà per la manutenzione delle paratoie di Treporti? A che punto sta la gara da 37 milioni, bandita due anni fa e poi bloccata?» Dopo l'inaugurazione delle barriere di Chioggia e Treporti, adesso sono le dighe del Lido che fanno più paura. E rendono incerto il futuro prossimo della grande opera. Così la commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz ha inviato una richiesta di chiarimenti agli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola e al provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. La *dead line* più volte annunciata dalla stessa Spitz durante le riunioni della Cabina di coordinamento in Prefettura – e ribadita domenica durante i test a Chioggia – è quella del 30 giugno. Per quella data il sistema Mose dovrebbe essere pronto almeno per fronteggiare le emergenze. Anche senza gli impianti definitivi e senza il collaudo e le prove in condizioni di mare agitato.

Ma la scoperta di nuove criticità della grande opera, come la corrosione accelerata dalla perdita della vernice protettiva nelle paratoie di Treporti, potrebbe mettere a rischio il cronoprogramma.

Scoperta fatta dai subacquei che lavorano per il Consorzio, e adesso all'esame dei commissari. Dopo sette anni sott'acqua e nessuna manutenzione, le paratoie si comportano come un qualunque scafo attaccato dalla salsedine e dalla corrosione.

Ecco allora la richiesta inviata dall'ufficio romano della Spitz all'ex Magistrato alle

Acque e al Consorzio. La gara da 37 milioni per la manutenzione straordinaria delle paratoie è in realtà bloccata al Tar, udienza fissata a ottobre. Assegnata alla Cimolai, ma pendono i ricorsi della croata Brodisplit e di Fincantieri. Poi ci sono i contenziosi su chi dovrà pagare le opere di manutenzione. I commissari hanno inviato una lunga risposta al provveditorato, contestando la decisione di non pagare i lavori in corso per l'avviamento. «Dobbiamo provvedere a riparare opere malfatte dalla gestione precedente», scrivono, «o progetti non conformi, approvati anche dal Comitato tecnico di Magistratura». La manutenzione di una paratoia, secondo il progetto, dovrebbe essere fatta ogni cinque anni. E a Treporti ne sono già passati sette. Si dovranno farne poi non più di due per volta, per non lasciare sguarnita la difesa a mare. C'è anche il problema dell'area di cantiere a Punta Sabbioni. Promessa al comune di Cavallino dalla commissaria Spitz il giorno del suo insediamento, ma ancora necessaria per questi lavori. Spostarla costerà almeno 350 mila euro. Infine l'evento del 30 giugno. Se la data sarà confermata, si tratterà di una cerimonia ancora più in grande stile di quella di domenica scorsa. Evento di «grande importanza comunicativa», lo definisce la Spitz, che chiede pertanto una «attenta organizzazione, anche a livello istituzionale».

Ci si prepara all'inaugurazione anche se il Mose non è finito, dunque. Intanto l'altra notte acqua alta fuori stagione. E San Marco di nuovo allagata. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Mose, una paratoia mangiata dalla ruggine

Sempre più nel degrado la struttura del Lido chiusa da oltre dieci anni
Il simbolo dell'isola acquistato dalla società Coima nel 2016

Des Bains, crolla il tetto In attesa del restauro cedono tegole e solai dall'ex Grand Hotel

IL CASO

Alberto Vitucci

Crollato il tetto del Grand Hotel Des Bains. Da tempo le condizioni strutturali di quello che era uno dei simboli dell'Isola d'oro destavano preoccupazione. Adesso i nuovi guai. Due parti del tetto fronte mare, ai lati della facciata con l'orologio, sono crollate. Travi malandate, infiltrazioni di umidità, degrado. E così la prestigiosa struttura non ce l'ha fatta. Un brutto segno per l'immagine del Lido. Che nei programmi dell'amministrazione deve tornare a essere un punto di riferimento mondiale. Prima le spiagge dell'ex Ciga, che hanno riaperto per ultime, solo dopo una pressione del Comune. Adesso il crollo del Des Bains, che complica an-

che i lavori di restauro trattandosi di un edificio prezioso e vincolato. Che dunque dovrà essere ricostruito senza manomissioni. Chiuso dal 2010, era stato acquistato sei anni dopo dalla società immobiliare Coima, del finanziere Manfredi Catella. «E' come un malato in via di guarigione», aveva annunciato due anni fa, «i restauri partiranno nel 2021, dureranno tre anni e costeranno 60 milioni di euro. L'obiettivo è quello di mantenerlo ad albergo». Ma il degrado è stato più veloce. E adesso il Des Bains rappresenta un'immagine non all'altezza della sua storia.

Fino a dieci anni fa era la meta preferita del turismo d'élite. Famiglie straniere soprattutto, che venivano ad ammirare i luoghi resi celebri dal romanzo "Morte a Venezia", ambientato proprio al Li-

do nel fascinioso hotel dallo scrittore Thomas Mann. Ma anche le scene perfette del film "Il paziente inglese". Una storia lunga un secolo, quella scritta nelle stanze liberty del vecchio Grand Hotel. Che ha visto tra i suoi ospiti anche lo scia di Persia, re Farouk, attori e capi di Stato. Poi il lento declino. Il progetto lanciato negli anni d'oro del Consorzio Venezia Nuova di farne un polo alberghiero con mini appartamenti insieme all'Ospedale al mare, la grande darsena a San Nicolò da mille barche. Tutto fallito. Adesso è arrivata la Coima di Catella, insieme al partner londinese London&Regional. Due anni fa la riapertura del piano terra per ospitare una mostra fotografica della Biennale. Poi più nulla. Intanto il tetto dello storico edificio non esiste più. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La zona dell'albergo in cui il tetto è più malandato





Le tegole che si sono staccate dal tetto dell'albergo Des Bains al Lido

FOTOINTERPRESS



Spiagge devastate dalla mareggiata
Un milione di danni tra alghe e detriti

PAGINE 28 E 29

Alghe e detriti, avvio stagione azzerato «Mazzata da un milione dopo il Covid»

Il mare in burrasca si porta via 20 mila metri cubi di sabbia a Jesolo. Mareggiate anche a Eraclea, Cavallino e Caorle

Gestori preoccupati operai già al lavoro ieri mattina per mettere a posto il bagnasciuga

JESOLO

Puntuale come un orologio è arrivata la mareggiata di inizio stagione che ha rovinato in piani degli operatori per l'ennesima volta. Ha colpito le zone più esposte del litorale, quindi la Pineta di Jesolo, la zona ovest di Eraclea mare e la Laguna del Mort, fino a raggiungere Porto Santa Margherita, Duna Verde e Caorle. Mare mosso anche sul litorale di Cavallino Treporti che però ha una spiaggia molto più ampia che si è trovata infine la sabbia erosa al lido di Jesolo spinta dalle correnti fino a riva. I danni maggiori sono stati in Pineta a Jesolo. 15 mila, forse anche 20 mila metri cubi di sabbia portata via dal mare in bur-

rasca nella notte. Danni per 300 mila euro solo a Jesolo, stima totale di un milione lungo tutto il litorale.

«Altro che Covid, adesso abbiamo meno di metà spiaggia e pure coperta di rifiuti». Un bagnante, uno dei primi ospiti in Pineta arrivato a sistemare l'appartamento estivo, è preoccupato: «Ogni anno è sempre peggio. Già in Pineta siamo sempre in ritardo con i lavori per il ripascimento, ma quest'anno abbiamo una spiaggia ridotta ai minimi termini e coperta di detriti».

Il presidente della Federconsorzi di Jesolo, Renato Cattai, è disarmato: «Non ci attendevamo un danno simile a inizio stagione. I lavori procedevano già a rilento dopo lo stop per le restrizioni sanitarie e il ponte del 2 Giugno, ragion per cui abbiamo fatto partire le diffide agli enti preposti. Adesso dovremo trovare la sabbia venuta a mancare e soprattutto le ri-

sorse necessarie a ripartire».

Ieri sulla spiaggia del lido est di Jesolo, il presidente di Fiba Confesercenti, Lorenzo Vallese, ha allargato le braccia davanti a quello spettacolo. «Ci stavamo riprendendo dalle difficoltà attraversate a causa della pandemia e le restrizioni per il Covid», dice Vallese «e adesso arriva anche una mareggiata di questa entità. Con tutte le alghe e i detriti che sono stati trascinati a riva. La zona Pineta era ancora oggetto dell'intervento di ripascimento che era molto lungo e si stava protraendo oltre il limite.



La spiaggia doveva essere aperta per il 15 giugno e adesso non so ancora se sarà possibile per quella data. Noi ci siamo già consultati con la Regione e il vice presidente Gianluca Forcolin per capire se ci siano le risorse necessarie di cui abbiamo assoluto bisogno. Ora bisogna procedere con i lavori e la pulizia dell'arenile anche in altri tratti coperti dai detriti e soprattutto le alghe che devono essere rimosse».

Difficile la situazione anche a Eraclea, in particolare alla Laguna del Mort che è ancora sul territorio di Jesolo. Un tratto di spiaggia libera oggetto di una denuncia pubblica di Legambiente solo la settimana scorsa. Il mare ha divelto le protezioni in cemento e continua a riconquistare spazi ver-

so la laguna retrostante. Di questo passo il mare tornerà a unirsi alla laguna come era in origine quando la foce del Piave fu deviata dalla Serenissima formando questonco morto, "Mort" appunto. La Laguna del Mort, area Sic protetta, resta un punto interrogativo perché sempre più abbandonata a se stessa, pur nella sua importanza in quanto garantisce la percentuale di spiaggia libera necessaria a Jesolo per rispettare la legge. La spiaggia è inoltre coperta dai detriti. Il mare ha invece superato le torrette di salvataggio a Porto Santa Margherita fino a lambire e anche oltrepassare i gradoni in cemento.

Danni sulla spiaggia di Ponente a Caorle, resiste abbastanza bene quella di Levante.

Preoccupazione a Porto Santa Margherita e nelle frazioni. L'acqua ha invaso dopo la mezzanotte le file di ombrelloni, raggiungendo almeno la quarta. Operai al lavoro già all'alba, ieri, per mettere a posto il bagnasciuga. Alle 7 il lavoro degli operatori di Consorzio Arenili Caorle Spiaggia era già terminato, come se il maltempo non ci fosse mai stato. I dipendenti degli stabilimenti e dei chioschi privati hanno lavorato tutta la mattina per liberare l'arenile e le file dai detriti, tra cui anche una boa. Ha fatto temere il peggio anche il livello del Rio Interno. Giovedì alle 22 l'acqua al porto aveva già invaso le banchine, ma senza minacciare Strada Nuova. —

GIOVANNI CAGNASSI
ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE IMMAGINI

Legna e alghe da rimuovere Si ricomincia

Ombrelloni abbattuti dalla furia del vento, migliaia di metri cubi di sabbia riportata in mare, tronchi e detriti d'ogni tipo riversati sulla battigia che gli operai degli stabilimenti si stavano preparando a preparare o avevano appena ultimato. Un milione di danni: questa la stima lungo il litorale dei danni conseguenti a una notte di mareggiata.

I PROGETTI PER LA DIFESA

Diga parallela alla costa e reef ball le alternative contro l'erosione

JESOLO

Lotta all'erosione marina, anche quest'anno la costa veneziana è stata bersaglio indifeso dalle mareggiate. Jesolo, ma anche Eraclea Mare, Caorle e Bibione sono i tratti più esposti e colpiti ogni anno dal mare in burrasca che erode migliaia di metri cubi. A Jesolo, gli studi della Regione, iniziati con il Magistrato alle Acque, hanno stabilito che le opere di difesa debbano essere costituite dai pennelli in roccia che sono stati ripristinati nella zona est del lido. E, assieme ai pennelli in roccia, continua ogni anno il ripascimento meccanico con apporto di sabbia. Finora non sono stati attivati altri sistemi, pur con dispendio di energie e risorse di anno in anno. I lavori si sono fermati

per quest'anno, ma a fine estate saremo punto e a capo a Jesolo come nelle altre località turistiche. Una nuova mareggiata come quella di quest'autunno però sarebbe esiziale per la costa veneziana. Il rischio è di veder sparire buona parte delle nostre spiagge.

Finora questo sistema dei pennelli e del ripascimento meccanico è stato ritenuto il metodo più efficace. L'architetto Fernando De Simone, con la società olandese Royal Haskoning, ha proposto una diga sottomarina, parallela pertanto alla costa, a distanza di un km. dalla riva. La Reef Ball Italia, con Moreno Buogo, ha presentato le reef ball, sfere di cemento forate che formano una barriera corallina artificiale. —

G.C.A.





PROTESTE ANCHE A ISOLA VERDE

L'ira di Sottomarina «Batosta evitabile»

Bellemo (Ascot): da anni imploriamo soluzioni strutturali che mettano fine a questi fenomeni ormai ricorrenti

**Serafini (Cisa camping)
«La diga soffolta non
è stata collaudata, forse
servono correzioni»**

SOTTOMARINA

Non c'è tregua per i litorali di Sottomarina e Isola Verde che dopo il Covid si ritrovano a subire i danni dell'ennesima violenta mareggiata, in apertura di stagione. Danni che si potevano evitare, secondo gli operatori, se le opere strutturali fossero state eseguite nei modi e nei tempi dovuti. A Isola Verde i pennelli, progettati da anni, non sono ancora stati realizzati, a Sottomarina la diga soffolta non funziona. Ieri mattina il litorale si è risvegliato con uno scenario da autunno inoltrato. L'alta marea di giovedì ha spazzato via ampie porzioni di battigia provocando enormi scalini nella zona sud della spiaggia di Sottomarina e a Isola Verde, superando gli steccati e invadendo chioschi e plateatici a mare. Un'immagine desolante per gli operatori che solo da una settimana hanno iniziato a lavorare e con tutte le restrizioni dovute all'emergenza sanitaria. Ora una nuova batosta, immediatamente segnalata anche al Genio civile di Venezia con la richiesta di un sopralluogo.

«Sul virus non potevamo far nulla ma per le mareggiate sì», commenta il presidente dell'Ascot, Giorgio Bellemo, «sono anni che gli operatori chiedono e implorano soluzioni strutturali che mettano fine a questi fenomeni sempre più frequenti. Servono opere fisse che fermino le mareggiate per un motivo innanzitutto ambientale, di protezione della costa, e di ri-

flesso per salvaguardare le aziende che operano col turismo all'aria aperta. Non possiamo permetterci di avere una spiaggia a metà a inizio giugno. Ora si dovrà giocoforza intervenire con tutti i disagi del caso. Quest'anno gli interventi di ripascimento non ci sono stati. A Sottomarina erano stati gli operatori a chiedere di soprassedere, ma ora in questa situazione non si potrà evitare un intervento in corsa. A Isola Verde invece il piano di intervento era pronto, ma i ripascimenti non erano ancora iniziati per alcune obiezioni tecniche sollevate dalla Capitaneria di porto... La verità è che se si fossero realizzati gli interventi strutturali richiesti e progettati da anni non saremmo in queste condizioni, ma Chioggia, ahimè, non ha mai la giusta autorevolezza».

Polemiche anche sul mal funzionamento della diga soffolta, realizzata tre anni fa per proteggere il tratto sud del litorale di Sottomarina. «La diga non è mai stata collaudata», ricorda Luciano Serafini, presidente di Cisa Camping, «lo abbiamo chiesto tante volte anche alla luce di fenomeni erosivi che si stanno registrando in zone dove prima non accadeva. Probabilmente servono alcune correzioni al progetto iniziale. Ora con l'ultima mareggiata ci ritroviamo nuovamente con tratti di litorale devastato in un momento già difficile per i nostri operatori. Purtroppo piove sul bagnato e ci ritroviamo a ripetere considerazioni che sono le stesse da anni». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il gradone che si è formato sulla spiaggia di Sottomarina

VENEZIA RESTERÀ
CITTÀ CENTRALE
MUSOLINO / APAG.21

Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia, fa il punto sul futuro del territorio con l'obiettivo del rilancio

«Infrastrutture e sostenibilità ambientale così Venezia resterà centrale nel mondo»

«Nel breve periodo sarà necessario puntare al recupero di merci e passeggeri»

L'INTERVENTO

PINO MUSOLINO

Le sollecitazioni lanciate dal professor Baratta, provando a tracciare le linee del campo su cui la discussione sul futuro delle città deve essere affrontata, meritano di essere prese in considerazione come valido punto di partenza per una riflessione più ampia. Oltre a questo, il professore indica anche il livello a cui puntare per vincere questa sfida: quello europeo e finanche quello internazionale.

Un invito a cui i soggetti, istituzionali e non, investiti di responsabilità di pianificazione e gestione del territorio e del suo tessuto produttivo non possono e non debbono sottrarsi.

È chiaro quindi che l'Autorità di Sistema Portuale debba e voglia fornire il proprio contributo; non solo perché è stata in grado di attirare, nel solo periodo 2017-2020, finanziamenti europei per 35 milioni di euro, su progetti specifici in cui è spesso stata leading partner, e può quindi presentarsi come interlocutore riconosciuto a Bruxelles o, ancora, perché è chiamata a gestire il più rilevante cluster occupazionale del Veneto.

La chiave di volta sta infatti nella funzione che AdSP può svolgere per aiutare a siglare, usando le parole del prof. Corò, quel nuovo patto fra cultu-

ra, impresa e istituzioni utile ad affrontare, in maniera finalmente resiliente, i temi del cambiamento climatico, dello sviluppo della portualità e della logistica e delle filiere del turismo, il tutto ovviamente tarato su Agenda 2030 e i suoi obiettivi di sostenibilità. Innanzitutto perché il cluster portuale e industriale rappresenta già ora, e dovrà farlo ancora di più nel futuro, un grande pilastro economico e produttivo ulteriore rispetto al turismo ma soprattutto perché il cambiamento climatico e lo sviluppo della portualità sono strettamente interrelati e, affinché il primo non pregiudichi il secondo, dobbiamo puntare su strategie in grado di traguardare il ruolo e le attività dell'Autorità di Sistema Portuale oltre la funzione di mero esecutore di infrastrutture fisiche.

Infrastrutture fisiche necessarie ma non sufficienti per il traguardo ambizioso delineato da Baratta. E se nel breve periodo è chiaro che sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, dei volumi di merci e passeggeri pesantemente penalizzati dal Covid-19, nel medio e lungo periodo, puntando ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Perché, in primis gli effetti prodotti dal cambiamento climatico e dall'utilizzo indiscriminato delle risorse naturali ci porranno di fronte a sfide significative cui sarà necessario rispondere: risposte – sociali,

economiche e ambientali – che, per quanto riguarda la portualità, passano inevitabilmente attraverso una adeguata pianificazione infrastrutturale e logistica, l'adozione di misure rivolte alla riduzione degli impatti sull'ambiente, fino a concepire e sostenere modelli di business tali da poter in alcuni casi invertire la tendenza.

Gli strumenti che la portualità Alto Adriatica ha a disposizione, oltre a quelli nazionali, sono almeno due: lavorare per ottenere una parte degli ingenti fondi previsti dalla CEF2, per allocare risorse al fine di disegnare reti e infrastrutture sostenibili per connettere la regione con i mercati europei ed extra-UE, e lo European Green Deal che, mirando a stimolare un uso efficiente delle risorse naturali, ponga in essere azioni dirette verso investimenti volti alla costruzione di una economia innovativa e basata sui principi della circolarità, al fine di ridurre il peso ambientale ma anche di sviluppare nuove politiche industriali, logistiche e portuali.

Sarà quindi importante puntare sullo sviluppo portocentrico del Porto di Venezia; perché Venezia rimarrà centrale lungo le catene di valore globali, anche quelle rappresentate dalla nuova "Via della Seta"



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

ma non possiamo rischiare che, di fronte ad altri momenti destabilizzanti, queste possano determinare un blocco totale senza aver adeguatamente diversificato le nostre linee di connettività. Dovremmo quindi assistere alla progressiva e sempre più stringente integrazione fra portualità, logistica e produzione.

Da qui l'idea, già lanciata, di realizzare più "Fondaci 4.

0", sostenuti dalle misure della nascente Zls rafforzata, per far incontrare da un lato i partner commerciali del Porto di Venezia e dall'altro produzione, manifattura e logistica integrata, importando o re-importando attività che, oltre a creare occupazione, possano supportare un percorso di generazione di valore sostenibile ed innovativo. –

**Presidente
Autorità portuale*

CHI È

Veneziano, 42 anni presiede dal 2017 l'Autorità portuale

Dal 2017 Pino Musolino è presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. È nato a Venezia nel 1978, si è laureato in Giurisprudenza all'Università di Bologna, per poi conseguire un master in "International Commercial and Maritime Law" all'University of Wales, Swansea. Dal 2017 è anche presidente del Consiglio di amministrazione di Venice Newport Container & Logistics Spa, società della stessa Autorità, per la gestione degli investimenti legati allo sviluppo mobiliare e immobiliare del sistema logistico portuale. Dal 2011 al 2016, ha ricoperto incarichi di prestigio tra Anversa e Singapore.



In alto Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale. Qui sopra, un'immagine dall'alto della Marittima

DOPO I DANNI DELL'ACQUA ALTA

Via al risanamento delle rive lungo il Bacino di San Marco

Previsti interventi urgenti di ripristino delle murature in riva degli Schiavoni e dei Giardini Reali

VENEZIA

Il Comune anticipa una serie di interventi urgenti di ripristino dei muri di sponda ma anche dei marginamenti delle rive che si affacciano sul Bacino di San Marco dopo i dissesti e i danni provocati in particolare dall'acqua alta eccezionale del 16 novembre scorso, potendo contare anche sui fondi per i danni stanziati in questi mesi dal Governo. Affidata pertanto la progettazione esecutiva dell'intervento di ripristino urgente con lavori e relative verifiche sulla staticità di ponti e muri di sponda danneggiati dall'acqua alta nella zona di Riva degli Schiavoni e di Riva dei Sette Martiri. Il costo complessivo dell'intervento è previsto in 610 mila euro. Ma si interverrà con urgenza anche per l'intervento di ripristino del muro di marginamento della riva dei Giardini Reali a san Marco anch'esso danneggiato dall'acqua alta, con una spesa complessiva prevista di un milione e 830 mila euro.

La furia dell'acqua ha provocato infatti il dissesto di conci di pietra dalla riva, letteralmente strappati via, ma anche l'apertura di voragini e una generale instabilità della riva che si affaccia tra l'altro sui Giardini Reali di san Marco appena restaurati e riaperti al pubblico, in un punto tra l'altro di grande passaggio Vista anche la delicatezza dell'intervento, la progettazione e la direzione dei lavori sono state affidate a un noto professionista esterno come l'ingegner Andrea Marascalchi) con una spesa complessiva di circa 165 mila euro) che si era tra l'altro già occupato in precedenza per conto del Comune di interventi di monitoraggio e di verifica statica delle condizioni del ponte di Rialto, prima dell'ultimo restauro. La Riva affacciata sul bacino San Marco, presenta da tempo una pavimentazione sconnessa e i pini marittimi puntellati in tutta emergenza dopo le intemperie del 12 novembre. Il Comune avrebbe in programma anche la rimozione della pavimentazione attuale e la realizzazione di una nuova pavimentazione in trachite. —

E.T.



Il vaporetto "spiaggiato" a novembre in riva degli Schiavoni

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



DECALOGO DELLE ASSOCIAZIONI

Mestre, sfida per l'ambiente «Più spazio alle biciclette»

Più ciclabili, interventi di moderazione del traffico con isole con limiti di velocità di 30 chilometri orari e, ai semafori, spazi per dare la precedenza alle bici. Le associazioni chiedono di realizzare i piani particola-

reggiati del traffico nelle Municipalità. Completamento della ciclabile Mestre-Venezia, con bici park al Tronchetto. Ecco il decalogo delle associazioni per la mobilità a Mestre. CHIARIN / APAG.24

Ecco il decalogo delle associazioni «Largo alle bici più che alle auto»

La Rete dei gruppi di ciclisti ieri davanti al Municipio per presentare la piattaforma per una mobilità sostenibile

Mitia Chiarin

Un centinaio di ciclisti hanno partecipato ieri mattina, davanti al Municipio di Mestre, alla presentazione del decalogo per ripartire su due ruote, nel post Covid-19, a Venezia e nell'area metropolitana. Il documento sarà consegnato lunedì in Comune, indirizzato al sindaco Brugnaro e agli assessori Boraso, Zaccariotto e De Martin.

Lo hanno prodotto le associazioni che in città da anni si battono per una mobilità che non prediliga l'auto privata, costosa, inquinante, e dove spesso si viaggia da soli.

Fiab Mestre-Amici della Bicicletta, Pedalia, Pedale Veneziano, Amico Albero, Associazione Sette Nani hanno catalizzato l'attenzione di giovani e adulti. Tanti hanno partecipato, tanti si sono fermati incuriositi. Le associazioni chiedono una azione urgente per creare corsie ciclabili in zone trafficate che oggi ne sono sprovviste (Corso del Popolo, via Cappuc-

cina, cavalcavia della Giustizia, via Carducci, piazza Barche, via Forte Marghera, Miranese-Piave-Circonvallazione) ma anche di intervenire su direttrici più strette, oggi a doppio senso, con sensi unici e nuove piste (esempi sono le vie Tevere, Aleardi, Paruta, Tasso, Colombo, in attesa del nuovo ponte sull'Osellino, progettato dal Comune; via Bissuola, via Ca' Rossa e via Casona). Più ciclabili ma anche doverosi e necessari interventi di moderazione del traffico con isole con limiti di velocità di massimo 30 chilometri orari e ai semafori spazi per dare la precedenza alle bici rispetto alle auto. Le associazioni chiedono di realizzare i piani particolareggiati del traffico nelle Municipalità, rimasti inattuati, partendo da alcune zone: l'area tra via Ca' Rossa-San DONà-Bissuola e Vespucci; la zona tra Circonvallazione-Piave e Carducci e ancora quella tra via Forte Marghera, via Olivi, via Cappuccina e Corso del Po-

polo. Viene ritenuta priorità il completamento della ciclabile Mestre-Venezia con quel park bici al Tronchetto, più volte promesso, e oggi urgente.

Oggi la ciclabile, costata oltre un milione di euro, è interrotta all'altezza di Marghera per i cantieri della nuova viabilità di via della Libertà (costo 17 milioni di euro, a carico del Mise) senza deviazioni alternative mentre sul ponte della Libertà si realizza un nuovo tratto a sbalzo. E servono misure di protezione ulteriore dal traffico, dicono le associazioni, come le zone a traffico limitato (Ztl) in pratica cancellate dall'attuale amministrazione comunale. Bene le politiche di



incentivo alla mobilità in sharing (bici, monopattini, scooter elettrici) ma serve accelerare per terminare i cantieri che prevedono servizi di ciclabilità come il sottopasso legato ai cantieri Sfmr alla Gazzera.

«Dobbiamo evitare una paralisi della circolazione derivante da un liberi tutti, con spostamenti ovunque che privilegia la macchina», avvertono le associazioni nella loro lettera alla giunta comunale.

Altri punti del decalogo sono la velocizzazione dei tempi di progettazione e realizzazione delle piste già previste; un servizio di puntuale manutenzione dei percorsi già esistenti; l'incentivo della intermodalità con nuovi parcheggi scambiatori; la sperimentazione della possibilità di trasportare le bici su bus e tram; un collegamento diretto tra il bici park in stazione a Mestre con il primo binario della stazione.

E campagne informative frequenti di promozione della cultura delle due ruote in città e di tutela dei ciclisti, spesso vittime delle auto. «Siamo nati come rete dopo l'esperienza di quarantena dove si stava benissimo e ci si muoveva sicuri» racconta Isotta di Pedalia. «Vogliamo evitare un peggioramento della qualità della vita della città. E assieme speriamo di essere ascoltati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MOBILITAZIONE

Un centinaio di ciclisti per sostenere le richieste

Nelle foto Pòrcile, il corteo di bici prima e dopo la manifestazione. Al centro i rappresentanti delle associazioni che hanno stilato il documento. Sotto la ressa di gente davanti al municipio di Mestre.





PORTO MARGHERA

Alla Versalis sei nuovi segnalatori antincendio

L'Autorità portuale ha indetto la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto presentato dalla società di Eni

Versalis spa, la società controllata da Eni proprietaria dell'impianto di cracking che trasforma la virgin-nafta in etilene e propilene – materie prime delle plastiche – potenzia il suo sistema antincendio. Una buona notizia per Porto Marghera, dove poche settimane fa un incendio ha semi distrutto lo stabilimento chimico di 3V Sigma, oscurando il cielo con una nube scura che ha scaricato microinquinanti sui terreni coltivati e le acque causando una moria di pesci. L'Autorità di sistema portuale ha emesso il decreto che indice la "Conferenza di servizi decisoria" in forma semplificata, per l'approvazione della sostituzione di alcuni monitori antincendio nello stabilimento di Versalis spa: tre nell'impianto di cracking e tre nell'area logistica CR4. Si tratta di apparecchiature antincendio di ultima generazione, dotate di monitori automatici, alti alcuni metri che in caso di emergenza sono in grado di erogare acqua antincendio da una quota più elevata degli attuali assicurando un migliore irroramento dell'area interessata.

Il decreto è stato quindi pubblicato all'albo pretorio nonché sul sito Web della stessa Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia nella sezione Amministrazione trasparente. Versalis

spa ha anche annunciato la realizzazione – durante la fermata generale dell'impianto per le manutenzioni, prevista nel 2021 – di «una nuova torcia a terra che andrà ad aggiungersi alle due esistenti migliorando le cosiddette condizioni "smokeless" di scarico in torcia con riduzione dei transitori».

L'intervento, secondo Versalis, permetterà di ridurre l'utilizzo delle torce attuali alte decine di metri e dalle quali si alzano alte fiamme ogni volta che un'anomalia (come il blocco di un compressore, più volte accaduto) fa immediatamente scattare la procedura di sicurezza – prevista per il cracking, con l'invio in combustione dei gas in lavorazione nell'impianto. La società chimica di Eni si è impegnata a investire a Porto Marghera 160 milioni di euro nei prossimi quattro anni – nell'ambito del piano industriale nazionale da 1,5 miliardi di euro – per «bilanciare la produzione della filiera dell'etilene dell'impianto di "steam cracking" di Porto Marghera, la sistemazione del parco serbatoi e l'abbattimento delle due torce d'emergenza, che in numerose occasioni hanno rischiarato le notti veneziane mettendo in allarme molti cittadini, che saranno sostituiti con una quasi invisibile torcia a terra». –

G.FAV.



Lo stabilimento di Versalis a Porto Marghera



Un altro ponte a rischio «Cedimenti dei piloni sull'asse per il Clodì»

Il manufatto scavalca il canale della Fossetta e la Romea
«Percorso da migliaia di auto e Tir, pericoli ogni giorno»

CHIOGGIA

Spunta un altro ponte “pericolante” sulla Romea. A lanciare l'allarme è il consigliere della Lega Marco Dolfin che, con foto alla mano, denuncia la precarietà della struttura portante del ponte sulla Romea in prossimità del Clodì, sopra il canale della Fossetta.

Dolfin torna sull'argomento ponti dopo l'ennesimo disagio che si è verificato sulla viabilità giovedì scorso a causa delle voragini sul ponte sul Brenta in cui da mesi sono in corso i lavori di ristrutturazione. Il consigliere richiama l'attenzione delle autorità sulla programmazione degli interventi per evitare che aumentino i costi e i tempi dei cantieri a causa del continuo rinvio dei lavori. «Occorre intervenire subito quando una struttura mostra i segni del tempo e dell'usura», spiega Dolfin, «in questo

modo si possono prevedere cantieri meno impattanti, più rapidi e risparmiare quattrini. Da tempo parliamo dei lavori necessari sul ponte translagunare all'altezza del canale delle Trezze, da tempo conviviamo con i lavori in corso sul ponte del Brenta, ma mi sono accorto che c'è un altro ponte sulla Romea che ha necessità di qualche manutenzione, quello vicino alla darsena andando al Clodì. Su più punti dei piloni si vede l'acciaio interno, segnale che la struttura ha bisogno di interventi nei cementi. Questo, come gli altri due ponti sulla Romea, è percorso quotidianamente da migliaia di veicoli, camion compresi, e la manutenzione non può essere trascurata».

A settembre inizierà, dopo molti rinvii, il maxicantiere sul ponte translagunare, che comporterà un senso unico alternato con tutte le conseguenze immaginabili sul traf-

fico, e continuerà il cantiere sul ponte sul Brenta. «Inutile prendersela oggi con Regione o Anas per i tempi di questi cantieri», sostiene Dolfin, «l'amministrazione comunale ha grosse responsabilità su come sono state gestite queste partite. Anas voleva realizzare i lavori sul ponte translagunare a fine novembre 2019, per due mesi. Il Comune ha però chiesto di realizzare una viabilità alternativa al senso unico creando un circuito ad anello sull'Arzeone che poi si è rivelato tecnicamente impossibile. Sono stati persi mesi, poi siamo arrivati alla primavera e poi alla pandemia. Chiedo che con questo nuovo ponte non si ripetano errori e l'amministrazione ponga subito ad Anas il problema, sollecitando un intervento che se fatto in tempi celeri comporterà minori disagi e minori costi». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INDAGINE DI DOLFIN (LEGA)



Il ponte sulla Fossetta in prossimità del Clodì, un asse stradale che ha bisogno di manutenzione

BONFÀ (M5S) SULLE INFRASTRUTTURE

«La città dimenticata da Anas e Regione»

CHIOGGIA

«Sulle infrastrutture, Chioggia dimenticata da Anas e Regione». Torna a polemizzare il capogruppo grillino Paolo Bonfà sulle condizioni della Romea e sulla mancanza di una linea ferroviaria con Venezia e Padova dopo l'ennesimo blocco della statale, causato giovedì dalle voragini che si sono aperte sul ponte del Brenta.

«Siamo costretti ancora una volta ad alzare la voce per gli interventi promessi da tre anni e non ancora realizzati», spiega Bonfà, «basta rimpalli di responsabilità, Anas e Regione devono intervenire subito sul ponte che attraversa il Brenta. Fortunatamente le voragini che si sono aperte giovedì non hanno provocato vittime, ma sicuramente hanno provocato forti disagi. Iniziano a sorgermi dubbi sul fatto che si voglia alimentare lo scontento cittadino per motivi meramente politici. Durante il periodo di isolamento sociale sulla questione c'è stata un sonno profondo da parte dei due enti. Mentre in città si è approfittato dei pochi mezzi in movimento per aprire decine di cantieri, Anas e Regione non hanno colto l'occasione per compiere gli interventi previsti sulla Romea. Siamo al secondo anno di rinvio anche per la rotonda di Valli, dove è ripresa la roulette russa delle immissioni nella statale dei residenti e, anche se promesse da tempo, tardano ad arrivare le pensiline degli autobus a Ca' Lino. Tutti segnali di scarsa attenzione per il nostro territorio». —

E.B.A.



CAVARZERE

Lavori di asfaltatura per 791 mila euro

CAVARZERE

Il Comune di Cavarzere ha approvato un progetto per i lavori di asfaltatura delle strade comunali che prevede un investimento pari a 791 mila euro e prevede la manutenzione di molte strade nel centro cittadino e nelle frazioni di San Giuseppe, Boscochiario e San Pietro. Strade comunali che avevano bisogno di una sistemazione sia per la sicurezza di chi vi transita, in particolare ciclisti e motociclisti, ma anche per rendere più bello e attrattivo il tessuto urbano cittadino, oggi alle prese con una rete viaria spesso dissestata e degradata. Fino adesso si era cercato di rimediare alle buche con interventi tampone, in grado magari di coprire con il bitume le voragini aperte anche se poi ad ogni pioggia la situazione tornava come prima se non addirittura peggio. E gli interventi per il risanamento e per la manutenzione delle strade dovranno essere radicali e prevedono la rimozione dello strato di bitume, deteriorato e bisognoso di manutenzione, per conservarne la struttura e, al tempo stesso, mettere in assoluta sicurezza le vie comunali. Insomma, veicoli, ciclisti, motociclisti, ma anche pedoni potranno così muoversi in tutta sicurezza. Gli interventi che, come detto, costeranno 791 mila euro, oltre a migliorare la mobilità nelle strade, porteranno ulteriori miglioramenti anche nella vivibilità della città, in quanto consentiranno una migliore qualità dell'aria per l'abbattimento delle polveri sottili e quindi superfici stradali anche con un maggiore tasso di sicurezza. Il progetto prevede le asfaltature di via Trento e Trieste, Visentin, Piva, Marco Polo e Marconi, oltre a via Salvadego, Danielato, Dante Alighieri, Pio La Torre e Carlo Alberto Dalla Chiesa, De Amicis, via Spalato e il ponte dei Caduti per la Libertà. —

D.Z.



PRESCRITTO, VUOLE FAR CADERE LE ACCUSE

Mose, l'ex sindaco Orsoni ricorre in Cassazione

L'ex sindaco Giorgio Orsoni vuole uscire senza l'ombra della prescrizione dal processo Mose: così spetterà alla Corte di Cassazione l'ultima parola. I pubblici ministeri Ancilotto e Buccini l'avevano accusato di finanziamento illecito per 110 mila euro "in chiaro" ricevuti in campagna elettorale da alcune imprese del Consorzio Venezia Nuova (soldi provenienti, però, da fondi realizzati con false fatture) e 250 mila euro dall'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati, non dichiarati. Dalla prima accusa, Orsoni è stato assolto; per la seconda, l'Appello ha confermato la prescrizione. L'ex sindaco avvocato ha sempre negato di aver ricevuto soldi da Mazzacurati. Ma si è anche difeso con i suoi legali, sostenendo che non potesse comunque essergli mossa l'accusa di finanziamento illecito ai partiti, non essendo stato iscritto ad alcun partito.

Il riferimento a una sentenza della stessa Cassazione, che nel 2017 ha dichiarato che i candidati sindaci non citati nelle liste dei partiti - questi sì sottoposti alla legge sul finanziamento elettorale - non possono essere accusati di finanziamento illecito. Se sia anche questo il caso, sarà la stessa Corte a stabilirlo. —



PRESTO L'INAUGURAZIONE

Cantiere Pedemontana ultimati i 7 chilometri fra Malo e Breganze

VICENZA

Quattro quatto, il cantiere di Pedemontana Veneta ha completato il nuovo tratto Malo-Breganze, circa 7 chilometri da casello a casello, che si aggiungono ai 12 del nastro d'asfalto Breganze-A31 Valdastico aperto al traffico il 3 giugno 2019. La notizia, filtrata dal Vicentino, è stata confermata da Luca Zaia nel corso del briefing quotidiano sul Covid. «In effetti questo segmento è stato concluso e contiamo di inaugurarlo entro dieci, quindici giorni. È un passo avanti importante verso l'obiettivo finale», afferma il governatore, che ricorda il blocco dei lavori dell'opera determinato dal lockdown: «Ad un certo punto si è rivelato impossibile proseguire, sia per ragioni di sicurezza personale che per motivi pratici, dal blocco dei tra-

sporti all'indisponibilità di alberghi e ristoranti capaci di accogliere i 1600 lavoratori dell'impresa. Come sapete, il contratto prevede la consegna finale di Pedemontana entro dicembre 2020, fin qui il cronoprogramma procede puntuale, è possibile che la pandemia faccia slittare leggermente in avanti la conclusione ma non dispero che i tempi si possano ugualmente rispettare. I nodi più impegnativi sono quelli delle gallerie, già realizzate».

Che altro? A completamento di tutti i lavori, il tracciato si estenderà per 95 km da Montecchio Maggiore a Spresiano attraversando 36 comuni, inclusi i distretti industriali di Malo-Thiene-Schio, Bassano del Grappa, Montebelluna e - a nord di Treviso - interconnettendosi a ben tre autostrade: la A4, la A31 e la A27. —



Le misure per il rilancio saranno presentate oggi in 120 schede

Il piano Colao: Stato digitale e lotta alla burocrazia "pigra"

Covid, scudo penale alle aziende

Il documento della task force punta molto sulla innovazione della Pa: pagamenti anticipati per i lavori pubblici. Risparmio privato per capitalizzare le imprese

L'obiettivo di liberare i pubblici ufficiali dall'incubo del danno erariale che li spinge a non firmare. Incentivi a chi riporta in Italia l'attività

di **Annalisa Cuzzocrea**

ROMA. Per ora, sulla scrivania di Giuseppe Conte ci sono sei slide con disegni bianchi, rossi e verdi. Anzi sette. La prima, è la copertina delle "Iniziativa per il rilancio Italia 2020-2022" proposte dal "Comitato di esperti in maniera economica e sociale" guidato da Vittorio Colao. Quelli che il premier ha in mano da alcuni giorni sono i titoli di un report più ampio che, al netto di nuove discussioni dentro a una task force così composita, dovrebbe essere presentato entro stasera. «Mi serve entro domenica», ha detto Conte al manager. Che oggi gli consegnerà trenta pagine di sintesi e oltre 100 schede con proposte operative.

Al centro della prima pagina, c'è una bandiera italiana con i grandi temi che le girano intorno: Rivoluzione verde e transizione ecologica; Inclusione e uguaglianza; Digitalizzazione e innovazione. Tutti declinati a seconda dei diversi settori: le imprese come motore dell'economia; le infrastrutture e l'ambiente come volano del rilancio; turismo, arte e cultura; la Pa alleata dei cittadini; istruzione e formazione per tutti; individui e famiglia in una società più inclusiva ed equa. Ma a parte quelli che sembrano brevi cenni sull'universo, ci sono alcune proposte destinate a far discutere. La prima, è già stata anticipata da Conte quando in conferenza stampa a Palazzo Chigi mercoledì scorso ha parlato delle opere che non vanno avanti perché i dirigenti hanno paura di firmare. Il gigante si chiama "burocrazia difensiva" e Colao e i suoi propongono di cambiarla rivedendo le norme

che, oggi, prevedono la responsabilità in solido di un dirigente pubblico che manda avanti un'infrastruttura, ma riceve poi una condanna per danno erariale. Un'altra idea che piacerà alle aziende, ma non ai sindacati, prevede di «escludere il contagio da Covid dalla responsabilità penale del datore di lavoro». Nella parte imprese si insiste poi sulla liquidazione dei crediti delle aziende nei confronti della Pa e si invita a valutare un anticipo dei tempi di pagamento per i lavori pubblici. Tutto questo per soddisfare il primo obiettivo messo nero su bianco: «Intervenire urgentemente per difendere l'occupazione, garantire liquidità e rafforzare la capitalizzazione delle imprese». Tra gli strumenti, ci sono incentivi al reshoring, cioè a riportare le aziende in Italia, con particolare attenzione a quelle che hanno maggiore tecnologia, attraverso meccanismi di decontribuzione, incentivi agli investimenti o superammortamenti per attività rimpatriate, che si traducono in minor imponibile. C'è poi la questione numero uno: «Ridurre significativamente l'economia sommersa per liberare risorse e garantire concorrenza equa». Le soluzioni non sono nuove: meno contante, pagamenti elettronici, tracciabilità.

Nella parte su Infrastrutture e ambiente si parla di identificare «infrastrutture di interesse strategico e creare un presidio di esecuzione che garantisca la rimozione di ostacoli alla loro realizzazione». Si tratta della semplificazione del codice degli appalti e si parla di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di

telecomunicazioni (la fibra da portare nelle aree grigie e nelle aree bianche, dove il digital divide si fa ancora molto sentire). Poi «infrastrutture energetiche ed idriche» e quelle di «trasporti e logistica». C'è tutta una parte sul turismo con un piano di difesa dei livelli occupazionali e la «valorizzazione del patrimonio artistico e culturale attraendo capitali privati e competenze per migliorare accessibilità e fruibilità». Sulla Pubblica amministrazione, gli elementi interessanti sono due: il primo, è che per digitalizzarla interamente bisogna fare un gigantesco investimento in capitale umano: assumere giovani, ragazzi sotto i 30 anni. E poi un altro nel cloud, che dovrebbe essere una gigantesca infrastruttura pubblica. Si parla molto di scuola, università e ricerca nel report, che pone come obiettivo primario l'aumento del numero dei laureati. Insieme a quello di «superare il disallineamento tra domanda e offerta di competenze e conoscenze». Infine, la questione femminile e delle uguali opportunità, che permeerà in realtà tutto il rapporto. Le misure si conoscono: un piano di asili nido che copra tutto il Paese; la promozione della "gender opportunity" a ogni livello; l'adozione di nuovi modelli di lavoro, che permettano la conciliazione dei tempi di vita.



I temi Dalle imprese ai giovani assunti i punti chiave	1	2
	<p>Semplificazioni</p> <p>Basta con la "burocrazia difensiva" che frena i dirigenti della pubblica amministrazione che temono di essere chiamati a rispondere personalmente delle scelte fatte</p>	<p>Il Covid non è reato</p> <p>Il Coronavirus contratto sui luoghi di lavoro non può essere addebitato alle imprese alla stregua di un infortunio sul lavoro, con le eventuali conseguenze penali che ne potrebbero derivare</p>

3	4	5
<p>Anticipare i pagamenti</p> <p>Nel prospetto si insiste molto sulla liquidazione dei crediti delle aziende da parte della pubblica amministrazione e si invita a valutare un "anticipo dei tempi di pagamento per i lavori pubblici"</p>	<p>Codice appalti</p> <p>Garantire la rimozione di ostacoli alla realizzazione delle opere pubbliche più importanti. Si tratta della semplificazione del codice degli appalti per le infrastrutture considerate strategiche</p>	<p>L'Italia digitale</p> <p>Gigantesco piano di assunzioni di giovani per digitalizzare la pubblica amministrazione e investimento sul cloud. Che dovrebbe diventare, dalla scuola alla ricerca, una grande struttura pubblica</p>



▲ **Il manager**
 Vittorio Colao, 58 anni, ad di Vodafone dal 2008 al 2018: guida la task force per la ricostruzione

Stati generali, il Pd a Conte

“Idee chiare sui fondi Ue”

Berlusconi: collaboriamo

Oggi Zingaretti riunisce la direzione, dai dem ancora critiche all'evento voluto da Palazzo Chigi
Il Cavaliere: aiuto al Paese, non al premier. Lega e FdI pronti a disertare. Meloni: “Ci prendono in giro”

Salvini non ha ancora deciso: “Ma fin qui non mi ha telefonato nessuno”

di Carmelo Lopapa

ROMA – Il premier Conte si è ritirato per due giorni per mettere a punto agenda e documento degli Stati generali. Evento che - nonostante tutto e tutti, alleati inclusi - intende trasformare nel trampolino della Fase 3. Quella del rilancio. Del governo e suo, di conseguenza. Trapela che semplificazioni e sblocca-cantieri dovrebbero essere inseriti nel prossimo decreto, per diventare il primo atto del Piano della Rinascita.

Intanto hanno l'effetto di una boccata d'ossigeno, per l'inquilino di Palazzo Chigi, le parole del presidente Mattarella che, in occasione del cinquantesimo anniversario delle prime elezioni regionali, torna evocare unità e superamento dei conflitti istituzionali. Ma la strada per Conte resta in salita. E con uno sbarramento di fuoco soprattutto dal fronte Pd. Questa mattina il segretario Zingaretti aprirà la direzione nazionale con una relazione in diretta streaming con cui porrà nuovi pesanti palle. Ma gli Stati generali del fine settimana a Roma con tutto il mondo produttivo ed economico (allargato alle opposizioni), restano nel mirino di parecchi dem di peso. Evidente pretesto per prendere le distanze

dalle strategie generali di Conte. La vigilia non è stata delle più rassicuranti, per Palazzo Chigi. «La convenienza si fa quando si è all'opposizione, al governo si governa. E per discutere c'è il Parlamento», è il “sommesso” pensiero di Matteo Orfini. Mentre il vicesegretario Andrea Orlando continua a sperare che gli Stati generali «siano un inizio e non una falsa partenza». Perfino il deputato vicino al ministro dell'Economia Gualtieri, il romano Claudio Mancini, mette in guardia la Presidenza del Consiglio dal «chiudere per qualche giorno Villa Pamphili per un normale incontro con le parti sociali». Questo un po' il clima. Alla fine, l'appuntamento viene sostenuto con convinzione solo dal M5S. E, paradossalmente, da Matteo Renzi: «Sblocciamo i cantieri, facciamo un accordo tutti insieme», diceva ieri sera da Giletti.

Grande scetticismo e voglia di disertare, a destra. Giorgia Meloni contatterà in queste ore gli alleati Salvini e Tajani per concordare una linea. Dirà loro quel che spiegava ieri ai suoi dirigenti. E cioè che considera una «pantomima, una sonora presa in giro questa ennesima richiesta di dialogo da parte di Conte, che butta la palla avanti solo nel tentativo di blindarsi e restare in sella allungando i tempi per le riforme». È già quasi un no. Salvini e Giorgetti attenderanno di leggere l'invito e le modalità di “confronto” prima di decidere, non vogliono «dare alibi». Per dirla col capogruppo Massimiliano

Romeo, «non vorremmo fosse il solito modo per rinviare i problemi: servono tagli delle tasse e della burocrazia». Poi c'è Forza Italia, che fa storia a sé. Tajani e le capogruppo dopo un consulto sembrerebbero intenzionati a disertare gli Stati generali. Definiti proprio da Mariastella Gelmini «solo l'ultima trovata di Casalino». Inutile, anche per Giorgio Mulé, «continuare a parlare di unità nazionale e stati generali, è già troppo tardi e troppo finto». Ma l'ultima parola come sempre spetta al Cavaliere. E lui va in serata dall'amata Barbara D'Urso su Canale5, rivendica la linea “responsabile” «non verso il governo Conte, ma verso gli italiani» e attacca (non nominandolo) Salvini, che si era detto sorpreso: «Chi pensa che sostengo il governo non mi conosce».

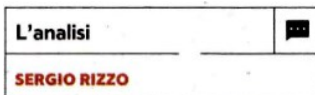
La verità è che sui rapporti riservati di Berlusconi col premier e col Pd nella Lega nutrono parecchi sospetti. Ancor più dopo il voto di sabato alla Camera sul decreto scuola. Nelle chat leghiste rimbalza la tabella di riepilogo di quella votazione, dalla quale emerge come solo il 26,32% dei deputati di Forza Italia (e il 34,29 di Fdi) fosse presente in aula. Se compatti, è l'accusa, avrebbero bocciato il provvedimento. È in questo clima che tra oggi e domani i tre leader del centrodestra andranno alla resa dei conti sui candidati in Campania e Puglia. «L'accordo va rispettato», avverte Berlusconi all'indirizzo dell'irrequieto Salvini. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



I leader e il governo



Nicola Zingaretti
aprirà oggi la
direzione Pd
fissando alcuni
paletti sul
governo.
Berlusconi ha
rivendicato in tv
la linea della
responsabilità



PRIVATIZZAZIONI
IL GRANDE BLUFF

Trent'anni di ritirate e di ritorni

Il grande bluff delle privatizzazioni lo Stato non è mai uscito davvero

Dall'acciaio ai telefoni, dalle autostrade alle costruzioni, molto di quello che era stato ceduto ai privati sta rientrando sotto l'influenza pubblica

Segnali che si moltiplicano. Il decreto Rilancio commissaria gli appalti per i lavori sull'autostrada che da Roma porta in Abruzzo. Il commissario durerà cinque anni e utilizzerà una struttura di dieci esperti nonché una "società pubblica di gestione dei lavori pubblici": termine che forse dai tempi dell'Italstat non si sentiva pronunciare.

Sarà magari quella fantomatica Italia Infrastrutture Spa a totale capitale pubblico prevista dalla legge Sblocacantieri che doveva nascere il 1° settembre 2019 ma che non è ancora mai nata? Chissà. Sorvoliamo sul fatto che il ministero che commissaria sia stato a sua volta giusto un mese fa commissariato dal Consiglio di stato con un dirigente di Palazzo Chigi causa "inerzia" nella procedura di revisione del piano finanziario del concessionario (Toto). E sorvoliamo pure sul fatto che un pezzo della stessa autostrada, ovvero il lunghissimo tunnel del Gran Sasso, sia già stato commissariato in precedenza. Sul costo dell'operazione, una sessantina di milioni, è invece difficile sorvolare. Anche se è niente rispetto ai 3 miliardi di euro stanziati per creare la terza Alitalia a capitale pubblico. O alle somme che serviranno a comprare le azioni delle imprese private che l'emergenza del Covid-19 avrà messo alle corde. Sperando che davvero, come ci promettono, si tratterà di acquisizioni "temporanee": anche se di certe promesse è sempre lecito dubitare.

La verità è che la voglia di statalismo trasuda da tutti i pori. Ben al di là

di quanto si possa considerare logico visto il momento drammatico. Il fatto è che l'emergenza del Coronavirus ha fornito l'occasione per allentare ancor di più freni inibitori già lenti. E non soltanto a parole. Dice tutto la vicenda Webuild, il nuovo nome del gruppo Salini Impregilo dopo che la Cassa depositi e prestiti, banca del Tesoro italiano, è entrata nel capitale della più grande impresa di costruzioni con il 18 per cento: quota che ne fa il secondo azionista. Il tutto in un fiorire di nuove strutture e società pubbliche di dubbia utilità ma dalle sigle accattivanti come Strategia Italia, InvestItalia, Italia Infrastrutture Spa...

Niente di nuovo sotto il sole. Chi si stupisce per la rinascita delle spinte stataliste farebbe bene a rileggere quello che è successo da trent'anni a questa parte: scoprirà che vere privatizzazioni in Italia non sono mai state fatte, e quando invece è accaduto, lo Stato non si è comunque ritirato del tutto. Corre l'anno 1990 quando il dibattito sulle privatizzazioni infiamma il clima politico. Esattamente negli stessi giorni di giugno di trent'anni fa la vicenda Enimont sta raggiungendo l'apice, con lo scontro fra Eni e Montedison per il controllo della società che hanno costituito nel 1988 con un meccanismo nel quale già era incorporato il suo destino: 40 per cento al pubblico, 40 per cento al privato, il resto in Borsa. Sappiamo com'è andata a finire, con lo Stato che compra tutto per 2.805 miliardi di lire (quasi 3 miliardi di euro attuali). Cifra che comprende ovviamente anche la madre di tutte le tangenti.

Nelle stesse settimane prende il via la privatizzazione del sistema bancario. La legge Amato-Carli passa in Parlamento il 30 luglio 1990, ed è una rivoluzione. Che lascia però ancora oggi in una posizione centrale negli equilibri del sistema le fondazioni bancarie, enti di chiara derivazione pubblica. Senza contare alcuni casi di scuola, quale per esempio quello del Montepaschi di Siena: banca rimasta sempre di proprietà pubblica e ora

nuovamente in mano al Tesoro. E per non parlare della rinascita di un polo bancario statale nel cuore di Invitalia.

La prima impresa pubblica a essere privatizzata è il Nuovo Pignone, che fabbrica le turbine per i pozzi petroliferi. Il padrone è l'Eni, che incredibilmente ha i bilanci che barcollano. Insieme alla privatizzazione del Credito Italiano la cessione del Pignone, salvato trent'anni prima da Enrico Mattei su intercessione del sindaco di Firenze Giorgio La Pira, è il gesto simbolico che dovrebbe aprire la stagione della ritirata dello Stato dall'economia. Che però procede, appunto, all'italiana. I campioni nazionali si trasformano in società per azioni e vengono quotati in Borsa con grande soddisfazione degli investitori. E lo stato continua a mantenere il controllo di Eni, Enel e Finmeccanica. Telecom Italia finisce davvero ai privati, ma l'influenza politica non viene mai meno se è vero che a ogni cambio di maggioranza politica cambia qualcosa anche lì, nell'azionariato o nel management. Con il risultato che oggi, a quasi un quarto di secolo da quella singolare privatizzazione, la Cdp è il secondo azionista dopo Vivendi e da tempo si discute di riportare la rete sotto il controllo statale attraverso la fusione con la società dell'Enel e della Cassa depositi e prestiti Open fiber.

Ai privati, per giunta a prezzi stracciati, si cede anche la siderurgia. Salvo poi vedere l'Ilva rientrare nell'alveo pubblico, dove con ogni probabilità sarà destinata a rimanere. Quanto alle imprese di costruzioni, la crisi non le risparmia. E come abbiamo visto lo Stato adesso è tornato prepotentemente in gioco. Mentre anche Autostrade,

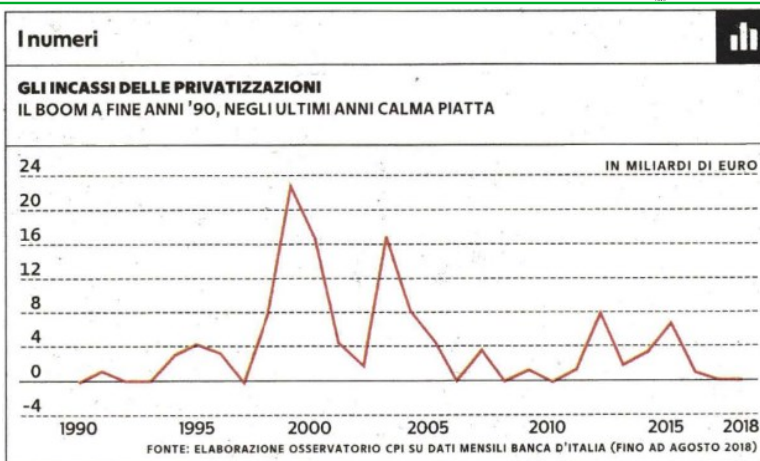


che il centrosinistra aveva privatizzato a fine anni 90, potrebbe compiere il percorso contrario. Forse con il contributo della solita Cassa depositi e prestiti, candidata a far risorgere senza più remore lo Stato imprenditore.

Che cosa dunque in trent'anni lo Stato italiano ha veramente privatizzato senza cedere alla tentazione di riprenderselo indietro? Sicuramente l'Ina, ceduta alle Generali. Quindi il settore alimentare dell'Iri, la tenuta di Maccarese, alcune imprese di costruzioni, società di secondo livello di Eni ed Efim e gli istituti di credito, che però sono sempre agganciati alle Fondazioni. Ha venduto anche pezzi non indifferenti di patrimonio immobiliare. Ma con operazioni assolutamente discutibili come quella del Fip, il Fondo immobili pubblici che ha arricchito soltanto i suoi gestori privati: di fatto aggravando i costi per la collettività. In compenso, Regioni ed enti locali si sono scatenati costituendo migliaia di società pubbliche.

Da ultimo, ecco il conto. Le privatizzazioni avrebbero dovuto ridurre il nostro debito pubblico? Ebbene, nel 2019, questo ha superato il 132 per cento del Pil contro il 91,7 del 1990. Con un balzo di oltre 1.500 miliardi di euro: quindici volte quello che il Tesoro avrebbe incassato dalla privatizzazione delle aziende statali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TELEFONIA

UNO SCAMBIO CON L'EURO

Nel 1997 Telecom era quotata e lo Stato vendette con una Opv il suo 36% incassando 26 mila miliardi di lire, grazie ai quali - si disse - il Paese entrò nell'euro. Ma da allora il gruppo non ha più avuto un azionariato e una governance stabile

MONTE DEI PASCHI

DALLO STATO ALLA FONDAZIONE

Nel 1995 il controllo passa dallo Stato alla Fondazione, che a sua volta dipende dalla provincia e dal Comune di Siena. Quattro anni dopo la banca si quota e iniziano gli anni dell'espansione fino alla crisi e al ritorno del Tesoro azionista

ACCIAIO

DALL'IRI AI RIVA AD ARCELOR

L'Ilva fu privatizzata dall'Iri nel 1995 passando ai Riva per 1.649 miliardi di lire (850 milioni di euro). Poi, dopo scandali ambientali, commissariamenti e la cessione ad ArcelorMittal, ora si parla di una possibile rinazionalizzazione

ALITALIA

LE TAPPE FINO AL COMMISSARIO

Nel 1999 si tratta la fusione con Klm, che non va in porto. Nel 2008 l'acquisto da parte di una cordata di imprenditori, la Cai, poi la fallita cessione ad Air France e l'ingresso di Etihad nel 2014. Nel 2017 rischia il fallimento e viene commissariata

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENEZIA

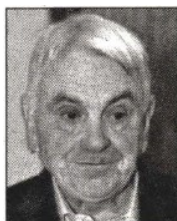
AUTOSTRADE



MARIUS DOBELAS/ALAMY

UNA GESTAZIONE COMPLESSA CHE PORTÒ ALLA FINE IL CONTROLLO A PONZANO VENETO

Nel 1999 l'Iri incassò 18.850 miliardi di lire (in euro, 9,7 miliardi) vendendo prima un 30% ai Benetton e il resto sul mercato con una Opv. Il crollo del ponte Morandi ha messo in crisi il rapporto tra i Benetton e il governo che minaccia il ritiro delle concessioni



Gianni Mion
presidente
di Benetton
Group



Patrizia Grieco
presidente
di Mps

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Costruzioni

Sicrea Group, domanda di Cig per cessazione dell'attività

Dopo un buco di quasi 22 milioni di euro nel bilancio 2019, il blocco dei cantieri per il lockdown ha costretto i vertici di Sicrea ad avviare la procedura per la liquidazione



La crisi da Covid-19.
Le costruzioni fra
i settori più colpiti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Urbanistica**Da Invimit
100 milioni
e procedure
più snelle**

Da Bari a Milano, passando per Venezia (isola di Sant'Elena), e Bologna (Prati di Caprara), Invimit è al lavoro in alcune città italiane puntando sulla «creazione del valore territoriale, facendo tesoro delle molte occasioni di rigenerazione urbana dove la differenza la fa il progetto». Accanto a maxioperazioni com'è quella di Bari ci sono anche iniziative temporanee come quella che la società del Mef sta promuovendo in sinergia con il Comune di Milano per offrire l'area di piazza d'Armi e quella dei Magazzini di Baggio (con 30 ettari di verde) in comodato d'uso gratuito per i campi estivi: una summer school, in attesa del completamento dell'iter amministrativo e avviare la riqualificazione del sito firmata da Freyrie Flores architettura.

Creazione di valore immobiliare e sociale, riduzione dei tempi, centralità del progetto. Questi i tre temi che ritornano negli obiettivi di Invimit e che si traducono nell'impegno della società a coinvolgere via via alcuni studi di progettazione (per ora con servizi di architettura e con il criterio del minor prezzo). Tra gli altri progettisti coinvolti recentemente lo studio Lombardinizz che si è aggiudicato un edificio per 25 appartamenti a Roma ai Parioli, Progetto Cmr per un immobile in via Gian Battista Vico a Milano e ancora a Milano Ati Project in Piazza Bertarelli. A Bologna per diverse unità immobiliari è al lavoro Hydea per sviluppare diversi scenari per il tema del coworking. Per ridurre tempi e tentare di semplificare le procedure è stato lanciato un programma gare per l'affidamento di lavori per quasi 100 milioni: c'è tempo fino al 16 giugno per presentare le domande per la stipula di accordi quadro per i lavori e progettazione per i primi 50.

—P. Pie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Focus città. Prosegue il recupero dell'area costiera con i lavori al molo San Cataldo. Al via le riqualificazioni della manifattura tabacchi, dell'ex mercato del pesce e della caserma Rossani

La nuova Bari parte da waterfront e aree dismesse

Paola Pierotti

Ultimo tweet sulla bacheca del sindaco di Bari Antonio Decaro riporta l'immagine del lungomare di San Cataldo, con un richiamo evidente all'impegno della sua amministrazione a favore della qualità dello spazio pubblico, a maggior ragione in questo particolare periodo post-pandemia.

«Partiremo già quest'estate, qui, con un primo progetto di pedonalizzazione, un'iniziativa concreta di quella che oggi viene definita urbanistica tattica», commenta il sindaco che racconta più in generale che «sul lungomare della città che si estende per 46 chilometri, si stanno investendo molte delle energie e nell'arco dei prossimi 4 anni si punta a portare a termine la riqualificazione di sette progetti».

Interventi pubblici che daranno valore ai quartieri e potranno essere un volano anche per gli investimenti privati. Decaro cita il waterfront di San Girolamo già rigenerato, e ricorda il lavoro in corso per altre porzioni com'è quella di Santo Spirito, più a nord, dove è in campo per la progettazione un team guidato dallo studio Mmb Arquitectes di Barcellona, ma anche lo stesso molo di San Cataldo firmato da Mauro Saito, il cui progetto preliminare è stato approvato un anno e mezzo fa, per un importo di 2,8 milioni di euro. «Sono cambiate le cifre - racconta il sindaco - e inizieremo con un primo stralcio che riguarda l'area del faro fino alle spiagge antistanti la Fiera del Levante». Un tratto strategico per il rafforzamento della relazione tra l'acqua e la città.

Spazio anche ai privati, proprietari e imprenditori, lungo il water-

front di Bari, in particolare nell'area di Costasud, da Pane e Pomodoro fino a San Giorgio: qui, sulla base dell'esito di un concorso di idee sono previsti interventi compatibili con il piano particolareggiato. Edifici residenziali a 300 metri dalla costa, hotel e funzioni ricettive, spazi per servizi, sport e tempo libero: si tratta di un'area oggi abbandonata e caratterizzata da un forte degrado sociale.

«Bari nel 2019 era stata scelta da Lonely Planet tra le migliori destinazioni in Europa del 2019», ricorda Decaro, e questa posizione potrà essere mantenuta investendo anche negli spazi pubblici, nei servizi e nel real estate. «Non mancano tra l'altro incentivi regionali come quelli di Puglia Sviluppo - dice il sindaco - per chi guarda con interesse ai temi del settore turistico-ricettivo».

Sul lungomare, ma anche sui vuoti urbanistici si concentra l'attenzione della città di Bari per concretizzare progetti di rigenerazione urbana. Tra qualche mese Bari conta di aprire gli spazi dell'ex mercato del pesce, come ha fatto recentemente con l'ex Teatro Margherita, riaperto dopo 29 anni, insediando un polo per le arti contemporanee. Per la rinascita dell'area dell'ex Caserma Rossani, il cui progetto è nato da un concorso vinto dallo studio Fuksas è previsto un parco di 80mila mq e i primi 30mila mq saranno pronti entro l'estate. «Due edifici saranno restaurati e diventeranno una delle più grandi biblioteche del Mezzogiorno», racconta il sindaco. Con Invitalia intanto si sta lavorando per lanciare un concorso di progettazione per altri tre immobili che ospiteranno l'accademia delle Belle arti, sarà un polo delle arti formative.

La vera novità a Bari, nel cuore

del quartiere Libertà, è legata però alla riqualificazione dell'ex manifattura tabacchi, con l'ok del Comune al progetto di Invimit per un centro di ricerca dove è previsto anche l'insediamento del Cnr, con 700 ricercatori. Investimento da 30 milioni di euro per un'operazione che era in stand by e che è stata sbloccata trovando un compromesso tra il progetto nato da un altro concorso di idee "Mani futura" e le necessità del Cnr. In quest'area tra l'altro il Comune ha avviato il progetto "Porta futuro" con un centro per l'impiego e la formazione, e una casa delle start up, per i giovani, che, a questo punto, beneficeranno della prossima riqualificazione.

Quello di Invimit e del Comune è anche un progetto pilota per il Sud, «dove la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio pubblico - dichiara Giovanna Della Posta, ad di Invimit Sgr - si combinano con la redditività economica, ma soprattutto sociale. Per noi il rendimento si misura nelle externalità positive che si generano sul territorio: posti di lavoro, qualità urbana e valore aggiunto per l'area in cui il progetto insiste».

Da cronoprogramma il cantiere dell'ex manifattura potrebbe partire entro l'inizio del 2021 e concludersi dopo un paio d'anni di lavori. «Il real estate è un canale di trasmissione di risorse, crea opportunità: dalle



attività legate alla manutenzione dell'edificio – aggiunge Della Posta – ai servizi legati ad esempio alla ristorazione. L'ex manifattura rimane nel portafoglio Invimit e viene locata per due terzi al Cnr e per la restante parte si cercano partner per studentati, spazi e servizi per gli stessi ricercatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Bari che verrà. Sopra, come sarà il Molo San Cataldo una volta terminati i lavori di recupero; a fianco, un rendering di un'area dell'ex manifattura tabacchi nel quartiere Libertà: i lavori di riqualificazione del progetto Invimit dovrebbero partire all'inizio del prossimo anno



Il sindaco Decaro: «In quattro anni sui 46 km del lungomare puntiamo a realizzare sette progetti»

VIDOR, L'ATTRAVERSAMENTO DEL PIAVE

Spiragli per il nuovo ponte Progettazione, trovati i fondi

Il sindaco: «Dalla Regione 300 mila euro, spero la Provincia possa contribuire»
Ma l'opera potrebbe costare almeno 40 milioni e trovarli non sarà facile

VIDOR

Primi spiragli per il nuovo ponte di Vidor. Anzi, primissimi, perché riguardano ancora la progettazione definitiva o, come si dice in gergo, la progettazione tecnico-esecutiva. Il sindaco Albino Cordiali informa che la Regione Veneto avrebbe recuperato una cifra intorno ai 2-300 mila euro per finanziare lo studio del nuovo manufatto che da Bosco di Vidor dovrebbe portare a Covolo e, quindi, agganciarsi alla Feltrina. Si tratta di circa 5 chilometri di nastro d'asfalto con un ponte sul Piave lungo 750 metri. Il costo dell'opera è stato valutato, ancora 5 anni fa, intorno ai 40 milioni di euro, il solo progetto tra i 600 ed i 700 mila euro. Sempre Cordiali conferma che nei prossimi giorni porterà in Provincia, da assessore alle Infrastrutture, un dossier per il presidente Stefano Marcon. «L'attandosi di un'opera strategica anche ai fini della valorizzazione del patrimonio Colline Unesco, il presidente», sottolinea Cordiali, «mi ha assicurato che cercherà la somma per completare il budget necessario alla progettazione. Immagino, quindi, che prima dell'estate si possa definire questo capitolo». Dal progetto si ricaverà poi la cifra necessaria per la costruzione

dell'opera: probabilmente non saranno sufficienti i 40 milioni inizialmente previsti. Cordiali e la sua amministrazione puntano tutto sulla nuova infrastruttura, poiché potrebbe sottrarre al vecchio ponte tra i 12 e i 15 mila passaggi-auto al giorno. Così, almeno, è stato calcolato da un secondo studio concluso a suo tempo dalla Provincia e dai Comuni interessati, Vidor, Pederobba e Valdobbiadene.

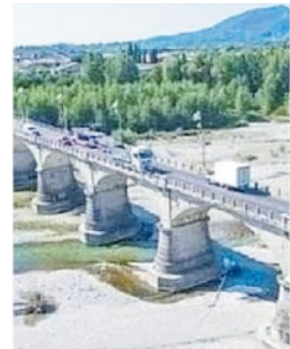
Per quanto riguarda invece il "Ponte dei cento anni", quello storico, oggi trafficato da circa 25 mila tra automobili e camion ogni giorno, la prospettiva di una ristrutturazione pare allontanarsi. Cordiali ricorda infatti che le indagini tecniche svolte dall'Anas sui piloni delle 12 arcate hanno certificato che questi sono quanto mai solidi. Le più recenti prove di carico effettuate dalla Provincia, poche notti fa, hanno certificato che anche le arcate hanno una tenuta che non dà problemi, come invece si temeva. Con le verifiche portate a termine attraverso i carichi più pesanti, risulta che i movimenti sono stati pressoché impercettibili, al più un 1 millimetro di vibrazione. «Per fortuna non siamo quindi nelle condizioni», sottolinea Cordiali, «di dover immaginare operazioni di conso-

lidamento». C'è invece un problema di sicurezza che consiste nella ristrettezza delle due corsie della strada, per cui il transito di moto e biciclette è sempre a rischio.

«Per quanto riguarda in particolare ciclisti e pedoni, sarebbe necessaria una pista a lato del ponte», sottolinea Cordiali. «Considerata l'altezza del manufatto e le sue caratteristiche, realizzare un corridoio ciclopedonale parallelo richiederebbe però un esborso di risorse molto alto, immagino non compatibile con la disponibilità di oggi». Una singola pista, nel caso specifico, costerebbe, secondo i tecnici, almeno 8 milioni di euro. «A questo punto», conclude il primo cittadino di Vidor, «mi chiedo se è saggio insistere per la pista quando non si riescono a trovare i soldi per la nuova infrastruttura, nemmeno per il progetto. Dobbiamo tenere i piedi per terra e darci delle priorità». —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il "Ponte del centenario"

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Emaprice indagata per i lavori al Brennero

La Procura: «Affidata la progettazione allo stesso amministratore della società». La famiglia Daniele: «Tutto regolare»

POSSAGNO

La Emaprice, colosso delle costruzioni della famiglia Daniele con sede amministrativa a Possagno, è finita nel mirino della Procura di Trento che sta indagando sulla regolarità dei lavori al Traforo del Brennero, grande opera che dovrebbe essere terminata nel 2028 e che vede l'azienda trevigiana impegnata in numerosi lavori collegati proprio al tunnel. Gli indagati sono otto, tra cui i vertici della società e Konrad Bergmeister (nei guai per il doppio incarico di progettista e amministratore) e le ipotesi di reato sono, a vario titolo, truffa, turbata libertà di incanti, falsità materiale, peculato e rivelazione del segreto d'ufficio.

L'INDAGINE

Partendo dai sospetti di costi lievitati oltremisura si è mossa la Procura che ha mandato la Guardia di Finanza ad acquisire documenti in alcune società strategiche. Innanzitutto nella sede di Autobrennero spa, poi negli uffici della Provin-

cia di Bolzano, infine in quelli di Emaprice, che a Bolzano ha la sede legale e a Possagno la base amministrativa del gruppo Daniele. L'azienda trevigiana, che è impegnata anche a Cortina per i lavori in vista dei Mondiali del 2021, sta svolgendo numerosi lavori collegati al tunnel del Brennero. In val Padaster (in Austria) otto anni fa realizzò il portale di accesso per il cunicolo di drenaggio. In Italia ha vinto nel 2019 un appalto da 7,5 milioni di euro per collegare la statale 12 e l'area di cantiere della Bbt. L'inchiesta non mette in discussione la regolarità degli appalti, ma rileva come la società si affidasse nella progettazione anche allo studio di Bergmeister che, a Bolzano, è anche presidente della Fondazione Cassa di Risparmio. Nel mirino della Finanza ci sono (secondo quanto riporta Il Corriere del Trentino) quattro appalti. Innanzitutto il tunnel del Brennero, dove Emaprice è stata incaricata dei lavori per la nuova viabilità in zona Rio Riolo. Poi lo svincolo di Trento nord, com-

missionato dalla Provincia di Trento, il cui costo di 30 milioni in parte viene pagato dalla società A22. C'è poi il ponte in val Nambrone (costo 500 mila euro) e la messa in sicurezza del Viadotto Canova di Gardolo (2,7 milioni di euro). Sono una dozzina i decreti di perquisizione notificati agli indagati.

LA DIFESA

Il gruppo di Possagno si è affidato ad una nota in cui ha precisato che per le opere realizzate nel 2012-13 in Austria e nel 2019 a Fortezza, «non è mai stato conferito alcun incarico allo studio Bergmeister». Per Trento Nord, invece, gli studi affidati sono due, tra cui quello dell'ingegnere bolziano. Il gruppo assicura affermando di voler assicurare la massima collaborazione «per poter mettere in luce la regolarità e correttezza del proprio comportamento, certo che in tal modo la Procura potrà chiarire l'estraneità di Emaprice dalla vicenda». —

GIORGIO BARBIERI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

Dovrà realizzare il nuovo terminal per i bus in città

Tra i progetti che vedono attiva la E.Ma.Pri.Ce in questo momento c'è anche la realizzazione del nuovo terminal bus che sorgerà nell'attuale parcheggio nord della stazione ferroviaria. Lavori che però stanno andando a rilento (tanto che si ipotizza che potrebbero essere conclusi tra un anno e non come previsto a settembre) a causa del problema di centinaia di "big-bag" contenenti materiali di risulta tra cui pezzi di amianto. Il materiale dovrebbe prendere la strada per la Germania per essere trattato in un apposito centro a Lipsia, ma finora il trasferimento (che doveva concludersi ancora lo scorso anno) ha subito parecchi stop, anche in riferimento alla normativa tedesca che contingenta i trattamenti di questo tipo.



Uno dei cantieri di Emaprice sul Brennero

ECONOMIA La senatrice Toffanin sulle misure per rilanciare il Paese: "No a provvedimenti tampone"

"Inseguire il virus non basta"

"Occorre una strategia. Ci sono migliaia di imprese a rischio, per il turismo serve una cura choc"

Alberto Carbellini

"Basta limitarsi ad inseguire il virus. I provvedimenti adottati fino ad ora dal governo servivano a rattoppare le situazioni di emergenza. Ora occorre pianificare il rilancio del paese, pensare in termini di strategia. Cose che fino ad ora il premier Conte non ha ancora dato l'idea di saper fare". La senatrice di Forza Italia Roberta Toffanin mette in fila una serie di obiettivi e linee di interventi che l'Italia dovrebbe perseguire per uscire dall'emergenza e pensare al rilancio di imprese, economia, scuole, lavoro. Augurandosi che "il governo è la maggioranza la smettano di non considerare il contributo proposito dell'opposizione. Fino ad ora non siamo stati ascoltati, e questo nonostante come forza politica abbiamo dimostrato di essere responsabili e disponibili. Ora è tempo di pensare al rilancio del Paese, e non limitarsi a rincorrere l'emergenza, che va sempre fronteggiata, ma affiancando provvedimenti di prospettiva".

I provvedimenti La senatrice ricorda anche quanto indicato nel suo ultimo intervento in Parlamento: "Nel decreto Cura Italia sono stati stanziati 50 milioni, un contributo ridicolo, andato esaurito dopo solo un secondo dall'apertura del bando e lasciando fuori ben 190mila imprese. Nel decreto Rilancio poi è stata estesa la platea anche agli enti del terzo settore. Peccato però che non sia stata

aggiunta nessuna risorsa a copertura. Insomma, troppe volte gli annunci si rivelano senza sostanza. Si è fatto ricorso a provvedimenti tampone invece di pensare a criteri per valutare il merito, a misure che considerino il bisogno di tanti lavoratori e imprese, questo esecutivo ha trasformato il Paese in una sorta di sala giochi dove la fortuna e l'abilità digitale di alcuni prevaricano su tanti altri. Finiamola di utilizzare lo strumento del click day, le disuguaglianze digitali esistono ancora. Il governo smetta di prendere in giro gli italiani, creando false aspettative. Deve intervenire su più fronti con aiuti concreti e con criterio".

Per la Toffanin "occorre dare un taglio a burocrazia e impedimenti che continuano a frenare qualunque provvedimento, possibile che per ogni decreto ci vogliano decine o centinaia di atti attuativi? E poi le riforme, quanto tempo dobbiamo aspettare per una vera riforma fiscale. Noi da tempo sosteniamo una flat tax, ma io partirei dall'abolizione dell'Irap".

Per il Veneto Poi le cose da fare "che sono tante, nel Paese e nel nostro Veneto. per utilizzare i fondi Ue, che saranno tanti ma che non arriveranno subito. Occorre quindi pianificare e programmare. Restando in Veneto c'è tutta la partita delle infrastrutture da portare avanti, dalla Valdastico Nord alla Pedemontana, all'alta velocità. E poi tanti interventi più localistici, ad esempio

il nuovo collegamento tra il territorio padovano e quello veronese, la messa in sicurezza di ponti e raccordi stradali, il piano casa con risparmio energetico. E poi la fondamentale opera di manutenzione e ristrutturazione dell'edilizia scolastica. Possibile che ancora non si sappia come i nostri ragazzi torneranno in classe a settembre?" Altro settore da non scordare è il turismo "che per l'Italia vale molti punti di Pil e per il Veneto è fondamentale. Servono interventi choc, investimenti ad ampio raggio. I fondi del Mes poi vanno usati per la sanità, a partire dal nuovo ospedale di Padova.

Imprese E ancora sui rischi per le imprese: "Faccio mio l'allarme della Cgia di Mestre sul rischio di chiusura per centomila aziende artigiane italiane nel 2020. Un dramma che sarà possibile evitare soltanto erogando a queste imprese sostanziosi contributi a fondo perduto, azzerando per l'anno in corso imposte erariali e sburocratizzando. Tutte misure che al momento non sono previste nel decreto Rilancio, che prevede anzi procedure sempre più complesse, solo briciole come contributi a fondo perduto e nessuna misura shock per scongiurare il paventato licenziamento di 300mila lavoratori del settore. L'unico modo per tutelare realmente queste persone è quello di sostenere concretamente le imprese che danno loro lavoro".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



■ "E' ora di fare
la riforma fiscale
tagliando l'Irap
e poi edilizia scolastica
e infrastrutture"



La senatrice Roberta Toffanin